

CORTE DE APELACIONES
SANTIAGO

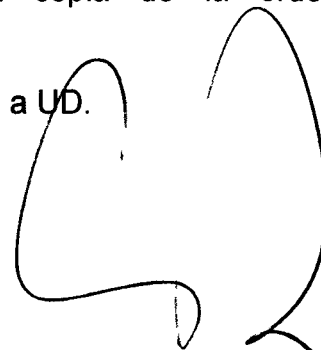
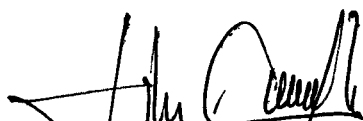
OFICIO N° 1139 -2009/ Bin

Santiago, 12 de noviembre de 2009.

En los autos rol No 2.182-98, episodio Operación Colombo, víctima Francisco Aedo Carrasco y otros, por el delito de Secuestro y otros, se ha ordenado oficiar a Ud., a fin de pedir cuenta de la orden de investigar N°258, de fecha 28 de julio de 2006, la cual se solicita establecer el destino final de las personas privadas de libertad en los recintos de detención de la DINA.

Se adjunta copia de la orden de investigar N°258-2006.

Saluda atte. a UD.

VÍCTOR MONTIGLIO REZZIO
Ministro de fuero
SYLVIA CANCINO FINO
Secretaria

AL SEÑOR JEFE
DE LA BRIGADA INVESTIGADORA DE DELITOS CONTRA LOS DERECHOS
HUMANOS DE LA POLICIA DE INVESTIGACIONES DE CHILE.
PRESENTE/

cubado

DECLARACIÓN POLICIAL DE GABRIEL ENRIQUE SALDAÑA MOLINA/

En Santiago, a dieciocho días del mes de enero del año dos mil diez, siendo las nueve horas, en dependencias de la Brigada Investigadora de Delitos Contra los Derechos Humanos, se procede a entrevistar policialmente a don Gabriel Enrique SALDAÑA MOLINA, chileno nacido en Santiago el 13.OCT.956, casado, estudios medios, técnico aeronáutico, cédula nacional de identidad N° 7.443.235-2, domiciliado en Camino Labranza Kilometro 10.5, comuna de Temuco, fono: -95803171; quien voluntariamente manifestó:

"En primer lugar quiero manifestar que he concurrido en forma voluntaria a prestar la presente declaración policial, en dependencias de esta unidad, habiendo sido previamente invitado por los oficiales, los que exhibiéndome en este acto el Oficio N° 258-2006, de fecha 28 de julio de 2006, de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, en la causa N° 2.182-98 "Operación Colombo", la cual instruye el señor Ministro de Fiero, S.S. Ilma. don Víctor MONTIGLIO REZZIO, por el delito de Secuestro y otros.

Ingresé a la Escuela de Suboficiales del Ejército en abril de 1973, egresando el año 1975 en el grado de Cabo Segundo con la especialidad de Mecánico de Aviación, siendo destinado al Comando de Aviación del Ejército, ubicado en el Aeródromo Tobalaba. En ese lugar me desempeñe como mecánico tripulante de los helicópteros modelos SA-315 LAMA, siendo ésta mi labor específica lo que involucra mantenimiento de línea y salir con las naves a terreno. Recuerdo que estaba asignado a la Compañía de Exploración y Reconocimiento.

En relación a su consulta, específicamente si estaba al tanto de las operaciones llevadas a cabo dentro del Comando de Aviación que consistían en transportar cuerpos de personas para luego ser arrojadas al mar, debo ser enfático que nunca participé en alguna de ellas, pero si estuve al tanto de ellas por comentarios realizados por compañeros que dan fe que ello así ocurrió.

Puedo recordar que aproximadamente a mediados del año 1975 me enteré que a **Samuel ARANEDA ORTIZ** Y **Juan Carlos MOLINA HERRERA**, ambos compañeros de promoción y pertenecientes al grupo que vivíamos dentro de la Unidad, fueron sancionados por haber dejado un helicóptero Puma sucio con restos de sangre, lo cual produjo una especie de malestar dentro de las personas que allí trabajábamos.

Durante el período de trabajo dentro el Comando de Aviación, compañeros de pieza de mi promoción, sintonizaban en ese entonces la Radio "Moscú", en donde se daba a conocer que helicópteros pertenecientes al Comando salían en misiones, en las cuales se arrojaban cuerpos al mar, llamaba la atención que el contexto de la noticia era extremadamente certero, ya que se mencionaba las matriculas de la naves, su tripulación, los tripulantes y las listas de personas que eran lanzadas al mar. Puedo suponer que paralelamente a esta situación, se realizó una especie de reunión dentro del comando, en donde se nos informo acerca de ésta situación y se instruyó que debíamos evitar comentar cualquier situación que ocurriera dentro del Comando, ya que existían personas infiltradas entre nosotros.

CONTINUACIÓN DE LA DECLARACIÓN POLICIAL DE GABRIEL ENRIQUE SALDAÑA MOLINA

Dentro del mismo contexto, es necesario hacer presente una situación puntual que dice relación con la llegada de una camioneta Van con vidrios polarizados, ignorando marca y color, la cual llega al Comando de Aviación por la entrada norte, posiblemente yo estaba de guardia, lo que me permite percatarme que de las personas que allí viajaban, dos de ellas correspondían a mis ex instructores de la Escuela de Suboficiales, a quienes reconozco como **Marco SAEZ SAAVEDRA** y otro de apellido **GAETE**. Lo medular de esta situación, es que me enteré por comentarios de mis compañeros que trabajaban en los helicópteros Puma, que en esa camioneta trasportaban personas que luego iban a ser lanzadas al mar, no pudiendo especificar si venían vivas o muertas, tampoco recuerdo la fecha específica de ésta situación ni quien me hizo la observación.

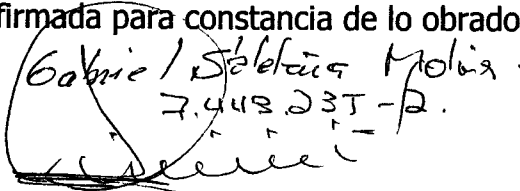
Otra situación que puedo mencionar y que también fue comentada, es con respecto a la participación de compañeros que volaron en las misiones secretas, básicamente su tarea consistía en sólo tripular el helicóptero, correspondiéndole principalmente la seguridad de la nave, excluyendo otras tareas, en estas misiones de vuelo participaban personas ajenas al Comando de Aviación, a las cuales supuestamente se les asignaba la tarea de lanzar los cuerpos al mar.

Luego de ocurrido estos hechos, no volví a escuchar comentarios relacionados con esta misiones. Mi estadía en el Comando se extendió hasta mediados del año 1981, fecha en la cual me acojo a retiro.


Para finalizar puedo recordar que respecto a mis compañeros de promoción que pernoctaban dentro del Comando puedo señalar a **Juan Carlos MOLINA HERRERA, Juan DIAZ MORALES, Samuel ARANEDA ORTIZ, Juan PACHECO FIGUEROA, José Miguel CABEZAS FLORES, José SOTO ALBORNOZ, Patricio CAVIERES, Julio URBINA MUÑOZ, Víctor LLANTEN TRONCOSO, Juan GONZALEZ DUBÓ** y otro de apellido **VÁSQUEZ**.

Siendo las once horas, finaliza la presente declaración policial, la cual es leída, ratificada y firmada para constancia de lo obrado.

Gabriel Saldaña Molina
7.448.235-2




RODRIGO HIDALGO ARTIGAS
Subcomisario



CLAUDIO PÉREZ FARIÁS
Inspector

actualizado

DECLARACIÓN POLICIAL DE JULIO CESAR URBINA MUÑOZ/

En Rancagua, a veintisiete días del mes de enero del año dos mil diez, siendo las quince horas, en dependencias de su domicilio particular, Oficiales policiales de la Brigada Investigadora de Delitos Contra los Derechos Humanos, proceden a entrevistar Julio César URBINA MUÑOZ, chileno, nacido en Retiro el 01 de septiembre de 1950, casado, estudios medios, suboficial en situación de retiro del Ejército de Chile, cédula nacional de identidad N° 6.821.501-3, domiciliado en Avenida Illanes N° 650, comuna de Rancagua, fono: 92190322 ; quien voluntariamente manifestó:

"En primer lugar quiero manifestar que en forma voluntaria a procedo a prestar la presente declaración policial, en dependencias de mi domicilio, habiendo sido previamente invitado por los oficiales, los que exhibiéndome en este acto el Oficio N° 258-2006, de fecha 28 de julio de 2006, de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, en la causa N° 2.182-98 "Operación Colombo", la cual instruye el señor Ministro de Fiero, S.S. Iltma. don Víctor MONTIGLIO REZZIO, por el delito de Secuestro y otros.

Ingresé a la Escuela de Suboficiales del Ejército en abril de 1973, egresando el año 1974 en el grado de Cabo Segundo con la especialidad de Mecánico de Aviación, siendo destinado al Comando de Aviación del Ejército, ubicado en el Aeródromo Tobalaba. En ese lugar me desempeñé como mecánico tripulante de mantención de los helicópteros con los cuales contaba la unidad, modelos UH1H y ocho modelos SA330 PUMA. Debo hacer presente que luego de un tiempo dos de los helicópteros UH-1H, se accidentaron, producto de lo cual el tercero de ellos fue entregado a la Fuerza Aérea de Chile, y éstos modelos de helicópteros dejaron de existir en el Comando.

En relación a su consulta, en la época en que trabaje en el Comando de Aviación del Ejército, estaba al mando el Coronel **Carlos MARDONES**, y a cargo de la Compañía que yo integraba, estaba al mando el Capitán **Rodolfo SANCHEZ**, quien era piloto de helicóptero. Puedo recordar que entre mis compañeros se encontraban los mecánicos **Ernesto BASCUÑAN, Enrique ACUÑA, Samuel ARANEDA, Juan DIAZ, Juan PACHECO, Juan MOLINA y Bernardo SEPÚLVEDA.**

Con el fin poder responder a su consulta, con relación a los conocimientos que puedo tener acerca de los vuelos que se realizaban trasportando cadáveres, puedo manifestar que al inicio de mis labores en ese recinto, nunca me percaté ni escuché que se realizarán tales actividades, es más, tampoco se comentaba entre mis compañeros de trabajo.

Ya a mediados de 1975, se me informa por parte de Departamento de Operaciones, que debo preparar un helicóptero Puma, con el fin de realizar una misión militar en horas de la mañana. Al presentarme a la mañana siguiente, la nave que preparé, despegar con destino al sector de Peldehue, ignoro el nombre del piloto, pero si puedo recordar al copiloto de nombre **Juan Pablo BASCUR**. Una vez en el mencionado sector, me doy cuenta que llegan camionetas chevrolet

CONTINUACIÓN DE LA DECLARACIÓN POLICIAL DE JULIO CÉSAR URBINA MUÑOZ /

cerradas de color claro, las que eran tripuladas por personas de civil de aspecto descuidado, ya que presentaban barba y pelo largo y algunas portaban pasamontañas. De las mencionadas camionetas, civiles procedieron a bajar aproximadamente ocho a diez bultos que venían envueltos de polietileno blanco y que estaban amarrados con alambre, los que fueron paulatinamente cargados al interior del helicóptero Puma por las mismas personas. Una vez concluida la tarea, cuatro de los civiles ingresan a la nave y momentos después ésta inicia el vuelo, el cual se realizó hacía la costa de Quintero, y que se prolongó desde la costa a mar adentro, por aproximadamente veinte minutos; ya en un lugar indeterminado mar adentro, el helicóptero disminuye la velocidad y las personas de civil abren unas compuertas ubicadas en el piso de la nave, procediendo a arrojar al mar los bultos antes mencionados. Ya concluida esa tarea, el helicóptero regresó hacía Peldehue, en donde estaba estacionadas las mismas camionetas, a la espera de los civiles, los cuales se bajan del helicóptero, cierran las puertas y se suben a los vehículos.

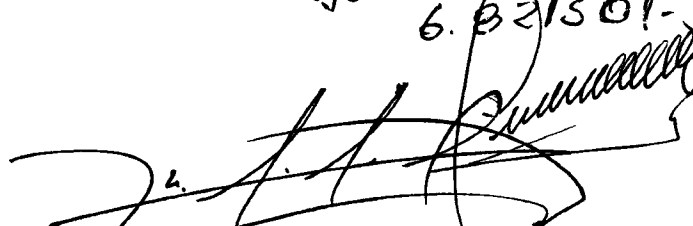
A su consulta, debo manifestar que las personas de civil que se subieron a la nave, mantenían un cierto grado de conocimiento de la misma, ya que conocían el funcionamiento de las compuertas y otros dispositivos.

Debo hacer presente que a mediados del año 1976, realicé una tarea similar a la anterior, haciendo la salvedad que esa vez los bultos eran pequeños y una gran cantidad de ellos, aproximadamente treinta a cuarenta, los que llegaron a Peldehue en un camión al parecer del Ejército, el cual era tripulado por personas de civil. En aquella oportunidad el vuelo se realizó hacía la costa de Quintero, procediendo los agentes que viajaban en el interior a arrojar los bultos al mar. Una vez finalizada ésta labor, la nave al parecer se regresa a Tobaraba, lugar en el cual las personas de civil proceden a bajarse y retirarse del lugar sin mediar palabra.

Debo hacer presente que respecto de lo que me tocó vivir la primera ocasión no hice comentario alguno, ni tampoco me hicieron preguntas al respecto, distinta es la situación de la segunda oportunidad, ya que lo conversé con mi amigo **Ernesto BACUÑAN DELGADO**, el cual falleció el año 1979, el tenor de aquella platica, tratamos nuestras experiencias ya que él también participó en estas misiones.

Siendo las dieciséis horas con treinta minutos, finaliza la presente declaración policial, la cual es leída, ratificada y firmada para constancia de lo obrado.

JULIO URBINA MUÑOZ
6. BZ1501-3



RÓDRIGO HIDALGO ARTIGAS
Subcomisario



CLAUDIO PÉREZ FARIÁS
Inspector

DECLARACIÓN POLICIAL DE ERNESTO SAMUEL ARANEDA ORTIZ /

En Santiago, a cinco días del mes de enero del año dos mil diez, siendo las dieciséis horas, en dependencias de la Brigada Investigadora de Delitos Contra los Derechos Humanos, se procede a entrevistar policialmente a don Ernesto Samuel ARANEDA ORTIZ, chileno, nacido en Concepción el 23 de noviembre de 1953, casado, estudios medios, Suboficial del Ejército de Chile en situación de retiro, cédula nacional de identidad N° 6.610.169-k, domiciliado en Avenida La Feria N° 6752, comuna de Lo Espejo, fono: 5170237 ; quien voluntariamente manifestó:

"En primer lugar quiero manifestar que he concurrido en forma voluntaria a prestar la presente declaración policial, en dependencias de esta unidad, habiendo sido previamente invitado por los oficiales, los que exhibiéndome en este acto el Oficio N° 258-2006, de fecha 28 de julio de 2006, de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, en la causa N° 2.182-98 "Operación Colombo", la cual instruye el señor Ministro de Fiero, S.S. Iltna. don Víctor MONTIGLIO REZZIO, por el delito de Secuestro y otros.

En marzo del año 1972 cumplí con mi Servicio Militar obligatorio, en el Regimiento de Infantería Reforzada N° 15 "Calama". En el mismo Regimiento postulé a la Escuela de Suboficiales del Ejército, siendo aceptado. El curso duro un año y fui destinado al Comando de Aviación del Ejército, en donde comencé a estudiar y trabajar en la mecánica de los helicópteros. Ya para mayo de 1974, fui designado a realizar un curso de instrucción mecánica de helicópteros Bell UH-1H, junto a otros quince Cabos del Ejército, en Panamá. En septiembre regresamos al país, en mi caso particular, al Comando de Aviación del Ejército, con base en el Aeródromo de Tobalaba.

En relación a su consulta, debo manifestar que aproximadamente a **mediados del año 1975**, me encontraba realizando mis labores habituales, que consistían básicamente en la mantención exclusiva del helicóptero VIP, MODELO Puma SA-330, matrícula 260. En aquella oportunidad el Comandante de la Compañía de Helicópteros, **Oscar VICUÑA HESSE** me ordena cooperarle a mi compañero de labores **Juan MOLINA HERRERA**, en la tarea consistía de asear un helicóptero Puma SA-330, la particularidad de esta situación consistía en que el piso del aparato estaba con manchas de sangre y tierra, situación que en ese momento no me llamó la atención, puesto que estas naves se ocupan en diversas misiones que incluye el transporte de heridos entre otras. Lo que si me llamó la atención, fue la premura con que el Comandante impartió la orden, puesto que estábamos cercano a la hora de retiro y nos recalcó que debíamos hacerlo en el acto, los que me produjo algún grado de enojo, siendo que aquella tarea se podía realizar al día siguiente. Durante el aseo a la aeronave mi compañero **MOLINA HERRERA**, quien había participado en vuelo del helicóptero que nos tocaba asear, me comenta que venía llegando de una misión bastante desagradable, sin aportar más detalles, ya que queríamos terminar luego el aseo para retirarnos pronto a nuestro hogares.

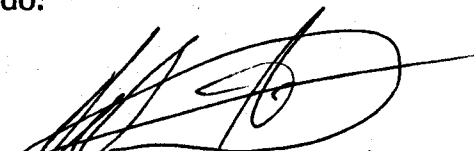
Es necesario hacer presente la conversación que sostuve, el mismo año 1975, con mi amigo y a la vez compañero de trabajo, **Ernesto BACUÑAN DELGADO**, quien falleció en un accidente aéreo. Dicha plática versó acerca de un viaje realizado por éste, en una aeronave Puma, la que despegó del Comando de Aviación del Ejército hacía el sector de la NASA, esto ubicado en el sector de Peldehue, en aquel lugar el helicóptero aterrizó, y eran esperados por unas

CONTINUACIÓN DE LA DECLARACIÓN POLICIAL DE ERNESTO SAMUEL ARANEDA ORTIZ /

camionetas Chevrolet, modelo C-10 con toldo, de éstos vehículos descendieron personas de civil, las cuales procedieron a bajar cadáveres los que estaban envueltos en sacos, los cuales fueron cargados hacia el interior de la aeronave. Continuando con la versión, la aeronave se dirigió hacia el sector costero de Santo Domingo, casi 10 minutos de vuelo en dirección mar adentro, lugar en el cual se procedían a descargar los cadáveres. Una vez terminada la misión, se emprendió el regreso hacia el aeródromo de Tobalaba. Debo indicar que ignoro si estas misiones las realizó en más de alguna vez.

Finalmente, con respecto a su consulta, debo señalar que personalmente observé en varias oportunidades camionetas Chevrolet, modelo C-10, en los estacionamientos cercanos a la Comandancia.

Siendo las diecisiete horas con cincuenta minutos, finaliza la presente declaración policial, la cual es leída, ratificada y firmada para constancia de lo obrado.


ERNESTO ARANEDA O
6610169-K


RODRIGO HIDALGO ARTIGAS
Subcomisario


CLAUDIO PÉREZ FARIÁS
Inspector

Atada

DECLARACIÓN POLICIAL DE JOSÉ DOMINGO AVILA JARA /

En Santiago, a seis días del mes de enero del año dos mil diez, siendo las nueve horas, en dependencias de la Brigada Investigadora de Delitos Contra los Derechos Humanos, se procede a entrevistar policialmente a don **José Domingo AVILA JARA**, chileno, nacido en retiro el 03 de julio de 1940, casado, Mecánico de aviación, Suboficial Mayor en retiro del Ejército de Chile, cédula nacional de identidad N° 4.314.738-2, domiciliado en Historiador Vassari N° 5061, comuna de Pedro Aguirre Cerda, fono: 5232201 ; quien voluntariamente manifestó:

"En primer lugar quiero manifestar que he concurrido en forma voluntaria a prestar la presente declaración policial, en dependencias de esta unidad, habiendo sido previamente invitado por los oficiales, los que exhibiéndome en este acto el Oficio N° 258-2006, de fecha 28 de julio de 2006, de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, en la causa N° 2.182-98 "Operación Colombo", la cual instruye el señor Ministro de Fiero, S.S. Iltna. don Víctor MONTIGLIO REZZIO, por el delito de Secuestro y otros.

Ingresé a la Escuela de Especialidades del Ejército el 1 de marzo de 1958, egresando el año 1959, posteriormente fui destinado a la Maestranza Central de Mantenimiento de Vehículos Motorizados, en la ciudad de Santiago, luego en el mes de marzo del año 1973 y previa realización de un curso en Francia de Electricidad y Piloto Automático, fui destinado al Comando de Aviación del Ejército ubicado en el Aeródromo de Tobalaba.

Mi labor en éste recinto era estar a cargo del taller de Electricidad, ya que por mi antigüedad y conocimiento me correspondía liderar el taller. Recuerdo que en la época que llegué al Comando, estaba a cargo el Coronel **Pedro JOHON**, para posteriormente entregar el cargo el comandante **MARDONES**.

Como ya lo señalé anteriormente, en ese lugar me desempeñe como Jefe del Taller de Electricidad, tanto de aviones como de los helicópteros con los cuales contaba la unidad, respecto de éstos últimos habían en el Comando modelos UH1H, SA-315 LAMA, Bell 206 Ranger y SA330 PUMA. Debo hacer presente que luego de un tiempo dos de los helicópteros UH-1H, se accidentaron, producto de lo cual el tercero de ellos fue entregado a la Fuerza Aérea de Chile, motivo por el cual, éstos modelos de helicópteros dejaron de existir en el Comando.

En relación a su consulta, específicamente si conocía de la existencia de operaciones secretas que consistían en trasladar cadáveres en helicópteros Puma hacia el sector costero, debo manifestar que personalmente me correspondió participar en una de ellas, específicamente a **mediados de 1974**, pudiendo ser los meses de mayo o junio. Ese día, en horas de la mañana, el Comandante de Compañía cuyo nombre no puedo recordar, me avisa que un Helicóptero SA-330 debe realizar un ejercicio de paracaidistas en Peldehue, con el fin de probar la modificación de instalación de Kit de paracaidistas, producto de lo cual, fui asignando junto a un piloto y un copiloto de cuyas identidades ignoro. El viaje se inició aproximadamente como a las 10 de la mañana de un día con buena visibilidad, nos dirigimos hacia el norte, pasando el cerro Manquehue, luego de unos minutos de viaje, la aeronave aterriza en un sector rodeado de cerros pequeños, lugar en el que me percató que abren la puerta derecha de carga de la aeronave, allí hay un par de personas jóvenes, vestidas de civil con unas parkas

CONTINUACIÓN DE LA DECLARACIÓN POLICIAL DE DECLARACIÓN POLICIAL DE JOSÉ DOMINGO AVILA JARA

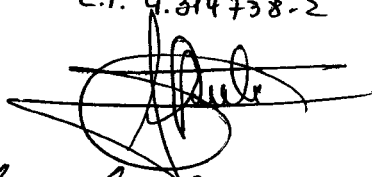
modernas bicolor. Estas personas ingresan al interior de la nave y proceden a recibir unos bultos que podrían corresponder a cuerpos humanos, por su forma y peso, pudiendo ser cuatro o cinco de estos sacos, los cuales eran grandes y que se utilizan para el almacenamiento de papas. Me pude dar cuenta que en el momento que ingresaban los sacos, se hacía con bastante dificultad, ya que al parecer eran muy pesados. Una vez arrastrados los sacos al fondo de la nave, permanecen dos personas al interior, las que se sientan al costado del helicóptero, quedando en tierra aproximadamente otras tres personas y que corresponden a las que ayudaron a subir la mencionada carga. No pude ver si habían vehículos o más gente alrededor del helicóptero, ya que por mi puesto me es casi imposible tener una buena visibilidad hacia el exterior. Una vez que despegamos la nave en dirección a la costa, puedo aseverar que pasamos el cerro La Campana, que es el más alto de la zona, por lo que puedo inferir que nos dirigimos hacia la costa de Quintero o sus alrededores, internándose en el mar por casi 10 a 15 minutos, para luego iniciar una maniobra de disminución de velocidad, luego comienza una alarma sonora de advertencia y se enciende una luz verde, lo que significa que se puede proceder al salto, una vez acontecido lo anteriormente narrado, las personas de civil que viajaban junto a nosotros, se levantan de sus asientos y proceden a arrastrar los bultos y arrojarlos al mar por la Trapp arriere (puerta trasera del Helicóptero). Realizada ésta operación, nos regresamos en dirección al Comando de Aviación, una vez que aterrizamos, las personas de civil que viajaban junto a nosotros se bajaron, percatándome que lo hacen aún cuando los motores estaban en funcionamiento, lo que trasgredía las normas de seguridad.

Con respecto a su consulta, de que si éstas operaciones eran periódicas, debo manifestar que al interior del Comando nadie comentaba acerca de los hechos, por lo tanto ignoro si estas situaciones eran repetitivas.

Debo hacer presente que puedo inferir que las personas que se subieron en aquel viaje, tenían conocimiento de la metodología de trabajo que se utilizaba al interior de las naves, ya que al parecer existía una coordinación previa, esto en razón de que tenían conocimiento acerca de la apertura de puertas, protección y fonos de comunicación. Por último adjuntaré una fotocopia del interior de la nave Puma SA-330, correspondiente al manual AMS 07.11.471.

Siendo las diez horas con cincuenta minutos, finaliza la presente declaración policial, la cual es leída, ratificada y firmada para constancia de lo obrado.

José Avila Jara
C.I. 4.314738-2



RÓDRIGO HIDALGO ARTIGAS
Subcomisario



JULIO SOTO VALDES
Inspector

DECLARACIÓN POLICIAL DE JUAN CARLOS MOLINA HERRERA.

En Santiago, a seis días del mes de enero de dos mil nueve, siendo las nueve horas, en dependencias de la Brigada Investigadora de Delitos Contra los Derechos Humanos, Oficiales Policiales proceden a entrevistar a **Juan Carlos MOLINA HERRERA**, chileno, nacido en Santiago el 03 de marzo de 1954, casado, estudios medios, asesor en materia de previsión, cédula de identidad N° 6.444.203-1, domiciliado en Avenida Central N° 3430, comuna de Padre Hurtado, teléfono 8342849, quien voluntariamente manifestó:

"En primer término quiero señalar que me he presentado voluntariamente a prestar la presente declaración a este cuartel policial, con la finalidad de dar cumplimiento a la presente diligencia, en virtud a Oficio N° 258-2006, de fecha 28 de julio de 2006, el cual ordena establecer si en la Dirección Nacional de Inteligencia, existieron grupos destinados a cumplir las ejecuciones de personas privadas de libertad en los recintos de detención dispuestas por la autoridad superior de dicha institución.

Respecto a los hechos que se investigan, debo manifestar que para el año 1974, me encontraba cumpliendo funciones en el Comando de Aviación del ejército, Unidad que se encontraba ubicada en el Aeródromo de Tobalaba, recinto en el que existían helicópteros y aviones, unidad militar que estaba conformada formada por aproximadamente 200 funcionarios, quienes tenían diversas funciones, así como mecánicos y personal administrativo.

Puedo manifestar, que esta compañía, se encontraba dividida por funciones técnicas, es decir mantención, tripulantes de vuelo, así como también pilotos de helicópteros y aviones. En lo que me concierne personalmente, puedo señalar que fui encuadrado en la compañía denominada "AEROMOVIL", como tripulante de helicóptero, con la finalidad de ejercer un curso de mantención de los mismos, en la zona del Canal de Panamá, a mediados del año 1974, instrucción que duró aproximadamente cuatro meses, para regresar nuevamente en el mes de agosto del mismo año, a la compañía antes mencionada, en la cual me hago cargo del helicóptero **UH1H-152**, compañía en la que además estuve hasta el 03 de marzo del año 1975, fecha que recuerdo plenamente ya que en ese tiempo se e accidenta el General **BONILLA**.

De acuerdo a su pregunta, debo manifestar que mi jefe al interior de esta compañía era el Capitán **Juan REVECCO BRAVO**, compañía que se encontraba conformada por alrededor de 20 personas, tales como Cabos 2° **Juan GONZALEZ DUBO**, **Enrique ACUÑA SOTO**, **Julio URBINA MUÑOZ**, **Miguel CABEZAS FLORES**, **Juan PACHECO FIGUEROA**, **Juan DIAZ MORALES**, un colega de apellido **BASCUÑAN** (fallecido), **Juan Bernardo SEPULVEDA LARA**, **Samuel ARANEDA ORTIZ** y otros que por el tiempo transcurrido ya no recuerdo. Debo dejar en claro que el capitán **Juan REVECCO BRAVO**, era el único piloto que estaba al interior de esta compañía, haciendo presente que el Regimiento estaba dividido en diferentes compañías, tales como mantenimiento, compañía de pilotos, y el resto del personal se dividían en administrativos.

**CONTINUACION DE LA DECLARACIÓN POLICIAL DE
JUAN CARLOS MOLINA HERRERA.**

La Compañía de Mantenimiento se dedicaba exclusivamente a la mantención de aeronaves, la que se conformaba por aproximadamente 60 funcionarios, dividiéndose en mecánicos eléctricos, hidráulicos, motores y turbinas, estructuristas, además de mantención general, dejando en claro que las compañías antes indicadas, mantenían su propio piloto quienes eran los encargados o jefes de estas compañías, sin poder recordar la identidad de estos jefes.

Respecto de la Compañía de Pilotos, esta estaba formada sólo por Oficiales, teniendo la condición de piloto de aviones y helicópteros, formada por alrededor de 60 Oficiales pilotos. Dicha compañía se encontraba a cargo del Coronel **Carlos MARDONES DIAZ**, siendo conformada además **Emilio Robert DE LA MAOTIERE**, **Fernando DARRIGRANDE MARQUEZ**, **Raúl MOYANO PADEL**, un Oficial de apellido **SANCHEZ**, el Capitán **Luis POLANCO GALLARDO**, **Oscar VICUÑA HEZES**, **Luis MENARES ROUGE**, **Víctor CAMPOS VALLADARES**, **Luis RIEDEL MARTINEZ** y otros que debido al tiempo transcurrido no recuerdo.

A su pregunta, debo señalar que en el Comando de Aviación existían las siguientes aeronaves, helicópteros "**SA-330 PUMA**", de dos turbinas, de los cuales existían alrededor de nueve ejemplares, poseían dos puertas laterales de corredera, en el centro mantenían una escotilla en el piso, escotilla en la cual ingresaba un cuerpo, escotilla utilizada para el gancho de carga; "**SA-216 LAMA**", diez ejemplares, con un solo motor, se usaba básicamente para instrucción, con capacidad para cuatro pasajeros; "**UH1H**", un solo motor, mayor capacidad que el "**LAMA**", con capacidad para ocho pasajeros; "**BELL RANGER 202**", el cual se usaba también para distintas misiones. Respecto a los aviones, existían los aviones caza, de fabricación española; "**CITACION**", avión con turbina, usado para viajes de personalidades importantes, el "**PIPER**", utilizado para instrucción principalmente; el "**CHEROKEE**", también para instrucción y por último el "**T-41**", para entrenamiento.

Debo manifestar que una vez de regreso en Chile, después de haber realizado el curso en Panamá, esto en agosto de 1974, efectivamente tuve conocimiento por comentarios al interior de la compañía, que se estaban lanzado cuerpos al mar, agregando además que mis propios compañeros me contaron que les había correspondido ir a tirar cuerpos de prisioneros al mar, limpiando posteriormente la sangre que dejaban al interior de los helicópteros "**PUMA**". Debo indicar también, que el lugar donde arrojaban los cuerpos correspondía principalmente al litoral central, manteniendo como lugar de contacto, el Regimiento de Tejas Verdes para arribar a esta zona. Debo dejar en claro, que para el año 1974 no me correspondió cumplir con la misión de arrojar cuerpos al mar.

Respecto a su consulta, debo indicar que esta misión no me correspondió, debido a que mantenía a cargo un helicóptero menor como es el "**UH1H**", ya que esta nave era de instrucción y la aeronave utilizada para este tipo de misiones era

**CONTINUACION DE LA DECLARACIÓN POLICIAL DE
JUAN CARLOS MOLINA HERRERA.**

el "PUMA", del cual no era tripulante, pero si debo manifestar que por las mismas conversaciones que tenían mis compañeros conmigo, estos manifestaban que eran ellos mismos quienes arrojaban los cuerpos al mar, desconociendo el lugar de procedencia de estos detenidos, siendo enfático en señalar que como punto de contacto tenían la Escuela de Ingenieros de Tejas Verdes.

Debo señalar que los pilotos mencionados con anterioridad, eran los únicos que se encontraban en el Comando de Aviación del Ejército, por ende, deben ser ellos los únicos que piloteaban estas naves, para tener como fin arrojar estos cuerpos al mar, como asimismo, de los tripulantes mencionados precedentemente.

A su pregunta, debo indicar que efectivamente observé en varias oportunidades, que hasta esta Unidad Militar ingresaban unas camionetas blancas, marca Chevrolet, modelo C-10, con la finalidad de trasladar bultos al interior de sacos papeiros, los cuales eran subidos hasta los helicópteros "PUMA", los que posteriormente despegaban desconociendo el destino final de estos bultos, teniendo conocimiento posteriormente, durante una misión, que estos bultos correspondían a personas que ya ingresaban fallecidas al Regimiento, concordando con los comentario y dichos de mis compañeros, en relación a que efectivamente eran arrojados al mar.

De acuerdo a su pregunta, debo manifestar que efectivamente me correspondió ir en dos oportunidades arrojar cuerpos al mar, específicamente al litoral central, donde en una de estas ocasiones fui sancionado directamente por el Capitán **Oscar VICUÑA HESES**, debido a que no limpie en forma inmediata unas manchas de sangre que quedaron al interior de una de estas aeronaves después de haberlas utilizados para realizar estas misiones.

Recuerdo que para el año 1979, fue la primera vez que me correspondió concurrir como tripulante al sector del litoral central, específicamente en la ciudad de San Antonio, teniendo como referencia el Regimiento de Tejas Verdes, a unos 80 nudos, 10 minutos mar adentro, procediendo a realizar un estacionario, a unos 20 metros de altura aproximados, dándose la señal a través de luces, con la finalidad de que se procediera arrojar dos cuerpos al mar, previa orden del encargado de la nave, es decir, el Teniente **Marco TEODOROVIC** y el copiloto Teniente **HERRERA**, quienes volaron juntos en más de una oportunidad. Estos cuerpos correspondían a un hombre y una mujer, los cuales se encontraban envueltos en unos sacos papeiros, percatándome de esta última que correspondía a este sexo femenino, ya que se veía parte de la pierna y un trozo de vestido. Estas personas fueron situados a un costado de cada puerta lateral, dándome cuenta además, que estas personas iban amarradas con alambres, donde sobresalían unos trozos de rieles de tren, para luego ser lanzados mar adentro en la zona antes señalada, dando como finalizada dicha misión, para regresar directamente a la base Aeródromo de Tobaraba, en Santiago.

**CONTINUACION DE LA DECLARACIÓN POLICIAL DE
JUAN CARLOS MOLINA HERRERA.**

En el mes de junio de 1980, me correspondió por segunda oportunidad concurrir hasta la localidad de Colina, específicamente al Regimiento de Escuela de Fuerzas Especiales, siendo el piloto a cargo de esta nave el Capitán **Roberto GOYCOECHEA**, tripulado el Capitán **BASCUR**, ambos fallecidos en la actualidad y siendo yo el mecánico tripulante. Una vez que nos posamos al interior de la Base Colina, bajé del helicóptero junto a los pilotos, quienes me invitan a tomar un vino de honor con una empanada, y a una distancia de 30 metros aproximadamente, observé dos camionetas de las mismas características que las antes señaladas, las cuales estaban estacionadas a los costados de las puertas laterales de la nave, asimilando que me correspondería realizar la misma misión que la antes encomendada. Posteriormente, regresamos al helicóptero, colocándome a la vista del piloto, dando la señal de encender las turbinas, para hacer el vuelo posteriormente, dándome cuenta que al interior de esta aeronave habían subido alrededor de ocho a nueve cuerpos humanos envueltos en sacos paperos, teniendo como rumbo la localidad de El Quisco, donde realizamos el mismo procedimiento que el narrado anteriormente, abriendo las puertas laterales, además de la escotilla, procediendo junto a dos personas de civiles, a quienes no identifiqué, pero que subieron a la nave en Colina, a arrojar estos cuerpos al mar, yendo a cargar combustible a la localidad de Belloto, correspondiendo a la Base Aeronaval, regresando posteriormente todos al Aeródromo de Tobalaba. Debo agregar, que esta última misión, fue realizada un día viernes, regresando luego el día lunes a mis labores habituales, siendo increpado por el Capitán **Oscar VICUÑA HESES**, debido a que no limpié el interior del helicóptero, donde existían manchas de sangre de los cuerpos del último vuelo, siendo sancionado y trasladado hasta al piso 5º del hospital Militar, lugar que correspondía al centro siquiátrico, dándome de baja posteriormente en lista cuatro, sin darme ningún tipo de explicaciones. Es todo lo que puedo manifestar al respecto.

Finaliza la presente declaración policial, siendo las once horas con treinta minutos, la cual es leída, ratificada y firmada para constancia por el declarante.

JUAN CARLOS MOLINA H
6444 203-1


CHRISTIAN VILLALBOS JIMENEZ
Inspector


CLAUDIO PEREZ FARIAS
Inspector

DECLARACIÓN POLICIAL DE JUAN DOMINGO PEREZ COLLADO. U

En Rancagua, a siete días del mes de enero de dos mil diez, siendo las diez horas con cuarenta y cinco minutos, en dependencias de su domicilio particular, funcionarios de la Brigada Investigadora de Delitos Contra Los Derechos Humanos, proceden a entrevistar a don **Juan Domingo PEREZ COLLADO**, chileno, nacido en Valparaíso el 28 de marzo de 1943, casado, Suboficial Mayor en situación de retiro del Ejército de Chile, cédula nacional de identidad N° 3.959.614-8, domiciliado en Población Williams Braden, pasaje Granada N°0130, comuna de Rancagua, teléfono N° 072-254733, 09-0008958, quien manifestó:

“Enterado de los motivos de la presente entrevista, que dicen relación en **Rol N° 2.182-98**, “Operación **Colombo**”, por los delitos de Secuestro y Otros, oficio N° 258-2006, el cual instruye practicar averiguaciones a fin de establecer si en la Dirección Nacional de Inteligencia, (DINA), existieron grupos destinados a cumplir las ejecuciones de personas privadas de libertad en los recintos de detención, dispuestas por la autoridad superior de dicha institución, en caso efectivo, determine las personas que los integraban, sus métodos de acción y lugar donde presumiblemente podrían haber dejado sus restos. Se faculte además al oficial diligenciador para que interroge a testigos e inculpados.

En el mes de abril del año 1962, ingresé a realizar el servicio militar obligatorio, en el Regimiento Reforzado de Infantería N° 4 Rancagua, de la ciudad de Arica, este servicio lo realicé por el período de un año, luego en el año 1963, realicé el curso en la Escuela de Infantería de la comuna de San Bernardo, egresando a fines del año 1964, siendo destinado al Regimiento Carampangue de la ciudad de Iquique, luego de un año en este establecimiento, soy enviado a la Escuela de Suboficiales donde realicé el curso “mecánico de vehículos motorizados”, este curso duro por el periodo de dos años, quedando destinado en mencionada Escuela hasta el año 1970. Postulé en esta época a un curso de mecánico de aviación que se realizaría en la ciudad de Panamá, en una base norteamericana existente en el lugar, relativa a la mecánica de helicópteros “UH 1H”. éste curso lo realicé junto a cinco integrantes, todos clases de Ejército, recordando a **José HENRIQUEZ GUTIERREZ**, **Diógenes FERNANDEZ**, **Samuel FLORES CARDENAS**, **Sergio CASTRO CASTRO**, y **Eufemio PEREZ VARGAS**. Una vez que regresamos a Chile, entre los meses de octubre o noviembre del año 1970, todos quedamos destinados al recién creado Comando de Aviación del Ejército, el cual se ubicaba en el **Aeródromo Tobalaba**.

Mi función era de preocuparme sólo de la mantención de los helicópteros “**BELL JET RANGER y UH H1**”, además de impartir clases a los alumnos que postulaban a la Brigada.

CONTINUACION DE LA DECLARACIÓN POLICIAL DE JUAN DOMINGO PEREZ COLLADO./

Mientras me encontraba en la Brigada antes mencionada, en el mes de mayo del año 1972, soy enviado junto alrededor de diez mecánicos a realizar un curso de "mecánica de helicópteros PUMA", el que se realizó en la ciudad de Marsella, Francia. Junto a **Gilarnor LARREA**, **Diógenes FERNANDEZ**, **Manuel PAVEZ CASTILLO**, **Samuel FLORES**, **Sergio CASTRO**, y de otros que por el tiempo transcurrido no recuerdo. Este curso duro por el periodo de alrededor dos meses, regresando a Chile en el mes de Julio del mismo año, continuando en el comando de Tobalaba.

Recuerdo que a fines del año 1972, comenzaron a llegar los helicópteros "PUMA" a los puertos de **Valparaíso** y **San Antonio**, haciendo un total de seis aeronaves aproximadamente, por lo que nosotros éramos los encargados de armarlos en los recintos aduaneros, después armarlos se realizaron las pruebas de vuelo y se llevaron al comando de Tobalaba, dejando uno sin armar ya que lo trasladaron por tierra al aeródromo pero a la altura del estadio nacional, su estructura pasó a llevar un cable del tendido eléctrico y se incendió inmediatamente.

Una vez ocurrido el pronunciamiento militar, el día **11 de septiembre del año 1973**, se asentó provisoriamente el comando de aviación del Ejército, específicamente los mandos en dependencias de la Escuela Militar, correspondiéndome hacerme cargo de un helicóptero "PUMA", en el cual desarrollaba labores de mantención mecánica y en los traslados de personal como tripulante. Cabe mencionar que las tripulaciones siempre eran constituidas por un piloto, copiloto y un tripulante, en el caso de los "PUMA y UH 1H", lo que variaba era el personal que se trasportaba, pero siempre era de Ejército.

Respecto a su consulta, debo mencionar que, en algunas oportunidades, el **Comandante Carlos MARDONES**, nos entregaba una bitácora de vuelo, con un horario de salida específico, y una tripulación designada, siendo mi labor preparar la aeronave y estar a la hora de salida indicada. En una oportunidad, mientras permanecía en el aeródromo Tobalaba, alrededor de las 06:00 horas, debía cumplir un vuelo, recordando que el **piloto era REVECO o POLANCO**, donde presencié que alrededor de dos camionetas, provenientes al parecer de Villa Grimaldi, y desde su interior bajaron algunas bolsas plásticas negras, no recuerdo cuantas, las que venían selladas, algunas se "movían" y el tamaño de estas parecidas a un cuerpo humano, pero no pude realizar mayores consultas, dado que este procedimiento estaba a cargo de personal de inteligencia de la **DINA**, específicamente de la **Villa Grimaldi**, no reconociendo a ninguno de estos. Una vez cargado el helicóptero, con varias bolsas plásticas, me percaté nuevamente que algunas se movían, trasladándonos hasta

CONTINUACION DE LA DECLARACIÓN POLICIAL DE JUAN DOMINGO PEREZ COLLADO./

la Quinta Región, a la altura de Concón, avanzando unas diez a quince millas mar adentro, donde realizamos un estacionario o vuelo rasante a poca velocidad, siendo lanzadas dichas bolsas hacia el mar por el mismo personal de inteligencia sin que yo pudiera interferir o participar en esta diligencia. Debo mencionar que las bolsas eran "lanzadas" por las puertas laterales y una que se encontraba al medio del piso. En esta procedimiento participé en solo una oportunidad, pero mis otros compañeros mecánicos, comentaban que ellos también habrían concurrido a misiones de esta naturaleza, en varias oportunidades, en las cuales siempre eran dirigidas por personal de la Dirección de Inteligencia Nacional (DINA).

Durante el mes de octubre de 1973, soy designado a tripular el helicóptero **PUMA H252**, con la finalidad de acompañar a una comitiva dirigida por el **General Sergio ARELLANO STARK**, denominada "**Caravana**", dirigiéndonos en primera instancia al sur de Chile, desde Rancagua hasta Puerto Montt, dado que el **General ARELLANO**, era el Fiscal de todos los procesos de guerra. En esta ocasión la aeronave era pilotada por el **Capitán Antonio PALOMO**. De la misma forma se realizó la "**Caravana**" hacia el norte desde La Serena hasta la ciudad de Arica, pero esta vez fue pilotada por **Capitán Luis POLANCO GALLARDO**. Por lo anterior ya he declarado solamente ante el **Ministro Juan GUZMAN**.

Luego de ello regresé al comando de aviación, y continúe con mis labores de mantención de aeronaves hasta el año 1980, cuando se traslada el Comando hasta la ciudad de Rancagua, siendo denominado como **Regimiento de Aviación N° 1 "La Independencia"**, permaneciendo hasta el año 1993, cuando me acogí a retiro con el grado de **Suboficial Mayor**.

Es todo cuanto puedo señalar al respecto, siendo las 12:25 horas, finaliza la entrevista, la que lee, firma y ratifica para constancia.

NOMBRE

RUT

FIRMA

... Juan Pérez Collado

... 3.959.614-8

...

...

JULIO SOTO VALDES

Inspector

CRISTIAN BRAVO ECHEVERRIA

Subcomisario