

ACCIDENTE MORTAL DE TORALLOLA

Álvarez Cascos prohibió que el helicóptero llevara pasajeros

▶ El político era Ministro de Fomento cuando tuvo lugar el siniestro y días antes había dado la orden

▶ La vista oral continuó ayer con la declaración del que fue director general de Aviación Civil en 2002

LLEIDA **L.M.**
El entonces Ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, prohibió que el helicóptero accidentado en Torallola el año 2002, en el que murieron ocho personas, transportara pasajeros.

El que fuera director general de aviación civil entre 1998 y 2002, Enric San Martí aseguró durante la vista oral celebrada ayer que en el 2001 la República francesa pone de manifiesto que el aparato que posteriormente fue siniestrado no funcionaba correctamente. Desde aviación civil se emitió un certificado de aeronavegabilidad que restringía el funcionamiento del helicóptero. Desde la empresa Helieuropa Services se recusó la orden y fue el Ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, el que emitió un certificado que permitía a la nave volar pero sin que pudiera llevar pasajeros.

Además de la declaración de Sant Martí, poco más dio la vista de ayer. Recordemos que el pasado jueves un inspector aseguraba que el helicóptero siniestrado tenía piezas caducadas.

El helicóptero accidentado en Torallola el año 2002, donde murieron

ocho personas, tenía piezas que habían superado el tiempo de uso establecido por los fabricantes. Así lo aseguraron dos inspectores de vuelo en la tercera jornada del juicio celebrada el pasado jueves. Estos testigos, que realizaron una inspección a la empresa Helieuropa Services veinte días después del accidente, afirmaron que el centro de mantenimiento de la firma no estaba autorizado para revisar el modelo accidentado y que las tareas se hacían con manuales anticuados. En total se detectaron 36 irregularidades. Los inspectores también apuntaron que si el helicóptero no se hubiera accidentado, habrían prohibido que la aeronave pudiera volver a volar.

El pasado jueves declararon varios testigos. Los primeros en comparecer fueron dos inspectores de la Dirección de Seguridad en vuelo de Sabadell que realizaron una inspección a la empresa Helieuropa Services, propietaria del helicóptero accidentado, a principios de julio de 2002, unos veinte días después del trágico suceso.

Según relataron en la vista oral, el aparato no cumplía con todos los requisitos de seguridad que hacen falta para poder volar y aseguran que durante la inspección registraron hasta 36 deficiencias. Entre las más significativas está el hecho de que, según constaba en la documentación de la empresa, la aeronave siniestrada estaba formada por algunas piezas que habían superado el tiempo de uso establecido por los fabricantes. Entre estos componentes "caducados" estarían los sistemas hidráulicos del aparato o las palas del rotor. Además, la empresa revisaba el aparato accidentado con manuales "anticuados", lo que "puede repercutir en el programa de mantenimiento del aparato".



Los cuatro acusados siguieron atentamente la vista oral en la que declararon varios testigos

TONY ALCÁNTARA