

JUDICI TORALLOLA

Foment diu que l'helicòpter de Torallola tenia peces caducades i ja no podia volar

Dos inspectors van detectar després de l'accident fins a tres irregularitats que afectaven la seguretat en vol || **Aviació Civil, incapaç d'establir la causa de la caiguda de l'aparell 9 anys després de la tragèdia**

M.A.M.
| TORALLOLA | "Quan es va produir l'accident, aquest helicòpter no complia els requisits legals d'aeronavegabilitat; jo l'hauria deixat a terra." D'aquesta forma va resumir ahir al judici un inspector d'Aviació Civil les 36 deficiències que l'administració va trobar en una revisió efectuada 15 dies després del sinistre de Torallola, en què van morir 8 persones al mes de juny del 2002. L'helicòpter accidentat tenia peces caducades i el manteniment s'efectuava amb manuals antiquats en un centre que no disposava de la llicència corresponent, segons va explicar un inspector d'Aviació Civil. "Aquestes tres infraccions afecten a la seguretat en vol i, per aquest motiu, l'helicòpter no podia volar", va afirmar un altre dels inspectors. A més, els tècnics van detectar que "les peces giratòries de l'aparell (que caduquen) superaven el temps de vida útil".

Durant la tercera sessió del judici, la quinzena d'advocats van intentar respondre a la pregunta més difícil. Per què va caure l'helicòpter? El president i el secretari de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil només van poder deixar clar que l'Augusta Bell 205 es va precipitar després de perdre el con de cua a causa d'uns danys (d'origen desconegut) a la part dreta d'aquesta peça. Però l'origen d'aquests danys continua sent una incògnita nou anys després. "És possible que la part dreta del con de cua tingués algun dany previ, fet que va fer que l'estructura experimentés una debilitat i la nau registrés una sobrecàrrega del costat esquerre." El secretari de la comissió, Javier Soto, va destacar que "el manteniment de l'aeronau no era correcte", encara que també va as-



Els quatre acusats, en una imatge d'ahir del judici que se celebra des de dilluns a l'Audiència Provincial de Lleida.

segurar que "l'accident no és atribuïble a l'estat general". Una de freda i una de calenta. A més, els tècnics van assegurar que "el pes que portava l'aparell estava pròxim al límit" però "les peces mecàniques estaven en perfecte estat". El tècnic va assegurar que era habitual que els pilots superessin "lleugerament" les cent hores de vol en les revisions.

DADES

36

IRREGULARITATS

Els inspectors d'Aviació Civil van detectar fins a 36 irregularitats en la inspecció efectuada després de l'accident.

100

QUILÒMETRES

Cada cent quilòmetres, l'helicòpter s'havia de sotmetre a una revisió obligatòria segons la normativa aeronàutica i no ho va fer.

Un "retorçat" procés que permetia volar a l'aparell

■ "El procés administratiu és retorçat." Així va explicar un inspector d'Aviació Civil per què l'Augusta Bell 205 continuava volant malgrat que les autoritats franceses havien detectat que circulava amb documentació errònia un any abans de l'accident. L'administració li va atorgar un nou certificat "restringit" i adequat a l'aeronau real però l'empresa Helieuropa Services hi va recórrer i, d'aquesta manera, va impedir que se li retirés el certificat fraudulent. "Nosaltres no podem retirar el certificat fins que finalitzi el procés de recursos." Per aquest motiu, l'helicòpter continuava volant (amb una pròrroga) el 14 de juny del 2002 quan es va estavellar a Torallola.

DOCUMENTACIÓ

Un aparell que volava sense papers?

L'administració va atorgar un duplicat d'un certificat denegat tres anys abans

| TORALLOLA | L'inspector d'Aviació Civil José Luis Díaz Gordo va ser el primer testimoni capaç de relatar per què l'helicòpter sinistrat podia volar malgrat no disposar de documentació en regla (el certificat d'aeronavegabilitat era erroni). Díaz Gordo va explicar que el principal acusat, Pedro Sáenz de Maturana, va sol·licitar matricular l'helicòpter el 1996. Llavors, Avia-

ció Civil va emetre un certificat administratiu sense la validació de l'inspector (que no tenia cap valor). Aquesta validació s'havia d'efectuar després de passar pel registre i ser derivada a la delegació de seguretat en vol corresponent (aeroport de Sabadell). Però llavors, els serveis centrals d'Aviació Civil van detectar dubtes que l'aeronau correspongués a la que figurava a

la documentació. Per aquest motiu, la documentació tècnica no es va entregar mai a l'empresa propietària de l'helicòpter. L'aparell no disposava de certificat de navegabilitat. "No sé com el va poder aconseguir", va explicar l'inspector. A més, el subdirector general de Control d'Aviació Civil el 1996, Manuel Cruz, va afirmar que el certificat "mai es va entregar". Pe-

rò Pedro Sáenz de Maturana, segons Aviació Civil, va aconseguir que la delegació de seguretat en vol de Sabadell li'n fes un duplicat. Va denunciar el 1999 que l'hi havien sostret i les autoritats de l'aeroport de Sabadell li'n van atorgar un duplicat. "Es va emetre un duplicat d'un certificat de navegabilitat que mai havia estat vigent", va dir un inspector.