

La comunidad internacional pide a ETA que deje

la Mañana

DIARI DE PONENT DIRECTOR: Jordi Pérez Ansótegui

www.lamanyana.cat

MARTES, 18 de octubre de 2011 AÑO

Los acusados del juicio de Torallola culpan al piloto del accidente

► El dueño de la aeronave asegura que no podía transportar pasajeros

► El fiscal pregunta si era de desguace y la acusación ve revisiones "a la carta"



TONY ALCÁNTARA

Los acusados por el accidente de helicóptero que se saldó con ocho víctimas mortales se sientan en el banquillo nueve años después

El dueño del helicóptero que en 2002 se estrelló en Torallola causando ocho víctimas argumentó ayer que la nave tenía todos los permisos en regla y dijo que fue el piloto quien autorizó un "vuelo prohibido" al llevar pasajeros pese a no estar permitido. La defensa alegó "sobrecarga estática" (tal vez un golpe en pleno vuelo) como posible causa del fatal accidente y el fiscal preguntó si las piezas se habían adquirido en un desguace. La nave voló hasta pocos meses antes del siniestro con otro DNI.

TRAGEDIA AÉREA

El dueño del helicóptero de Torallola dice que el piloto hizo un "vuelo prohibido"

▶ Sáenz de Maturana alega que no estaba autorizado para transportar pasajeros

▶ El fiscal le pregunta si se compraron las piezas de la nave en el "desguace"

respondió que no y añadió que la ley no lo permite. A preguntas del abogado de Fomento (incluido en el proceso como responsable civil subsidiario pese a pedir la nulidad del auto) también negó que la nave hubiera volado sin permiso al ser requerido por el extravío del documento.

Durante su declaración, los abogados de la defensa apuntaron que el helicóptero había volado antes para los forestales y que cuando regresó a Lleida para hacer el servicio contratado posiblemente había rebasado las 100 horas de vuelo que marca la ley para cada inspección. El director técnico de la empresa, Andrés García, alegó que no conocía el plan de vuelo y que el número de horas consumidas competía al piloto (también dijo que la nave estaba capacitada para transportar 14 o 15 personas). Y en un duro interrogatorio del abogado de la acusación particular que representa a la familia de los pilotos admitió que era el comandante quien hacía las inspecciones diarias y de prevuelo, unos análisis que visuales hasta que a las 100 horas se daba el parte para la revisión al técnico de mantenimiento Carlos Mejías.

El responsable de calidad de la firma, José Carlos de la Peña, aseguró que el piloto puede hacer estas revisiones y manifestó que él sólo se encargaba de auditar los procedimientos de mantenimiento. Defendió, como el director técnico, que el centro de mantenimiento de la firma estaba acreditado para revisar el tipo de nave que se estrelló (la acusación particular lo puso en duda) pero matizó que aunque la nave no estaba en la lista sí se podía hacer al formar parte de la misma serie de helicópteros. El juicio continuará hoy con la declaración del mecánico Carlos Mejías y los testigos.

LAS CLAVES

✓ Ocho víctimas

El 13 de junio de 2002 murieron 8 personas al accidentarse el helicóptero: los dos pilotos, dos técnicos de Endesa y un cargo de la compañía, la delegada de Industria, Divina Esteve, y dos miembros de su Departamento.

✓ La defensa alega sobrecarga estática

La defensa alega que el accidente se produjo por sobrecarga estática, una incidencia causada por un golpe en pleno vuelo, por causa climatológica o por movimiento brusco. Los letrados se apoyan en la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, que también señala esta hipótesis.

✓ Fiscalía pregunta por el desguace

El fiscal reveló que la carcasa de la nave se adquirió en subasta por 575.000 pesetas y preguntó si los componentes se compraron en desguaces o subastas. Maturana dijo que los adquirió a proveedores de EEUU y el juez cortó otras preguntas similares.

✓ El juez, resolutivo

El juez de lo penal Víctor García corta las preguntas repetitivas a los acusados y veta las cuestiones planteadas por los letrados que considera que no están relacionadas con la causa que se dirime.



TONY ALCÁNTARA

Los acusados por el accidente de Torallola declararon ayer ante el juez

una petición de cinco años y nueve meses de prisión por presuntos delitos de homicidio por imprudencia profesional y contra los derechos de los trabajadores, defendió que estaban todos los papeles en regla y sólo admitió una deficiencia en la denominación de la nave (ver despie-

ce). A preguntas del fiscal (se negó a responder a la acusación particular), el dueño del helicóptero explicó que compró la carcasa en una subasta del Ejército y luego se montó la nave con los complementos necesarios. "¿Los compró en el desguace?", le preguntó el fiscal, a lo que

error administrativo que habían comunicado muchas veces de palabra (no por escrito) a Fomento y que costó de subsanar. Se regularizó cuando el helicóptero participó en una campaña de extinción de incendios en Francia y las autoridades galas se percataron del error y lo comunicaron a Fomento. Fue entonces, según Maturana, cuando el helicóptero volvió a volar con la carta de navegación relativa a su

propio modelo y no a otro.

Andrés García explicó que todos eran concedores de esta anomalía y que el mantenimiento de la nave se hacía según el manual del fabricante editado 1975 y con los boletines de vuelo. Aunque había otra actualización del mantenimiento del año 1988, Andrés García manifestó que no estaba en posesión de la empresa, pero que sí recibían los boletines que incluían

las modificaciones pertinentes. Este punto sorprendió al abogado de la acusación particular que representa a los pilotos, que llegó a afirmar que la empresa hacía "mantenimientos a la carta" en aras a la seguridad.

El letrado preguntó insistentemente a Andrés García por qué no tenían la actualización del manual del helicóptero editado en 1988, a lo que el ingeniero aeronáutico respondió que era prácticamente igual que el de 1975 (aunque redactado de forma distinta) y que ya estaban al día con las actualizaciones a las que tenían acceso. José Carlos de la Peña sí reveló que había señalado alguna discrepan-

cia sobre la actualización de estos manuales en 1991, aunque apuntó que era para un helicóptero similar al accidentado y que se limitó a dar parte (como correspondía a su tarea auditora).

Sobre el accidente, el director técnico Andrés García también explicó que nunca había pasado un suceso igual y manifestó que no hay ninguna directiva contra la rotura del cono de cola (la parte que se desprendió). "Es imprevisible", añadió. Curiosamente, pocas semanas antes del suceso la empresa había hecho la inspección para solicitar de nuevo el permiso para el helicóptero. Ya no hubo tiempo para recibirlo.

La nave voló con otro 'DNI' y la acusación ve revisiones "a la carta"

LLEIDA • El dueño del helicóptero accidentado, Pedro María Vicente Sáenz de Maturana, afirmó tener todos los papeles en regla, pero sorprendió al afirmar que la carta de navegación del aparato (un Augusta B-205) se refería a la nave como si fuera otro modelo distinto (Agusta B-205-1).

Sáenz de Maturana (también Andrés García y José Carlos de la Peña) atribuyó esta disfunción a un