

JUDICI TRAGÈDIA

Els testimonis asseguren que l'helicòpter de Torallola va perdre la cua quan era en ple vol

Expliquen que l'aparell no va xocar contra cap cable i que, després d'una explosió, se'n va desprendre una peça posterior || L'aeronau es va desplomar en menys d'un minut quan volava a gran altura

M.A.M.

TORALLOLA | Els tres testimonis directes de l'accident d'helicòpter de Torallola van confirmar ahir al judici que van veure com "la cua de l'aparell es va desprendre en ple vol". Un d'ells, Josep Bertran, va explicar: "Vaig veure l'aparell, primer vaig sentir un soroll, de cop va canviar el so i l'aparell va començar a baixar." El testimoni va aclarir que "l'helicòpter volava a gran altura per sobre de qualsevol línia elèctrica". Era un dia clar i no hi havia núvols de tempesta, va explicar Bertran. Un altre dels testimonis, Miquel Àngel Aubets, va ratificar la mateixa versió. "L'helicòpter es va desplomar de sobte", va afirmar. Va tardar gairebé un minut a descendir, va explicar. El tercer testimoni va repetir la mateixa versió. "L'aparell volava a uns 500 metres, molt per sobre de les copes dels arbres", va assegurar. "De cop i volta, va començar a fer molt soroll, hi va haver una explosió i es va separar una peça", va dir el testimoni. La peça que va caure es va desprendre planant, encara que l'helicòpter va caure de cop, va afirmar el testimoni. La versió dels tres testimonis directes confirma que l'aparell va perdre la cua en ple vol, com assegura l'informe de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil. En les pròximes sessions del judici, els pèrits hauran de determinar quina va ser la causa del sinistre.

Precisament, un dels acusats, Carlos Mejías (mecànic de l'empresa propietària de l'aparell), va assegurar ahir: "El con de cua estava en perfectes condicions en l'última revisió que vam fer dos mesos abans de l'accident." Mejías va confirmar que "les inspeccions abans del vol les feia el pilot". A més, va assegurar que "desconeixia que havíem de fer revisions cada 25 hores", com argumenten les acusacions particulars. Va explicar que només es traslladava a l'empresa Helieuropa Services a Sabadell per efectuar les revisions cada cent hores de vol i que rebia les instruccions del director tècnic de l'empresa.

El judici es reprendrà dijous que ve amb la declaració dels redactors de l'informe tècnic de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil que a 113 pàgines determinen les causes del sinistre.



Un dels advocats mostra una reproducció d'un helicòpter mentre pregunta a un dels testimonis de la tragèdia de Torallola.

El quart acusat també culpa el pilot mort en la tragèdia

■ El quart dels acusats, Carlos Mejías, va repetir la versió dels altres tres imputats per l'accident de l'helicòpter i va culpar el pilot mort en el sinistre. "No podia sortir aquell dia cap a Lleida perquè havia superat les cent hores de vol sense la revisió corresponent", va assegurar l'acusat. A més, va reiterar que "no podia portar passatgers". El jutge, Víctor García, no va permetre que l'advocat de l'acusat li preguntés sobre la perícia del pilot mort. Carlos Mejías va insinuar que després de volar una vegada amb ell va decidir no fer-ho més. El jutge va qualificar d'hipotètiques les preguntes i les va vetar.

LES CLAUS

Renúncies

■ Els advocats de les famílies de les víctimes mortals han renunciat a les testificacions de diversos familiars al considerar que no s'ha posat en dubte la seua relació.

Les víctimes

■ En l'accident va perdre la vida la delegada d'Indústria a Lleida, Divina Esteve; el pilot Vicente Roselló, el copilot Jordi Escuté i el cap d'Energia, José Santiago. També van morir el funcionari de la Generalitat Francesc Franch, els empleats d'Eléctricas Helcosa Víctor Corredor i Julio Hernández i el cap de línies de Fecsa, Luis Peláez.

Pena

■ La fiscalia demana per a cada un dels quatre acusats una pena de cinc anys i nou mesos de presó per cinc delictes d'homicidi imprudent i per un delictes contra la seguretat dels treballadors.

LA PREGUNTA

Afirmen que Foment havia de controlar les irregularitats als papers de la nau

||LLEIDA| "Però qui havia de comprovar que la documentació de l'aparell coincidia amb l'helicòpter real?" L'advocat Joan Maria Xiol, que representa familiars de les víctimes, va llançar aquesta pregunta al delegat de seguretat en vol de l'aeròdrom de Sabadell després de més d'una hora de declaració. Els quinze advocats que participen en el judici portaven desenes de preguntes intentant esbrinar per què l'Agusta Bell 205 que es va estavellar a Torallola al juny del 2002 tenia documentació errònia. Ramon Álvarez Anta, màxim responsable de la seguretat en vol de l'aeròdrom de Sabadell on tenia la base l'helicòpter sinistrat, va explicar que un inspector

d'Aviació Civil s'havia d'haver adonat que no es tractava de l'aparell que figura a la documentació. Però, quan? Cap dels testimonis ha sigut capaç de donar una resposta clara.

El principal acusat, Pedro Sáenz de Maturana, va comprar la nau a l'Exèrcit de Terra i després de reconstruir-la, segons la fiscalia amb peces de museu i ferralla, va començar a volar el 1999. Ningué ha pogut explicar per què, però ho feia amb una documentació errònia (figurava que era un Agusta Bell A-1 quan en realitat era un Agusta Bell 205). "Una nau amb una història molt llarga que es va fabricar el 1966", va resumir Ramon Álvarez Anta.