

Un inspector dice que el helicóptero tenía piezas con su vida útil agotada

► El testigo apunta que de no haber tenido el accidente habría parado la aeronave

► También dicen que el piloto no debería haber salido con las 100 horas ya hechas

LLEIDA • F. GUILLAUMET

Dos inspectores de seguridad en vuelo, Juan Manuel Oliva y José Luis Díaz, explicaron ayer que los días 3, 4 y 5 de julio realizaron una inspección a la empresa Heliservices Europa (la firma propietaria del helicóptero accidentado en Torallola) y afirmaron que durante el proceso (realizado con posterioridad al suceso) detectaron que la nave siniestrada tenía algunas piezas que ya habían agotado su vida útil.

Aunque ambos testigos se contradijeron en el motivo de la inspección (el primero manifestó que ya estaba programada antes del siniestro, mientras que el segundo dijo lo contrario) sí coincidieron en la valoración de diversos aspectos. Sendos inspectores de seguridad en vuelo manifestaron que la empresa no tenía actualizados los manuales de mantenimiento (algo que ya se había dicho en alguna otra declaración) pero añadieron que al comprobar el registro de elementos rottables (el documento que explica cuándo se colocaron las piezas, de



SÍLVIA BÚTIA

La sala de la Audiencia acogió ayer la tercera sesión del juicio

dónde procedían y qué duración podían soportar) se dieron cuenta de que algunas piezas ya habían consumido su vida útil en el momento del accidente. "Si no se hubiese accidentado habría propuesto parar el helicóptero", manifestó José Luis Díaz. Al ser preguntado

por el posible riesgo que entrañaba este hecho, el inspector de seguridad en vuelo dijo que "las leyes están hechas para cumplirlas" y añadió que si el fabricante pone un tiempo límite para las piezas también se tendría que tener en cuenta. Durante su declaración, el pri-

mer testimonio (Juan Manuel Oliva) también explicó que en una inspección que realizaron a la empresa en el año 2000 no detectaron tales incidencias; algo que sí vieron en 2002 (después del accidente). De todas formas añadió que las dudas sobre el DNI de la nave (ver despiece) y el hecho de que el centro de mantenimiento no estuviese habilitado para reparar helicópteros del modelo que se estrelló habrían provocado (con la legislación actual) que la aeronave se quedara en tierra. No obstante, y aunque este los testigos de ayer se pronunciaron en este sentido, el responsable de calidad de la firma, José Carlos de la Peña, declaró que el centro sí estaba habilitado para chequear el tipo de nave accidentada al formar parte de una serie autorizada.

El fiscal preguntó a ambos testigos si el piloto podría haber visto las mismas incidencias que detectaron ellos a posteriori en una inspección que, además, no se llegó a completar al quedar suspendida por una indisposición del director técnico Andrés García. José Luis Díaz manifestó que si en dos días de auditoría vieron todas estas incidencias era más fácil que el piloto (que veía el helicóptero casi a diario) también las hubiera advertido.

Y en el piloto volvió a centrar su acción la defensa al preguntar a los inspectores de seguridad en vuelo si el comandante de la nave debería haber salido al haber agotado el tiempo límite máximo para pasar la inspección de las 100 horas. Juan Manuel Oliva afirmó que "no debería haber despegado" porque debía preverlo en la planificación del vuelo. Sin embargo, Javier Soto, de la comisión de Investigación de Accidentes Aéreos, dijo que el piloto no chequea las horas y hablo de un margen entre revisiones.

Nunca se validó el certificado de navegación de la aeronave

LLEIDA • Desde la primera jornada del juicio se sembraron dudas sobre el DNI del helicóptero, puesto que aunque era un Augusta B-205 figuraba en la matrícula como un Augusta B-205-1. Pero ayer se desgranaron los entresijos que rodean esta cuestión, puesto que dos testimonios manifestaron que nunca se había validado el certificado de navegabilidad de la aeronave.

El inspector de seguridad en vuelo Juan Manuel Oliva relató que cuando se pidió matricular el helicóptero en torno a 1996 surgieron dudas sobre su DNI (sobre qué modelo era). La nave se matriculó pero al surgir estas preguntas nunca se llegó a entregar a la empresa el certificado de navegabilidad (un requisito indispensable para volar). Heliservices Europa presentó en 1999 una denuncia en la comisaría de la Barceloneta denunciando el extravío del certificado y consiguió un duplicado al actuar de oficio la administración y al no haber un procedimiento para estos casos. "Se entregó un duplicado de un documento que nunca se había entregado y que estaba en servicio centrales", dijo Oliva. También lo aseguró Manuel Mederos, subdirector general de Control de Aviación Civil.

La rotura del cono de cola, la causa del siniestro

LLEIDA • Toda la atención de la sesión de la tarde se centró en la declaración de Javier Soto, secretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Acompañado por el presidente del ente independiente adscrito a Fomento, dijo que la causa del accidente fue la rotura del cono de cola, aunque a día de hoy aún se desconoce qué la provocó.

"A día de hoy no hay otra hipótesis que el desprendimiento del cono de cola", manifestó Soto, que apuntó como posible causa la ruptura de alguno de los elementos internos

► La comisión de investigación de accidentes desconoce de todas formas por qué saltó

de esta parte de la aeronave. Ante los presentes (declaró como perito y no como testigo), Javier Soto explicó que una posible incidencia en los elementos del lado derecho hubieran podido provocar una sobrecarga en la izquierda que acabó con la caída del cono de cola. Dijo Soto que no se sabe si sucedió por

"un daño previo o por alguna malformación" y aunque afirmó que el mantenimiento de la nave no era el adecuado también reconoció que los elementos del helicóptero que se recuperaron después del accidente "estaban en buenas condiciones de funcionamiento". El secretario de la comisión argumentó que la rup-

tura de este elemento, posiblemente provocada por una sobrecarga estática, se puede producir en muy pocos ciclos del helicóptero (un despegue ya se cuenta como un ciclo) y reiteró que "nos cuesta saber en qué momento se produjo la causa originaria" que ocasionó la ruptura y que causó el falta accidente.

► El abogado de Maturana y el letrado de Fomento preguntan por la carga del aparato

Los abogados de la defensa y del Ministerio Fiscal preguntaron sobre si el peso que llevaba aquel día el avión habría podido provocar el siniestro. Soto contestó que la nave estaba "próxima al límite" y que en estas circunstancias se sitúa en "condiciones exigentes" y apuntó que la meteorología de aquel 14 de junio no se analizó "por intrascendente". También el abogado de Saenz de Maturana (el dueño del avión) preguntó por qué no se incluyó en el informe el peso añadido de la maquinaria termográfica que llevaban los operarios de Endesa. "Es una causa a tener en cuenta", preguntó. La comisión también descarta un posible choque con los postes o las líneas eléctricas.