

El accidente de Torallola llega a juicio tras ocho años de espera

Los cuatro acusados se enfrentan a cinco años y nueve meses por ocho homicidios

El próximo 15 de febrero se sentarán en el banquillo en una vista que durará una semana

El fiscal asegura que el aparato estaba construido con piezas de desguaces

■ LLEIDA

A.L.C.

Los acusados de los ocho homicidios del accidente aéreo de Torallola se sentarán el próximo 15 de febrero en el banquillo de los acusados del Juzgado de lo Penal número 1 de Lleida. Ese día habrán transcurrido ocho años y ocho meses de un accidente en el que fallecieron ocho personas. La vista durará una semana.

Gracias a la lentitud de la justicia la herida que quedó abierta en los corazones de los familiares de las víctimas cuando pasaban pocos minutos de las 13:00 horas del fatídico 14 de junio de 2002 continúa abierta ocho años y ocho meses después. La inmunidad de los responsables parece que llega a su fin.

Fiscalía solicita cinco años y nueve meses de cárcel para cada uno de los cuatro acusados. Piden para cada uno de los imputados una pena de cuatro años de prisión por los ocho homicidios por imprudencia profesional además de seis años de inhabilitación profesional. La acusación pública también pide un año y nueve meses de cárcel para cada imputado por un delito contra los derechos de los trabajadores. Además solicita que se indemnice a los familiares de las víctimas con 600.000 euros a cada uno. En total 4.800.000 euros.

No quedó ningún superviviente de entre los ocho ocupantes

LLEIDA A.L.C.

El fatídico día la nave la pilotaba Vicente Roselló y el copiloto era Jordi Escuté. También ocupaban el aparato Víctor Corredor y Julio Hernández. La nave realizó una parada en Lleida donde recogieron a Divina Esteve Quintana, delegada de Industria; Santiago Sánchez-Villacañas, Francesc Franch y Luis Peláez. Todos fallecieron en el impacto.

Los imputados son Pedro María Sáenz de Maturana, administrador de la sociedad Helieuropa Services S.A. propietaria del helicóptero, Andrés García López, director técnico de la misma sociedad, Jose Carlos de la Peña, director de calidad de la empresa y Carlos Mejias, técnico de mantenimiento autorizado.

El 19 de abril de 1993 el acusado Pedro María Sáenz de Maturana, adquirió en una subasta el citado aparato por 575.000 euros. Un mes más



El helicóptero quedó hecho añicos tras el impactó contra el suelo

tarde, el 22 de mayo de 1996 lo vendió a su propia empresa, Helieuropa Services S.A., donde trabajaba de gerente por 5.000.000 de pesetas. Hecha esta operación, fiscalía considera que Maturana consiguió la documentación de la aeronave y como "carecía de los elementos fundamentales para el vuelo" se dispuso a "operarla". Para ello el acusado junto con los otros tres imputados Andrés García López, Jose Carlos de la Peña y Carlos Mejias procedieron al montaje y reconstrucción del

aparato sin que tuvieran "ni la autorización, ni la habilitación para ello". Mientras, Maturana adquirió las piezas que le faltaban la aeronave, como si de un rompecabezas se tratara, en otras subastas.

La acusación pública entiende que Sáenz de Maturana fue el que compró la aeronave en un desguace, la completó con diferentes piezas y organizó el sistema de mantenimiento y revisiones deficientes que costó la vida a ocho personas. Además, pese que tenía una prórroga del

certificado de aeronavegabilidad que no le autorizaba al transporte de pasajeros hasta obtener un nuevo certificado, permitió servicios como el que costó la vida a las ocho personas el 14 de junio de 2002.

Aquel día se produjo la separación en vuelo del cono de la cola-fruto del deficiente estado de mantenimiento del helicóptero-, y el fuselaje comenzó a girar sobre sí mismo hasta impactar con el suelo, falleciendo en el impacto todos sus ocupantes.