

El accidente aéreo de Torallola no llegará a juicio hasta febrero

Los acusados por los ocho homicidios se enfrentan a cinco años de cárcel

El fiscal cree que los cuatro imputados tuvieron una actitud negligente

■ LLEIDA

Alfonso L. Congostrina

El pasado 14 de junio se cumplieron ocho años de la tragedia aérea de Torallola, donde ocho personas perdieron la vida al caer al vacío el helicóptero donde trabajaban revisando las líneas eléctricas. Gracias a la lentitud de la justicia nadie ha cerrado aquella 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. La inmundad de los responsables no durará eternamente. En febrero de 2011, se celebrará la vista en la que se sentarán en el banquillo los imputados por los ocho homicidios.

Cuatro acusados

Fiscalía solicita cinco años y nueve meses de cárcel para cada uno de los cuatro acusados. Solicitan 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.

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 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.

El 2 de junio de 1996 Maturana solicitó a la Subdirección General de Aviación Civil autorización para realizar los "preceptivos vuelos de prueba y trabajos aéreos". En esta documentación se manifestaba que el mantenimiento y seguimiento de la nave se haría en un centro propiedad de Helieuropa denominado Centro JAR 145 E-43. Se da la circunstancia que Andrés García era el director del citado espacio, además figuraba como director de mantenimiento de la citada aeronave, Augusta Bell 205, y como tal era el responsable del manual de mantenimiento, hacer los estudios pertinen-



Ninguno de los ocho ocupantes del helicóptero sobrevivió al fatal accidente

tes y los boletines y dar instrucciones al técnico certificador. Jose Carlos de la Peña era el director de calidad de la empresa y como tal debía supervisar el sistema de calidad del centro y era el responsable de mantenimiento del helicóptero. Por su parte, Carles Mejias también realizaba tareas mantenimiento y revisiones del helicóptero.

El 4 de octubre de 1996 Aviación Civil emitió, según el ministerio fiscal "por error", un certificado de aeronavegabilidad que no se correspondía con el del helicóptero, en base a lo cual se basó el programa de mantenimiento de la nave. El problema fue subsanado el mes de agosto de 2001. Al parecer, durante cin-

co años se realizaron programas de mantenimiento inadecuados y este hecho no fue denunciado ni puesto en conocimiento de Aviación Civil.

Como ya hemos señalado, en agosto de 2001 se subsanó el error pero se continuó sin aplicar los programas de mantenimiento adecuados ni la documentación necesaria.

Prohibido el transporte de viajeros

Aviación Civil concedió una serie de prorrogas del certificado de aeronavegabilidad del helicóptero. La última de ellas tuvo lugar dos meses antes del fatal siniestro. Esta prórroga prohibía el transporte de pasajeros hasta que no

se resolviera la concesión del certificado. Pese a ello, el día del accidente subieron seis pasajeros.

Fiscalía asegura que los cuatro acusados fueron los responsables de la falta de revisiones de la aeronave en general y "del cono de cola en particular". También les acusa de no haber utilizado el manual adecuado de mantenimiento ya que utilizaban uno del año 1975 en lugar del vigente de 1998. Este último preveía revisiones específicas del cono de cola. Además, aseguran que no se realizaban observaciones diarias y que había elementos caducados.

La acusación pública entiende que Sáenz de Matura-

na fue el que compró la aeronave en un desguace, la completó con diferentes piezas y organizó el sistema de mantenimiento y revisiones deficiente 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.

El día fatídico

A las 9:40 horas de ese fatídico día el helicóptero Augusta Bell 205 partió de Helieuropa Services S.A para realizar la revisión de las líneas eléctrica de alta tensión. 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, jefe de Energía en Lleida; y a los técnicos Francesc Franch, y Luis Peláez.

A las 13:15 horas, "sin que mediara ninguna circunstancia meteorológica o de su pilotaje, 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 si mismo hasta impactar con el suelo, falleciendo en el impacto todos sus ocupantes. El cono de cola del helicóptero se rompió "debido al mal estado de la misma".

En febrero se sabrá toda la verdad.