

# Piden 5 años y 9 meses por el accidente aéreo de Torallola

**El gerente y 3 técnicos serán juzgados por los 8 homicidios imprudentes**

**El fiscal considera que no hicieron un correcto mantenimiento del helicóptero**

**La acusación pública solicita una indemnización de 4.800.000 euros**

■ LLEIDA

Alfonso L. Congostrina

El Ministerio Fiscal solicita cinco años y nueve meses de cárcel para cada uno de los cuatro acusados de la muerte de las ocho personas que viajaban en el helicóptero que se estrelló en Torallola el 14 de junio de 2002. Fiscalía pide 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 solicita 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.

**Cuatro imputados**

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 Mejías, técnico de mantenimiento autorizado.

Pero la historia del fatal helicóptero comienza mucho antes. 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 propuso a "operarla". Para ello el acusado junto con los otros tres imputados Andrés García López, Jose Carlos de la Peña y Carlos Mejías 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 a la aeronave, como si de un rompecabezas se tratara, en otras subastas. El 2 de junio de 1996 Ma-



La cola del helicóptero se soltó causando la muerte de los ocho ocupantes de la nave

## Siete años para sentar a los imputados por el siniestro en el banquillo del juzgado

LLEIDA A.L.C.

El pasado 14 de junio, se cumplieron siete años de una de las tragedias aéreas más graves ocurridas en Lleida, la de Torallola, donde ocho personas perdieron la vida al caer al vacío el helicóptero donde trabajaban revisando las líneas eléctri-

cas.

La instrucción del caso fue a recaer al juzgado de Tremp. Allí la documentación pasó de juez en juez, lo que todavía abrió más la herida de los familiares de los fallecidos que veían cómo cada vez estaba más lejos el final del túnel. Al final,

el fiscal encargado del caso comenzó a mover ficha y pidió con carácter de urgencia que se le enviaran desde el Juzgado de Tremp todas las cajas que contienen el sumario para acelerar de una vez por todas el caso. Una huelga de transportes lo impidió durante varios días.

Todo apunta a que si no hay dilaciones extrañas los acusados por las ocho muertes se sentarán en el banquillo de los acusados el próximo año 2010. Allí se resolverán varias de las dudas que todavía tienen los familiares.

Fiscalía solicita que se les impongan cinco años y nueve meses de prisión por los ocho homicidios imprudentes y por un delito contra los derechos de los trabajadores.

turana 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 denominada 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 co-

mo tal era el responsable del manual de mantenimiento, hacer los estudios pertinentes 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, Carlos Mejías 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 cinco años se realizaron programas de mantenimiento inadecuados y este hecho, siempre según la acusación pública, no fue denunciado ni puesto en conocimiento de Aviación Civil. Ninguno de los acusados denunció que la docu-

mentación identificaba mal la nave y según fiscalía eran conocedores del citado error.

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

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 Maturana 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 sí mismo hasta impactar con el suelo, falleciendo en el impacto todos sus ocupantes.

Fiscalía tiene muy claro que la causa del siniestro fue la ruptura del cono de cola del helicóptero "debido al mal estado de la misma, y del aparato en general, y a las irregularidades existentes en la documentación de la aeronave erróneamente identificada desde la emisión del certificado de aeronavegabilidad".

La acusación pública es muy clara: "Los cuatro acusados eran conocedores del cúmulo de irregularidades que adolecía el helicóptero siniestrado, y todos ellos disfrutaban de facultades para ordenar que la aeronave suspendiese sus actividades de vuelo en tanto no fuera apta y segura para esa finalidad" y no lo hicieron.

Ahora decidirá al fin la justicia.