

ACCIDENTE SPANAIR

EL DIRECTOR SEGURIDAD AESA NO CREE QUE VUELO JK5022 INCUMPLIERA CERTIFICADOS

EFE [LA COPE](#) [MÁS PALOMAS AHORA](#)

24 DE JULIO DE 2018 - El director de Seguridad de Aeronaves (DGA-AESA) en 2008, Luis Rodríguez, no cree que hubiera incumplimiento en el certificado de aeronavegabilidad del vuelo JK5022 de Spanair, que se estrelló en 2008 y causó 154 fallecidos, y ha dicho que el sistema de control fue "razonablemente" eficaz.

Durante su comparecencia en la Comisión del Congreso que investiga el siniestro del vuelo JK5022 en el aeropuerto de Madrid-Barajas, Rodríguez ha afirmado que durante su mandato se crearon unos comités donde se estudiaban determinadas compañías "que había que mirar" y que Spanair entró en esa comisión "cuando alguien dice que tiene problemas económicos".

"Se le mete ahí y no hubo ninguna información negativa al respecto", ha dicho tras incidir en que el certificado de aeronavegabilidad se renovó sin ninguna discrepancia y se instauraron revisiones.

Ha argumentado que las aeronaves de Spanair pasaron más de 300 inspecciones de seguridad y que la compañía cumplía con los estándares de seguridad europeos.

Rodríguez ha afirmado que cuando se renovó la certificación de aeronavegabilidad no había ninguna discrepancia abierta.

"El equipo inspector no hubiera dudado ni un segundo haber aplicado lo que hubiera que haber aplicado", ha dicho en el caso de haber encontrado una incidencia.

Ha dicho que todas las compañías aéreas tenían unos controles de seguridad, reglados, con procedimientos, con listas de chequeo y "esto iba al dossier de la autorización o de la renovación, y Spanair no era menos que otras compañías y entra".

Ha explicado que los certificados se otorgan de forma diferente cada año hasta que se hacen indefinidos y que mientras el primer año se otorga con un profundo estudio, en el segundo se hace una inspección física de la aeronave y en el tercero una prueba de vuelo.

"Honestamente creo que con los medios (de control) que tuvimos fueron razonablemente eficaces", ha insistido a su vez.

Ante la diputada canaria Ana Oramas, Rodríguez ha explicado que tiene carné de inspector de mantenimiento y de inspector de vuelo y que para ello no es necesario ser piloto comercial.

Rodríguez ha reiterado en varias ocasiones que el avión aunque era viejo era aeronavegable y que el TOWS, sistema de aviso de advertencia, no impide volar a un avión siempre que no lleve pasajeros.

"Una cosa es el fallo de TOWS, que es un sistema de aviso fundamental e importante, pero y otra cosa es que la nave sea aeronavegable", ha dicho al tiempo que personalmente se ha mostrado a favor de que debería haber vida límite para determinadas aeronaves.

Rodríguez también ha considerado que la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), que emitió el informe sobre el siniestro y cuyas conclusiones no satisficieron a los familiares de las víctimas del accidente, es un órgano "absolutamente" independiente.

También ha señalado que el comandante puede no aceptar el despacho que le da un técnico de mantenimiento ante una incidencia y que se rige por el MEL, documentación de mantenimiento, y que "perfectamente podía haber dicho algo".

"El comandante no sólo puede no aceptar un vuelo despachado con la MEL sino que además puede exigir rechazarlo en función de cualquier otro elemento como puede ser una carga de trabajo o unas condiciones meteorológicas", ha señalado.

EX JEFE DE MANTENIMIENTO DE SPANAIR NIEGA CUALQUIER TIPO DE PRESIÓN AL REALIZAR LA INSPECCIÓN DE UN AVIÓN

El técnico de mantenimiento aéreo y ex jefe de mantenimiento de Spanair Jesús Torroba Aylagas ha rechazado en el Congreso cualquier tipo de presión a la hora de realizar inspecciones en aeronaves pues, ha asegurado, para realizar esta tarea los trabajadores tenían "el tiempo que fuera necesario".

EUROPA PRESS [LA VANGUARDIA](#)

MADRID, 24 - El técnico de mantenimiento aéreo y ex jefe de mantenimiento de Spanair Jesús Torroba Aylagas ha rechazado en el Congreso cualquier tipo de presión a la hora de realizar inspecciones en aeronaves pues, ha asegurado, para realizar esta tarea los trabajadores tenían "el tiempo que fuera necesario".

"En la aviación los tiempos no existen. Se detecta la avería y, hasta que no esté solucionada o tomada una acción, no hay nadie que presione absolutamente para nada", ha asegurado, durante su comparecencia ante la comisión que investiga el accidente del vuelo JK-5022 de Spanair de agosto de 2008, en el que fallecieron 154 personas.

Todo ello, ha asegurado, "con independencia" de los problemas laborales que pudiera atravesar la compañía pues, tal y como han recordado los diputados en la comisión, Spanair se encontraba en un ERE. Torroba ha subrayado que las tareas de inspección se realizaban "con todas las garantías y medios disponibles".

Torroba Aylagas, que entró a trabajar en 1994 en la compañía y que permaneció en ella hasta su cierre en 2012 y estuvo imputado en un inicio durante la investigación judicial del accidente, ha asegurado que no tuvo "relación directa ni indirecta" con dicho accidente.

Así, ha subrayado que sus funciones "eran muy limitadas" y que se basaba tareas de "organización de la base y de los recursos de la base". "Mis funciones eran organizar el trabajo", ha dicho, llegando a calificar su puesto de trabajo como "insignificante" ante la pregunta si el sistema de controles podría haber sido mejor.

En todo caso, ante la pregunta de si los procedimientos eran adecuados desde el punto de vista de la seguridad operativa, Torroba ha respondido afirmativamente, puesto que, ante los controles existentes, "si hubiera algún problema o alguna anomalía o algún incidente, las auditorías lo habrían detectado".

EXDIRECTIVO DE AESA SOSTIENE QUE EL SISTEMA DE CONTROL E INSPECCIÓN ERA "RAZONABLEMENTE EFICAZ"

[DIARIO SIGLO XXI](#)

SERVIMEDIA

Martes, 24 de julio de 2018, 18:48 h (CET) - Luis Rodríguez, exdirector de Seguridad de Aeronaves de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), afirmó este martes que el sistema de control e inspección que había cuando se accidentó el avión de Spanair en Madrid-Barajas en 2008 era "razonablemente eficaz" dentro de los medios que existían.

En la comisión de investigación relativa al accidente del vuelo JK5022 de Spanair en el Congreso de los Diputados, defendió las numerosas inspecciones que se realizaron a la aerolínea. "La sensación desde el punto de vista de seguridad es que Spanair cumplía con los estándares europeos", dijo.

Rodríguez quiso tener un recuerdo para las víctimas del accidente y señaló que esa jornada fue “uno de los días más duros de mi vida”. Hubo una “sensación de fracaso, no sabes por qué, te preguntas cien veces qué ha pasado”, lamentó el que fuera responsable de Seguridad de Aeronaves de AESA.