

UN PILOTO DICE QUE EL INFORME SOBRE SPANAIR DE LA CIAIAC NO SIRVIÓ A SU FUNCIÓN POR SU "FALTA DE INDEPENDENCIA"

EUROPAPRESS

MADRID, 17 Oct. - El piloto Juan Carlos Lozano Pacios, autor de la revisión del informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Aérea (CIAIAC) sobre el accidente del vuelo JK5022 realizado por el Colegio de Pilotos (COPAC), ha declarado este miércoles que el informe de la Comisión es una "oportunidad perdida" y un caso claro de que "no ha cumplido su función principal debido a su falta de independencia".

Asimismo, ha comentado que la "falta de independencia es clara", ya que es el Ministerio de Fomento quien proporciona los recursos a la CIAIAC y quien elige a sus vocales, así como del órgano judicial.

Lozano, que ha comparecido en la comisión que investiga en el Congreso dicho accidente, en el que murieron 154 personas el 20 de agosto de 2008 en Barajas, ha opinado que la "influencia" que este informe pudiera tener sobre la investigación judicial pudo provocar el "miedo" de que fuera utilizada para unos fines diferentes.

En esta línea, ha afirmado que los directivos de Boeing "fueron conscientes que el informe de la CIAIAC podría utilizarse en sede judicial" y por ello colaboraron de una forma limitada en la investigación, aunque "esto es entrar en la especulación", ha añadido después.

En su opinión, el accidente del avión de Spanair se desencadenó por un fallo en la revisión técnica, un fallo en la tripulación de cabina y porque el sistema de alarma sonoro (TOWS) no funcionó.

FALTA DE PRECISION EN EL INFORME FINAL.

A su parecer, al informe de la CIAIAC le falta precisión y buscar causas del accidente, ya que, aunque no se dispusiera de las pruebas "hay que establecer hipótesis". Como sí ha utilizado en otros informes relativos a otros accidentes. Además, ha considerado que la Comisión "no estaba preparada para semejante investigación".

Así, ha indicado que el hecho de que el avión saliera del parking y se pusiera en vuelo

"debería ser considerado una causa", "el origen de todo lo que viene a continuación".

Lozano ha afirmado que al avión no se le investigó el fallo, sino que se le "mitigó un síntoma", lo que provocó un "defecto oculto" en el aeronave y que la tripulación se preocupara y "pensara en otra cosa".

Por todo ello, ha explicado que el COPAC realizó una revisión del mismo para señalar los aspectos que consideraron falsos, tergiversados u ocultados.

RECOMENDACIONES NO OBLIGATORIAS.

Lozano ha destacado, no obstante, que en los diez años que han transcurrido desde el accidente la seguridad aérea ha mejorado, en parte a la implantación de normativas europeas que han provocado un avance en el sector.

En su opinión, las recomendaciones emitidas por los organismos de investigación técnica no deberían ser obligatorias porque la Comisión, como tal, es un foro "para sacar la información y generar confianza" y, al adquirir el carácter "ejecutivo" dejaría de tener confianza.