



LOS TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO ASEGURAN QUE SU TRABAJO FUE “CORRECTO” Y RECHAZAN SU IMPUTACIÓN

Cuando va a cumplirse un año del accidente del vuelo JK5022 de Spanair que se saldó con 154 víctimas, la Asociación Sindical Española de Técnicos de Mantenimiento Aeronáuticos (Asetma) defendió hoy que en "ningún momento" los dos técnicos imputados por la investigación judicial y que ese día estaban de guardia en Madrid-Barajas debían haber sido imputados.

En declaraciones a Europa Press, el presidente de Asetma, Chema Delgado, apuntó que según los datos que arroja la investigación de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), y a la espera de emitir su informe definitivo, las conclusiones "por desgracia son las mismas que las del primer día".

"El técnico siguió el protocolo y realizó su trabajo correctamente. Miró su manual como es obligatorio y de acuerdo con el libro de equipos mínimos que tiene la tripulación, el mismo que se dispone en mantenimiento, se verificó con qué elementos se puede volar durante un tiempo determinado", explicó.

Así, aclaró, en relación al aumento de temperatura detectado en la sonda antes del inicio del vuelo, que motivó que la tripulación abortara el primer intento de despegue, que el aparato "podía volar hasta diez días con esa avería en concreto" según el manual de operaciones editado conjuntamente por la dirección de la aerolínea, la dirección de operaciones y la dirección de mantenimiento.

"Nosotros no podemos salirnos de ahí y si se dice que con esa avería se puede volar diez días no podemos poner pegos. Hemos cumplido con el manual, luego son el comandante y la dirección de la empresa los que deciden", recordó. Por ello, en cumplimiento de dicho manual, y tras la aceptación por parte del comandante del avión, se levantó parte de la avería y se dio el 'visto bueno al avión'. En este caso, según Delgado, "es el piloto el último que decide si la aeronave se queda o se va". "Técnicamente, el avión no ofrecía ningún problema", insistió.

En esta línea, dijo "no entender" como los técnicos de mantenimiento siguen imputados cuando el fiscal jefe ya dijo hace meses públicamente que "no había elementos de juicio suficientes" para ello.

Al respecto, anunció que de cara a la publicación del informe definitivo de la Comisión el colectivo podría emprender acciones legales que fueran oportunas en su momento si se confirmara que la imputación ha sido realizada "alegremente o con ciertas deficiencias" o que se ha buscado "un chivo expiatorio".

"No entendemos que con este accidente se haya criminalizado a los técnicos de mantenimiento, un eslabón muy necesario, el anterior a que el avión despegue, y que sin embargo no está representado en la Comisión", denunció, para añadir que se ha pedido al Ministerio de forma reiterada formar de la misma sin éxito.

Además, apuntó que desde la asociación se entregó a Fomento una lista con técnicos de mantenimiento cualificados para intervenir en el esclarecimiento de los posibles fallos que causaron el accidente, a requerimiento del juez, lista que no fue aceptada por "no cumplir los requerimientos del juez ni de Fomento, y en la que sin embargo se incluían a ayudantes que hasta hace poco trabajaron con este tipo de avión. "Se ha hecho caso omiso a nuestra lista y a nuestras recomendaciones y el juez no ha querido recibirnos", incidió respecto a la investigación judicial.

TRAS UN ACCIDENTE «NUNCA HAY UNA CONCLUSION DEFINITIVA»

En cuanto al informe definitivo que deberá emitir la Comisión, Delgado indicó que las causas que provocaron el accidente podrán conocerse pero la experiencia demuestra que "nunca hay una conclusión definitiva o muy próxima a la real, que nunca se puede saber".

"Confiamos en la justicia y que se busquen asesores y expertos de verdad y no buscar culpables únicamente entre los técnicos de mantenimiento", concluyó, para añadir que habría que despejar otras incógnitas cómo por qué la pista tenía determinadas condiciones, por qué el personal de emergencias y sanitario tardó en llegar o por qué los controladores no tuvieron claro en un primer momento si se trataba de un avión o de una quema de neumáticos.

Finalmente, recordó que el jefe técnico de mantenimiento sigue en su puesto organizando el centro de trabajo de la compañía en Madrid.

TACHAN DE "PREMATURA" LA IMPUTACIÓN TÉCNICOS MANTENIMIENTO POR ACCIDENTE SPANAIR

[CANARIAS7 EFE](#) / Madrid

Cuando se cumple prácticamente un año del accidente de avión de Spanair, en el que murieron 154 personas, la Asociación Sindical de Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico (ASETMA) ha calificado de "prematura" la imputación de dos de sus técnicos por parte del juez instructor que investiga el caso.

En entrevista con EFE, su portavoz Antonio Lora, ha señalado que parece ser que la Fiscalía también lo ha visto cuando habló de que era prematura la imputación de los técnicos de mantenimiento, "que eran el eslabón más débil de la cadena, de eso no cabe la menor duda", porque las otras posibilidades eran la compañía Boeing, Aviación Civil "y *porqué no la tripulación también?".

Para Lora, debido a los "movimientos bien llevados" por parte de la defensa de otros colectivos se acabó imputando a tres técnicos de mantenimiento, y aunque a uno se le retiró la imputación, "no ha habido valentía" para retirársela a los otros dos.

A su juicio, tenía que haber sido obligatorio chequear el sistema de avisos sonoros TOWS sobre los sistemas de configuración de vuelo, cada vez que se iba a volar, y no una vez al día como se hacía hasta el día del accidente.

Según Lora, en el punto que afecta a los flaps, simplemente y llanamente hay que tirar de la palanca de gases, con motor parado, para ver si funciona el aviso.

"Es - explica- como tirar del freno de mano de un coche, y en el salpicadero te avisa que has tirado de la palanca".

Los flaps son los alerones que sobresalen por la parte trasera del ala del avión y aumentan la superficie de empuje al despegar, y según han publicado algunos medios de comunicación, el avión, un MD-82, despegó sin estos alerones.

Lora ha recordado que justamente el día de la declaración de los técnicos imputados, entraba en vigor una directiva de EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) por la que se obliga a todas las compañías a realizar un chequeo previo del sistema TOWS antes de cada vuelo.

De acuerdo con el portavoz de ASETMA, la Boeing ha reconocido que sus manuales son "entre comillas, incompletos a este nivel" porque no viene definida correctamente ni la avería ni la forma de resolverla.-

"El técnico lo que tiene que ver cuando se despacha un avión es si éste puede volar o no, y con una avería de sonda como la que daba el avión de Spanair, que era claramente una avería de sonda de temperatura, el avión fue despachado", ha explicado.



El MD-82 iba a despegar con rumbo a Gran Canarias sobre las 13 horas, cuando la tripulación detectó un calentamiento de la sonda de temperatura, razón por la que paró motores y mandó avisar a los técnicos, que tras el arreglo que hicieron despacharon el avión, y fue entonces, al despegar, cuando ocurrió el accidente.

A su juicio, en un accidente de avión siempre hay un desencadenante de situaciones y hay algunos medios de comunicación "que han tenido ya la valentía de publicar algo que desde luego, si no es del todo cierto se aproxima fielmente a la realidad: primero que los manuales eran incompletos, que los chequeos eran incompletos, que la tripulación no hizo el chequeo previo al vuelo, o no lo hizo correctamente al menos".

ASETMA mantiene la lucha por la no criminalización de los accidentes aéreos, ha señalado para agregar que a su juicio "no parece lógico" que unas personas que no cometen un error, sólo aplican un manual de la mejor manera en que lo pueden entender dada su complejidad y lo confuso que es, se puedan ver enfrentados a más de 480 años de cárcel.