

EL INFORME DE SPANAIR NO ACLARA LA VERDAD DEL ACCIDENTE, SEGÚN LAS VÍCTIMAS

El informe elaborado por los peritos de Spanair sobre las causas del accidente ocurrido en Barajas (Madrid) el 20 de agosto de 2008, y que ha empezado hoy a ratificarse ante el juez, no ayuda a aclarar la verdad de lo ocurrido, según la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022



19 Septiembre 11 - Madrid - Efecom

"Este informe tampoco contribuye a descubrir la verdad" sobre el siniestro, ha destacado en los juzgados de Plaza Castilla (Madrid) la presidenta de la Asociación, Pilar Vera, quien ha comentado que la presentación de este informe antes de que el jueves comiencen a declarar los tres directivos de la compañía imputados el pasado mes de junio es "una argucia procesal".

Vera ha mostrado su disconformidad con el hecho de que Spanair achaque el accidente, entre otras causas, a una "disciplina deficiente" de la tripulación, y ha afirmado que esa supuesta falta de disciplina es un problema de la compañía.

"Tendrá que formarles -a los pilotos- más adecuadamente para que en momento claves, cuando se están enfrentando a la muerte, la disciplina esté por encima de todo", según Vera.

Además, Pilar Vera ha manifestado que es "moralmente inconcebible" que se siga culpando a la tercera persona que iba en la cabina y que, de acuerdo con el documento de Spanair, pudo distraer a los pilotos.

Sobre la actuación del comandante de la aeronave, Vera ha destacado que si, tal y como dice el informe, tuvo faltas de disciplina, no hubiera abortado el primer despegue, no hubiera llevado el avión hasta el aparcamiento y no hubiera dicho al jefe de mantenimiento que el avión estaba mal por la alta temperatura que marcaba la correspondiente sonda.

Sobre el posible mal diseño del TOWS (sistema de alarma de configuración inadecuada para el despegue del avión), al que también apuntan los peritos de Spanair en su informe, Pilar Vera

ha comentado que eso "no es verdad".

Las autoridades norteamericanas obligaron a los fabricantes aéreos a que hubiera una alarma redundante sobre el TOWS después de que en 1987 otro avión MD de la serie 80, similar al del accidente de Barajas, tuviera un accidente parecido, ha dicho.

Por otro lado, Vera ha reiterado que el informe final de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), publicado en julio, es un "fracaso institucional" y que los "indicios graves de las causas del accidente se siguen produciendo y con informes como este no se corrigen esas causas".

La presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 ha anunciado que están preparando un nuevo informe sobre los 40 minutos que tardaron en llegar las Emergencias al lugar del accidente, y ha recordado que cuando acudieron los bomberos había 27 personas vivas, cuando finalmente solo sobrevivieron 18.

El nuevo informe, con el que se tratará de explicar qué pasó desde que el avión se estrelló, está siendo "complejo" de elaborar dado que hay que demostrar los hechos de forma pericial, ya que no basta con el testimonio de los sobrevivientes, ha aseverado Vera.

El comienzo de la ratificación del informe de Spanair ante el magistrado del Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid, Juan Javier Pérez, se ha retrasado esta mañana más de una hora al no contarse con un traductor de inglés adecuado, ya que uno de los siete peritos firmantes del documento no hablaba castellano.



LA ASOCIACIÓN DE AFECTADOS DEL JK5022 CREE QUE EL INFORME DE SPANAIR "NO ESCLARECE LA VERDAD"

Madrid/ La presidenta de la Asociación de Afectados del vuelo JK5022, Pilar Vera, manifestó que el informe elaborado por Spanair acerca del accidente en el que el 20 de agosto de 2008 fallecieron en Barajas 154 personas, cuando en un vuelo comercial de la compañía se dirigían a Gran Canaria, "no ayuda a esclarecer la verdad cuando hace recaer la responsabilidad de la tragedia sobre los que están muertos".

En este sentido Vera señaló que el informe que hoy empezó a ser ratificado por Spanair ante el juzgado de instrucción número 11 "es "impropio de quien debería detectar los errores que su actuación ha producido, para que así no vuelvan a repetirse".

Asimismo manifestó a ACN Press que entre las causas del accidente "hay fallos gravísimos" de carácter estructural tanto en el sistema de seguridad aeroportuaria como por parte de Spanair y que algunos de ellos "siguen sin corregirse", y se remitió a los informes que la asociación que preside ya ha presentado ante el titular del juzgado de instrucción número 11 que intenta esclarecer la causas del siniestro.

En este sentido, destacó que, pese a las recomendaciones que las autoridades aeronáuticas

norteamericanas emitieron en tras el accidente de Detroit de 1987 para que se revisara antes de cada vuelo el funcionamiento del sistema de alerta sonora de una mala configuración del despegue (TOWS), las autoridades españolas no establecieron dicha obligación y en Spanair se efectuaba dicha comprobación únicamente una vez al día.



Asimismo señaló que antes del primer despegue frustrado al detectarse la avería de la sonda de temperatura (RAT), la tripulación sí efectuó el preceptivo chequeo de la lista de equipamiento mínimo y que si, tal como se indica en el informe de Spanair, el comandante y la tripulación hubieran tenido "tantas prisas" para que saliera el avión no habrían llevado el avión al aparcamiento para que se ocuparán de él los técnicos de mantenimiento.

CINCO IMPUTADOS

"El comandante sabía que la reparación de la avería correspondía a mantenimiento", manifestó Vera "y mientras quienes iban en el avión ya no van a volver, hay cinco personas imputadas y las cinco están vivas", agregó en alusión a los tres técnicos de tierra y los dos directivos de la compañía que a partir del jueves comenzarán a declarar ante el juzgado.

Vera consideró que la ratificación por Spanair del informe justo antes de la declaración de estos cinco imputados que eran empleados de la compañía es "una argucia procesal" y reiteró la opinión ya expresada por la Asociación de que el informe elaborado por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil "al haber hecho recaer también la responsabilidad sobre los muertos, es un fracaso institucional".

La presidenta de la asociación hoy asimismo que se está preparando por parte de la asociación un nuevo informe sobre los 40 minutos que tardaron en llegar las Emergencias al lugar del accidente, y ha recordado que cuando acudieron los bomberos había 27 personas vivas, cuando finalmente sólo sobrevivieron 18.

ABC.es

Spanair achaca el accidente de Barajas al mal diseño del avión y a los pilotos

La compañía cree que los pilotos no confirmaron «debidamente» la configuración de los «slats» y «flaps» para el despegue

EFE

Día 18/09/2011 - 12.29h



Imagen del accidente EFE

El accidente del avión de Spanair que se estrelló en Barajas el 20 de agosto de 2008 y provocó la muerte de 154 personas se debió, entre otras causas, a un mal diseño de la aeronave y a la distracción de los pilotos antes de despegar con rumbo a Gran Canaria, según el informe que mañana ratificará ante el juez la compañía.

La defensa del informe interino de los peritos de Spanair ante el magistrado del Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid, Juan Javier Pérez, que investiga las causas del siniestro, está previsto que se lleve a cabo durante tres días, han señalado a Efe fuentes jurídicas.

El documento, fechado el día 11 del pasado mes, cuenta con 96 conclusiones, a las que ha tenido acceso Efe, y de las que se desprende que en el diseño del TOWS (sistema de



alarma de configuración inadecuada para el despegue del avión) se obvió la probabilidad de un error de la tripulación en el ajuste correcto del mismo. «La responsabilidad de garantizar la aeronavegabilidad del diseño y los requisitos básicos del mantenimiento de los sistemas críticos para la seguridad del vuelo recaía sobre Boeing» -propietaria de McDonnell Douglas, fabricante del avión-, dicen los peritos de Spanair.

Asimismo, recuerdan que la Autoridad Aeronáutica de Estados Unidos (FAA) era responsable de «la aprobación y certificación» de dichos aspectos. Spanair resalta que los dos pilotos del avión estrellado estaban «correctamente habilitados» para realizar el vuelo, pero apunta a una «falta de la disciplina necesaria» en cuanto a que no confirmaron «debidamente» la configuración de los «slats» y «flaps» para el despegue.

La compañía ofrece como razones aparentes para esa «disciplina deficiente» la primera interrupción del vuelo tras apreciarse una anomalía en la indicación de la sonda RAT (temperatura total del aire de impacto), «el deseo de minimizar las demoras en la salida», el «malestar» de los pasajeros y la «distracción ocasionada por la presencia de una tercera persona en la cabina».

En cuanto al personal de mantenimiento implicado en la resolución de la anomalía de la RAT, Spanair afirma que estaba correctamente habilitado, a pesar de que el juez imputó desde el principio a dos técnicos de ese departamento. «Los técnicos actuaron justificadamente» cuando aislaron el suministro de alimentación al calentador de la sonda RAT, siguiendo lo indicado por el MEL (manual o lista de equipo mínimo), dice Spanair, que insiste en que ni el sistema de indicación de la sonda ni la propia calefacción de la sonda RAT «eran sistemas esenciales» según ese manual.

En cuanto al posible fallo de la pieza del relé R2-5, señalado por los peritos de la Asociación de Afectados del vuelo JK5022, Spanair comenta que no es una «expectativa racional» dar por hecho que el personal de mantenimiento tuviera un conocimiento detallado de los múltiples sistemas asociados a los 20 relés de detección de tierra, un elemento muy pequeño de los múltiples sistemas del avión.

El documento que Spanair ratificará ante el juez se une a los otros cinco informes que

ya tiene el juez: dos de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, el del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), el del órgano pericial colegiado y el de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC). Por otra parte, el magistrado tomará declaración desde el jueves a los tres directivos de Spanair imputados el pasado mes de junio, así como a los dos técnicos de mantenimiento imputados tras el siniestro.



LA GACETA



INFORME INTERINO DE LOS PERITOS DE SPANAIR

Spanair achaca el accidente al mal diseño del avión y a la distracción de los pilotos

18-09-2011 | 2

Los peritos de Spanair resaltan que los dos pilotos del avión estrellado tuvieron una "falta de la disciplina" por el deseo de minimizar las demoras en la salida y la distracción ocasionada por la presencia de una tercera persona en la cabina.

- El **accidente del avión de Spanair que se estrelló en Barajas el 20 de agosto de 2008** y provocó **la muerte de 154 personas** se debió, entre otras causas, a un mal diseño de la aeronave y a la distracción de los pilotos antes de despegar, según el informe que mañana ratificará ante el juez la compañía.

La defensa **del informe interino de los peritos de Spanair** ante el magistrado del Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid, Juan Javier Pérez, que investiga las causas del siniestro, está previsto que se lleve a cabo durante tres días, han señalado

fuentes jurídicas.

96 conclusiones

El documento, fechado el día 11 del pasado mes, cuenta con **96 conclusiones**, a las que ha tenido acceso Efe, y de las que se desprende que en **el diseño del TOWS** (sistema de alarma de configuración inadecuada para el despegue del avión) **se obvió la probabilidad de un error de la tripulación** en el ajuste correcto del mismo.

"La responsabilidad de garantizar la aeronavegabilidad del diseño y los requisitos básicos del mantenimiento de los sistemas críticos para **la seguridad del vuelo recaía sobre Boeing**" -propietaria de McDonnell Douglas, fabricante del avión-, dicen los peritos de Spanair.

Asimismo, recuerdan que la Autoridad Aeronáutica de Estados Unidos (FAA) era responsable de "la aprobación y certificación" de dichos aspectos.

Spanair culpa también a los pilotos

Spanair resalta que los dos pilotos del avión estrellado estaban "correctamente habilitados" para realizar el vuelo, pero apunta a **una "falta de la disciplina necesaria" en cuanto a que no confirmaron "debidamente" la configuración de los "slats" y "flaps" para el despegue.**

La compañía ofrece como razones aparentes para esa "disciplina deficiente" la primera interrupción del vuelo tras apreciarse una anomalía en la indicación de la sonda RAT (temperatura total del aire de impacto), **"el deseo de minimizar las demoras en la salida"**, el "malestar" de los pasajeros y la "distracción ocasionada por la presencia de una tercera persona en la cabina".

El personal de mantenimiento

En cuanto al personal de mantenimiento implicado en la resolución de la anomalía de la RAT, Spanair afirma que estaba correctamente habilitado, a pesar de que **el juez imputó desde el principio a dos técnicos de ese departamento.**

"Los técnicos actuaron justificadamente" cuando aislaron el suministro de alimentación al calentador de la sonda RAT, siguiendo lo indicado por el MEL (manual o lista de equipo mínimo), dice Spanair, que insiste en que ni el sistema de indicación de la sonda ni la propia calefacción de la sonda RAT "eran sistemas esenciales" según ese manual.

En cuanto al **posible fallo de la pieza del relé R2-5**, señalado por los peritos de la Asociación de Afectados del vuelo JK5022, Spanair comenta que no es una "expectativa

racional" dar por hecho que el personal de mantenimiento tuviera un conocimiento detallado de los múltiples sistemas asociados a los 20 relés de detección de tierra, un elemento muy pequeño de los múltiples sistemas del avión.

El documento que Spanair ratificará ante el juez se une a los otros cinco informes que ya tiene el juez: dos de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, el del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), el del órgano pericial colegiado y el de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC). Por otra parte, el magistrado tomará declaración desde el jueves a los tres directivos de Spanair imputados el pasado mes de junio, así como a los dos técnicos de mantenimiento imputados tras el siniestro.

EL  **MUNDO.es**

Spanair achaca el accidente de Barajas al mal diseño del avión y a los pilotos



- La compañía ratificará estas conclusiones mañana ante el juez que sigue el caso

- Dice que en el diseño del TOWS se obvió la probabilidad de un error humano
- Spanair alega varias razones aparentes para la distracción de los pilotos
- Incluye 'la distracción por la presencia de una tercera persona en la cabina'



Efe | Madrid

El accidente del avión de Spanair que se estrelló en Barajas el 20 de agosto de 2008 y provocó la muerte de 154 personas se debió, entre otras causas, a un mal diseño de la aeronave y a la distracción de los pilotos antes de despegar, según el informe que mañana ratificará ante el juez la compañía.

La defensa del informe interino de los peritos de Spanair ante el magistrado del Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid, Juan Javier Pérez, que investiga las causas del siniestro, está previsto que se lleve a cabo durante tres días, han señalado fuentes jurídicas.

El documento, fechado el día 11 del pasado mes, cuenta con 96 conclusiones, de las que se desprende que en el diseño del TOWS(sistema de alarma de configuración inadecuada para el despegue del avión) se obvió la probabilidad de un error de la tripulación en el ajuste correcto del mismo.

"La responsabilidad de garantizar la aeronavegabilidad del diseño y los requisitos básicos del mantenimiento de los sistemas críticos para la seguridad del vuelo recaía sobre Boeing" -propietaria de McDonnell Douglas, fabricante del avión-, dicen los peritos de Spanair.

Asimismo, recuerdan que la Autoridad Aeronáutica de Estados Unidos (FAA) era responsable de "la aprobación y certificación" de dichos aspectos.

Spanair resalta que los dos pilotos del avión estrellado estaban "correctamente habilitados" para realizar el vuelo, pero apunta a una "falta de la disciplina necesaria" en cuanto a que no confirmaron "debidamente" la configuración de los "slats" y "flaps" para el despegue.

Una tercera persona en la cabina

La compañía ofrece como razones aparentes para esa "disciplina deficiente" la primera interrupción del vuelo tras apreciarse una anomalía en la indicación de la sonda RAT (temperatura total del aire de impacto), "el deseo de minimizar las demoras en la salida", el "malestar" de los pasajeros y la "distracción ocasionada por la presencia de una tercera persona en la cabina".

En cuanto al personal de mantenimiento implicado en la resolución de la anomalía de la RAT, Spanair afirma que estaba correctamente habilitado, a pesar de que el juez imputó

desde el principio a dos técnicos de ese departamento.



Los técnicos actuaron bien

"Los técnicos actuaron justificadamente" cuando aislaron el suministro de alimentación al calentador de la sonda RAT, siguiendo lo indicado por el MEL (manual o lista de equipo mínimo), dice Spanair, que insiste en que ni el sistema de indicación de la sonda ni la propia calefacción de la sonda RAT "eran sistemas esenciales" según ese manual.

En cuanto al posible fallo de la pieza del relé R2-5, señalado por los peritos de la Asociación de Afectados del vuelo JK5022, Spanair comenta que no es una "expectativa racional" dar por hecho que el personal de mantenimiento tuviera un conocimiento detallado de los múltiples sistemas asociados a los 20 relés de detección de tierra, un elemento muy pequeño de los múltiples sistemas del avión.

El documento que Spanair ratificará ante el juez se une a los otros cinco informes que ya tiene el juez: dos de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, el del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), el del órgano pericial colegiado y el de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC).

Por otra parte, el magistrado tomará declaración desde el jueves a los tres directivos de Spanair imputados el pasado mes de junio, así como a los dos técnicos de mantenimiento imputados tras el siniestro.



Spanair culpa a Boeing y a la 'distracción' de los pilotos

El informe pericial de la compañía sobre el accidente de Spanair acusa a los dos pilotos de "falta de disciplina" por no actuar debidamente. La aerolínea afirma que es el fabricante del avión el que debe garantizar su seguridad

R. ACOSTA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

El informe de la compañía Spanair sobre el accidente del vuelo JK5022 con destino a Gran Canaria que se estrelló en Barajas el 20 de agosto de 2008 culpa del siniestro a

Boeing, fabricante del avión McDonnell Douglas, y a la "distracción" de los pilotos. El Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid acogerá desde hoy y hasta el miércoles la ratificación del informe de la aerolínea por parte de los peritos. A partir del jueves se producirán las declaraciones de los tres imputados de la compañía ante el juez Juan Javier Pérez, comparecencias que continuarán la próxima semana.

El documento, fechado el día 11 del pasado mes, cuenta con 96 conclusiones, que divulgó ayer Efe, y de las que se desprende que en el diseño del TOWS (sistema de alarma de configuración inadecuada para el despegue del avión) se obvió la probabilidad de un error de la tripulación en el ajuste correcto del mismo. "La responsabilidad de garantizar la aeronavegabilidad del diseño y los requisitos básicos del mantenimiento de los sistemas críticos para la seguridad del vuelo recaía sobre Boeing" -propietaria de McDonnell Douglas, fabricante del avión-, dicen los peritos de Spanair. Asimismo, recuerdan que la Autoridad Aeronáutica de Estados Unidos (FAA) era responsable de "la aprobación y certificación" de dichos aspectos.

El informe pericial de Spanair es el sexto con el que cuenta el juez en el marco de las investigaciones sobre el siniestro que costó la vida a 154 personas, una buena parte de ellas canarias o residentes en las Islas. La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 ha presentado ya dos informes, mientras que el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (Sepila) y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac) presentaron cada uno el suyo. Asimismo, el propio juez encargó también un informe al órgano pericial colegiado. Los representantes de los técnicos de mantenimiento de aeronaves, dos de cuyos miembros están imputados por el accidente, no han presentado aún el suyo.

La compañía Spanair ya había señalado la responsabilidad directa de los pilotos de la aeronave en el siniestro cuando se procedía al despegue en la pista de Barajas. En las conclusiones del informe, Spanair resalta que los dos pilotos del avión estrellado estaban "correctamente habilitados" para realizar el vuelo, pero apunta a una "falta de la disciplina necesaria" en cuanto a que no confirmaron "debidamente" la configuración de los "slats" y "flaps" para el despegue. La compañía ofrece como razones aparentes para esa "disciplina deficiente" la primera interrupción del vuelo tras apreciarse una anomalía en la indicación de la sonda RAT (temperatura total del aire de impacto), "el deseo de minimizar las demoras en la salida", el "malestar" de los pasajeros y la "distracción ocasionada por la presencia de una tercera persona en la cabina".

En cuanto al personal de mantenimiento implicado en la resolución de la anomalía de la RAT, Spanair afirma que estaba correctamente habilitado, a pesar de que el juez imputó desde el principio a dos técnicos. "Los técnicos actuaron justificadamente" cuando aislaron el suministro de alimentación al calentador de la sonda RAT, según lo indicado por el MEL (manual), dice Spanair, que insiste en que ni el sistema de indicación de la sonda ni la propia calefacción "eran sistemas esenciales" según ese manual.

Spanair también culpa a los pasajeros

La compañía cree que el fallo de los pilotos en el siniestro de Barajas pudo deberse al «malestar» de los viajeros



Los familiares de las víctimas rindieron un homenaje a los fallecidos el pasado 20 de agosto, en el tercer aniversario del siniestro

18 Septiembre 11 - Madrid - P. Rodríguez/J. V. Echagüe

Tras la ratificación de los peritajes sobre el accidente de Barajas de 2008 encargados por el juez, Javier Pérez, los dos de la asociación de víctimas y el del sindicato de pilotos Sepla le llega el turno a Spanair, la compañía que operaba el vuelo en el que perdieron la vida 154 personas. A partir de hoy y hasta el miércoles, la compañía intentará convencer al juez de que la responsabilidad se reparte entre los dos pilotos y el mal diseño de la aeronave. Lo hará antes de que el jueves tres de sus directivos declaren como imputados. El informe de sus siete peritos será hoy ratificado ante el magistrado, informa Efe. En el documento, las culpas se reparten a lo largo de 96 conclusiones.

Los peritos apuntan a la empresa fabricante del avión y a las autoridades norteamericanas. «La responsabilidad de garantizar la aeronavegabilidad del diseño y los requisitos básicos del mantenimiento de los sistemas críticos para la seguridad del vuelo recaían sobre Boeing», dicen. Además, añaden que la Autoridad Aeronáutica de Estados Unidos (FAA) era responsable de la «aprobación y certificación» de esos requisitos.

Spanair también cree que los pilotos estaban «correctamente habilitados» para realizar el vuelo, pero mostraron una «falta de disciplina necesaria» al no confirmar «debidamente» la configuración de los «slats» y «flaps» para el despegue. Y en esa

«disciplina deficiente» pudieron influir la primera interrupción del vuelo tras apreciarse una anomalía en la indicación de la sonda RAT, el «deseo de minimizar las demoras en la salida», el «malestar de los pasajeros» y la «distracción» ocasionada por una tercera persona en la cabina.

«Es inadmisibile. Tienen que defender su punto de vista, pero están echando balones fuera», afirmó ayer el familiar de una víctima que prefiere guardar su anonimato. «Echan la culpa a la FAA, a los pilotos e incluso al tercer ocupante de la cabina, que fue quien puso el dedo en la llaga al afirmar que todo lo que se estaba haciendo era un parche», añade.

Avería en el relé

Otro de los puntos que no comparten los afectados es la referencia a un posible fallo de la pieza del relé R2-5, que consideran que fue clave: comanda tanto el calefactor de la sonda de temperatura RAT como la alarma TOWS, que debería haber alertado de una configuración inadecuada. Spanair señala que los técnicos actuaron «justificadamente» cuando aislaron el suministro de alimentación al calentador de la sonda. Además creen que no es una «expectativa racional» dar por hecho que los técnicos tuvieran un conocimiento detallado de los múltiples sistemas asociados a los 20 relés de detección en tierra. «Es cierto: no se pueden aprender todos los circuitos. Pero si tienen dudas, deberían haber acudido al diagrama de cableado», dicen los afectados.

En su diagnóstico sobre la actuación de los pilotos, Spanair coincide con el informe de Fomento que las víctimas y los pilotos desautorizaron por sus errores, por la omisión de datos (como el fallo del relé que motivó el aborto del primer despegue) y por absolver a las autoridades aéreas españolas de responsabilidad.

La ratificación o no del informe será relevante para el transcurso de la instrucción, que dio un giro de 180 grados después de que el juez imputara a tres directivos de Spanair tras la ratificación del informe de seguridad encargado por las víctimas a un perito francés experto en accidentes aéreos. Hay que sumar también las imputaciones del jefe de turno de la base de Spanair en Madrid, José Antonio V., y del jefe de división responsable de Mantenimiento en Línea, y no se descartan nuevas imputaciones.

Las víctimas buscan apoyo

La Asociación de Víctimas continúa su lucha para mejorar la seguridad aérea. Mientras que desde Fomento no han querido tomar en consideración sus recomendaciones –su titular se ha negado a recibirlos–, el presidente del Congreso accedió a que pudieran comparecer en la comisión de Fomento para trasladar sus inquietudes. La reunión sirvió para que la presidenta de la asociación, Pilar Vera, solicitara a los grupos políticos apoyo a nivel institucional para lograr prevenir futuros accidentes.



CLAVES

Responsabilidades

- 1.- Boeing Spanair cree que la empresa tenía que «garantizar» los requisitos básicos del mantenimiento de los sistemas de seguridad.
- 2.- EE UU La compañía recuerda que la Autoridad Aeronáutica de Estados Unidos (FAA) tenía que «aprobar y certificar» esos aspectos.
- 3.- Pilotos. Según Spanair, mostraron una «falta de disciplina necesaria» al no confirmar «debidamente» la configuración de «flaps» y «slats».
- 4.- El tercer ocupante La compañía estima que esta persona, que afirmó que las reparaciones de los técnicos eran un «parche», pudo «distraer» a los pilotos.
- 5.- Pasajeros El informe también apunta a que el «malestar» de los pasajeros pudo influir en esa «disciplina deficiente» de los pilotos.

Público.es

Spanair achaca el accidente al diseño del avión y a los pilotos

En el accidente, ocurrido en Barajas en 2008, perdieron la vida 154 personas

EFE Madrid 18/09/2011 12:47 Actualizado: 18/09/2011 13:18

El accidente del avión de Spanair que se estrelló en Barajas el 20 de agosto de 2008 y provocó la muerte de 154 personas se debió, entre otras causas, a un mal diseño de la aeronave y a la distracción de los pilotos antes de despegar, según el informe que mañana ratificará ante el juez la compañía.

La defensa del informe interino de los peritos de Spanair ante el magistrado del Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid, Juan Javier Pérez, que investiga las causas del siniestro, está previsto que se lleve a cabo durante tres días, han señalado a Efe fuentes jurídicas.

El documento, fechado el día 11 del pasado mes, cuenta con 96 conclusiones de las que se desprende que en el diseño del TOWS (sistema de alarma de configuración

inadecuada para el despegue del avión) se obvió la probabilidad de un error de la tripulación en el ajuste correcto del mismo.

"La responsabilidad de garantizar la aeronavegabilidad del diseño y los requisitos básicos del mantenimiento de los sistemas críticos para la seguridad del vuelo recaía sobre Boeing" -propietaria de McDonnell Douglas, fabricante del avión-, dicen los peritos de Spanair.

Asimismo, recuerdan que la Autoridad Aeronáutica de Estados Unidos (FAA) era responsable de "la aprobación y certificación" de dichos aspectos.

Spanair resalta que los dos pilotos del avión estrellado estaban "correctamente habilitados" para realizar el vuelo, pero apunta a una "falta de la disciplina necesaria" en cuanto a que no confirmaron "debidamente" la configuración de los "slats" y "flaps" para el despegue.

La compañía ofrece como razones aparentes para esa "disciplina deficiente" la primera interrupción del vuelo tras apreciarse una anomalía en la indicación de la sonda RAT (temperatura total del aire de impacto), "el deseo de minimizar las demoras en la salida", el "malestar" de los pasajeros y la "distracción ocasionada por la presencia de una tercera persona en la cabina".

En cuanto al personal de mantenimiento implicado en la resolución de la anomalía de la RAT, Spanair afirma que estaba correctamente habilitado, a pesar de que el juez imputó desde el principio a dos técnicos de ese departamento.