

60 AGUJEROS EN LA INVESTIGACIÓN DEL VUELO JK5022



Daida I. Rodríguez / Las Palmas de Gran Canaria

Las víctimas de Spanair esperan que la Justicia conteste a sus tres recursos

«Rosa Arnaldo debe dar respuestas». Esta es la exigencia de la presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 (AVJK5022), Pilar Vera, a la presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), Rosa Arnaldo. Vera considera que debería comparecer para responder sobre las dudas que ha desatado su informe sobre el accidente de Spanair que se cobró la vida de 154 personas, la mayoría canarios.

Por ello, la AVJK5022 presentó esta semana en el Congreso de los Diputados, un escrito en el que se solicita la comparecencia de Arnaldo «para que explique las deficiencias del informe de la CIAIAC sobre el accidente de Spanair de 2008, así como falta de diligencia a la hora de reparar los fallos de seguridad en los aeropuertos españoles», sentencia Vera.

La AVJK5022 justifica esta petición con la salida a la luz en estos días de dos informes. Uno elaborado por el Colegio de Pilotos (Copac) desvelando graves deficiencias en el informe de la CIAIAC sobre el accidente del JK5022; y otro de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), agencia de la ONU, que detectó la existencia de 40 fallos en la seguridad aérea española, algunos relacionados con el siniestro de 2008 y que aún no se han solucionado.

Por otro lado, Vera se une a la exigencia de la Copac y solicita al Gobierno que reabra la investigación del accidente y que se realice un nuevo informe por parte de la CIAIAC.

Además de la guerra por mejorar las garantías de seguridad de los aeropuertos españoles, las familias afectadas por el accidente de Spanair siguen inmersas

en un proceso judicial que no parece tener fin y que ya ha durado casi cuatro años.

En estos momentos, las familias esperan que el juez responda a los tres recursos presentados. El primero es el que pide la suspensión del autocierre de la instrucción del accidente ocurrido el 20 de agosto de 2008. El segundo exige la nulidad de la desimputación de tres directivos de Spanair. Y el tercero que solicita al juez que dé marcha atrás a su decisión de no imputar al director del Aeropuerto de Barajas, al responsable de activar los servicios de emergencia en el aeropuerto madrileño y al consejero delegado de la compañía aérea de Spanair. La AVJK5022 opina que el juez ni siquiera sustentó esta última decisión.

LOS PILOTOS ALERTARON EN ABRIL A LA MINISTRA PASTOR DE FALLOS EN LA SEGURIDAD AÉREA

La titular de Fomento recibió un contrainforme del accidente de Spanair

FRANCISCO MERCADO Madrid 31 JUL 2012 - 22:26 CET

El Colegio de Pilotos de Aviación Comercial entregó el pasado abril a la ministra de Fomento, Ana Pastor, un contrainforme sobre las causas del accidente del avión de Spanair que se estrelló el 20 de agosto de 2008 en Madrid. Y le describieron las deficiencias de seguridad del sistema aéreo español que heredaba, que ciñeron a la falta de control de las autoridades aeronáuticas. La ministra tomó nota de tales fallos, algunos coincidentes con los denunciados a su antecesor por una auditoría de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en 2010 y se comprometió a erradicarlos. Los pilotos apreciaron su «buena actitud», pero le dan un plazo prudencial para exigir que la materialice.

El contrainforme de los pilotos planteó agujeros en la seguridad ya advertidos a Fomento por OACI en 2010, algunos vinculadas con el accidente de Spanair, y, sobre todo, refutó las conclusiones a las que llegó la comisión investigadora del mayor siniestro aéreo español (154 muertos) desde los años setenta.

» **Fuera de plazo de revisión.** El contrainforme de los pilotos señaló que el informe final sobre al accidente evidenciaba que «el certificado de aeronavegabilidad del avión siniestrado expiraba el 22 de julio de 2008 [un mes antes del accidente], y sin embargo se prorrogó por una instrucción (11-19B) de la Dirección General de Aviación Civil, a pesar de que justifica la prórroga sin inspección alguna de la validez del certificado de aeronavegabilidad de un avión que en ese momento requería una renovación completa». Los pilotos reprochan a la comisión investigadora no haber

aportado nunca la norma que le permitió volar sin pasar tal inspección.

» **Programa de datos.** Los pilotos resaltan que el informe final de la comisión investigadora ofrece “numerosas referencias a que el programa de análisis de datos para la flota MD-80 no estaba en pleno funcionamiento en el momento del accidente, pero oculta la gravedad del hecho al no mencionar su utilidad para la prevención de accidentes y oculta la dejación de funciones de la autoridad aeronáutica que, conocedora de la situación, no tomó medidas”. Los pilotos destacan que tal programa mide si las compañías cumplen sus propias normas e identifica averías que puedan pasar inadvertidas por los medios habituales.

» **El equipo mínimo.** El contrainforme sostiene que la comisión oficial ocultó un hecho fundamental: “La MEL [lista de equipo mínimo que debe funcionar para volar un avión con seguridad] fue aprobada por la Dirección General de Aviación Civil a pesar de que no cumplía los requisitos establecidos”, y esto limitaba la capacidad del piloto para rechazar volar con un avión con averías conocidas, salvo que se demostrara que eran esenciales para la seguridad del vuelo los elementos inoperativos. “Esta limitación hace que la tripulación dependa de la decisión del mantenimiento. Dado que mantenimiento determinó que podía efectuar el vuelo, el comandante no podía solicitar el cambio de avión, ya que a priori no existían circunstancias que no hicieran seguro el vuelo”.

» **Accidente de Lanzarote.** El contrainforme entregado a Pastor recuerda que cuando se produjo el accidente de Spanair de 2008 todavía no se había publicado el informe de la comisión investigadora sobre su precedente, el incidente de un MD-83 en Lanzarote tras despegar en 2007 sin flaps ni slats desplegados y sin que saltara la alarma [de incorrecta configuración para el vuelo], TOWS. “Tras este incidente no se emitió alerta de seguridad alguna a los operadores españoles y europeos respecto a que la falta de corriente continua deja inoperativo el TOWS. Esta falta de alerta a los operadores y tripulaciones posibilitó que el fallo latente de certificación permaneciera encubierto hasta el momento del accidente del JK5022 [en Barajas]”.

» **Vuelos simulados.** El contrainforme del colegio de pilotos rebate que la tripulación del avión de Spanair pudiese haber despegado en las condiciones en la que se produjo el accidente. “La serie MD-80 no está certificada para realizar despegues sin flaps ni slats en condiciones de seguridad. No está en los manuales. Los pilotos del JK5022 no habían recibido entrenamiento alguno para afrontar este escenario de vuelo sin flaps, ni disponían de los elementos para ejecutarlo con éxito. De todos los eventos de intento de despegue sin flaps, los pilotos abortaron o reconfiguraron la selección de flaps en los que la alarma TOWS les avisó”.

“Los pilotos, aunque pueden cometer errores como consecuencia de la dinámica y complejidad de la operación, no obvian el aviso del TOWS y reaccionan con rapidez para evitar una situación de peligro por despegue sin flaps”. Por ello ven infundadas las hipótesis de la comisión investigadora sobre si la tripulación del avión siniestrado podría haber despegado con éxito pese a no avisarles el TOWS de que no estaban desplegados los flaps. Tal reto les costó la vida.



EL COLEGIO DE PILOTOS PIDE QUE SE REABRA LA INVESTIGACIÓN SOBRE EL ACCIDENTE DE SPANAIR

Según el COPAC, el informe de la Comisión de Investigación tiene «numerosos errores»

El Colegio de Pilotos (Copac) ha pedido este miércoles que se reabra la investigación técnica sobre el accidente aéreo de Spanair, ocurrido en agosto de 2008, al entender que el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) tiene «numerosos errores».

Copac ha realizado una revisión independiente de ese informe, hecho público en julio del pasado año, con el que se dio por cerrada la investigación oficial del accidente del JK5022, en el aeropuerto de Madrid-Barajas, en el que murieron 154 personas.

La revisión realizada por Copac revela que el informe de la CIAIAC muestra una «falta de rigor y de conocimiento en algunas materias» que hace que la investigación «no cumpla con la finalidad de prevenir accidentes e incidentes en el futuro».

El organismo colegiado considera que este informe es «incompleto y parcial» y contiene «numerosos errores basados en informaciones falsas, tergiversadas o directamente ocultadas», por lo que pide la reapertura de la investigación técnica para «llegar hasta el final» de las causas que provocaron el accidente.

El informe de la CIAIAC determinó que la tripulación del avión no configuró correctamente el aparato y no desplegó los alerones de despegue y aterrizaje (flaps) como consecuencia del fallo en el sistema de alerta (TOWS).

La revisión realizada por el Colegio de Pilotos concluyó a comienzos de este año y sus resultados se enviaron al Ministerio de Fomento, a la comisión correspondiente del Congreso de los Diputados, a los principales grupos parlamentarios y a la CIAIAC. Según Copac, hasta ahora «no ha tenido respuesta alguna» de estos organismos



EL COLEGIO DE PILOTOS CONCLUYE QUE EL INFORME DE LA CIAIAC SOBRE EL ACCIDENTE DE SPANAIR ES INEFICAZ PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

COPAC (01/08/2012)

El COPAC localiza numerosas deficiencias e informaciones falsas, tergiversadas y ocultas en una revisión independiente de seguridad del informe de la CIAIAC

El COPAC solicita la reapertura de la investigación técnica para rectificar los numerosos errores del informe y llegar hasta el final de las causas que provocaron el accidente del JK5022

El Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC) ha realizado una revisión independiente del Informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) A-32/2008 sobre el accidente del JK5022 ocurrido el 20 de agosto de 2008. De una manera objetiva y técnica, la revisión del COPAC pone en evidencia la falta de rigor del informe y los errores y falta de conocimiento de la CIAIAC en algunas materias, especialmente en la parte operacional, factores que hacen que el informe no cumpla con la finalidad de prevenir accidentes e incidentes en el futuro.

Además de confirmar que se trata de un informe incompleto y parcial, la revisión realizada por el COPAC pone de manifiesto numerosos errores basados en informaciones falsas, tergiversadas o directamente ocultadas*. Además, la revisión del

informe revela la ineficacia de la autoridad aeronáutica en materia de supervisión y control de los diferentes procedimientos que están bajo su responsabilidad en materia de seguridad aérea.

Entre las numerosas deficiencias detectadas, para el COPAC destacan aquellas que de una manera más significativa afectan al resultado de la investigación de la CIAIAC, como la **prórroga del Certificado de Aeronavegabilidad** de la aeronave sin inspección alguna, a pesar de que el avión en ese momento requería una renovación completa, una cuestión que la CIAIAC no investiga suficientemente.

Otro aspecto relevante es el hecho de que el **programa de análisis de datos para la flota de MD-80**, un elemento clave para la prevención y seguridad de los vuelos, no estaba en pleno funcionamiento en el momento del accidente, y como la autoridad aeronáutica, conocedora de la situación, no tomó medidas.

En cuanto a los **ensayos de vuelo en simuladores** para reproducir la maniobra de despegue previa al accidente realizados por la CIAIAC, el COPAC considera que sus resultados no pueden utilizarse para llegar a conclusión alguna. La serie MD-80 no está certificada para realizar despegues sin flaps ni slats en condiciones de seguridad. Por lo tanto, es una circunstancia no contemplada por ningún operador ni por ninguna tripulación de vuelo.

Por otro lado, la CIAIAC oculta un hecho fundamental para entender la actuación del Comandante en relación con el **despacho de la aeronave siniestrada**, como es que según la MEL (Minimum Equipment List) de Spanair, aprobada por la Dirección General de Aviación Civil, la tripulación dependía de la decisión de

Mantenimiento respecto al estado técnico de la aeronave. Dado que Mantenimiento determinó que el avión podía efectuar el vuelo, el Comandante no podía solicitar el cambio de avión, ya que a priori no existían circunstancias que no hicieran seguro el vuelo.

Además, el informe técnico de la CIAIAC no tiene en cuenta los estudios realizados por organismos internacionales sobre la interacción del **funcionamiento de la alarma del TOWS** con las reacciones de los pilotos para evitar un despegue sin flaps, estudios que demuestran que los pilotos debidamente certificados, no obvian el aviso del TOWS y reaccionan con rapidez y determinación para evitar una situación de peligro por despegue sin flaps.

Sin embargo, en su informe la CIAIAC ni siquiera ha establecido la causa por la que no funcionó el sistema de alerta TOWS, un hecho que sin duda hubiera evitado el accidente y sus trágicas consecuencias.

En agosto del pasado año, tras la publicación del informe de la CIAIAC, el COPAC se comprometió a realizar una revisión independiente por parte de un grupo de expertos a nivel nacional e internacional. A comienzos de 2012 finalizó dicha revisión y, de acuerdo con el compromiso adquirido, el COPAC lo puso en conocimiento del Ministerio de Fomento, de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, de los principales grupos parlamentarios y de la CIAIAC, solicitando al mismo tiempo la reapertura de la investigación técnica para rectificar los numerosos errores del informe. Hasta ahora el COPAC no ha tenido respuesta alguna.

Sin embargo, una vez más el COPAC solicita la reapertura de la investigación técnica del accidente del MD-82 de Spanair con el fin de llegar hasta el final de las causas que produjeron una de las peores tragedias aéreas de nuestra aviación y evitar que se vuelva a repetir.

