

EL EXDIRECTOR DE AVIACIÓN CIVIL ASEGURA QUE NO HABÍA INDICIOS DE QUE EL AVIÓN DE SPANAIR TUVIERA PROBLEMAS

Manuel Bautista Pérez señaló que el sistema encargado de advertir a la tripulación de la configuración inadecuada para el despegue que llevaba el aparato y que no funcionó, no era considerado como una parte esencial del avión

[EL DIARIO](#)

[EUROPAPRESS](#)

[RTVC](#)



El director general de Aviación Civil entre 2004 y 2009, Manuel Bautista Pérez.

Efe - Madrid - 18/09/2018 - 19:29h - Un miembro de la comisión de investigación de agosto de 2008 ratifica que hubo errores en la custodia del informe del accidente de Spanair

El cantautor Alzola estrena el tema 'JK5022' en honor a los "154 ángeles vivos"

Un afectado por el accidente de Spanair: "La muerte llegó en un papel con 19 nombres"

Un superviviente del avión de Spanair acusa a la comisión investigadora oficial de ocultar datos técnicos que perjudican a Boeing

El director general de Aviación Civil entre 2004 y 2009, Manuel Bautista Pérez, ha dicho este martes que no había ningún indicio de que el avión de Spanair que se estrelló en el aeropuerto de Barajas en 2008 tuviera problemas de aeronavegabilidad y ha afirmado que el accidente fue por otras causas.

Bautista, que ha comparecido en la comisión de investigación parlamentaria del accidente de Spanair, ocurrido el 20 de agosto de 2008, ha señalado que el TOWS, sistema encargado de advertir a la tripulación de la configuración inadecuada para el despegue que llevaba el aparato y que no funcionó, no era considerado por las autoridades correspondientes como una parte esencial del McDonnell Douglas MD-82, el modelo de avión del aparato siniestrado.

Respecto a que el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave siniestrada, que acreditaba que cumplía con los requisitos establecidos para su prototipo, no hubiera sido renovado cuando ocurrió el accidente, cuando la revisión anual le correspondía exactamente el 22 de julio, ha dicho que la renovación podía hacerse dos o tres meses después, un margen que se daba a la compañía para ajustarla a los planes de vuelo del aparato.

No obstante, ha indicado que, aunque se hubiera hecho la revisión del avión el 22 de julio, el TOWS no habría sido revisado porque "no formaba parte del paquete de sistemas vinculados a la aeronavegabilidad del avión", ya que no estaba en el certificado tipo del modelo ni en el programa de mantenimiento se hablaba de él.

También ha dudado de que la revisión del TOWS hubiera evitado el accidente del vuelo JK5022 de Spanair en Barajas, pues antes de emprender el aparato su trayecto anterior, de Barcelona a Madrid, a las 09:00 horas funcionaba y, sin embargo, a las 14:25 horas en Madrid, desde donde iba a volar a Gran Canaria, no lo hizo.

El exdirector de Aviación Civil ha señalado que si en seis horas dejó de funcionar, tampoco hubiera dado más garantías que el avión hubiera pasado la revisión para obtener el certificado de aeronavegabilidad 29 días antes.

Ha añadido que el avión MD-82 tenía el sistema TOWS, pero no el mecanismo que alertaba de que no funcionaba y que ese tipo de avión llevaba el sistema TOWS, aunque entonces no era obligatorio.

Bautista ha dicho que luego la autoridad aeronáutica americana lo hizo obligatorio, pero no podía establecer esa obligación con carácter retroactivo.

Además, ha negado que en 2008 sólo hubiera tres inspectores del Estado en Aviación Civil y ha afirmado que en ese momento había 169 inspectores funcionarios.

En cuanto al accidente sufrido previamente por un aparato del mismo modelo en Detroit en 1987, en el que como en el ocurrido en Madrid en 2008 murieron 154 personas, Bautista ha dicho que desconoce si se informó de las conclusiones de la investigación de ese accidente, porque sucedió 17 años antes de que él llegara a la Dirección de Aviación Civil.

No obstante, ve plausible que no se informara a los responsables de entonces de los resultados de esas investigaciones por la inexistencia de sistemas y bases de datos entre organismos de distintos países.

Bautista, que llegó a Barajas cuando se leían los nombres de los supervivientes a los familiares, ha dicho que si cambiara algo de su gestión en el accidente es la atención a los familiares de las víctimas, pues su obsesión por que no se produjeran accidentes no le hizo caer en la necesidad de tener preparados planes para atender a los allegados de las víctimas.

EXVOCAL DE LA CIAIAC DICE QUE LA COMISIÓN SE VIO DESBORDADA Y FALLÓ EN LA CUSTODIA DEL BORRADOR SOBRE SPANAIR

[BOLSAMANIA](#)

[LA VANGUARDIA](#)

[EUROPAPRESS](#)

MADRID, 18 (EUROPA PRESS) - El único piloto vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación (CIAIAC) en 2008 cuando se produjo el accidente del vuelo JK5022 de Spanair, Valentín Villarroel, ha manifestado este martes que el accidente "desbordó" a la comisión, que tenía "falta de recursos", tanto de trabajadores como de medios, y ha denunciado que se falló en la custodia del primer borrador sobre el accidente en Barajas.



Homenajes del décimo aniversario del accidente de Spanair

Durante su comparecencia en la comisión de investigación sobre el accidente en el Congreso de los Diputados, Villarroel ha denunciado que "había falta de previsión" y que para la CIAIAC "fue un mazazo" afrontar la investigación porque "nadie preveía que se fuera a producir un accidente de este país, pero pasó".

Villarroel ha asegurado que conoció la existencia de un primer borrador del informe al filtrarse a la prensa, sin que los miembros de la comisión lo hubiesen revisado, por lo que, tras indicar al presidente y al vicepresidente que "ellos eran los responsables de la custodia" decidió presentar su renuncia al cargo.

La filtración del borrador del informe a algunos medios de comunicación produjo una aguda crisis interna en el seno de la comisión que llevó a dimitir al vocal de la Asociación Española de Pilotos Civiles Comerciales (AEP), quien tras no aceptar su dimisión la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, fue ratificado de nuevo como vocal.

El investigador y piloto ha explicado que dimitió a petición de las organizaciones de pilotos que le habían elegido como único representante del colectivo en la CIAIAC.

Villarroel ha especificado, no obstante, que posteriormente se publicó un informe preliminar sobre las primeras conclusiones del informe "que sí se aprobó en el pleno" de la CIAIAC.

MANUALES "POCO CLAROS".

El exvocal ha explicado que los informes de las comisiones de investigación "suelen ser lentos" porque no "no tienen el poder suficiente para exigir información", como la relativa al relé, que solicitaron en varias ocasiones a Boeing, fabricante responsable del modelo MD-82 del avión siniestrado.

En su opinión, existe "falta prevención" en la seguridad aérea y tanto la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) como la Dirección General de la Aviación Civil (DGAC) deberían "implicarse" y no "usar la retórica" para que las personas que trabajan en las inspecciones estén preparadas porque, según ha denunciado, las que conoce "no lo están".

Villarroel ha indicado que los fabricantes deberían redactar manuales de forma "suficientemente clara" para que los técnicos que realizan las revisiones de ciertas piezas de los aviones, como el relé, puedan hacerlo en un "espacio corto de tiempo".

A raíz del accidente, dos años después de la tragedia Fomento amplió de seis a nueve el número de vocales de la CIAIAC para garantizar la existencia de un equipo multidisciplinar y de "pleno conocimiento específico" en las áreas involucradas en la investigación de accidentes aéreos, y se fijó la obligatoriedad de que el presidente de la misma comparezca anualmente ante la Comisión competente del Congreso de los Diputados.

Según recoge el informe final de la CIAIAC sobre el accidente de Spanair, emitido el 29 de julio de 2011, la tripulación del vuelo "perdió el control del avión como consecuencia de la entrada en pérdida inmediatamente después del despegue por no haberlo configurado correctamente".

El fallo técnico del accidente del sistema de advertencia sonoro (TOWS) del avión de Spanair no podía detectarse al renovar su certificado de aeronavegabilidad, pues no era un requisito esencial para los MD-82, un modelo que protagonizó otro accidente en Detroit en 1987 con muchas similitudes con el de Spanair --con el sistema de alarma y los 'flags' no desplegados que se saldó también con 154 víctimas-- y en Lanzarote en 2007.

Villarroel ha incidido en que a día de hoy los investigadores que participaron no saben la causa de que fallara y que la actuación de los pilotos no fue la adecuada.

La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 ha pedido la desclasificación del expediente de la CIAIAC sobre el accidente, del que en agosto se cumplieron diez años, para acceder a la documentación que el Estado, el fabricante, compañía aérea y aseguradora conocieron como parte implicada, demanda que la Audiencia Nacional ha admitido a trámite.