

EL MECÁNICO DE SPANAIR QUE DESCONECTÓ EL SENSOR DESCARTA QUE AFECTARA A LA SEGURIDAD DEL AVIÓN

Un centenar de técnicos de mantenimiento de aviones ha acompañado al juzgado a los tres compañeros que hoy declaran como imputados por el accidente de Barajas del pasado 20 de agosto

EL PAÍS

EFE Madrid 12 NOV 2008 - 17:15 CET El mecánico de Spanair Felipe G.R., que desactivó el calefactor del sensor de temperatura del avión de Spanair siniestrado el pasado 20 de agosto en el aeropuerto de Barajas, en el accidente en el que murieron 154 personas, ha asegurado que esta avería no afectaba a la seguridad del vuelo. Este técnico de mantenimiento desconectó el sensor minutos antes de que el aparato se estrellara.



1 Salida de Felipe GR, mecánico de Spanair, de los juzgados de Plaza de Castilla. ÁLVARO GARCÍA

El día del accidente el avión sufrió una avería en el sensor de temperatura (RAT) en su primer intento de despegue, por lo que el imputado Felipe G.R. lo desactivó, según recogía el juez en el auto de imputación de los tres técnicos. Fuentes jurídicas han señalado que el mecánico, al que se le ha visto muy afectado al abandonar el juzgado, ha explicado que revisó el aparato después de que el comandante de la aeronave hubiera detectado la avería en el calefactor del RAT (estaba a una temperatura muy elevada).

Ha subrayado además que realizó la revisión y comprobación de acuerdo con el manual de reparación de incidencias a pie de pista y que trasladó el problema a su jefe, quien le dio el visto bueno para desactivar el fusible, ya que no afectaba a la configuración del vuelo y se podía

reparar cuando llegara a destino. Ambos comunicaron al comandante del avión que la seguridad no se veía afectada por esa avería, y éste fue quien tomó la decisión de despegar.

El jefe de mantenimiento de Spanair en Barajas, Jesús T.A., ha indicado que su trabajo consistía en labores de organización del trabajo de cada empleado y no en la reparación de las aeronaves.

Antes de las declaraciones, alrededor de un centenar de técnicos de mantenimiento de aviones han acudido a los Juzgados de Madrid para acompañar a sus tres compañeros como imputados por homicidio imprudente ante el juez que investiga el accidente aéreo. El juez les imputa 154 delitos de homicidio imprudente -el número de muertos en el siniestro- y 18 de lesiones imprudentes -los heridos-.

Cabezas de turco

En declaraciones a los periodistas, el portavoz del colectivo de técnicos, Antonio Lora, ha asegurado que se está haciendo "un esfuerzo ímprobo" para demostrar la culpabilidad "de unos señores" y, en su opinión, "no está nada claro". Lora ha considerado que, "sin lugar a dudas", los tres imputados han sido las cabezas de turco de este caso y ha añadido que es muy desagradable y triste todo lo sucedido. El portavoz ha explicado que los imputados se encuentran "francamente mal porque aun sabiendo que has hecho tu trabajo bien", con las informaciones publicadas en los medios de comunicación y la decisión del juez de imputarlos, "siempre te surgen dudas".



2 Los técnicos compañeros de los tres imputados han protestado a las puertas de los juzgados de Plaza Castilla de Madrid EFE

LOS TÉCNICOS DE SPANAIR IMPUTADOS ESGRIMEN EL MANUAL DE LA COMPAÑÍA

El juez indaga las consecuencias de su intervención en la avería del JK5022

EL PAÍS

JOSÉ ANTONIO HERNÁNDEZ Madrid 13 NOV 2008

Los tres mecánicos de Spanair a los que el juez atribuye 154 homicidios por el accidente de Barajas del pasado 20 de agosto prestaron declaración ayer en los juzgados la plaza de Castilla, en Madrid. En síntesis, dijeron que, ante la avería que sufrió el MD-82 (que obligó al comandante de la nave a abortar su primer despegue) siguieron las instrucciones que establece el llamado MEL (Manual de Equipamientos Mínimos).

El juez instructor del accidente, Juan Javier Pérez, y algunos abogados de la acusación les preguntaron por qué un mecánico de Barcelona, el día 19, un día antes del accidente, utilizó un procedimiento diferente, y aparentemente más completo, que el que ellos emplearon en Madrid el día 20 si en ambos casos se trataba de la misma avería: el calentamiento del RAT (una sonda que mide la temperatura exterior del avión). En Barcelona, la noche antes del siniestro, el técnico utilizó el manual de mantenimiento de Boeing, que establece un chequeo exhaustivo. Se hizo de noche, cuando el avión estaba en el hangar.



*3*Uno de los técnicos de mantenimiento, con casco, abandona el juzgado tras prestar declaración. **ÁLVARO GARCÍA**

Los dos imputados que revisaron el avión personalmente justo antes del accidente (el tercero es el jefe de ambos) señalaron que ellos utilizaron el MEL porque éste es el protocolo que establece la compañía fabricante, Boeing, para atender estas incidencias cuando la nave está en pista. Aseguraron que "en absoluto" es un procedimiento más permisivo que el otro. Y reiteraron que la avería de Barcelona tuvo un tratamiento distinto porque no era igual a la que el aparato sufrió en Barajas.

Sin embargo, uno de los abogados de la acusación, mostrando documentos, insistió en que la avería, a juzgar por lo que dejó escrito el comandante del avión en el libro de incidencias en Barcelona, sí era la misma. En ese libro, el piloto del avión en Barcelona anota problemas de calentamiento con la RAT en dos ocasiones. En el caso de Madrid, quien hace la anotación es el comandante fallecido en el accidente, Antonio García Luna. Éste, cuando volvió de la cabecera de pista para que revisasen el aparato, hizo constar que tenía problemas de calentamiento también relacionados con la RAT. "Pero eran averías diferentes, y se actuó de acuerdo con el problema que planteó el propio García Luna y con estricto seguimiento del MEL", señalaron.

Los técnicos de Madrid vieron efectivamente que la sonda del RAT estaba caliente, pero no la arreglaron. Se limitaron a quitar un fusible, aislaron el problema y dejaron partir a la nave. Lo hicieron, explicaron ayer al juez, siguiendo el MEL, que permite aislar ese problema y dejar que el aparato siga volando con tal de que sea reparado en los diez días siguientes.

El juez cree que los técnicos, al quitar sin más ese fusible, sin indagar las causas de la avería, pudieron enmascarar otros problemas del avión. Esto fue lo que propició supuestamente que, cuando el aparato comenzó el despegue, no sonaran las alarmas que avisan de que no están desplegados los *flaps* (aleros en las alas), que ayudan a un avión a remontar el vuelo. "Ha quedado demostrado que el sistema de las alarmas no tiene ninguna conexión con el fusible desactivado", aseguran asistentes al interrogatorio.

* Este artículo apareció en la edición impresa del Jueves, 13 de noviembre de 2008

LOS MECÁNICOS DECLARARON QUE BOEING PERMITE VOLAR CON LA AVERÍA QUE AISLARON

Spanair y los pilotos, satisfechos por el nuevo informe pericial que pide el juez

[EL PAIS](#)

JOSÉ ANTONIO HERNÁNDEZ Madrid 17 OCT 2008

Los mecánicos que revisaron el MD-82 de Spanair y a quienes el juez acaba de imputar por 154 homicidios imprudentes declararon a la Guardia Civil que dejaron salir el avión porque "el manual de equipamientos mínimos (MEL) del fabricante de la nave permite diferir hasta 10 días" el arreglo de esa avería.

Los primeros imputados por el accidente del MD-82, ocurrido el pasado 20 de agosto en el aeropuerto de Barajas, son los mecánicos de Spanair que revisaron la nave cuando ésta regresó de la cabecera de la pista de despegue tras detectar el comandante un problema en el RAT (una sonda que sirve para medir la temperatura exterior del avión). Se trata de los mecánicos Felipe García y Julio Navarro. El jefe de mantenimiento de Spanair en el aeropuerto de Madrid, Jesús Torralba, también está imputado.

Según las declaraciones que los mecánicos ya hicieron a la Guardia Civil, la labor que realizaron en el avión se limitó a "aislar" el problema. Quitaron "un fusible", pero no repararon la avería y dejaron que la nave partiese hacia su frustrado destino de Las Palmas. Eso sí, ambos insistieron en que el MEL del avión, elaborado por el fabricante, la compañía Boeing, permite que el avión vuele durante un máximo de 10 días sin reparar esa avería.

Eran las 13.30 cuando el comandante de la aeronave, el fallecido Antonio García Luna, detectó que el RAT "se calentaba en tierra", a pesar de que sólo debe hacerlo en el aire. Cinco aviones había revisado Felipe García, cuando su jefe de mantenimiento, José Antonio V. (quien no está imputado), le dijo que fuese al parking 11 de Barajas para atender al MD-82 de Spanair que se había vuelto. Según su propia confesión, García fue al aparcamiento acompañado del también imputado, y mecánico como él, Julio Navarro. García subió a la cabina mientras su colega se quedó abajo realizando el Pre Fly Check (chequeo previo de vuelo). Ya en la cabina, el mecánico abrió la caja de fusibles y extrajo el concerniente a la resistencia del RAT. La declaración de Navarro, el otro mecánico imputado, es similar. Afirma que fue él quien comentó a su compañero, que estaba en la cabina, que había que extraer el citado fusible y ver si disminuía la temperatura. Y que al ver que efectivamente bajaba procedieron "a poner la pegatina de inoperativo en el lugar del fusible". Y despacharon el avión, con la aquiescencia del comandante.

El juez instructor, Juan Pérez, afirma en un auto que la causa del accidente del MD-82 pudo ser que no tuviera desplegados los flaps y los slats (pequeños alerones situados en la parte delantera y trasera de las alas). Y que este hecho "afectó a la estabilidad del aparato", por lo que el MD-82 "entró en pérdida y cayó al suelo". El juez Pérez no descarta que la avería del RAT enmascarase otras.

Por otra parte, el magistrado ha decidido nombrar a una segunda comisión de peritos para que elabore otro informe sobre las causas del siniestro. "No se fía del todo del informe que han hecho los miembros de la Comisión de Investigación de Accidentes, a la vista de que en ese informe, mediante alegaciones, también hay técnicos de la compañía propietaria del avión", señalan fuentes de la investigación.

El Colegio Oficial de Pilotos considera "muy positiva" la iniciativa del magistrado de designar a otros peritos distintos de los del Ministerio de Fomento. Spanair también se ha mostrado satisfecha con la iniciativa. Por su lado, la Asociación de Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves considera "indignante" que el juez se haya basado en un borrador del informe preliminar para imputar a sus tres compañeros.

JULIO NAVARRO (TÉCNICO DE SPANAIR): "LA DECISIÓN ÚLTIMA ES DEL COMANDANTE DEL VUELO"

Julio Navarro., uno de los dos técnicos de Spanair imputado por el juez junto a Felipe García, acompañó a éste a corregir la avería. El 22 de agosto declaró a la Guardia Civil: "Sobre las 12.50, coordinación de Spanair comunicó a mantenimiento que el avión se volvía al *parking* (...) Según el protocolo de actuación de la empresa, el servicio de mantenimiento se acercó hasta donde está el avión, se pidió el *Log Book*, el libro donde el comandante de la aeronave refleja todas las incidencias que puede haber en el vuelo. (...) Observamos que esta reflejaba una incidencia en la que el calentador del RAT está calentando en tierra.

(...) Yo me encontraba apoyando al mecánico de cabina respecto a la solución que, según el manual, hay que aplicar a la incidencia. Le dije al mecánico que había que sacar el fusible y comprobar que la temperatura que estaba dando disminuía. Una vez que comprobamos estos extremos, procedimos a poner la pegatina de inoperativo al lugar del fusible. Siempre según el manual, adoptamos la decisión de diferir el arreglo y despachar el avión.



(...) El comandante comprobó que la resistencia de la sonda no está alimentada y se firmó otra vez un 'listo para el servicio'. (...) El personal de mantenimiento que atendió la aeronave sólo indica la posibilidad de que puede hacerlo con todas las garantías. La decisión última es del comandante del vuelo. (...) El fabricante autoriza el vuelo de la aeronave, según el manual de instrucciones, sin ningún problema, ante una avería de estas características, por lo que no se puede considerar la causa del accidente".

JESÚS TORRALBA (JEFE DE MANTENIMIENTO): "NO ME DIJERON NADA EN EL MOMENTO DE LA INCIDENCIA"

Éste es un extracto de la declaración de Jesús Torralba ante la Guardia Civil el 23 de agosto: "Entré a trabajar a las 06.45 de esa mañana (...) En el momento de la incidencia no me comentaron nada. No estuve en la resolución de la avería, ya que el avión no estuvo en ningún momento fuera de servicio, en AOG (*Aircraft on ground*, el avión no puede volar). Tanto los certificadores como los jefes de turno pueden resolver este tipo de incidencia sin llamar al jefe de mantenimiento, ya que tienen licencia y habilitación para el avión. En el supuesto de que el avión estuviese en AOG se tendría que pasar el aviso al jefe de mantenimiento (...) Estaba en las oficinas de la compañía en el Dique Sur cuando mi jefe de turno me comunicó que había recibido una llamada de coordinación de un posible accidente de un avión de Spanair. Me asomé a la ventana de la oficina y me percaté de la columna de humo. Me trasladé hasta la zona del accidente e informé a mis jefes de que, efectivamente, el avión era de Spanair".

FELIPE GARCÍA (MECÁNICO QUE REPARÓ LA AVERÍA): "SEGUÍ EL PROTOCOLO DEL MANUAL DE OPERACIONES"

El mecánico Felipe García, que revisó el avión tras la primera avería, declaró el 21 de agosto: "El comandante me dijo que la resistencia de la calefacción de la sonda de temperatura exterior está funcionando en tierra, cuando sólo debía funcionar en vuelo, apuntándolo en el *Tecnichal Log Book* del avión (...) Identifiqué el C/B (*circuit breaker*, fusible). Saqué el fusible y comprobé que la resistencia deja de calentar en tierra. Se consultó la lista de equipos mínimos del avión (MEL) y se comprobó que se puede despachar el avión de acuerdo al MEL con ese diferido para 10 días. La temperatura iba bajando a la temperatura ambiente, y se precintó con una pegatina de inoperativo el C/B. Se realizó y se firmó un prevuelo, comprobando el comandante que funciona correctamente, que la anomalía ha quedado corregida de acuerdo al MEL (...) Me acompañó otro compañero, Julio Navarro. Pero él se quedó en la parte de abajo del avión, ayudándome a realizar el prevuelo (...) Seguí el protocolo del MOE (manual de operaciones)".

* Este artículo apareció en la edición impresa del Viernes, 17 de octubre de 2008