



EL ÚLTIMO INFORME PEDIDO POR EL JUEZ DICE QUE EL AVIÓN DE SPANAIR NO DEBIÓ VOLAR

EFE

"No llegó a identificar la causa de la anomalía y despachó el avión", señala

Los imputados rechazan esta conclusión, que será ratificada el lunes

El último informe del órgano pericial colegiado (OPC) designado por el juez que investiga el accidente de un avión de Spanair en agosto de 2008 en Barajas, en el que murieron 154 personas, concluye que no se debió autorizar el despegue de la aeronave sin haberse reparado la avería detectada.

En el nuevo informe, al que ha tenido acceso Efe, que será ratificado este lunes ante el juez y que es una ampliación de otro ya presentado por los peritos el pasado mes de mayo, el OPC señala que la decisión de aplazar -diferir, según el término técnico- la reparación de la avería detectada por la tripulación fue errónea.

Así, en los comentarios al uso que los dos técnicos de mantenimiento imputados hicieron del Manual de Equipo Mínimo (MEL) destacan que "el diferimiento de la anomalía reportada por la tripulación", de acuerdo con el punto 30.8 del citado

manual, "fue incorrecto tal y como se llevó a cabo".

"El personal de mantenimiento -afirma la OPC en su escrito, fechado el pasado día 7- no llegó a identificar la causa de la anomalía y despachó el avión incorrectamente" acogiéndose al citado punto de la MEL.

Rechazo en la defensa

Estas conclusiones son contrarias a lo argumentado por las defensas de los dos técnicos de mantenimiento imputados -también están imputados tres directivos de la compañía-, que siempre han asegurado que el avión sí se podía despachar en aplicación del manual de equipo mínimo.

Sin embargo, los expertos nombrados por el titular del Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid, Juan Javier Pérez, resaltan que la situación del avión tras la acción de los técnicos de mantenimiento, con la resistencia de calefacción de la sonda de temperatura (RAT) y el empuje automático del motor (TRS) desconectados, "ni se corresponde, ni está cubierta por el citado punto 30.8 del MEL".

El informe, firmado por dos ingenieros aeronáuticos superiores, dos ingenieros técnicos aeronáuticos, dos pilotos y dos técnicos de mantenimiento aeronáutico, fue encargado por el juez, según han informado a Efe fuentes jurídicas, después de que las defensas presentaran unas cartas recibidas en la Asociación Sindical Española de Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico (ASETMA).

En ellas, tanto la directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), organismo dependiente del Ministerio de Fomento, como el director general de Mantenimiento e Ingeniería de Iberia, José Luis Ruiz de Castañeda, explicaban que la actuación de los técnicos de mantenimiento de Spanair está reglada por el MEL.

Informe de la defensa

La defensa de los imputados también aportó recientemente otro informe

pericial que concluía que las decisiones tomadas por los imputados antes del siniestro "no tuvieron ninguna incidencia que pudieran poner en riesgo la operación segura de la aeronave".

En el escrito presentado por el OPC el pasado 25 de mayo, los expertos designados por el juez destacaban que en el trabajo del personal de mantenimiento con el vuelo JK5022 prevaleció el criterio de evitar el retraso del despegue sobre el de resolver la avería.

Los técnicos de mantenimiento se limitaron "a buscar respaldo" en el MEL para diferir la reparación y despachar el avión sin intentar localizar la causa de la avería y su arreglo, según esos expertos.

EL OPC también apuntaba en su documento que los manuales del aparato, fabricado por la compañía McDonnell Douglas, adquirida después por Boeing, "adolecen de defectos o carencias" y que la tripulación no configuró adecuadamente el avión para el despegue, ya que no extendió los flaps ni los slats.



EL ÚLTIMO INFORME PEDIDO POR EL JUEZ ASEGURA QUE EL AVIÓN DE SPANAIR NO DEBIÓ VOLAR

**Está firmado por dos ingenieros superiores aeronáuticos, entre otros
Concluye que se tenía que haber reparado la avería**

El informe será ratificado el lunes ante el juez

Efe | Madrid

Actualizado domingo 27/11/2011 12:27 horas

El último informe del órgano pericial colegiado (OPC) designado por el juez que



investiga el accidente de un avión de Spanair en agosto de 2008 en Barajas, en el que murieron 154 personas, concluye que no se debió autorizar el despegue de la aeronave sin haberse reparado la avería detectada.

En el nuevo informe, que será ratificado mañana ante el juez y que es una ampliación de otro ya presentado por los peritos el pasado mes de mayo, el OPC señala que la decisión de aplazar -diferir, según el término técnico- la reparación de la avería detectada por la tripulación fue errónea.

Así, en los comentarios al uso que los dos técnicos de mantenimiento imputados hicieron del Manual de Equipo Mínimo (MEL) destacan que "el diferimiento de la anomalía reportada por la tripulación", de acuerdo con el punto 30.8 del citado manual, "fue incorrecto tal y como se llevó a cabo".

"El personal de mantenimiento -afirma la OPC en su escrito, fechado el pasado día 7- no llegó a identificar la causa de la anomalía y despachó el avión incorrectamente" acogiéndose al citado punto de la MEL.

Estas conclusiones son contrarias a lo argumentado por las defensas de los dos técnicos de mantenimiento imputados - también están imputados tres directivos de la compañía-, que siempre han asegurado que el avión sí se podía despachar en aplicación del manual de equipo mínimo.

Sin embargo, los expertos nombrados por el titular del Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid, Juan Javier Pérez, resaltan que la situación del avión tras la acción de los técnicos de mantenimiento, con la resistencia de calefacción de la sonda de temperatura (RAT) y el empuje automático del motor (TRS) desconectados, "ni se corresponde, ni está cubierta por el citado punto 30.8 del MEL".

El informe, firmado por dos ingenieros aeronáuticos superiores, dos ingenieros técnicos aeronáuticos, dos pilotos y dos técnicos de mantenimiento aeronáutico,

C/ Hernán Pérez de Grado nº 8

Las Palmas de Gran Canaria CP:35001

Telf. : 928/31.22.32

<http://www.avjk5022.com/>

fue encargado por el juez, según han informado a Efe fuentes jurídicas, después de que las defensas presentaran unas cartas recibidas en la Asociación Sindical Española de Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico (ASETMA).

En ellas, tanto la directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), organismo dependiente del Ministerio de Fomento, como el director general de Mantenimiento e Ingeniería de Iberia, José Luis Ruiz de Castañeda, explicaban que la actuación de los técnicos de mantenimiento de Spanair está reglada por el MEL.

Informe pericial

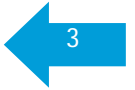
La defensa de los imputados también aportó recientemente otro informe pericial que concluía que las decisiones tomadas por los imputados antes del siniestro "no tuvieron ninguna incidencia que pudieran poner en riesgo la operación segura de la aeronave".

En el escrito presentado por el OPC el pasado 25 de mayo, los expertos designados por el juez destacaban que en el trabajo del personal de mantenimiento con el vuelo JK5022 prevaleció el criterio de evitar el retraso del despegue sobre el de resolver la avería.

Los técnicos de mantenimiento se limitaron "a buscar respaldo" en el MEL para diferir la reparación y despachar el avión sin intentar localizar la causa de la avería y su arreglo, según esos expertos.

EL OPC también apuntaba en su documento que los manuales del aparato, fabricado por la compañía McDonnell Douglas, adquirida después por Boeing, "adolecen de defectos o carencias" y que la tripulación no configuró adecuadamente el avión para el despegue, ya que no extendió los flaps ni los slats.

LA GACETA



ÚLTIMO INFORME PEDIDO POR EL JUEZ DICE QUE EL AVIÓN DE SPANAIR NO DEBIÓ VOLAR

27 NOV 2011

El último informe de los peritos designado por el juez que investiga el accidente de un avión de Spanair en el que murieron 154 personas, concluye que no se debió autorizar el despegue de la aeronave sin haberse reparado la avería detectada.

El último informe del órgano pericial colegiado (OPC) designado por el juez que investiga el accidente de un avión de Spanair en agosto de 2008 en Barajas, en el que murieron 154 personas, concluye que no se debió autorizar el despegue de la aeronave sin haberse reparado la avería detectada.

En el nuevo informe, al que ha tenido acceso Efe, que será ratificado mañana ante el juez y que es una ampliación de otro ya presentado por los peritos el pasado mes de mayo, el OPC señala que la decisión de aplazar -diferir, según el término técnico- la reparación de la avería detectada por la tripulación fue errónea.

Así, en los comentarios al uso que los dos técnicos de mantenimiento imputados hicieron del Manual de Equipo Mínimo (MEL) destacan que "el diferimiento de la anomalía reportada por la tripulación", de acuerdo con el punto 30.8 del citado manual, "fue incorrecto tal y como se llevó a cabo".

"El personal de mantenimiento -afirma la OPC en su escrito, fechado el pasado día 7- no llegó a identificar la causa de la anomalía y despachó el avión

incorrectamente" acogiéndose al citado punto de la MEL.

Estas conclusiones son contrarias a lo argumentado por las defensas de los dos técnicos de mantenimiento imputados - también están imputados tres directivos de la compañía-, que siempre han asegurado que el avión sí se podía despachar en aplicación del manual de equipo mínimo.

Sin embargo, los expertos nombrados por el titular del Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid, Juan Javier Pérez, resaltan que la situación del avión tras la acción de los técnicos de mantenimiento, con la resistencia de calefacción de la sonda de temperatura (RAT) y el empuje automático del motor (TRS) desconectados, "ni se corresponde, ni está cubierta por el citado punto 30.8 del MEL".

El informe, firmado por dos ingenieros aeronáuticos superiores, dos ingenieros técnicos aeronáuticos, dos pilotos y dos técnicos de mantenimiento aeronáutico, fue encargado por el juez, según han informado a Efe fuentes jurídicas, después de que las defensas presentaran unas cartas recibidas en la Asociación Sindical Española de Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico (ASETMA).

En ellas, tanto la directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), organismo dependiente del Ministerio de Fomento, como el director general de Mantenimiento e Ingeniería de Iberia, José Luis Ruiz de Castañeda, explicaban que la actuación de los técnicos de mantenimiento de Spanair está reglada por el MEL.

La defensa de los imputados también aportó recientemente otro informe pericial que concluía que las decisiones tomadas por los imputados antes del siniestro "no tuvieron ninguna incidencia que pudieran poner en riesgo la operación segura de la aeronave".

En el escrito presentado por el OPC el pasado 25 de mayo, los expertos designados por el juez destacaban que en el trabajo del personal de mantenimiento

con el vuelo JK5022 prevaleció el criterio de evitar el retraso del despegue sobre el de resolver la avería.

Los técnicos de mantenimiento se limitaron "a buscar respaldo" en el MEL para diferir la reparación y despachar el avión sin intentar localizar la causa de la avería y su arreglo, según esos expertos.

EL OPC también apuntaba en su documento que los manuales del aparato, fabricado por la compañía McDonnell Douglas, adquirida después por Boeing, "adolecen de defectos o carencias" y que la tripulación no configuró adecuadamente el avión para el despegue, ya que no extendió los flaps ni los slats.