



## TÉCNICOS DE SPANAIR PRESENTAN UN INFORME QUE DEFIENDE SU LABOR ANTE ACCIDENTE

Madrid, 26 (EFE).- Los técnicos de mantenimiento imputados por su actuación con el avión de Spanair, que se estrelló en Barajas el 20 de agosto de 2008 con la muerte de 154 personas, presentarán esta semana un informe pericial para defender su labor ante el juzgado que instruye el caso.

Así lo han informado hoy fuentes jurídicas después de que el titular del Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid, Juan Javier Pérez, haya interrogado a uno de los directivos de la compañía.

Se trata del jefe de la División de Mantenimiento en Línea de Spanair, David T.G., que hace un año declaró como testigo y esta mañana lo ha hecho, durante cerca de hora y media, como imputado.

El directivo ha señalado ante el juez que el día del siniestro él estaba en Palma de Mallorca, donde se encuentra la sede de Spanair, y que antes de que se estrellara el avión no recibió ninguna llamada sobre una posible avería del mismo ni dio ninguna orden al respecto, según han afirmado otras fuentes.

Preguntado sobre qué cree que falló el avión, el imputado ha dicho que "el sistema", para después aclarar que no sabía lo que era.

Además, según las mismas fuentes, el directivo de Spanair ha manifestado que los cursos de formación para los técnicos de mantenimiento eran impartidos por una empresa externa a la aerolínea.

"No sé en qué parte de la compañía estaba, no sabía nada de la formación que

recibían" los técnicos a su cargo, ha señalado, por su parte, la presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo de Spanair JK5022, Pilar Vera, en referencia a la declaración de David T.G.

"No saber nada también tiene su responsabilidad", ha comentado Vera, aunque ha mostrado su satisfacción porque "la culpa" del accidente haya pasado de solo a los pilotos a los técnicos de mantenimiento.

"Vamos avanzando" porque "ya no es el muerto el que ha tenido la culpa" del accidente, sino que también recae la responsabilidad de despachar el avión sobre los técnicos, tal y como ha apuntado hoy el directivo, ha destacado Vera.

David T.G. ha abandonado los madrileños juzgados de Plaza Castilla sin que pudiera ser visto por la prensa ni por varios familiares de las víctimas, pertenecientes a la Asociación de Afectados del Vuelo de Spanair JK5022, por lo que Vera ha expresado su malestar por ese "beneficio".

Mañana está prevista la declaración del jefe de División de Calidad de Spanair, Alejandro S.G., mientras que el nuevo informe de los técnicos de mantenimiento será presentado al juez este jueves.

Hasta el momento están imputado en el caso cinco personas, dos técnicos de mantenimiento y tres directivos de la compañía, y ante el juez se han ratificado seis informes: dos de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, el del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), el del órgano pericial colegiado, el de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) y el de Spanair. EFE



### LA FISCALÍA SE OPONE A



C/ Hernán Pérez de Grado nº 8  
Las Palmas de Gran Canaria CP:35001  
Telf. : 928/31.22.32  
<http://www.avjk5022.com/>

## IMPUTAR AL DIRECTOR DEL AEROPUERTO BARAJAS

La Fiscalía de Madrid se opondrá a la imputación del **director** del aeropuerto de Barajas en el momento del **accidente ocurrido** el 20 de agosto de 2008 al no apreciar indicios de criminalidad en la actuación del operativo de emergencias que se realizó en el dispositivo de rescate de los supervivientes.

"No hay indicios suficientes para imputarle", han recalcado a Europa Press fuentes fiscales. La solicitud de imputación proviene de una familia de afectados, que ya solicitó esta cuestión ante el juez Javier Pérez. El instructor denegó la imputación por las mismas circunstancias.

Esta familia ha interpuesto un recurso de apelación ante la Audiencia Provincial de Madrid, que está pendiente de resolver. Sin embargo, la Fiscalía de Madrid cuenta ya con una posición al respecto, puesto que no hay indicios de criminalidad contra el director de Barajas en la época del siniestro.

De igual modo, el Ministerio Público se opone a la petición del SEPLA de imputar a tres directivos de la Dirección General de Aviación Civil Española. Esta postura fiscal será incluida en la resolución del recurso pendiente en la Audiencia madrileña sobre esta cuestión.

Entretanto, el magistrado instructor continúa con la declaración de los nuevos imputados en la causa: tres directivos de Spanair. El pasado jueves, el jefe de Turno de Base en Madrid de Spanair reconoció que consideró "correcto" despachar el avión después de que el técnico de mantenimiento le consultara tras ocuparse de la avería que obligó al comandante a regresar al hangar tras el primer intento.

El imputado precisó al juez que la consulta no era obligada, sino que se realizó para que el técnico escuchara a modo informativo su opinión. "No dio el permiso. No había jerarquía. El técnico

fue la persona que tomó la decisión de despachar el avión", indicó a Europa Press uno de los abogados en la causa.

Asimismo, el jefe de Turno de Base señaló que no realizó ninguna llamada a otro superior para comentarle lo que pasaba en el avión. No obstante, las dudas sobre si alguien más se pronunció sobre esta cuestión se despejarán entre hoy y mañana con las declaraciones de David T., responsable de Mantenimiento en Línea; y Alejandro S., director de Calidad en el momento del accidente.

**LA GACETA**   
**europapress.es**

## EL JEFE DE MANTENIMIENTO DE SPANAIR RESPONSABILIZA AL TÉCNICO QUE REVISÓ EL AVIÓN

El jefe de mantenimiento en línea de Spanair, David T., ha responsabilizado al técnico que revisó el avión antes del accidente del 20 de agosto de 2008 en el aeropuerto de Barajas, al ser la última persona que comprobó el estado de la aeronave antes del despegue, según informaron a Europa Press fuentes jurídicas.

El juez Javier Pérez ha tomado este lunes declaración a este imputado, dentro de la causa que investiga las causas del accidente que se saldó con 154 fallecidos en el vuelo JK5022 Madrid-Las Palmas.

Sin embargo, fuentes de la compañía explicaron a Europa Press que en ningún momento se ha responsabilizado al técnico de los posibles fallos que se produjeron en el avión.

Según las mismas fuentes jurídicas, el imputado reconoció que hubo un fallo en el sistema tras desconectar el fusible del RAT (la sonda que mide la temperatura exterior), pero aseguró que desconocía el funcionamiento del mismo.

Además, el jefe de mantenimiento en línea de Spanair señaló que no le fue posible conocer al detalle lo que sucedió aquel día, porque el cargo que ostenta le obliga a organizar todos los servicios de mantenimiento de la compañía en todos los aeropuertos en los que opera. Esta labor de coordinación se despacha mediante reuniones matutinas.

Esta declaración se produce después de la comparecencia, la semana pasada, de su subordinado y jefe de turno de base de Spanair en Barajas, quien explicó que consideró "correcto" despachar el avión después de que el técnico de mantenimiento le consultara tras ocuparse de la avería que le obligó a regresar al hangar tras el primer intento.

El jefe de turno de base indicó que no realizó ninguna llamada a otro superior para comentarle lo que pasaba en el avión y que él no tenía potestad para decidir. De esta forma, el juez tendrá que determinar si alguien más se pronunció sobre esta cuestión después de tomar declaración mañana al director de Calidad en el momento del accidente, Alejandro S.