

EL ABOGADO DEL SEPLA LAMENTA QUE AVIACIÓN CIVIL NO HICIERA "NADA" ANTE LOS PROBLEMAS DEL MODELO DE AVIÓN DEL ACCIDENTE DE SPANAIR

Javier Nart, que ha comparecido en la comisión de investigación del accidente del vuelo JK5022 de Spanair, ha afirmado que hubo un problema estructural que alcanza al fabricante y a Aviación Civil

Nart ha dicho que lo más grave es que ya este modelo de avión había sufrido un accidente en Detroit (EEUU) en 1987, también con 154 muertos

EL DIARIO

10/07/2018 - 21:17h - Efe - Las Palmas de Gran Canaria - El abogado del sindicato de pilotos Sepla Javier Nart ha lamentado este martes que la Dirección General de Aviación Civil no hizo "absolutamente nada" para solventar los problemas que venía presentando el modelo de avión de Spanair que se estrelló en el aeropuerto de Barajas el 20 de agosto de 2008 nada más despegar.

Nart, que ha comparecido en la comisión de investigación del accidente del vuelo JK5022 de Spanair, en el que fallecieron 154 personas, ha afirmado que hubo un problema estructural que alcanza al fabricante y a Aviación Civil.

Ha señalado que el origen del siniestro estuvo en la falta de sistemas redundantes o de respaldo en los de alarmas y centralizados del aparato McDonnell Douglas MD-82.

Por eso, la tripulación no pudo ser alertada por el sistema encargado de advertir de la configuración inadecuada para el despegue, conocido como TOWS, que no sabían que no estaba operativo.

Nart ha dicho que lo más grave es que ya este modelo de avión había sufrido un accidente en Detroit (EEUU) en 1987, también con 154 muertos, por el que la Agencia Federal de Aviación de Estados Unidos llevó a cabo diferentes actuaciones; otro accidente en Lanzarote y, en total, 50 incidentes y accidentes antes del de Spanair.

Ha recordado que en España la Dirección General de Aviación Civil tiene la obligación legal de establecer a qué aeronaves da licencia de operación, pero en este caso ni siquiera obligó a modificar los sistemas, y en su opinión debía haber retirado el certificado de aeronavegabilidad al aparato.

Nart ha dicho que el propio órgano pericial colegiado (OPC) designado por el juez que investigó el accidente de Spanair dijo que tenía que haberse retirado la licencia de operaciones al avión.

Pero, pese al diseño del TOWS en el MD-82, Aviación Civil siguió manteniendo la licencia y no modificó los criterios para que los sistemas del MD-82 fueran redundantes, incluso después del accidente del vuelo de Spanair, ha dicho Nart, que ha explicado que hoy en día todas las aeronaves tienen un sistema de redundancia en el TOWS, gracias a las compañías.

Ha criticado que Aviación Civil actuara de forma puramente mecánica y "estampillara" lo que le pusieron delante los fabricantes, cuando debería haber retirado el certificado de aeronavegabilidad u obligar a que se modificaran los sistemas.

Ha explicado que en el vuelo de Spanair fue desconectado un disyuntor en la rueda izquierda del avión, que tiene un sensor que indica si el avión vuela o está en tierra.

El TOWS debería haber avisado de ese hecho, pero el sistema no operó y la tripulación no fue consciente de que despegaban en una configuración no propia, al no haber una señal que dijera que el TOWS no estaba operativo.

Nart ha señalado también que los manuales de mantenimiento de McDonnell Douglas para los técnicos de mantenimiento aeronáuticos (TMA) adolecían de defectos y carencias, y no tenían procedimientos de contestación a problemas ni normas de actuación frente a averías.

"A Dios gracias no imputaron a los TMA porque hubiera sido un escándalo", ha añadido Nart, que ha señalado que a todos esos problemas se añadió que los bomberos tuvieron que romper vallas para llegar al lugar del accidente, algo que se ha solventado y hoy hay dos puentes para que los bomberos puedan llegar en caso de accidente.

También ha reclamado que la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), dependiente del Ministerio de Fomento, sea un organismo independiente con profesionales de reconocido prestigio y que vuelva al Estado la inspección de vuelos, ahora externalizada.