

AVIACIÓN CIVIL LLAMA A LA CALMA EN UNA JORNADA MARCADA POR RETRASOS Y CANCELACIONES EN LOS VUELOS DE SPANAIR

[ABC](#)

El ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, anunció hoy que son ya 86 los cuerpos de las víctimas del accidente aéreo que han podido ser identificados, de manera que quedarían 67 por completar



El ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, atiende a los medios de comunicación. /EFE

REDACCIÓN/AGENCIAS | MADRID

Cinco días después del [fatídico accidente](#) aéreo que dejó 154 muertos en Barajas, la tensión no decrece. En una jornada marcada por [retrasos y cancelaciones](#) de vuelos de Spanair -la compañía del avión siniestrado-, el director general de Aviación Civil, Manuel Bautista, ha [llamado a la calma](#) sobre el sistema de control de seguridad del transporte aéreo en España, que ha calificado de "seguro, fiable y confiable".

El máximo responsable del organismo ha asegurado que, entre el 1 de enero y el trágico 20 de agosto, Aviación Civil efectuó [más de cien inspecciones](#) de diverso tipo a Spanair y en ninguna de ellas se detectaron problemas; ni siquiera de "mínima importancia". Según ha apuntado Bautista, en el accidente de Barajas se tuvieron que dar "un conjunto de fallos que están por determinar por parte de la comisión de investigación".

Aumenta también la angustia de los familiares de los fallecidos ante el [retraso en las identificaciones](#). Ya son 95 los cuerpos a los que se ha podido dar nombre y apellidos aunque el ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, ha admitido la "posibilidad" de que no se pueda verificar la identidad de algún cadáver. En declaraciones a la *Cadena Ser*, el ministro ha expresado su confianza en que "la mayoría de los casos se resolverán en los próximos días"; pero, según ha explicado, las pruebas de ADN se han topado con "más dificultades de las [previstas](#)" por el "mal estado de algunas muestras".

Entre 20 y 30 cadáveres presentan dificultades

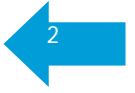
Este fin de semana Rubalcaba ya explicó que algunos casos serían más complejos, como el de personas de origen extranjero o el de un niño adoptado, dada la dificultad de obtener muestras para comparar su ADN. Un portavoz de las familias, Ismael Rodríguez, ha explicado que son "entre 20 y 30" los cadáveres que presentan más dificultades y que se intenta confirmar las defunciones de todos los miembros de una familia al mismo tiempo.

Rodríguez ha tachado de "paternalista" al Gobierno y ha declarado que hubiera sido preferible que informara desde el principio que el proceso iba a alargarse hasta 15 días. Asimismo, ha relatado que la situación dentro del Hotel Auditorium "es de locos" porque los familiares de las víctimas mortales "saltan de alegría cuando se les dice que han identificado a los suyos". Por el momento, diez cadáveres más serán trasladados a Gran Canaria en cuatro aviones, que se suman a los trece que ya han sido entregados en la isla.

Dado de alta el niño de 6 años herido en Barajas

La misma agonía de la espera es compartida por los familiares de los heridos en el accidente, que hoy han recibido una buena noticia con el alta de Roberto Álvarez Carretero, el niño de seis años ingresado en el hospital Ramón y Cajal. Roberto, que viajaba junto a su hermana de 16 años -fallecida-, es el primer superviviente dado de alta. De las 17 personas que continúan ingresadas, dos permanecen muy graves y se teme por la vida de Gregoria Mendiola Rodríguez, que podría no despertar de un coma "irreversible". Mendiola es la madre del pequeño Alfredo Acosta, de 8 años, que se recupera en el Hospital Niño Jesús. (Ver ficha)

Pero, además del dolor, también une a familiares de heridos y fallecidos la lucha por conocer la verdad sobre el accidente. Por el momento, algunos afectados, como Ismael Rodríguez, han asegurado que impulsarán personaciones "masivas" en el proceso como acusación. En declaraciones a *Radio Nacional*, ha afirmado que "todo el mundo va a ser llamado de forma individual para personarse en las diligencias penales" porque se ha seguido el procedimiento de la ley de enjuiciamiento criminal.



Preguntado por la reunión de Spanair con las familias, en la que se dio a conocer la imposibilidad de que los familiares pudieran oír las [conversaciones](#) de las cajas negras debido al código de confidencialidad al que están sometidas, Rodríguez ha asegurado que el foro apropiado para tener conocimiento de lo que pasó "nunca va a ser lo que Spanair diga" sino que "será siempre en sede judicial dentro de las licencias penales que se están tramitando a través del juzgado número once de Madrid". La compañía va a habilitar a partir de mañana un nuevo número de teléfono gratuito para atender a los familiares: es el 900.850.092.

SEIS VUELOS DE SPANAIR CANCELADOS Y NUMEROSOS RETRASOS EN LAS SALIDAS DE BARAJAS

Los vuelos de Spanair con salida desde el aeropuerto de Madrid-Barajas hacia diferentes destinos, nacionales e internacionales, han sufrido tres cancelaciones y múltiples retrasos a lo largo de la

EFE | MADRID

[ABC](#)

La compañía Spanair ha cancelado hoy, hasta las 17.30, la salida de seis de sus vuelos desde el aeropuerto de Barajas, donde también se han registrado múltiples retrasos, entre otras causas, por problemas técnicos en alguno de sus aviones, según fuentes aeroportuarias. Los seis vuelos cancelados tenían como destino Palma de Mallorca (2), Valencia, Asturias, Alicante y Jerez.

A los pasajeros con destino a Valencia les han informado de que el vuelo se ha cancelado por "causas operativas", y a los que iban a Asturias, que estaba "retrasado indefinidamente" y que el viaje se haría en autobús, lo que ha provocado la indignación de los pasajeros.

Un portavoz de Spanair ha confirmado a Efe, que, concretamente el vuelo JKK5613, que debía salir con destino a Palma a las 09,35 y que ha despegado sobre las 11 horas, tenía un "problema técnico" y se ha optado por hacer un "chequeo de seguridad".

Retrasos y cancelaciones en otras compañías

También han registrado retrasos varios vuelos de Iberia, que han afectado especialmente a los de medio y corto recorrido, como el de Estambul, que ha salido con cinco horas de retraso, el de Viena con dos horas, o el de Lisboa, que tenía que haber salido a las 15.45 y su despegue estaba previsto para las 18.30.

Fuentes de la compañía han señalado que en la programación de hoy han influido las cancelaciones y los retrasos registrados por problemas técnicos o porque la tripulación se había pasado de actividad, que es cuando exceden el cupo de horas de trabajo continuado.

En general, los pasajeros han mantenido la calma, pero no han parado de rellenar hojas de reclamaciones. Además, hoy ha sido cancelado un vuelo de Air Europa a Buenos Aires.

Vuelve a origen otro avión en Granada

También se ha registrado una incidencia en un avión de Swiftair que cubría la ruta Granada-Barcelona. Ha tenido que regresar al aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén tras detectarse un problema técnico, según han informado fuentes de Spanair, compañía que operaba el trayecto.

Una portavoz de las líneas aéreas, que no ha precisado cuántos pasajeros viajaban en el aparato, ha señalado que minutos después del despegue, el avión del vuelo JK6621, que tenía prevista su salida a las 12:30 horas aunque partió con retraso, tuvo que volver a aterrizar por un problema de tipo técnico.

«LA SITUACIÓN FINANCIERA DE UNA AEROLÍNEA NO COMPROMETE LA SEGURIDAD»

La Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA, por sus siglas en inglés), de la que son miembro tanto Spanair como su propietaria nórdica SAS, aseguró hoy que "sea cuál sea la situación financiera" de una

[ABC](#) EP I BRUSELAS

La Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA, por sus siglas en inglés), de la que son miembro tanto Spanair como su propietaria nórdica SAS, aseguró hoy que "sea cuál sea la situación financiera" de una compañía aérea, la seguridad de sus viajeros "no se ve comprometida", dado que "la seguridad de los pasajeros y de la tripulación es la prioridad" de toda aerolínea.

En declaraciones a Europa Press, la portavoz de la AEA, Françoise Humbert, recordó que "el control de las revisiones son muy estrictas en Europa". "Tenemos una legislación tremendamente estricta en lo que se refiere a preocupaciones de seguridad", recalcó, al ser preguntada si hacen falta más controles en el sector.

Asimismo, reconoció que pese a la "tragedia" que ha supuesto el accidente aéreo del MD-82 de la compañía Spanair, en el que perecieron 154 pasajeros el pasado miércoles cuando la aeronave trató de despegar de la Terminal 4 del aeropuerto de Madrid-Barajas, la aviación "sigue siendo el modo de transportes más seguro".

"La seguridad de los pasajeros y de la tripulación es la prioridad, por lo que nunca se verá comprometida la seguridad", concluyó.

El Ministerio de Fomento asegura que la nave que se estrelló de Spanair tenía todo los papeles en regla para poder volar, incluido el certificado de navegabilidad. La compañía española fue sometida a 22 revisiones en aeropuertos de la Unión Europea sin que se detectaran fallos o deficiencias en sus aviones.

LA PÉRDIDA DE POTENCIA DE LOS MOTORES CENTRA LAS PESQUISAS

[EL PAIS](#)

La Guardia Civil indaga si en alguna de las turbinas se accionó el sistema de frenado que hay para el aterrizaje

JOSÉ ANTONIO HERNÁNDEZ **RAFAEL MÉNDEZ** Madrid 25 AGO 2008

La aparente pérdida de potencia de los motores está centrando las primeras pesquisas sobre el accidente del avión de Spanair JK5022 siniestrado el miércoles en Barajas, según fuentes cercanas a la investigación preliminar de la Guardia Civil de la Comandancia de Tres Cantos (Madrid) junto con una unidad de élite del instituto armado. Basándose en el vídeo del accidente grabado por las cámaras AENA, los investigadores aprecian cómo el MD-82 de Spanair se elevó sobre la pista 36L junto a la Terminal 4 -una de las más largas de Europa, con 4.440 metros de largo por 60 de ancho- casi medio kilómetro después de lo aconsejable. Es decir, el aparato excedió en casi 500 metros el trayecto habitual para la elevación y, además, rebasó el punto a partir del cual es peligroso abortar el despegue.

Spanair examinó las turbinas dos días antes del siniestro sin hallar fallos

El viento de cola se acercaba al límite para que despegase el MD-82

Rebasado ese punto y a una determinada velocidad, la llamada V1, los manuales de Aviación Civil recomiendan a los pilotos levantar la aeronave. Y solucionar cualquier problema surgido una vez en el aire. Entre otras cosas, porque la velocidad de un avión como el siniestrado se acerca en ese momento a los 300 kilómetros por hora. Y, aparte de otros obstáculos, ya no le quedaría suficiente pista para detenerse sin salirse de ella.

Que el piloto apurase tanto la pista induce a los investigadores a pensar que los motores no proporcionaban la potencia necesaria para levantar el avión, cargado con 172 pasajeros y unas 15 toneladas de queroseno (más de la mitad de su capacidad).

Descartado por Spanair que el problema que tuvo el MD-82 antes de despegar -que fue revisado por un técnico y demoró la salida casi dos horas- influyera en el accidente, la Guardia Civil se pregunta qué pudo producir esa pérdida de potencia.

La grabación del accidente ofrece pistas: como no se observa explosión alguna en los motores, cabe la posibilidad de que, por alguna circunstancia, se activase el llamado sistema de reversa en el motor derecho, hacia donde se escoró al avión instantes después de elevarse y antes de desplomarse sobre el suelo. Ese sistema, en vez de propulsar la nave, la frena. Cuando un avión aterriza, este sistema se activa en coordinación con los frenos del tren de aterrizaje y los alerones de las alas. Ello permite que en muy poco espacio la nave se detenga pese a tomar tierra a unos 300 kilómetros por hora.

Para accionar ese sistema, existe en los aviones un mecanismo hidráulico que abre las puertas del reversa del motor. La reversa hace que el aire que entra a la turbina salga por la parte delantera y facilita la frenada. Cabe la posibilidad, pues, de que el sistema hidráulico se activase por cualquier circunstancia y que, mientras uno de los motores propulsaba el avión hacia adelante, el otro ejerciera el efecto contrario. "Eso es lo que explicaría que el aparato se elevara y cayera hacia la derecha", afirma un ingeniero aeronáutico.

¿Pero cuándo se habría, en su caso, activado ese sistema de reversa? ¿Cuándo se elevó el avión? ¿Antes? El vídeo muestra que la nave empieza a escorarse a partir de que se eleva, no antes. Es decir, llega casi al final de una de las pista de la T-4, se eleva unos metros, durante seis segundos, y cae al suelo escorado hacia la derecha. Lo primero que toca el suelo es el ala. Estalla tras rebotar hasta seis veces en el pavimento. De todo ello se infiere que ese fallo en el hidráulico -si es que fuera ésta la causa- se produce instantes antes del accidente.

Una de las turbinas ha aparecido con la reversa taponando la salida del aire -lo que habría dificultado la maniobra de despegue- y los investigadores intentan averiguar si el sistema se activó por error o fallo mecánico en pleno vuelo o si, por el contrario, es fruto del impacto contra el terreno.

Un piloto destaca que la activación de una de las reversas sería "una avería crítica si se produce en el momento del despegue, ya que un sistema del avión impide, en teoría, que se ponga en marcha estando en el aire". Sin embargo, añade que "es una situación para que los pilotos se entrenan, igual que para si falla alguno de los motores".

El viento que soplaba por la cola al avión ese día y a esa hora en Barajas, nueve nudos (16,6 kilómetros por hora), aun dentro de los parámetros que permiten el despegue de las naves, no era la circunstancia más favorable entre las deseables. Meteorología midió a las 14.30 -siete minutos después del siniestro- vientos de siete nudos procedentes del sur. Es normal que haya oscilaciones de algunos nudos durante la jornada. Los pilotos definen esas condiciones de despegue como "un día de sol y moscas", es decir, como algo normal, sin demasiados problemas.

En Barajas, en cuanto el viento de cola de los aviones supera los 10 nudos (18,5 kilómetros por hora), los controladores del aeropuerto invierten la configuración de los vuelos. De tal forma que el viento vaya contra los aviones al despegar y aterrizar, lo que facilita las operaciones. Soportar un viento de nueve nudos en la cola, en un aparato como éste, que no está autorizado a despegar si hay más de 10 nudos empujándole, pudo contribuir a desestabilizar la nave e impedir que alcanzase la potencia necesaria.

El avión llevaba bastante peso, pero aún lejos del tope: 172 pasajeros (han fallecido 154) con sus equipajes (en total, unas 15 toneladas de peso) más otras 15 de combustible. El suficiente para ir de Madrid a Las Palmas de Gran Canaria, sobrevolar allí media hora en caso de problemas en el aeropuerto e irse al de Tenerife. Sin embargo, el mismo MD-82 ha realizado viajes entre Canarias y Dinamarca, en los que la carga es mayor. Además del viento de cola y la carga, a la dificultad para despegar hay que sumar la altitud de Barajas (a 610 metros sobre el nivel del mar) y los 28 grados de temperatura que había a esa hora, factores que hacen que sea necesaria más velocidad -y, por lo tanto, más potencia o distancia- para despegar. El decano del Colegio de Pilotos, Javier Martín-Sanz, afirma que esos factores, "por sí solos, no parece que sean suficientes para que el avión no despegue". Pero sí que pudieron dificultar su ascenso.

De todas formas, los investigadores trabajan de momento con hipótesis y no descartan nada. Aunque existe el convencimiento de que en los accidentes de avión nunca hay una sola causa, sino una concatenación de errores o fallos que se retroalimentan. Los investigadores están convencidos de que muchas de las respuestas de la tragedia están contenidas en una de las dos cajas negras del aparato, que ya han empezado a analizar.

A partir de que el comandante del vuelo, Antonio García Luna, recibe la autorización para el despegue, no hay ningún diálogo con la torre de control de Barajas. Pero sí debió de haberlo entre el comandante y su copiloto, ambos fallecidos en el accidente, y ese diálogo figura en una de las cajas negras. La otra caja negra es la que registra los parámetros de funcionamiento de todos los sistemas electrónicos y digitales del avión.

Spanair ha descartado ya que la avería por la que el piloto abortó el primer despegue a las 13.42 tuviera nada que ver con el accidente. El comandante decidió regresar al aparcamiento 11 del aeropuerto cuando vio que el calefactor de la sonda que mide la temperatura exterior del avión marcaba demasiado calor. Eso era así porque estaba en marcha un calefactor que impide que se forme hielo alrededor de la sonda. Un mecánico de 41 años y con 20 de experiencia desactivó el sistema, ya que no era imprescindible que funcionara en un día de calor.

La compañía también ha revisado todas las inspecciones realizadas a los motores del MD-82, con 31.961 horas de vuelo (lo que equivale a tres años y medio en el aire). La última se produjo el 18 de agosto, dos días antes del siniestro, sin que detectara ningún problema en las turbinas.

571 PERSONAS HAN FALLECIDO EN ACCIDENTES AÉREOS DESDE 1990

Un equipo internacional de expertos analiza ya los restos del MD-82 de Spanair para averiguar qué fallo. El comité está formado por técnicos de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (CIAIAC), del Ministerio de Fomento, pero también hay representantes de EE UU (ya que el avión y el motor son de fabricación estadounidense), de Boeing y de la Unión Europea. Estos expertos están asesorados por un comité científico y del sector al que le presentan sus informes para que los aprueben.

El accidente del MD-82 es el más grave al que se ha enfrentado la CIAIAC en décadas. Entre 1990 y 2007 fallecieron en España 417 personas en accidentes de avión y helicóptero en España (una media de 24 al año). Con los del MD-82, las víctimas mortales desde 1990 son 571.

El trabajo de la comisión es extremadamente minucioso. Reconstruyen todo como un rompecabezas hasta que encaja, explica Manuel Chamorro, vicedecano del Colegio Oficial de Pilotos (Copac). La comisión tiene una docena de técnicos, que ya trabajan en exclusiva en el accidente del MD-82.

Estos expertos estudian las cajas negras y reconstruyen el vuelo al detalle. Pero para ello tardan meses, incluso años. Sus informes son entonces públicos aunque, según la Ley de Seguridad Aérea, su investigación, en ningún caso, está dirigida al establecimiento de la culpa o responsabilidad del siniestro. Es decir, se trata de una investigación del sector para aprender de los errores, aunque tendrá incidencia en las pesquisas judiciales. La investigación se está realizando con autorización del juez, que será a la postre quien determine si hay responsabilidad penal en el accidente y las indemnizaciones.

Por primera vez se sumará a esta investigación una experta de la Agencia Europea de Seguridad Aérea de la Comisión Europea, la húngara Sofía Olar, según explicó el secretario de Estado para la UE, Diego López Garrido. Los países de los pasajeros fallecidos también pueden, según la normativa internacional, nombrar a un experto que participe en la investigación de las causas.

Entre los investigadores está John Lovell, de la administración estadounidense encargada de investigar los siniestros de aviación (NTSB). Este organismo llegó a reconstruir el fuselaje del vuelo 800 de la TWA en el que murieron 230 pasajeros. El avión volaba de Nueva York a Roma y se estrelló sobre el mar. Por temor a que fuese un atentado terrorista, los investigadores reconstruyeron el avión casi pieza a pieza. En 2000 concluyeron que en realidad fue una explosión que comenzó por un cortocircuito.

En España, la CIAIAC concluyó que el accidente de un Binter cuando llegaba a Melilla en 2001 se debió a que cuando el piloto fue a apagar un motor averiado se equivocó y apagó el que funcionaba. Fallecieron cuatro personas. Aunque hubo un error del piloto, la comisión recomendó al fabricante del avión que la señalización del motor que hay que apagar sea más clara.

* Este artículo apareció en la edición impresa del Lunes, 25 de agosto de 2008

SPANAIR PASÓ SIN PROBLEMAS UN CENTENAR DE INSPECCIONES ANTES DEL ACCIDENTE

Entre el 1 de enero y el fatídico 20 de agosto Aviación Civil efectuó más de cien inspecciones de diverso tipo a Spanair y en ninguna de ellas se detectaron problemas ni siquiera de "mínima

[ABC EFE](#) | MADRID

Entre el 1 de enero y el fatídico 20 de agosto Aviación Civil efectuó más de cien inspecciones de diverso tipo a Spanair y en ninguna de ellas se detectaron problemas ni siquiera de "mínima importancia". El director general, Manuel Bautista, en el accidente de la pasada semana que ha causado 154 muertos, se han tenido que dar "un conjunto de fallos que están por determinar por parte de la comisión de investigación".

El máximo responsable de Aviación Civil, Manuel Bautista, ha comparecido en rueda de prensa para explicar que a Spanair "no se le han hecho más inspecciones que a otra compañía aérea española, y no se han detectado en ningún caso algún tipo de problema que afecte a la seguridad".

La situación de crisis económica que tiene en este momento la aerolínea no ha motivado, según Bautista, "una especial dedicación de inspecciones", ni siquiera por su anuncio de un plan de viabilidad con ahorro de costes, y ha puntualizado que "hemos tenido y tenemos a Spanair como una compañía muy seria".

El sistema de control es "fiable y seguro"

Bautista ha querido mandar un mensaje de tranquilidad y confianza a la opinión pública sobre el sistema de control de seguridad del transporte aéreo en España, donde se aplican las normas europeas, "e incluso mundiales", y ha hecho hincapié en que "tenemos un modelo seguro, fiable y confiable".

La seguridad aérea en España se lleva a cabo a través del propio operador en un primer nivel ya que, según ha explicado el director general, son las compañías aéreas las depositarias de la responsabilidad de hacer todo lo posible para que las operaciones de aeronavegabilidad se den con la máxima seguridad. Para ello las compañías aéreas deben disponer de una organización de gestión de mantenimiento (CAMO) y los talleres propios o subcontratados que realicen ese tipo de operaciones, supervisados, en ambos casos, por Aviación Civil.

En otro nivel de control se sitúa la auditoría que realiza de esa organización de mantenimiento la Dirección General de Aviación Civil, que revisa, además, anualmente cada una de las aeronaves para renovar los certificados oportunos para que pueda seguir volando. Además, según ha destacado el director general, "hacemos también inspecciones aleatorias - por sorpresa- en rampa y durante el tiempo de escala que hace el aparato, lo que nos aporta más información sobre el estado de la nave".

Un compendio de fallos

Bautista ha explicado que durante el año 2007 se han llevado a cabo un total de 9.710 inspecciones, con lo que se ha multiplicado "casi por tres" las realizadas en 2003. La plantilla actual de Aviación Civil está formada por 417 personas, de las que 105 son ingenieros aeronáuticos, 81 son ingenieros técnicos y 17 pilotos.

El director general no ha querido comentar las investigaciones ni los datos aportados por las "cajas negras", ya que "no tengo toda la información completa y desconozco cómo van los trabajos de la comisión encargada del accidente". Lo que sí ha asegurado Bautista es que "se tomará el tiempo imprescindible para conocer todo lo que ha pasado". Aunque ha reconocido que entendía la "ansiedad que todos tenemos por saberlo" ha vuelto a reafirmarse en que el accidente se debió a un compendio de fallos.

TENSIÓN EN PLENO VUELO EN OTRO MD-82 RUMBO A LANZAROTE

Un avión de Spanair que realizaba el trayecto Barcelona-Lanzarote y que transportaba a 141 pasajeros tuvo que aterrizar ayer por la mañana en el aeropuerto de Málaga debido a un problema

[ABC](#) J. A.

MADRID. Un avión de Spanair que realizaba el trayecto Barcelona-Lanzarote y que transportaba a 141 pasajeros tuvo que aterrizar ayer por la mañana en el aeropuerto de Málaga debido a un problema técnico, según informó un portavoz de la compañía. El avión, que es un MD-82 -el mismo modelo que el siniestrado en Barajas el pasado miércoles-, salió del aeropuerto de El Prat a las 8 horas y, «al detectarse un pequeño problema, el comandante decidió aterrizar, con total normalidad, en el aeropuerto de Málaga», según explicaron a Efe fuentes de Spanair.

Para quitar hierro al asunto, desde la compañía señalaron que «es muy habitual en cualquier vuelo que, por precaución, se actúe de esta manera». Un representante de las líneas aéreas señaló que el comandante detectó un fallo en el tercer generador, el de reserva, ya que se vuela con dos. Añadió que aunque la avería se pudo arreglar en pleno vuelo, el comandante resolvió «por precaución» aterrizar en Málaga y someter el aparato a una revisión. A la espera de que dos inspectores de aviación procedieran a esa revisión, la compañía optó por alojar a los 141 pasajeros en un hotel y programar el mismo vuelo para hoy.

Por muy habitual que sea, el susto que se llevaron muchos pasajeros no se lo quitó nadie. Hay que ponerse en su piel. Cuatro días después de la catástrofe de Barajas, toman el mismo modelo de avión de la misma compañía y en pleno vuelo, una hora después de despegar, el comandante les informa de que debían parar en Málaga por un problema técnico.

Un piloto encendido

Varios pasajeros del avión explicaron a Efe que el comandante les indicó que se había encendido un piloto y por seguridad había que revisar el aparato en tierra. Los viajeros comentaron que fueron alojados en dos hoteles de la provincia, a la espera de que hoy puedan proseguir su viaje y llegar hasta Lanzarote, donde el avión tenía previsto recoger a 167 pasajeros, con destino a Bilbao.

El viajero Francisco Carnicero afirmó que observó que el avión había bajado «poco a poco» antes de que el piloto anunciara que debía parar en Málaga por un problema técnico. Tras el aterrizaje, los viajeros aguardaron en el aeropuerto media hora para ser informados, y posteriormente algo más de una hora hasta que les comunicaron que no iban a volar ese día, según la misma fuente. Carnicero mostró su indignación porque la compañía no les había ofrecido más explicaciones.

Por su parte, Mercedes Herrera, otra viajera, indicó que el vuelo iba «bien», y en un determinado momento «se encendieron y apagaron las luces» y vieron a las azafatas «en tensión». Después, pudo observar que el avión empezaba a descender, y el comandante les explicó que se había encendido un piloto y que, aunque no era grave, prefería aterrizar.

«Encerrados» en el hotel

Herrera, que tiene miedo a volar, según admite, lamentó que se quedaran en Málaga «a la buena de Dios», porque tenían sus vacaciones pagadas en Lanzarote. Asimismo, la misma pasajera apuntó que el piloto «no quería seguir aunque se arreglara el avión, porque había terminado sus horas de trabajo».

Otra de las pasajeras, Pilar Marchena, se quejó de que estaban «encerrados» en un hotel, a la espera de que al día siguiente -hoy- pudieran volar, ya sin sobresaltos, rumbo a Lanzarote a las 14.20 horas.

SPANAIR UTILIZA FRASES DEL GOBIERNO ANTE LOS FAMILIARES PARA DEFENDERSE

M. V. R., R. V.MADRID. Los responsables de Spanair que mantienen reuniones diarias con las víctimas de los familiares pusieron sobre la mesa frases de diversos miembros del Gobierno para defenderse de

[ABC](#)

MADRID. Los responsables de Spanair que mantienen reuniones diarias con las víctimas de los familiares pusieron sobre la mesa frases de diversos miembros del Gobierno para defenderse de las acusaciones de falta de seguridad del avión.

Así, en la reunión del pasado sábado, con los ánimos más calmados y en un encuentro que duró casi cuatro horas, recordaron las declaraciones de la vicepresidenta María Teresa Fernández de la Vega, que tras el accidente dijo: «España tiene un sistema de control y de supervisión muy exigente, el mismo que se sigue en toda Europa y por el que se cumplen estrictamente todos los protocolos establecidos por la UE y que además están supervisados por la Agencia Europea de Seguridad Aérea».

Spanair dijo a ABC que ha visto «cosas muy raras» estos últimos días, en referencia a que la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, primero intentó eliminar cualquier duda sobre el control que deben ejercer los organismos estatales, recalcando que el avión siniestrado tenía los «papeles en regla» -pasó su última inspección anual (de aeronavegabilidad) en 2007, había superado 13 inspecciones específicas y tenía en vigor todos los documentos exigidos- para dirigir el malestar de los familiares al retraso en el reconocimiento de los cadáveres contra la compañía, criticándola por su tardanza en darla lista de pasajeros.

Nuevo teléfono, oficinas y web

En la reunión mantenida ayer, a la que asistieron menos de 100 familiares, la menos numerosa de las realizadas hasta ahora, Spanair les informó que a partir del próximo martes contarán con un nuevo teléfono para atenderles (900 850 092) y que crearán una oficina en Madrid y otra en Las Palmas de Gran Canaria con este mismo fin. Además, concretaron que la información relativa a las causas del accidente sólo se podrá encontrar en la web de la comisión investigadora de Aviación Civil (www.ciaci.es) y, por último, que han encargado a una empresa estadounidense la localización de los enseres de las víctimas.

Por otro lado, el vicesecretario de Política Autonómica y Local del PP, Javier Arenas, abogó ayer por abrir «un gran debate nacional» sobre seguridad aérea: «Tenemos que hacer un ejercicio de prudencia por respeto a las víctimas y a sus familiares», dijo a la Cope.

Arenas pidió que «se investigue hasta el final y en profundidad» el terrible accidente, para que se tomen las medidas que eviten que vuelva a ocurrir. Y cuando se conozcan las causas, que el «Gobierno dé todo tipo de explicaciones».

AVIACIÓN CIVIL ASEGURA QUE SPANAIR PASÓ SIN NINGÚN PROBLEMA 100 INSPECCIONES ESTE AÑO

El departamento de Fomento elude pronunciarse sobre el número de inspectores

El portavoz de los pilotos (Sepja) dice que son necesarias 'muchas más inspecciones'

ELMUNDO.ES

MADRID.- El accidente registrado el pasado miércoles en Barajas ha hecho saltar las alarmas sobre el estado de la seguridad aérea en España. Sin embargo, desde el departamento de Aviación Civil, dependiente del Ministerio de Fomento, insisten en que las medidas de seguridad son las adecuadas, el mismo mensaje que también este lunes ha reiterado el ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba.

El director general de Aviación Civil, Manuel Bautista, ha afirmado en una rueda de prensa que la aerolínea Spanair ha sido objeto de más de cien inspecciones de diverso tipo en lo que va de año. Ha asegurado que en ninguna de ellas se detectaron problemas ni siquiera de "mínima importancia".

Bautista ha asegurado que en Europa y España el transporte aéreo es "seguro, fiable y confiable, a pesar del desgraciadísimo accidente".

A Spanair, precisó Bautista, "no se le han hecho más inspecciones que a otra compañía aérea española, y no se han detectado en ningún caso algún tipo de problema que afecte a la seguridad".

El director general no quiso entrar a valorar qué pudo suceder en el vuelo JK 5022 ni los orígenes del accidente, aduciendo que hasta el momento sólo maneja datos parciales y no quiere dar ninguna opinión hasta que concluya la investigación, informa David Sanz.

"La impresión que tuve la noche del accidente sobre lo que pudo pasar es diferente de la que tengo ahora y será diferente seguramente a la que tendré dentro de un mes", concluyó.

Críticas y defensas

Según ha informado este lunes EL MUNDO, uno de los dos inspectores de vuelo de Aviación Civil que existen en España afirma que el sistema de control aéreo es deficiente y que la seguridad del transporte no está garantizada.

Además, también según desveló este periódico, el Ministerio de Fomento sólo cuenta con dos empleados públicos para revisar los vuelos y el resto de profesionales que hacen esas labores está subcontratado a través de la empresa estatal de gestión privada Sociedad para las Enseñanzas Aeronáuticas Civiles (Senasa).



2El director general de Aviación Civil, Manuel Bautista. (Foto: REUTERS)

A este respecto, el director general de Aviación Civil ha afirmado que la plantilla con la que cuenta Aviación Civil para realizar inspecciones en el sector aéreo cuenta actualmente con 417 trabajadores respecto a la plantilla de 302 personas que había en 2004, lo que se traduce en un incremento del 40% en los últimos cuatro años.

Bautista, que no detalló cuántos inspectores se dedican a revisar las tareas de mantenimiento y cuántos están destinados a inspeccionar las operaciones de vuelo, aunque reconoció que "hay un problema de pilotos cualificados" debido, en parte, a que la retribución que la administración concede a estas tareas es menor que la del sector privado.

Asimismo, confirmó que hay un total de 60 pilotos, entre los 17 que dependen de la Dirección General de Aviación Civil y los que aporta Senasa.

Sepla: 'Hay poca inspección y de poca calidad'

Sin embargo, el propio portavoz del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (Sepla), José María Íscar, declaró a Europa Press que, aunque "se han dado algunos pasos", todavía son necesarias "muchas más inspecciones (a los aviones) y de mucha más calidad" por parte de Aviación Civil, porque las que se vienen realizando hasta el momento son "insuficientes".

"Si se tienen que depurar responsabilidades porque hay una parte de las empresas o de la Administración que no hace las cosas bien, pues que se haga", aseguró el portavoz del Sepla, quien indicó que los pilotos tienen la sensación de que "hay poca inspección y de poca calidad".

Íscar explicó que la situación ha cambiado respecto a la que se vivía hace dos años, porque a los "dos o tres" inspectores de operaciones de vuelo que trabajaban en aquel momento, se ha sumado la inspección delegada que proporciona la Sociedad para las Enseñanzas Aeronáuticas Civiles (Senasa), que también depende del departamento dirigido por Magdalena Álvarez.

No obstante, consideró que sigue siendo "insuficiente" porque, por ejemplo, un día 'clave' en el aeropuerto de Madrid o en el de Barcelona supone alrededor de 1.000 operaciones, mientras que los inspectores que se han sumado desde este organismo son, según estimaciones del Sepla, alrededor de 12 ó 15 trabajadores.

La ecuación entre seguridad-inversión

Paralelamente, el portavoz del Sepla comentó que cada vez hay menos tiempo y más competencia en el sector, lo que provoca que las compañías "busquen rentabilidad a sus inversiones por encima de otras consideraciones". "Las empresas tienen que ganar dinero y un coste muy importante es el de la seguridad", añadió.

Respecto a la calidad de las inspecciones, Íscar señaló que esos procedimientos, que siguen el protocolo SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft), se realizan durante las escalas que los aviones realizan en cualquier país de la Unión Europea.

Explicó que esas paradas duran entre 25 minutos -el tiempo que, entre otras, utilizan las compañías de bajo coste- y 45-50 minutos, un tiempo en el que, además, se debe cargar el combustible, limpiar el avión y realizar otras tareas técnicas.

Por último, el portavoz del Sepla recordó que a principios de verano tenía que haber empezado a funcionar la Agencia Española de Seguridad Aérea y aseguró que, si no lo ha hecho, es por "falta de dotación presupuestaria y falta de un responsable cualificado que la pueda dirigir".

No obstante, horas antes de conocerse las declaraciones de José María Íscar, el Sepla lanzó un comunicado en el que avala la seguridad de la flota y las operaciones de Spanair y confirman el alto nivel de profesionalidad en su mantenimiento.

Ante las noticias publicadas en los medios de comunicación durante los últimos días, dice el comunicado, SEPLA-Spanair manifiesta rotundamente que los aviones y vuelos de Spanair son "absolutamente seguros y cumplen con los estándares de seguridad operacional que exigen las principales organizaciones aeronáuticas nacionales e internacionales".