

## UN TESTIGO AFIRMA QUE LAS LUCES ANTICOLISIÓN DEL SPANAIR ESTABAN ENCENDIDAS TRAS LA AVERÍA

### Esto implica que el avión estaba en pista en modo vuelo y no en tierra

[EL PAÍS EUROPA PRESS](#) Madrid 27 OCT 2008 - 14:06 CET

El trabajador de Barajas que suministró el combustible antes del primer despegue del avión de Spanair ha declarado hoy ante el juez Juan Javier Pérez que la persona que se encargó del repostaje tras la avería detectada en el RAT le comentó que las luces anticollisión, ubicadas en la parte inferior del fuselaje, estaban encendidas, lo que implica que el avión estaba en pista en modo vuelo y no en tierra, y que el comandante Antonio García Luna bajó del aparato para indicarle la cantidad de combustible que debía de repostar, por lo que podría haber visto esta incidencia.

El instructor del siniestro ha proseguido esta mañana la ronda de declaraciones que inició el pasado 15 de octubre con cinco testigos indirectos de la catástrofe. Entre ellos, ha testificado Manuel S.S., el empleado de la empresa S.I.S. que realizó el primer repostaje del MD-82 accidentado el pasado 20 de agosto. También ha comparecido el coordinador de pistas de la empresa Newco y varios trabajadores de la misma compañía. Durante su comparecencia, uno de los abogados de las familias de las víctimas ha preguntado a Manuel S.S. si su compañero Guillermo A.C. se percató de algo extraño en el momento del repostaje, a lo que éste ha contestado: "Sí, me dijo que le llamó la atención que las luces anticollisión estaban encendidas".

El hecho de que estas luces estuvieran conectadas indicaría que el avión se encontraba en pista en modo vuelo y no en modo tierra como debería haber estado. Tras desconectar el RAT por la avería, el TOWS falló y no avisó al comandante de que los alerones anteriores y posteriores no estaban desplegados, lo que provocó que se estrellase. Según el juez, "cabe la posibilidad de que la avería en el RAT del 20 de agosto fuera una consecuencia o manifestación de un fallo multifuncional que afectara también al TOWS (la alarma de configuración inadecuada para el despegue), alimentado por el mismo relé".

### "El comandante tenía la última palabra"

Al salir de la Sala, Manuel ha contado a los periodistas en los pasillos de los juzgados que antes del primer despegue, conectó las mangueras al depósito y cargó 10.130 litros de queroseno, con lo que el combustible quedó en un total de 25.500 libras. Según ha relatado, el avión regresó tras la avería en la sonda que mide la temperatura exterior para repostar más queroseno. "Guillermo estuvo con el comandante porque le indicó la cantidad de queroseno que debía de echar. El comandante no le comentó nada más. Él tenía la última palabra", ha explicado el testigo, quien además ha recalcado que su compañero comentó a varias personas que vio las luces anticollisión encendidas. "No es habitual. El avión tiene que estar con las luces apagadas cuando entra al aparcamiento", ha reseñado.

## LA NASA REGISTRA 55 FALLOS EN AVIONES COMO EL DE SPANAIR

### Según publica 'Usa Today', los sistemas sonoros de aviso evitaron los accidentes

[ELPAÍS.COM EUROPA PRESS](#)

23 OCT 2008 - 13:34 CEST Los pilotos estadounidenses han constatado hasta 55 veces el mismo fallo en el despliegue de los flaps y slats que el que sufrió el avión de Spanair desde el año 2000, según consta en los reportes archivados en la base de datos de seguridad de aviación de la NASA. Según publica hoy el diario USA Today, en la mayoría de los casos los sistemas sonoros de aviso (TOWS) han permitido a los pilotos evitar el accidente, algo que no ocurrió con el vuelo JK5022 en el accidente del pasado 20 de agosto en Madrid-Barajas. Precisamente, los investigadores del accidente de Barajas indicaron en el informe preliminar que tanto flaps como slats estaban "replegado" en el momento del despegue y ningún sonido de "alarma en despegue" alertó de fallo alguno.

Ante esta cifra de incidencias con el dispositivo de los alerones, el presidente de la Fundación de seguridad Aérea, Bill Voss, ha señalado al diario que la tendencia es "inquietante". Este experto, que ha apuntado que el número de casos es pequeño si se tienen en cuenta los 10 millones de vuelos al año que se producen en Estados Unidos, ha señalado sin embargo que la estadística es suficiente para llamar la atención sobre

esta incidencia, aunque ha destacado que "hay errores humanos obvios que anulan las medidas de seguridad".

2

## Errores humanos mortales

Así, los errores de los pilotos o de los trabajadores de mantenimiento fueron la causa de los nueve accidentes con víctimas ocurridos en Estados Unidos desde el año 2000, según datos de la Agencia de Seguridad de Transporte Aéreo de EEUU (NTSB, por sus siglas en inglés). El rotativo hace especial hincapié en los accidentes ocurridos en 1987 y 1988, en los que murieron 170 personas, y donde un fallo humano al no activar el dispositivo de los alerones impidió que las aeronaves despegaran con una configuración adecuada. Desde entonces, la autoridad aeronáutica ha introducido cambios para que la tripulación no olvide activar dicho dispositivo.

Finalmente, según informes de la NASA a los que tuvo acceso este diario, una **distracción humana** puede inutilizar los sistemas de seguridad como ocurrió en el accidente de un B757 en Orlando en 2006, en el que el copiloto olvidó activar los *flaps* y *slats* y se vio obligado a cambiar de pista para evitar un accidente. "Podría haber sido catastrófico si el sistema de aviso no se hubiera activado", ha declarado el piloto tras el accidente, según se recoge en dichos archivos.