

**LA ASOCIACIÓN DE AFECTADOS  
DEL VUELO JK5022  
RECHAZA EL SOBRESEIMIENTO DE  
LOS RESPONSABLES DE SEGURIDAD  
Y MANTENIMIENTO DE LA  
COMPAÑÍA**

El Juzgado de Instrucción nº 11 de Madrid, en su Auto del día 12 de diciembre, atribuye la causa de la tragedia aérea que sucedió en el Aeropuerto de Madrid-Barajas el 20 de agosto de 2008 a la comisión de un delito por parte de dos de los técnicos de mantenimiento imputados. Pero, al mismo tiempo, ha acordado el sobreseimiento de otros 3 responsables de seguridad y mantenimiento, que hasta ayer estaban imputados en la causa, y la desestimación de nuevas imputaciones, que habían sido solicitadas con base en informes periciales obrantes en el procedimiento.

La AVJK5022 ha recibido esta reducción del ámbito de las imputaciones como una pésima noticia para la seguridad aérea en España, y ello por los siguientes motivos:

1. El Auto de Transformación, por el que se cierra la fase de instrucción del proceso judicial, supone **UN CAMBIO INEXPLICABLE DE CRITERIO** por parte del Juez con respecto al reciente Auto del 1 de Junio pasado, por el cual se ampliaron las imputaciones a 3 directivos de la compañía y en el que el Juez expuso una amplia y razonada motivación de imputación. Desde entonces han transcurrido cinco meses sin que las defensas hayan practicado pruebas que desvirtuaran ese pronunciamiento.

2. La AVJK5022 encuentra el presente Auto carente de motivación que justifique el cambio de criterio. Consideramos que de esta manera **NO SE DEPURAN TODAS LAS RESPONSABILIDADES** que dieron lugar a la tragedia. Un accidente aéreo es el resultado de una cadena de errores humanos y técnicos, pero, el Auto se centra únicamente en los últimos eslabones de dicha cadena, mecánicos y pilotos. No se llega a responsabilizar a los altos cargos que dirigen

la política de seguridad y mantenimiento de las compañías aéreas.

3. En el momento del accidente los sistemas internos relacionados con la seguridad de los vuelos de la compañía infringían las normativas vigentes por su ineficacia, carencia o malfuncionamiento. Que ningún responsable de dichos sistemas se siente en el banquillo es un perjuicio para todo el sector aéreo y todo el conjunto de la sociedad, pues permite que las compañías deleguen la seguridad **UNICAMENTE** en la actuación de mecánicos y pilotos, como por desgracia continúa sucediendo. Así, las múltiples barreras de seguridad se reducen a DOS.

Nuestra Asociación se puso como primer objetivo *“Conocer la verdad y el esclarecimiento de las causas del accidente”* para que no se vuelva a producir una tragedia como la que nosotros estamos sufriendo. Desde el inicio de la fase de instrucción, la AVJK5022 no ha cesado en el trabajo realizado en el Juzgado nº 11. Por ello, llegado a este punto y sin perder de vista nuestro objetivo de dar a conocer la verdad y la depuración de responsabilidades, la Asociación va a presentar un **RECURSO** al Auto de hoy, para que pueda llevarse a juicio a **TODAS** las personas implicadas en la mayor catástrofe aérea que ha sufrido España en los últimos 30 años.

Trabajamos para que la muerte de 154 personas y el giro en la vida de los 18 supervivientes no sea en vano y caiga en el olvido, demandando la mejora **INELUDIBLE** de la seguridad aérea en España.

Queda sin respuesta la siguiente pregunta; Al coger un vuelo, ¿se habrán respetado todas las barreras de seguridad o todo dependerá finalmente de los posibles errores humanos que puedan suceder?

Comunicarles que la Presidenta de la Asociación no puede atender a los medios, como en ocasiones anteriores, debido a un asunto familiar muy grave.

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AVJK5022



## ANÁLISIS: ¿UN CAMBIO LÓGICO?; POR CARLOS VILLACORTA

13 Diciembre 11

**- ¿Es normal que un juez retire una imputación sin que haya habido cambios sustanciales en la instrucción?**

–Sorprende que el magistrado haya retirado la imputación de tres personas cinco meses después de haberlas imputado y sin que haya habido pruebas sustanciales contrarias en el expediente. La lógica dice que si había indicios suficientes para imputarlos y no ha habido cambios sustanciales, no debería cambiar su decisión.

**- Los informes periciales presentados y aprobados durante los últimos meses ponen de manifiesto la mala ejecución del Plan de Emergencias del aeropuerto de Barajas. Entonces, ¿cómo es posible que no se hayan aceptado las imputaciones, tal y como solicitaba la asociación de víctimas?**

–Los informes periciales presentados por la Asociación de Afectados por el Vuelo JK5022 denunciaban la mala ejecución del Plan de Emergencias. El informe indicaba que una de las medidas del plan, el cierre del aeropuerto, no se puso en marcha, por lo que las emergencias tuvieron que dar un gran rodeo para llegar hasta el lugar del accidente. Ésto provocó un retraso muy importante y hubo gente que murió porque no fue atendida a tiempo.

**- ¿El auto del juez supone que los responsables del aeropuerto y del plan de calidad de Spanair ya no van a poder ser imputados?**

–Ahora se abre un proceso de recursos de queja y apelación por parte de las víctimas y de la compañía aérea y será la Audiencia Provincial la que decida si se aceptan o no. En este proceso, la compañía pedirá el archivo del caso y las víctimas volverán a pedir la imputación de los directivos de Spanair y de los responsables de la puesta en marcha del Plan de Emergencias de Barajas. Todo dependerá de la decisión de la Audiencia Provincial. Lo importante de este proceso es



Asociación de  
Afectados del  
Vuelo Jk5022

que –si la Audiencia Provincial no decide archivar el caso– por primera vez en la historia, una aerolínea va a ser investigada por un accidente aéreo, una situación que sólo por el hecho de producirse supone un avance para las víctimas.

Carlos Villacorta

Abogado de un grupo de víctimas del vuelo JK5022

## «ESTA DECISIÓN ES UN PASO ATRÁS PARA TODOS»

13 Diciembre 11

MADRID- La Asociación de Afectados por el Vuelo JK5022 anunció que recurrirá la decisión porque «es un paso atrás para todos. Es malo para los afectados, para la aviación y para la seguridad aérea». En opinión de Rafael Vidal, superviviente del accidente y vocal de la asociación, «se produjo un fallo total del sistema de calidad de Spanair y sus directivos van a quedar libres de cualquier responsabilidad. Al final, se vuelve a dejar toda la responsabilidad en los pilotos y los mecánicos y las compañías pueden seguir haciendo lo que quieran. Esto no puede ser así, están incumpliendo las leyes de seguridad aérea internacionales y van a provocar otro accidente». Para Vidal, lo más extraño es el giro dado por el juez: «No nos entra en la cabeza que se desdiga. También es inaudito que los responsables del Plan de Emergencias de Barajas queden exentos de cualquier responsabilidad».



LA RAZÓN.es laprovincia.es  
DIARIO DE LAS PALMAS

## CULPABLES; POR LUIS LACASA HEYDT

13 Diciembre 11

Tras la tragedia del JK5022 hemos podido ver la cara más mezquina de nuestra sociedad. La manera adecuada de afrontarla habría sido hacer un análisis serio de conciencia para corregir nuestros errores y evitar tragedias similares en el futuro. Por desgracia no ha sido así. Desde el principio se estableció una dura pugna para esquivar responsabilidades. Hubo filtraciones interesadas, los políticos se olvidaron de sus compromisos y la Comisión de Investigación de Accidentes produjo un informe que oculta la parte de la realidad que no interesaba a la autoridad ni a la industria.

C/ Hernán Pérez de Grado nº 8

Las Palmas de Gran Canaria CP:35001

Telf. : 928/31.22.32

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

Al final ha sido un juez el que ha dejado patente los problemas reales de nuestra industria. Pero el juez sólo puede juzgar una actuación que constituya delito penal y se ha quedado en la parte más débil y más expuesta a la responsabilidad última: los mecánicos que atendieron el avión. Sin embargo, mecánicos, pilotos y pasajeros fueron víctimas de una industria que asumió esa mala práctica – convertida en habitual– para hacer la operación más rápida y menos costosa, y que la autoridad no detectó por su ancestral carencia para hacer una supervisión medianamente eficaz.

Desde el COPAC venimos denunciando esta situación desde hace años y nos frustra enormemente que nuestros políticos, empresarios y funcionarios no hayan sido capaces de reaccionar después de la tragedia que ha costado 154 víctimas. Los auténticos culpables seguiremos siendo todos si no ponemos los medios para cambiar de actitud y comprometernos de verdad con la seguridad. Demandamos este cambio al Parlamento que ahora se constituye, ya que es el responsable último de la calidad de nuestra sociedad.

Luis Lacasa Heydt  
Decano del Colegio Oficial de Pilotos de la  
Aviación Comercial (COPAC)

**europapress.es**

**EL COLEGIO DE PILOTOS  
CREE QUE LA INVESTIGACIÓN  
JUDICIAL NO PROFUNDIZA EN  
LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE**

MADRID, 13 Dic. (EUROPA PRESS)

El Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (Copac) considera que la investigación judicial del vuelo JK5022 no profundiza en las causas del accidente acaecido en el aeropuerto de Barajas, en el que fallecieron 154 personas, ni tampoco en los factores de organización que contribuyeron a que se produjera el siniestro, limitándose al error humano.

Es por ello que pide al nuevo Parlamento que ejerza un mayor control sobre la seguridad aérea y asegure "una correcta supervisión que erradique las malas prácticas del sector".

Los pilotos explican que la información que ha trascendido sobre el auto del juez y las declaraciones de algunos imputados que afirman que hay averías que no son convenientemente identificadas, analizadas ni reparadas en el tiempo previsto para una escala, "ponen de manifiesto las malas prácticas de los operadores aéreos y la deficiente supervisión por parte del Ministerio de Fomento de los procedimientos de los mismos, situación que desde hace años viene denunciando el Copac".

El Copac lamenta que ni la investigación técnica llevada a cabo por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) ni la judicial hayan sido capaces de averiguar por qué fallo el sistema de alarma sonora 'TOWS', que debería de haber avisado a la tripulación de que el avión no tenía la configuración correcta para el despegue, "lo que hubiera evitado sin ninguna duda este fatídico accidente".

En este sentido, los pilotos denuncian que las investigaciones relativas al accidente de Spanair "no están cumpliendo con su propósito", que no es otro que evitar que vuelva a producirse un accidente en el que concurran circunstancias similares, "ya que todas estas deficiencias siguen presentes en nuestro sistema".

Por este motivo, el Copac solicita al nuevo Parlamento que se constituirá en los próximos días que analice seriamente los muchos temas pendientes en materia de seguridad aérea, "como la necesidad de garantizar una adecuada supervisión por parte de la autoridad aeronáutica que corrija las malas prácticas que siguen presentes en la aviación".

Además, el órgano oficial solicita que el Plan Estatal de Seguridad Operacional (PESO) esté controlado directamente por el Parlamento y no dependa solo del Gobierno, con el fin de velar por su correcta ejecución.

## 'EL AUTO JUDICIAL ES UNA BURLA A LAS VÍCTIMAS'

La presidenta de la Asociación de Afectados del JK 5022, Pilar Vera, se muestra indignada por el auto del juez instructor del accidente de Spanair



Pilar Vera, ayer, en el monumento a las víctimas del JK 5022 en la plaza de la Memoria, junto a los edificios de Usos Múltiples de la capital grancanaria. La entrevista fue realizada también ayer por teléfono por Joaquín Anastasio, corresponsal de LA PROVINCIA en

JOAQUÍN ANASTASIO. MADRID

Para Vera no tiene sentido que el mismo juez que imputa a tres directivos de Spanair en su resolución de junio a partir del informe del Órgano Pericial Colegiado les levante la imputación ahora sin explicar por qué, y limite las culpas del accidente a los dos técnicos de mantenimiento.

- ¿El auto del juez Javier Pérez es un golpe a los objetivos de la asociación de víctimas?

- En primer lugar, esto no es una sentencia, es un auto de cierre de la instrucción. Creo que queda camino por recorrer porque esto no puede quedar así. Vamos a seguir luchando en todos los frentes para que se haga justicia. El auto, es verdad, lo sentimos en estos momentos como si todo el trabajo que ha hecho la asociación para llegar hasta la verdad y que se hiciera justicia se tirara por la borda por las prisas en cerrar una instrucción sobre la que se han dado circunstancias y casualidades que pueden haber condicionado el proceso.

- ¿Qué circunstancias son?

- Es lo que tendremos que analizar, pero creemos que pueden haber intervenido otros factores en este cierre del proceso. No tiene sentido el auto y no explica nada. Esto es una barbaridad y no tiene sentido judicial, y es una burla para las víctimas y la sociedad. La instrucción está cerrada en falso. De todos los peritajes que ha tenido el juez a su disposición para esclarecer la cadena de errores que desembocaron en la tragedia, se apoya exclusivamente en el informe de la comisión de investigación dependiente de Fomento (Ciaiac) que es la que usa de base para retirar la imputación a los directivos que imputó en su auto de junio.

- Habla usted de factores externos.

- Por ejemplo, no entendemos estas prisas en cerrar cuanto antes esta instrucción coincidiendo con un cambio de gobierno, cuando se está yendo un gobierno y no sabemos si esto tiene algo que ver. El caso Spanair puede ser el Prestige del gobierno que

sale, con la trágica diferencia de que aquí hay 154 muertos y 18 heridos. Por otro lado, el mismo día en que se cierra la instrucción aparece una noticia que nos parece sospechosa y es que la Generalitat de Cataluña va a aprobar una ayuda de 25 millones a Spanair. Si el juez mantiene las imputaciones de los tres directivos de la compañía y son declarados culpables, las indemnizaciones que acarrearían llevarían a Spanair a la quiebra. Es muy sintomático que se produzcan toda esta serie de circunstancias que no sabemos si son casualidades pero que nosotros estamos valorando. No sabemos si estas prisas por cerrar la instrucción tienen que ver con estas circunstancias y lo queremos analizar.

- Parecen insinuaciones graves que abren dudas sobre la independencia del juez.

- Lo único que hacemos es constatar que el auto del juez cerrando la instrucción se da en medio de todas estas circunstancias y no sabemos si podrían haber incidido en este cierre apresurado de la instrucción y de la investigación, porque no vemos sentido ni lógica al auto puesto en relación con el que imputaba a los tres directivos de Spanair que ahora exonera.

- ¿Es esa la parte del auto que más injusta le parece?

- Esa es la más ilógica desde el punto de vista de la instrucción judicial porque no se puede imputar a tres directivos en el auto de junio pasado según el informe del Órgano Pericial Colegiado (OPC), y tres meses después retirarles la imputación sin explicar el porqué, sin explicar su desvinculación de los procedimientos aplicados por los técnicos de mantenimiento cuando despacharon el avión. No es fiable que los técnicos hagan un trabajo dando la espalda a sus procedimientos, aprobados e instaurados por sus directivos. Y lo peor es que esta cadena de errores se puede seguir produciendo. El auto deja las cosas como estaban en cuanto a la seguridad aérea en España, porque deja sin respuesta todas las dudas sobre los procedimientos y fallos humanos y técnicos que causaron el accidente. Con la retirada de la imputación a los directivos de Spanair, el juez pasa de ampararse en el OPC a hacerlo en la Ciaiac, la comisión dependiente de Fomento, que hace un informe dedicado a tapar culpas y del que el juez se ha negado a darnos a la Asociación de Afectados la documentación con la que se ha llegado a esas conclusiones.

- ¿Qué otras preguntas deja sin responder el auto?

- Muchas, y sobre la mayoría la Asociación ha intentado siempre ayudar al juez aportando informes con rigor hechos con peritos imparciales. El juez deja sin respuesta la razón por la que Aviación Civil no había renovado el certificado de aeronavegabilidad al avión cinco meses después de la fecha en que espiraban los tres años desde la última renovación. Tampoco averigua si las medidas correctoras aprobadas en EE UU tras el accidente similar producido en Detroit en 1987 por el mismo tipo de avión habían llegado a España y si Aviación Civil obligó a trasladarlas al avión siniestrado. Esas medidas eran básicas para avisar a la tripulación en



caso de que el sistema de alarma de configuración inadecuada para el despegue, TOWS, no funcionara. Y en relación con el plan de emergencia en Barajas, el juez no puede, como hace, tachar de especulaciones las conclusiones del informe que presentamos, donde el perito demuestra que al menos ocho personas mueren por falta de asistencia y que Barajas fue un caos donde están más preocupados por mantener la pista abierta y el negocio que de atender a las víctimas. El juez tira balones fuera.

- ¿Cómo afecta este auto a la estrategia de su asociación?

- En la asociación nos sentimos apoyados por las familias y por la sociedad entera, desde donde nos están llegando continuos mensajes de ánimo. Vamos a seguir peleando para intentar levantar esta injusticia, porque es lo que creen todas las víctimas, que es una injusticia. Esto no tiene sentido. Nos volvieron a matar el lunes. Este auto no puede ser el final de esto. Vamos a presentar un recurso ante la Audiencia Provincial de Madrid y vamos a seguir peleando a todos los niveles. Esto es una estafa a la sociedad, a las víctimas y a los supervivientes. La lectura es que la culpa la tiene el muerto y no puede ser que este sea el final de esta causa.



## LA 'MADRE CORAJE' DEL VUELO DE SPANAIR

Lunes, 19 de diciembre del 2011 **Ferran Monegal**

Están haciendo buena letra ahora en *La noria* (T-5). Se nota que la retirada de anuncios les ha obligado a nuevas estrategias. La madrugada de ayer abrieron con una entrevista humana, cordial y entrañable, con **Manolo Escobar**, que este año ha sido abuelo. También vimos al grupo musical **Presuntos Implicados** poniendo limpia solfa en el plató. Una entrevista, un semimasaje, a **Celia Villalobos**, la nueva vicepresidenta primera del Congreso, o sea, una hermosa aproximación hacia la nueva aristocracia dominante: el PP. Pero la aportación más intensa, y más oportuna, fue la que protagonizó **Pilar Vera**, extraordinaria dama coraje que representa a las víctimas del pavoroso accidente de Spanair de agosto de 2008. Denunció con voz clara y potente que el juez instructor **(ha cerrado el caso en falso)**, dando una especie de incomprensible **«carpetazo»** con la ayuda del fiscal, **«que no ha hecho nada»**, imputando solo a dos técnicos y exculpando a los directivos de su evidente responsabilidad. También nos sobrecogió su relato de cómo sucedieron las cosas después del accidente: las negligencias del aeropuerto, que mantuvo los accesos cerrados y los efectivos sanitarios no pudieron llegar a tiempo de salvar a los que se debatían entre la vida y la muerte. No conocíamos a **Pilar Vera**. Creo que es la primera vez que se sienta en un plató de televisión. Nos ha impresionado su fuerza, su valentía, su claridad expositiva, su inquebrantable postura de servicio y de denuncia ante la intolerable maniobra de tapan la verdad de este dramático accidente. Entrevistas así dignifican *La noria*.



## LAS VÍCTIMAS DEL ACCIDENTE SPANAIR, EN ABC PUNTO RADIO: «SE HAN OCULTADO PRUEBAS DELIBERADAMENTE»

Melchor Miralles entrevista en «Cada mañana sale el sol» a dos supervivientes del accidente ocurrido en Barajas el 20 agosto de 2008

ABC.ES @ABC\_ES / MADRID  
Día 21/12/2011 - 13.10h

**Melchor Miralles** ha entrevistado en «Cada mañana sale el sol» de [ABC Punto Radio](#) a **Rafael Vidal** (superviviente del accidente de Spanair e ingeniero experto en seguridad) y **José Pablo Flores** (superviviente y vocal de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 de Spanair), después de que el Juzgado de Primera Instancia número 11 de Madrid cerrara las diligencias de investigación del [accidente del avión de Spanair](#) ocurrido el 20 de agosto de 2008 en Barajas y de ceder el número de acusados que irán a juicio de cinco a dos, ambos técnicos de mantenimiento, según fuentes del TSJM.

**Rafael Vidal** ha dicho en la entrevista que «el responsable final es el Ministerio de Fomento, porque era una aviación civil que no funciona; el que no tiene inspectores no inspecciona».

«Nos parece muy curioso y precipitado que se quiera dar 'carpetazo' a este asunto precisamente antes de la posesión de un nuevo Gobierno, como si la comisión o el Ministerio tuviera algo que ocultar», ha opinado Vidal.

La [Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 de Spanair](#) ha afirmado que la comisión investigadora encargada por el Ministerio de Fomento "está ocultando información importante" sobre este caso. En sus declaraciones a ABC Punto Radio, la asociación ha explicado que el accidente del avión que cubría la ruta Madrid-Las Palmas de Gran Canaria el 20 agosto de 2008 fue **consecuencia de una "cadena de fallos" que va "más allá de los errores humanos de mecánicos y pilotos"**.

Por su parte, el vocal de la asociación, José Pablo Flores, ha agregado que existe una "nueva negligencia" en la actuación de los servicios de emergencia en su dificultad para acceder al aeródromo. **"Los servicios de emergencia tardaron entre 30 y 40 minutos en entrar en el aeropuerto, algo inconcebible**, por lo que pedimos responsabilidades a la dirección de Barajas", ha expresado Flores.

Asociación de Afectados del Vuelo JK5022

La asociación de afectados aseguró el pasado 13 de diciembre que recurrirán el auto con el que el juez [redujo de cinco a dos técnicos](#) de mantenimiento el número de imputados por el accidente, exonerando a los responsables de la compañía aérea. Para los familiares y afectados, este "cambio inexplicable de criterio" significa que **ningún responsable de la compañía "se siente en el banquillo", lo cual constituye "un perjuicio para todo el sector aéreo y para el conjunto de la sociedad**, pues permite que compañías deleguen la seguridad únicamente en la actuación de mecánicos y pilotos".

Así, la asociación lamentó que "no se depuren todas las responsabilidades" en un auto que se centra "únicamente en los últimos eslabones de una cadena", cuando un accidente aéreo es el resultado de "una sucesión de errores humanos y técnicos".

europapress.es

AVIACION DIGITAL terra

20 minutos.es

elEconomista.es

laprovincia.es  
DIARIO DE LAS PALMAS

LA RAZÓN.es

Diario SIGLO XXI.com

Informativostelecinco.com

CRITICAN "LO PRECIPITADO" DEL 'CARPETAZO'

## ACC.AFECTAOS POR EL ACCIDENTE DE SPANAIR CREEN QUE LA COMISIÓN INVESTIGADORA "OCULTA INFORMACIÓN"

La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 de Spanair ha afirmado que la comisión investigadora encargada por el Ministerio de Fomento "está ocultando información importante" sobre este caso.

En declaraciones a Punto Radio, recogidas por Europa Press, la asociación ha explicado que el accidente del avión que cubría la ruta Madrid-Las Palmas de Gran Canaria el 20 agosto de 2008 fue consecuencia de una "cadena de fallos" que va "más allá de los errores humanos de mecánicos y pilotos".

"Nos parece muy curioso y precipitado que se quiera dar 'carpetazo' a este asunto precisamente antes de la posesión de un nuevo Gobierno, como si la comisión o el Ministerio tuviera algo que ocultar",

C/ Hernán Pérez de Grado nº 8

Las Palmas de Gran Canaria CP:35001

Telf. : 928/31.22.32

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

ha opinado uno de los supervivientes del accidente aéreo e ingeniero técnico, Rafael Vidal.

Por su parte, el vocal de la asociación, José Pablo Flores, ha agregado que existe una "nueva negligencia" en la actuación de los servicios de emergencia en su dificultad para acceder al aeródromo.

"Los servicios de emergencia tardaron entre 30 y 40 minutos en entrar en el aeropuerto, algo inconcebible, por lo que pedimos responsabilidades a la dirección de Barajas", ha expresado Flores.

#### DE CINCO A DOS IMPUTADOS.

La asociación de afectados aseguró el pasado 13 de diciembre que recurrirán el auto con el que el juez redujo de cinco a dos técnicos de mantenimiento el número de imputados por el accidente, exonerando a los responsables de la compañía aérea.

Para los familiares y afectados, este "cambio inexplicable de criterio" significa que ningún responsable de la compañía "se siente en el banquillo", lo cual constituye "un perjuicio para todo el sector aéreo y para el conjunto de la sociedad, pues permite que compañías deleguen la seguridad únicamente en la actuación de mecánicos y pilotos".

Así, la asociación lamentó que "no se depuren todas las responsabilidades" en un auto que se centra "únicamente en los últimos eslabones de una cadena", cuando un accidente aéreo es el resultado de "una sucesión de errores humanos y técnicos".