

SEPLA, con las víctimas del accidente de Spanair en su quinto aniversario

Los fallos que propiciaron el accidente de Spanair siguen presentes en la aviación

- *No se han hecho cambios en los sistemas de alarmas de los modelos MD como el estrellado que siguen volando hoy día*
- *SEPLA exigió hace un año la reapertura de la investigación técnica de la Comisión de Fomento, sin resultado hasta la fecha*
- *Representantes de SEPLA asisten al homenaje de la Asociación de Afectados por el Vuelo JK5022*

Madrid, 20 de agosto de 2013. El Sindicato Español de Pilotos de Líneas aéreas recuerda, en el quinto aniversario del accidente de un avión de Spanair, que muchos de los fallos que desencadenaron la tragedia siguen hoy día presentes en la aviación. Las recomendaciones hechas por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, recogidas en el informe final publicado hace dos años, han sido respondidas sólo en parte por los organismos a los que iban dirigidas. Tan sólo 15 de las 33 recomendaciones han obtenido respuesta, y de ellas, 6 son calificadas por la CIAIAC como “no satisfactorias”. Las seis están relacionadas con los cambios en el sistema de alarma de configuración inadecuada del despegue (TOWS), una pieza que falló el día del accidente y que hubiera alertado a los pilotos de que el avión no estaba en disposición de despegar.

La inaplicación de los cambios propuestos por la CIAIAC permite que sigan volando aviones MD 80 como el estrellado en Barajas sin ningún tipo de cambio en el sistema TOWS. La alarma redundante, que habría avisado de que el TOWS estaba inoperativo en el momento del despegue, se ha implementado sólo en los MD fabricados a partir de los años 90, fecha en la que se cambió la normativa al respecto. Sin embargo, los aviones fabricados con anterioridad a esa fecha no han sufrido ningún cambio. De ahí la conclusión de que se podrían dar las mismas condiciones para que se produzca un accidente de similares características al de Barajas.

SEPLA recuerda que el fin último de las comisiones de investigación de accidentes es mejorar la seguridad aérea, para lo que hace falta una independencia orgánica total con respecto al Ejecutivo del país. En España, la CIAIAC depende del Ministerio de Fomento. Asimismo, es imprescindible que las investigaciones se lleven a cabo con más celeridad de la que se da en España, donde el año recomendado por OACI como límite para publicar informes se sobrepasa con creces de forma habitual. De igual forma, las investigaciones carecen de sentido cuando sus recomendaciones de seguridad no son escuchadas por las autoridades, por lo que se hace imprescindible un mayor compromiso por su parte para implementarlas.

Reapertura de la investigación

SEPLA pidió hace un año la reapertura de la investigación de la CIAIAC, al considerar que el informe actual está plagado de errores e incongruencias, sobre todo en lo que se refiere a la parte operacional. La reapertura es un supuesto amparado por las leyes internacionales de investigación de accidentes (Anexo 13 de OACI). Las deficiencias más graves encontradas en el informe son las siguientes:

- **Programa de análisis de datos:** el informe reconoce que el programa de análisis de datos para la flota del MD80 no estaba en pleno funcionamiento, pero oculta el hecho de que se trata de un programa de obligado cumplimiento para la concesión del certificado de operador. Este programa mide el grado de adherencia a los procedimientos operacionales de la compañía, identifica averías técnicas que pueden pasar desapercibidas por los medios habituales y puede establecer qué tipos de eventos de seguridad capturar de forma automática, entre ellos “alertas de configuración al despegue”.
- **Pruebas de ensayo en vuelos:** La CIAIAC establece una serie de conclusiones sobre la actuación de la tripulación en base a unas pruebas realizadas en simulador, para reconocer posteriormente que “las simulaciones no permiten reproducir las oscilaciones de alabeo que experimentó el avión”. Cabe resaltar además que el despegue sin flaps y slats es una circunstancia no contemplada por ningún operador en sus programas de entrenamiento.
- **Gestión de la Lista de Equipo Mínimo (MEL):** La MEL utilizada por los técnicos de mantenimiento y por los pilotos fue aprobada por la DGAC, a pesar de no cumplir con los requisitos establecidos por las autoridades europeas e incluir referencias que podían inducir al error. Ello no es considerado relevante por la CIAIAC a la hora de determinar las causas del accidente.
- **El incidente de un MD-83 en Lanzarote:** Un año antes del accidente de Spanair, el 5 de junio de 2007, un avión de MAP despegó en Lanzarote con los flaps replegados. Tras este incidente, ni la CIAIAC ni ningún otro organismo de seguridad emitió alerta de seguridad alguna a los operadores españoles y europeos respecto a que la falta de corriente continua deja inoperativo el TOWS sin que haya ninguna luz que avise a la tripulación de este hecho.
- **La falta de aviso del TOWS:** La CIAIAC considera el fallo del TOWS como un “factor contribuyente” al accidente, obviando que si éste hubiera funcionado, los pilotos habrían abortado el despegue.

Apoyo a las víctimas

En el quinto aniversario del accidente, SEPLA no podía faltar al homenaje anual que realiza la Asociación de Afectados por el Vuelo JK5022 en las inmediaciones de Barajas. El Presidente de SEPLA, Javier Martínez de Velasco, el vicepresidente, Javier Gómez Barrero, y el Vocal Técnico, Juan Carlos Lozano están mostrando su solidaridad y apoyando a los familiares de las víctimas.

Especial recuerdo merece para SEPLA la memoria de los tres pilotos fallecidos en el accidente: Antonio García Luna, Francisco Javier Mulet y José Fernández, en quienes se ha depositado, de manera injusta y simplista la responsabilidad del accidente. En este sentido, SEPLA recuerda que el error humano nunca puede ser causa única de un accidente aéreo, y sólo corrigiendo los fallos sistémicos presentes en la cabina del avión se podrán evitar accidentes similares en el futuro.

Gabinete de Prensa SEPLA
Tf: 91 3096759 – 680 581 136