



VÍCTIMAS DE SPANAIR PIDEN A LA AUDIENCIA DE MADRID QUE SIGA LA INVESTIGACIÓN

Piden que 'repare' un 'cierre en falso de las investigaciones'

Efe | Madrid

La Asociación de Víctimas del accidente de Spanair ocurrido el 20 de agosto de 2008 en el aeropuerto de Barajas, que [causó 154 muertos y 18 heridos](#), ha pedido hoy a la Audiencia Provincial de Madrid que **reconsidere el cierre de las investigaciones**.

Así lo ha señalado a Efe la presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK-5022, Pilar Vera, que ha asegurado que confía en que la Audiencia madrileña, que el lunes próximo **deliberará sobre los recursos presentados en la causa**, "repare" lo que consideran un "**cierre en falso de las investigaciones**" por parte del titular del Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid, Juan Javier Pérez.

Vera ha destacado que el magistrado basó su [auto de cierre de la investigación](#), en el que imputó solo a dos técnicos de mantenimiento, en el informe final de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), dependiente del Ministerio de Fomento, cuando, ha dicho, ese organismo está "**internacionalmente desacreditado**" por la auditoría de Organización Mundial de Aviación Civil (OACI) de julio de 2010.

En dicha auditoría se detectan, entre otras deficiencias, la **vacante de diez investigadores en su**

plantilla, y denuncia que los que la integran no "están formados suficientemente" para realizar los informes, ha resaltado.

'Fallo de diseño oculto'

Pilar Vera ha criticado también que el juez no ha logrado que el fabricante Boeing responda a las preguntas sobre datos técnicos que "reiteradamente" solicitó la Asociación y que "probarían un fallo de diseño oculto" en la serie de aviones MD-82 como el siniestrado, ni ha investigado "la indebida prórroga" del Certificado de Aeronavegabilidad del avión que, según ella, vencía el 22 de julio de 2008.

Ha destacado el trabajo realizado por la Asociación durante toda la instrucción, presentando en el juzgado varios informes periciales e intentando demostrar que **existen responsabilidades penales** más allá de la de los dos imputados, y ha enfatizado en el hecho de que las familias de las víctimas esperan "justicia".

El próximo lunes, precisamente cuando la sección 15 se reúne a deliberar, Pilar Vera vuela a la OACI de Montreal (Canadá) para asistir a las reuniones de la Circular 285 o Guía de Asistencia a las Familias víctimas de accidentes aéreos.

Vera ha sido elegida para **representar a las ocho asociaciones** que han formado parte del Grupo de Trabajo que han elaborado el borrador en el que se fundamentará la nueva Guía que aprobará en 2013 la OACI -integrada por 190 países- y en la que quedará grabado a nivel mundial el nombre de la Asociación de Afectados del Vuelo JK-5022.

Deliberación sobre los recursos

La sección 15 de la Audiencia Provincial de Madrid delibera el próximo lunes sobre los recursos presentados por las partes implicadas. En una providencia de la magistrada Pilar de Prada, a la que ha tenido acceso Efe, se acuerda el próximo día 17 para **deliberar sobre los recursos de apelación** presentados contra el auto del titular del Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid, Juan Javier Pérez, que redujo las imputaciones por el siniestro a dos técnicos de mantenimiento -José Antonio Viñuelas y Felipe García-.

Entre la docena de recurrentes en la causa se encuentran la Asociación de Afectados del Vuelo JK-5022, el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), la ya extinguida compañía Spanair, así como abogados individuales de diversas víctimas.

En el escrito se señala que la citada magistrada de la sección 15 de la Audiencia madrileña **resolverá sobre los trámites del procedimiento abreviado** respecto a otras personas que también estuvieron imputadas en un principio: el jefe de mantenimiento Jesús Torroba, el jefe de la División de Mantenimiento en Línea de Spanair, David Torres, y



el jefe de la División de Calidad de la compañía, Alejandro Sahuquillo.

Comisión rogatoria

También sobre el subdirector de Spanair, Javier Mendoza, y el director y el ejecutivo de servicio del aeropuerto de Barajas, así como sobre la petición de libramiento de una **comisión rogatoria a Estados Unidos**.

Además, la providencia establece que el magistrado Carlos Fraile, también de la sección 15, lleve a cabo la resolución de las pretensiones de archivo y sobreseimiento de las actuaciones respecto a Felipe García y José Antonio Viñuela, así como la imputación de este último como autor, y no como cooperador necesario.

Fraile también deberá concluir sobre los trámites del procedimiento abreviado respecto a los **responsables del fabricante McDonnell** y de los presidentes de Boeing entre 1997 y 2005.

Asimismo, se deberá pronunciar sobre los directores generales de Aviación Civil Enrique Sanmartí, Ignacio Estaún Díaz de Villegas y Manuel Pérez Bautista, y de los certificadores anuales de la Dirección General de Aviación Civil que expidieron los certificados de aeronavegabilidad del avión (Spanair MD-82) EC-HFP.

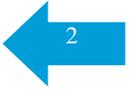
Fuentes judiciales han explicado a Efe que los magistrados **deberán concluir si se archiva el caso** y se envía a la jurisdicción civil para determinar las posibles indemnizaciones, ratificar el auto del juez instructor y mantener como imputados a los dos técnicos de mantenimiento por 154 delitos de homicidio imprudente y 18 de lesiones, u ordenar la práctica de nuevas diligencias.

En su auto de diciembre, el juez Juan Javier Pérez señaló que **no era "posible" conocer la causa del fallo** que se produjo en el TOWS -sistema de advertencia de configuración inadecuada para un despegue- y que los pilotos no desplegaron los flaps/slaps (alerones empleados para aterrizar y despegar).

Para el juez instructor, los dos técnicos de mantenimiento imputados **debieron seguir investigando** el fallo detectado en el avión antes de decidir aplazar su reparación y despachar el avión.

Pérez cerró su investigación **apoyándose en los informes técnicos**, especialmente en el de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), dependiente del Ministerio de Fomento, con cuyas conclusiones la Asociación de Afectados del Vuelo JK-5022 no está de acuerdo.

canariasahora.es
europapress.es



LAS VÍCTIMAS DE SPANAIR SOLICITAN A LA AUDIENCIA DE MADRID QUE RECONSIDERE EL CIERRE DE LA CAUSA

MADRID, 13 (EUROPA PRESS)

La Asociación de Víctimas del accidente de Spanair ha instado a la Audiencia Provincial de Madrid a que reconsidere el cierre de la causa que investiga el accidente, sucedido el 20 de agosto de 2008 en el aeropuerto de Madrid-Barajas, en el que murieron 154 personas y otras 18 resultaron heridas.

La Sección 15 de esta misma Audiencia deliberará el próximo lunes sobre la veintena de recursos de apelación que tiene pendientes sobre la instrucción que investiga el incidente, después de que la Fiscalía de Madrid adelantara que respaldaría la decisión del juez Javier Pérez de procesar a dos técnicos de Spanair como presuntos responsables del suceso.

En declaraciones a Europa Press, la presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, Pilar Vera, ha pedido que se replantee la decisión del juez de cerrar la instrucción, debido a que el informe oficial de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) está "desacreditado" por la auditoría llevada a cabo por la Organización Mundial de la Aviación Civil (OACI).

Vera ha añadido que, además, no se ha investigado la "indebida prórroga de certificado de navegabilidad del avión", a lo que se suma el silencio de Boeing que no ha explicado algunos datos técnicos pedidos por la asociación, "lo que permitiría probar la existencia de un fallo de diseño que fue el causante del accidente".

Por otro lado, ha hecho hincapié en el trabajo desarrollado por los miembros de la organización durante el periodo de instrucción presentando varios informes y luchando por demostrar la existencia de responsabilidades penales más allá de la de los dos imputados.

Para finalizar, Vera ha señalado que el próximo lunes, coincidiendo con la fecha en que la sección se reúne para deliberar, viajará a Montreal (Canadá) para asistir a las reuniones de la Circular 285 o Guía de Asistencia a las Familias víctimas de accidentes aéreos, por lo que en el caso en el que se produjera una resolución no podría pronunciarse.

preferente.com Qué!
LA VANGUARDIA.com



DESVELAN LOS SONIDOS DE LA CAJA NEGRA DEL VUELO JK5022 DE SPANAIR: "VUÉLALO, ME CAGO EN LA MAR, VUÉLALO"

La Cadena Ser ha tenido acceso al sonido de las conversaciones que se mantuvieron en la cabina del JK5022 de Spanair que se estrelló en Barajas en agosto de 2008 y en el que murieron 154 personas y resultaron heridas otras ocho.

[Qué.es](#) 13 de septiembre de 2012



Foto: [Imagen del accidente de Spanair de agosto de 2008 en el que murieron 154 personas en las cercanías de Barajas.](#)

Los sonidos de la caja negra del **vuelo JK5022 de Spanair**, que se estrelló en agosto de 2008, han sido revelados por la [Cadena Ser](#). Son más de cuarenta minutos de conversaciones entre la tripulación y los mecánicos que repararon la avería antes del siniestro en el que murieron 154 personas.

En la grabación que registró la caja negra se escucha [la voz](#) de los pilotos, del mecánico que reparó el avión antes del mortal despegue y del tercer ocupante de la cabina que advierte de que **"es un parche lo que han hecho ahí"**.

El archivo del sonido que quedó registrado en la caja negra del avión de Spanair que se estrelló en Barajas en agosto de 2008 y que está incluido en el sumario dura 41 minutos y 44 segundos. Arranca con la llegada al JK5022 de los dos mecánicos imputados a los que se les ha pedido que solucionen la avería. Se escucha la voz de Felipe García. Bromea y **le pide a la sobrecarga "una bolsa de cacahuets o de hielo para enfriar la sonda"**. El dispositivo que se calentaba en tierra y que obligó al comandante a abortar el primer despegue.

Asociación de
Afectados del
Vuelo JK5022

La tripulación sabe que puede cambiar de avión pero prefieren esperar a ver si mantenimiento resuelve el problema. Aun así, **el comandante pide que llenen de combustible el otro aparato pero el copiloto le explica que el personal de tierra dice que "no van a cargar el otro avión inútilmente"**. "Voy a escribir todo esto porque es un retraso guapo, íbamos en hora", dice molesto el comandante.

La avería queda resuelta o eso parece. **"Yo lo despacho conforme al punto 30.8 del Mel"** (el listado de equipos mínimos con los que se puede volar), explica Felipe García, **"con el heater inoperativo"** (el fusible que calentaba la sonda), añade. Esta solución no convence al tercer ocupante de la cabina. Un azafato de Spanair que había trabajado en el Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial y que asegura **"es un parche lo que han hecho ahí, poner hielo al sensor para que esté dentro del límite"**.

Después llega el final. El avión rueda por la pista y se escucha la premonitoria conversación entre los pilotos. **"Nosotros vamos a pedir no volar juntos porque siempre nos hemos metido en un guiso"**. Después suenan las alarmas: **"¿Fallo de motor?"**, pregunta el copiloto. **"Vuélalo, me cago en la mar, vuélalo"**, es la respuesta del comandante.

ABC.es

EL PAIS

«VUÉLALO, ME CAGO EN LA MAR, VUÉLALO»

Salen a la luz las grabaciones de la caja negra del avión de Spanair que se estrelló en 2008

REDACCIÓN / MADRID
Día 13/09/2012 - 14.33h

Cuatro años después, los sonidos que contenía la caja negra del vuelo JK5022 de Spanair, accidentado en el aeropuerto de Barajas en agosto de 2008 y que dejó 154 muertos, han visto este jueves la luz. En el audio, hecho público por la Cadena Ser, puede oírse a los pilotos, al mecánico encargado de reparar el avión antes del accidente y a un tercer hombre que se encontraba en la cabina de la nave.

En las grabaciones puede escucharse cómo uno de los mecánicos imputados pide bromeando "una bolsa de cacahuets o de hielo para enfriar la sonda". También puede comprobarse como, a pesar de poder cambiar

C/ Hernán Pérez de Grado nº 8
Las Palmas de Gran Canaria CP:35001
Telf. : 928/31.22.32
<http://www.avjk5022.com/>

de aeronave, la tripulación prefiere esperar a ver si los mecánicos consiguen resolver el problema.

En otro corte, el tercer hombre de la cabina advierte de que enfriar con una bolsa de hielo la sonda que se había sobrecalentado no era adecuado. "Es un parche lo que han hecho ahí, engañar al sensor para que esté dentro del límite", afirma. Sin embargo, nadie le da la razón y se continúa con la operación de despegue.

El último tramo de la grabación, el más escalofriante, recoge la conversación entre los pilotos: "Nosotros vamos a pedir no volar juntos porque siempre nos hemos metido en un guiso". Al instante saltan las alarmas y el copiloto pregunta "¿Fallo de motor?", a lo que el copiloto responde: "Vuélalo, me cago en la mar, vuélalo", es la respuesta del comandante.

Sepla asegura que la divulgación de este tipo de grabaciones de carácter técnico y privado por parte de los medios de comunicación "hace un flaco favor a la seguridad aérea" y lamenta que esta no es la primera vez que se filtra el contenido sobre una investigación que concierne a **Spanair**.

preferente.com

SEPLA CRITICA LA FILTRACIÓN DE LA CAJA NEGRA DEL ACCIDENTE DE SPANAIR

“¿Fallo de motor?- Vuélalo, me cago en la mar, vuélalo”, en el vuelo JK 5022

Actualizado 13 septiembre, 2012

La **filtración** y publicación del contenido de la **caja negra** del vuelo **JK 5022**, en el que perdieron la vida 154 personas, no ha sentado nada bien en el seno del sindicato de pilotos que ha solicitado a la Cadena Ser “la inmediata retirada de las grabaciones” y ha anunciado que estudia **acciones legales** en caso de que no se proceda a dicha retirada.

Sepla recuerda en un comunicado remitido a este digital que el artículo 14 del Reglamento Europeo de Investigación de Accidentes **prohíbe** el uso de los registros de voz de la cabina de pilotaje para “fines distintos a la **investigación** de seguridad”.

“Al margen de la evidente **falta de ética**, la publicación de las grabaciones de la caja negra viola el **derecho a la intimidad** de los pilotos, que aceptan voluntariamente ser grabados en sus puestos de trabajo con fines exclusivamente técnicos y de mejora de la seguridad aérea”, señala el citado comunicado.

El sindicato de pilotos recuerda además que el contenido de las cajas negras sigue protegido por el **secreto de sumario** y lamenta “la **falta de custodia** sobre dichas grabaciones que debería ser garantizada por las instituciones encargadas de ello”