

## MANTENIMIENTO DE SPANAIR DIO LUZ VERDE AL JK5022 CUANDO NO PODÍA VOLAR CON UNA AVERÍA REPETITIVA

Según el testimonio de un piloto en el Congreso, el aparato siniestrado en Barajas ya había presentado "la misma avería" con anterioridad al accidente ocurrido en agosto de 2008

[LA OPINION](#)

Europa Press 25.09.2018 | 14:12 - El piloto ya retirado Miguel Angel Gordillo considera que el servicio de mantenimiento de Spanair puso en servicio un avión 'no go', que en el argot aeronáutico significa que el equipo o parte está fuera de servicio por una avería no excusable para el despacho del avión, por lo que la aeronave, a su entender, no debería haber volado.

Durante su comparecencia en la comisión de investigación del accidente del vuelo JK5022 de Spanair en el Congreso, Gordillo ha recordado que el avión siniestrado en Barajas, ya había presentado "la misma avería" con anterioridad al accidente, que se saldó con 154 víctimas.

Gordillo, excomandante de Iberia, ha asegurado que el servicio de mantenimiento de la compañía aérea "no pudo o no supo reproducir el fallo" de un sistema que debía estar operativo.

En su opinión, si se hubieran realizado las comprobaciones pertinentes ante lo notificado por los pilotos que usaron ese avión anteriormente, lo lógico hubiese sido que Spanair utilizara un avión de sustitución.

"Ni siquiera trataron de arrancar los motores, rodarlo en pista o volar en prueba sin pasajeros, se limitaron a encender y apagar", ha dicho el comandante retirado, quien ha construido tres aviones de forma particular.

En su opinión, el fallo se produjo cuando se arrancó el motor izquierdo por una avería interna en la transmisión eléctrica, aspecto que según ha lamentado no se recoge en el informe del accidente.

Gordillo, que ha defendido que fue despedido de Iberia en 2006 como comandante al negarse a operar un vuelo por un fallo en el sistema de la aeronave, ha asegurado que los pilotos del vuelo de Spanair no contaban con "información correcta".

El excomandante ha lamentado que cuando "hay un problema grave que la compañía no resuelve se pongan los aviones a volar", al tiempo que ha señalado que los pilotos "deberían ejercer su criterio facultativo sin miedo" a perder sus puestos de trabajo.

Gordillo ha denunciado las "presiones constantes" que sufren los pilotos con sanciones económicas o despidos, y las "campañas de ahorro salvajes en costes" en algunas compañías, para lograr sus objetivos, aunque esto pueda suponer un "serio deterioro" para la seguridad.

A preguntas de los diputados, el piloto ya retirado ha manifestado que hay "garantías escritas" que defienden al piloto, aunque en la práctica "cuando hay una denuncia el Ministerio no actúa".

En su opinión, el sistema de notificaciones de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) con el que los que los pilotos de una aerolínea pueden notificar incidencias de manera anónima "falla", ya que supone comunicar lo ocurrido a "toro pasado" y una vez que ha operado el vuelo.

Gordillo cree que la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes (CIAIAC) debería servir para destacar la figura del "comandante independiente" que reciba apoyo en la formación y "blindar sus decisiones", al igual que las de los técnicos de mantenimiento, en el caso de que decidan que un avión no puede volar.

Finalmente, Gordillo ha especificado que en España se producen "unos 25 sucesos de vuelos importantes" al día, aunque no todos sean notificados. "Hay que hacer un cambio radical porque un suceso como el accidente de Spanair se va a repetir", ha concluido.

## SPANAIR PUSO EN SERVICIO EL VUELO JK5022 CON UNA AVERÍA, SEGÚN UN EXPILOTO DE IBERIA

---

INTERECONOMIA

El piloto ya retirado Miguel Ángel Gordillo ha afirmado hoy en su comparecencia en la Comisión de investigación del accidente del vuelo JK5022 de Spanair que el servicio de mantenimiento de esta compañía puso en servicio un avión en “no go” (cualquier avería no excusable).

Gordillo, que asegura que fue despedido de Iberia por negarse a volar en un avión con problemas, ha dicho que la avería en aquel avión de Spanair, cuyo accidente provocó 154 muertos, “también se presentó” durante los dos días antes del suceso.

Para el piloto ya retirado, “mantenimiento no pudo o no supo reproducir el fallo”.

“De hecho” -ha proseguido- “ni siquiera trataron de hacerlo de forma racional, arrancando los motores, rodando el avión o incluso haciendo un vuelo de prueba sin pasajeros”.

Gordillo, que ha llegado a construir tres aviones de manera particular, ha asegurado que el fallo se produjo durante la transferencia eléctrica, cuando se arranca el motor izquierdo.

Ha resumido que se trató de “una avería interna” del sistema eléctrico y ha puntualizado que no le consta que esos datos figuren en informe alguno “pese a que son de suma importancia para aclarar los hechos y derivar responsabilidades”.

Preguntado por el portavoz de ERC Joan Olóriz sobre la razón por la cual no debería haberse puesto en servicio el avión del vuelo de Spanair JK5022, Gordillo ha declarado que mantenimiento “tenía que haber hecho las comprobaciones el día anterior ante la notificación de los pilotos” y ha añadido que en su lugar se tenía que haber usado el avión de sustitución.

En su turno, el portavoz de Ciudadanos Saúl Ramírez ha interrogado por la responsabilidad de los pilotos en el accidente de Spanair, a lo que Gordillo ha respondido que no les dieron “la información correcta” y que se les sometió a una “carga suplementaria de trabajo”.

Según Gordillo, los pilotos “deberían ejercer su criterio facultativo sin miedo” a perder sus puestos de trabajo.

En su comparecencia, el expiloto de Iberia ha denunciado la campaña de reducción de costes de algunas compañías y el “serio deterioro” que existe en algunas de ellas en cuanto al mantenimiento de sus aviones.

## UN PILOTO RETIRADO ACUSA A SPANAIR DE PONER EN SERVICIO EL AVIÓN DEL VUELO JK5022 PESE A TENER AVERÍAS "NO EXCUSABLES"

---

**Miguel Ángel Gordillo recuerda que el aparato siniestrado ya había presentado problemas técnicos los dos días anteriores al accidente**

CANARIAS AHORA

TELDE ACTUALIDAD

Efe - Madrid - 25/09/2018 - 13:09h - El piloto ya retirado Miguel Ángel Gordillo ha afirmado este martes en su comparecencia en la Comisión de investigación del accidente del vuelo JK5022 de Spanair que mantenimiento de esta compañía puso en servicio un avión en “no go” (cualquier avería no excusable).



*El piloto retirado Miguel Ángel Gordillo durante su comparecencia en el Congreso de los Diputados.*

Gordillo, que asegura que fue despedido de Iberia por negarse a volar en un avión con problemas, ha dicho que la avería en aquel avión de Spanair con destino a Gran Canaria, cuyo accidente provocó 154 muertos, "también se presentó" durante los dos días anteriores al suceso.

Para el piloto ya retirado, "mantenimiento no pudo o no supo reproducir el fallo". "De hecho" -ha proseguido- "ni siquiera trataron de hacerlo de forma racional, arrancando los motores, rodando el avión o incluso haciendo un vuelo de prueba sin pasajeros".

Gordillo, que ha llegado a construir tres aviones de manera particular, ha asegurado que el fallo se produjo durante la transferencia eléctrica, cuando se arranca el motor izquierdo.

Ha resumido que se trató de "una avería interna" del sistema eléctrico y ha puntualizado que no le consta que esos datos figuren en informe alguno "pese a que son de suma importancia para aclarar los hechos y derivar responsabilidades".

Preguntado por el portavoz de ERC Joan Olóriz sobre la razón por la cual no debería haberse puesto en servicio el avión del vuelo de Spanair JK5022, Gordillo ha declarado que mantenimiento "tenía que haber hecho las comprobaciones el día anterior ante la notificación de los pilotos" y ha añadido que en su lugar se tenía que haber usado el avión de sustitución.

En su turno, el portavoz de Ciudadanos Saúl Ramírez ha interrogado por la responsabilidad de los pilotos en el accidente de Spanair, a lo que Gordillo ha respondido que no les dieron "la información correcta" y que se les sometió a una "carga suplementaria de trabajo".

Según Gordillo, los pilotos "deberían ejercer su criterio facultativo sin miedo" a perder sus puestos de trabajo. En su comparecencia, el expiloto de Iberia ha denunciado la campaña de reducción de costes de algunas compañías y el "serio deterioro" que existe en algunas de ellas en cuanto al mantenimiento de sus aviones.