

## LA INVESTIGACIÓN DE SPANAIR NO CONCLUYÓ LA CAUSA CONCRETA DEL FALLO DEL TOWS AL RECUPERARSE SOLO UN RELÉ

[EUROPAPRESS](#) [BOLSAMANIA](#)

**Cuerno, vocal de la CIACIAC: Si el TOWS no hubiese fallado no se habría producido el accidente de Spanair**

MADRID, 3 (EUROPA PRESS) - La vocal del pleno de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) Cristina Cuerno ha afirmado hoy que si el sistema de advertencia sonoro (TOWS) hubiese funcionado en el avión del vuelo JK 5022 de Spanair no se habría producido el accidente, ya que habría avisado a la tripulación del fallo de configuración, pero ha insistido en que la investigación técnica no permitió concluir una causa concreta, ya que solo pudo recuperarse un relé del que no se extrajo ninguna prueba concluyente de la razón de su fallo.

Cuerno, que ha comparecido en la comisión que investiga el accidente de Barajas de 2008, forma parte del pleno de la CIAIAC desde 2010 como experta en calidad de ingeniera, ha manifestado que dicho órgano colegiado actúa con "total independencia" con respecto al Ministerio de Fomento porque, aunque los presupuestos que manejan provengan de esta administración, "en el área de la seguridad es independiente".

La vocal también ha explicado que la única pieza del avión que pudo recuperarse como prueba física del accidente fue un relé sobre el que se realizaron hasta tres investigaciones, dos de ellas supervisadas por el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) que no extrajeron ninguna prueba de que esta pieza fallara teniendo en cuenta que "le había entrado aire, tenía golpes y un incendio".

Al no haber podido rescatar otras piezas para su análisis "pudo haber fallado cualquier pieza, por lo que el informe final sobre el accidente de Spanair, emitido en agosto de 2001, no pudo concluir cuál es la causa concreta, ha defendido Cuerno en el Congreso ante dicha comisión. Cuestionada por las cuestiones técnicas que mayor debate generaron en el seno del pleno de la Comisión, la vocal ha indicado que es imposible plantearlo tras un trabajo exhaustivo pero que hubo coincidencia en que no hubo causa concluyente.

### RECOMENDACIONES NO OBLIGATORIAS

Cuestionada por las más de 30 recomendaciones que emitió la CIAIAC tras la investigación de Spanair a diferentes organismos ha explicado que "por su naturaleza", no son de implantación obligatoria y que, si se tienen en cuenta, puede que se haga en el mismo momento pero no cuando pasa el tiempo.

El informe final de la CIAIAC sobre el accidente de Spanair emitió cinco recomendaciones a la Administración Federal de Aviación de EEUU (FAA) y a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) sobre esta pieza tras el accidente del vuelo JK 5022 de Spanair, que sigue diez años después tipificado como "pieza no esencial".

La vocal se ha pronunciado sobre ello para opinar que debería ser tipificado como "parte esencial" de un avión para que se le pudiera pedir una exigencia mayor.

Asimismo, ha indicado que la prórroga de la certificación de aeronavegabilidad del avión de Spanair siniestrado, que cumplía el 22 de julio y fue establecida para un mes más tarde, "probablemente no" habría revelado cuál era el fallo del avión, si bien ha evitado ir más allá para no hacer conjeturas, en la misma línea que manifestó la que fuera presidenta de la Comisión Rosa María Arnaldo quien la reclutó como vocal.

### DEFIENDE LA INDEPENDENCIA DE LA INVESTIGACIÓN.

Sobre el funcionamiento de la CIAIAC, ha explicado que el pleno se reúne al menos unas once veces al año, y que son los investigadores, quienes realizan el trabajo de campo cuyos trabajos posteriormente se debaten en el pleno. El aparato investigador está formado por equipos de profesionales en diferentes ámbitos a cargo

de un investigador coordinador y están preparados para poder actuar en cualquier momento, ha apuntado, y que esta tarea es compatible con el desarrollo de sus trabajos profesionales, en su caso, profesora universitaria.

Cuerno ha manifestado que "la única forma de determinar un fallo es cuando ocurre" pero que poco a poco la investigación está trabajando de manera "proactiva", archivando pequeñas incidencias para poder determinar qué puede fallar dentro de un avión.

## TÉCNICO EN SPANAIR DENUNCIA PERSECUCIÓN PARA INTENTAR CULPARLE DEL ACCIDENTE

[LA VANGUARDIA](#)

[FINANZAS](#)

[BOLSAMANIA](#)

[LEVANTE](#)

[FARO DE VIGO](#) [EUROPAPRESS](#)  
[MALLORCA CONFIDENCIAL](#)

03/10/2018 - 17:16 Agencia EFE - El técnico de mantenimiento de aeronaves Felipe García ha asegurado que tras el accidente del avión de Spanair en Madrid, en el que fallecieron 154 personas, fue condenado por la opinión pública, "insultado, vilipendiado y perseguido" y que en su actuación no hubo ninguna negligencia profesional ni error.

Durante su intervención en la comisión parlamentaria de investigación del accidente, que se produjo el 20 de agosto de 2008 poco después de despegar la aeronave, ha denunciado una campaña "feroz" en su contra con la que llegó incluso a tener miedo y que "transformó su día a día" en una situación de "alarma permanente".

En este sentido, ha asegurado que se intentó ir a por el más débil y con el que menos recursos contaba, que era el trabajador de mantenimiento.

"Se puso el foco sobre mí y se pretendió de cualquier forma intentar responsabilizarme", ha insistido García, que ha recordado que finalmente un tribunal dictó su libre absolución al entender que la actuación de mantenimiento no fue la causa del accidente ni contribuyó al mismo.

Asimismo, ha defendido que en su actuación "no hubo el más mínimo atisbo de negligencia profesional ni error" y ha subrayado que actuó de acuerdo a como se le había formado y con las exigencias que en ese momento tenía la industria aeronáutica.

"No hubo improvisación y las decisiones que se tomaron fueron conocidas y consensuadas por mi jefe de turno y por el comandante fallecido, como se pudo comprobar en el Boeing Recorder", ha apuntado.

Además, ha indicado que tras no recibir ningún requerimiento adicional por parte de la tripulación del vuelo y "no existir ninguna referencia a otras averías en la documentación", continuó realizando otras funciones y no fue el encargado de dar salida a la aeronave.

"Considero que fue una actuación habitual de mantenimiento. El tratamiento que se dio estaba de acuerdo con la práctica habitual", ha agregado, al tiempo que ha recalcado que el avión "era despachable" y la acción de mantenimiento "fue inocua a efectos de la aeronavegabilidad del avión".

Durante su exposición, ha recalcado que en el momento del accidente acumulaba una experiencia de veinte años como técnico de mantenimiento de aeronaves "sin que hubiese tenido el más mínimo incidente" en su carrera profesional.

Asimismo, ha indicado que se quedó en shock tras el accidente y que un avión puede tener mil averías, y no tiene nada que ver una con otra.

## LA CIAIAC NO TIENE CAPACIDAD PARA HACER VINCULANTES SUS RECOMENDACIONES TRAS UN ACCIDENTE COMO EL DE SPANAIR

[EUROPAPRESS](#)[BOLSAMANIA](#)

**Exvocal asegura que se trabaja "sin la más mínima presión" y con recursos disponibles "suficientes"**

MADRID, 3 (EUROPA PRESS) - La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Aérea (CIAIAC) no tiene capacidad, como no la tiene ningún organismo nacional similar, para hacer vinculantes sus recomendaciones tras un accidente aéreo como el del vuelo JK 5022 de Spanair ocurrido en Barajas en 2008 y en el que murieron 154 personas.

Así lo ha expuesto María Jesús Guerrero, exvocal de la Comisión en agosto de 2011, año en el que el organismo encargado de la investigación técnica emitió su informe final sobre el accidente durante su comparecencia por videoconferencia en la comisión de investigación sobre el accidente en el Congreso.

Guerrero ha reiterado que se tratan de "recomendaciones" y que la Comisión no tiene poder para hacerlas vinculantes, sino que este ámbito pertenece a otras administraciones, en muchos casos internacionales.

La vocal ha reiterado que durante la investigación se realizaron todas las pruebas pertinentes y que, si finalmente resultó no concluyente, fue porque "era la realidad" y no podían "inventarse" conclusiones sin todos los restos del avión estaban destruidos salvo el relé R25, sobre el que se realizaron diferentes pruebas.

Guerrero, que dimitió como vocal al entrar a formar parte del consejo de administración de una compañía relacionada con la industria aeroespacial, ha declarado que el órgano trabaja con independencia funcional y que "no hay datos" que constaten lo contrario, solo "una campaña de descrédito".

Tras reprocharle no hacer casi autocrítica, ha expuesto que quizá las recomendaciones emitidas no se explicaron bien pero ha apuntado que el objeto de las investigaciones que realiza la CIAIAC son puramente técnicas y que no existe, ni hay presupuesto para ello, un gabinete de comunicación.

**NIEGA PRESIONES.**

"No parece razonable que una persona que forma parte de la CIAIAC esté vinculada a ninguna autoridad del sector", puesta esta condición podría "enturbiar" su labor dentro del órgano, ha argumentado.

Guerrero ha indicado que la CIAIAC no recibe "la más mínima presión" de parte de compañías del sector y que "si las hay será a la autoridad reguladora". Asimismo, ha asegurado que se trabaja con los recursos disponibles --a su parecer, los suficientes-- y sometiéndose a los plazos marcados por la ley.

La exvocal, que ostenta el título de catedrática de derecho mercantil, ha explicado que hay miembros de diferentes sectores vinculados a la aviación dentro del pleno de la Comisión y que en ciertas ocasiones se ha recurrido a profesionales externos para completar las investigaciones.