

## HOY DECLARAN EL PILOTO Y EL MECÁNICO DE BARAJAS QUE REVISARON EL AVIÓN DE BARAJAS

**EL MUNDO** EUROPA PRESS

MADRID.- El juez Javier Pérez, que instruye el accidente del avión de Spanair, tomará hoy declaración al piloto y al mecánico que revisaron el MD-82 en Barcelona el pasado 19 de agosto, un día antes del siniestro, para averiguar cómo resolvieron la avería en el calefactor de la sonda de temperatura (RAT) debido a que tenía un calentamiento excesivo, lo mismo que se reprodujo el 20 de agosto.



*1 Un mecánico se solidariza con los imputados por el accidente aéreo de Barajas. (Foto: Alberto di Lollo)*

Así, testificarán el piloto Jaime Vicent Adrover y el mecánico Marc Reventós. Su testimonio será clave para que el magistrado conozca qué pasos siguieron para resolver los problemas detectados en el RAT al alcanzar 90 grados de temperatura, los mismos grados que un día después.

El pasado 19 de agosto, el Sunbreeze se reparó por la noche en un hangar de Barcelona antes de partir a Madrid. El mecánico revisó el manual de operaciones de Boeing para resolver la incidencia, lo que no hicieron los de Barajas, según reconocieron durante su declaración.

Los técnicos de Spanair de Barajas consultaron sólo el MEL, es decir, el listado de equipamientos mínimos. Se trata del listado que se emplea en reparaciones a pie de pista, que fue el caso del 20 de agosto.

Asimismo, los imputados defienden que la avería no era la misma. El juez cuestiona esta afirmación debido a que la sonda tenía la misma temperatura que alcanzó el 19 de agosto y porque García Luna comentó: "El calentador está funcionando en tierra", según consta en el sumario.

Según fuentes consultadas por Europa Press, el MEL indica que la sonda puede desconectarse para volar, pero no recoge cómo se debe realizar esa desconexión. El mecánico imputado, Felipe G.R., desactivó el fusible y despachó el avión, con el visto bueno del comandante Antonio García Luna. Las mismas fuentes resaltaron que el manual de Boeing exige "un chequeo más exhaustivo".

### Seguridad del vuelo

Durante su declaración, Felipe G.R. insistió en que la desconexión del calefactor del RAT no afecta a la configuración del avión. No obstante, según fuentes consultadas, el RAT y las alarmas que deben de advertir de la existencia de fallos en la configuración del despegue dependen del mismo relé.

Precisamente, la desconfiguración del avión provocó que las alarmas no advirtiesen de que los 'flaps' y 'slats' no estaban desplegados, estrellándose el MD-82 a los pocos segundos. El juez cree que esa alarma pudo no haber sonado al haberse desactivado el sensor de temperatura.