



TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO PIDEN A FOMENTO QUE IMPULSE EL CUMPLIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES DE LA CIAIAC

Dicen que el tiempo transcurrido desde su emisión es "excesivo" y piden que se apliquen

MADRID, 25 ([EUROPA PRESS](#))

Los técnicos de mantenimiento aeronáutico han pedido por carta al ministro de Fomento, José Blanco, que cumpla con su compromiso e impulse el cumplimiento de las recomendaciones emitidas por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes (CIAIAC) tras el accidente del vuelo JK5022 de Spanair, en el que fallecieron 154 personas, y del que el pasado viernes se cumplieron dos años.

Para la Asociación Sindical Española de Técnicos de Mantenimiento (Asetma) el cumplimiento de dichas recomendaciones es "fundamental" a la hora de evitar accidentes como el ocurrido en Madrid-Barajas y consideró que ya ha pasado un "excesivo tiempo" desde su emisión como para que se pongan en práctica.

Entre ellas, la obligación del fabricante Boeing de incluir en el Manual de Mantenimiento (AMM) de las series DC-9 y MD-80, así como en el Manual de Aislamiento de Fallos (FIM) para la serie 717, de instrucciones específicamente identificativas para la detección del origen y resolución de la avería consistente en el calentamiento en tierra de la sonda de temperatura RAT.

Asimismo, la definición de un programa de mantenimiento para los relés en la posición R2-5 del sistema de sensación de tierra y el requerimiento de que el sistema de alarma TOWS cumpla con los requisitos establecidos para los sistemas críticos de categoría esencial que son la "redundancia en su diseño para hacer al sistema más fiable y el aviso a la tripulación en caso de fallo".

Al respecto, reclama la incorporación del requisito que asegure que el TOWS no se inhabilite como consecuencia de un fallo simple o que proporcione a la tripulación un aviso claro e inequívoco cuando el sistema falle.

Asetma recordó que estas tres últimas recomendaciones fueron emitidas en el informe interino publicado por la CIAIAC el 4 de agosto de 2009, y la primera de ellas en febrero de ese año, por lo que ya es "excesivo" el tiempo que ha pasado sin que el cumplimiento de estas recomendaciones se haya llevado a la práctica.

"Sería lamentable que el futuro tuviéramos que decir que un accidente no se hubiera producido de haberse cumplido las recomendaciones de seguridad emitidas tras el terrible accidente del 20 de agosto de 2008 en Madrid", concluye la asociación. OCHO RECOMENDACIONES INTERNACIONALES.

Desde que comenzó la investigación, la Comisión ha emitido ocho recomendaciones sobre seguridad operacional, entre las que figuran cuatro relacionadas con el mantenimiento, dirigidas a la autoridad de Aviación Civil de EEUU (FAA, en sus siglas en inglés), a la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) y a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).

La CIAIAC, que ha recibido por parte de la FAA y la OACI respuesta a todas las recomendaciones, está valorando las mismas, así como las aportaciones recibidas por la Agencia Europea de Seguridad Aérea a dos de sus cinco recomendaciones, y prevé disponer antes de final de año del informe definitivo sobre el accidente del vuelo JK5022 de Spanair.