Valentín Villarroel,Vocal de la CIAIAC (Comisión de investigación de accidentes aéreos. Dirección General de Aviación Civil, Ministerio de Fomento)

Sr. Presidente de la CIAIAC:

Como vocal representante de la Asociación Española de Pilotos Civiles
Comerciales, he formado parte de esta Comisión durante 7 años con
orgullo y dedicación en representación de esta parte tan importante de
nuestra industria. Durante todo este período de colaboración, he
intentado guiarme por los principios fundamentales que rigen la ética de
mi profesión, honestidad y competencia para mejorar la seguridad del
transporte aéreo.
Desafortunadamente, en estos momentos las circunstancias relacionadas
con la filtración del denominado borrador de informe preliminar del
vuelo JK5022 accidentado en Barajas el pasado 20 de agosto, me obligan a
tomar una decisión irrevocable basada en los mismos principios de
actuación que anteriormente he resaltado.
Por la presente quiero hacer constar mi renuncia a la posición que
ostento en el pleno de la CIAIAC. Pero en ningún caso puede ni debe
permitir que esta actuación pueda ser interpretada como una rendición o
retirada oportunista en un momento de crisis y dificultades como el que
vivimos. Mi renuncia debe entenderse como una expresión de protesta a la
perversión de los fines que persigue la CIAIAC como una denuncia al
correcto y debido funcionamiento de la misma, como una demanda a una
urgente regeneración y recomposición de la Comisión. Pero además, mi
dimisión, pretende impedir el aprovechamiento ilícito que pudiera
derivarse de la continuidad y ratificación del "borrador en cuestión".
Es necesario que profundice y argumente mis consideraciones. Por ello,
quiero hacer constar:
Que en la gestación, articulación y aparición de este "borrador" no he
tenido nada que ver, y he tenido conocimiento por la prensa de su
existencia. Que discrepo profundamente no solamente de la forma, sino del contenido,
argumentaciones, y recomendaciones del "borrador". Que repruebo y expreso mi más profundo desacuerdo en la forma como se ha
distribuido y manejado la información dentro de la Comisión. No es
aceptable que no se tomen las medidas de seguridad indispensables para
evitar filtraciones tal y como requiere la Ley de Seguridad Aérea en su
artículo 16. Tampoco es aceptable, que el equipo gestor de la CIAIAC
haya promovido una distribución selectiva entre su equipo interno de
investigación y promulgado un texto que no refleja fielmente las
evidencias y hechos constatados, sino que divaga en suposiciones,
consecuencia de la interpretación de los manuales y no de los hechos.
Que no entiendo como la redacción del borrador, huye de las causas
latentes que pudieran ocasionar el accidente, bien documentadas éstas en
el informe de la NTSB del accidente del MD82 N312RC en Septiembre de
1987 en Detroit, y se centra exclusivamente en cargar las tintas en la
consideración por el operador de una recomendación de cumplimiento de un
procedimiento.
Que en relación con lo anterior, no entiende como no se considera la
"Flight Operations Support" realizada por Boeing a Spanair entre el 5 de
y el 14 de noviembre de 2007 donde se califican como excelentes los
procedimientos desarrollados por Spanair y el grado de cumplimiento de
los mismos por sus tripulaciones. Además de concluir que el grado de
coordinación (CRM) entre las tripulaciones de Spanair incluso excede los
estándares mundiales.
Que por tanto, no entiende como el borrador sigue considerando relevante
el procedimiento de verificación de la alarma de despegue cuando ni
siquiera Boeing así lo consideró en su visita a Spanair.
Que no es aceptable, obviar y evitar, intencionadamente o no, la
relación del fabricante Boeing con las causas "necesarias" en la cadena
de fallos "como la desenergización" eléctrica del circuito de alarma de
despegue.
Que no sabemos si los pilotos realizaron o no la prueba de la alarma de
despegue. Porque además, al tener la tripulación una larga escala en
Barajas antes del vuelo y abandonar el avión para descansar en la
oficina de firmas, de acuerdo con su procedimiento podrían haber
realizado una verificación completa. Que además ésta también procedía
después de la tarea de mantenimiento de acuerdo con los procedimientos
de Spanair.
Que no sabemos ni siquiera si realmente los pilotos habían o no
seleccionado los Flaps correctamente, tan solo que no se encontraban
posicionados. Por tanto nadie puede descartar todavía que los actuadores
y/o indicadores pudieran haber tenido un fallo eléctrico.
Que el seguimiento en el cumplimiento de las recomendaciones del
accidente de Detroit demanda reflexionar sobre el cumplimiento y
eficacia real de las mismas.
Que el famoso requerimiento de comprobar en cada vuelo la alarma de
despegue en el MD80 no previene de un fallo inmediatamente posterior sin
aviso a la tripulación.
Que es muy pronto, y que no se adjuntan las evidencias al borrador como
para pretender que éste tenga una fiabilidad adecuada a los principios
de la investigación.

Finalmente, Sr. Presidente, quiero expresarle mi conclusión, en la
CIAIAC hemos fracasado en nuestra misión: promover la seguridad en el
transporte aéreo y evitar la alarma social producida por los accidentes.Esta reflexión quiero ligarla a sus consecuencias: El descrédito de laDGAC como garante de la seguridad y los daños irreparables de toda índole a la Compañía Spanair. Un organismo del Estado como la CIAIAC ha
sido utilizado para pervertir sus fines generando desconfianza en lugar
de promover la seguridad.
Ésta es la triste despedida de un piloto comercial veterano que expresa
su tristeza y frustración por no poder haber impedido este sin sentido,
falta de rigor e independencia.

Atentamente,

Valentín Villarroel Claver