

“TENÍAMOS LA OPCIÓN DE LLORAR Y OLVIDAR O DAR LA CARA. ELEGIMOS LA OPCIÓN MÁS DIFÍCIL”

La presidenta de la asociación de afectados por el accidente de Spanair reclama al Gobierno que se comprometa "a aclarar lo que sucedió"

EL PAIS



Pilar Vera, presidenta de la asociación de afectados por el accidente de Spanair, en el homenaje a las víctimas este lunes. LUIS SEVILLANO

PALOMA MARTÍNEZ VARELA - Madrid 20 AGO 2018 - 17:09 - La presidenta de la Asociación de Víctimas del Vuelo JK5022, Pilar Vera, ha reclamado este lunes, en el décimo aniversario del accidente de Spanair que dejó 154 muertos, que los partidos políticos se impliquen para "aclarar lo que sucedió". "Esperamos de ustedes que se comprometan públicamente a que la comisión de investigación [abierta en el Congreso] sirva para aclarar lo que sucedió", ha pedido Vera, visiblemente emocionada, especialmente por la voz del cantante canario Pedro Manuel Alfonso que ha acompañado al homenaje. "Teníamos dos opciones llorar y olvidar o dar la cara y pedir responsabilidades, elegimos la opción más difícil porque era aún más difícil vivir sin moral", ha señalado Pilar Vera.

Vera, cuya sobrina falleció en la tragedia, ha hecho especial hincapié en pedir a los magistrados que se desclasifiquen los documentos que sirvieron para elaborar el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac) que responsabiliza a los pilotos. "Tenemos derecho a saber qué ponía en esos documentos", ha insistido. La presidenta de la asociación siempre ha mantenido que hay responsabilidades tanto por parte del Ministerio de Fomento como de la Ciaiac.

También ha pedido encarecidamente la creación de "un organismo multimodal de investigación y prevención para los accidentes de este tipo", que ya existe en países como en Estados Unidos y en Italia, según ha declarado. "Una fundación que sea el vértice colaborativo entre administración, ciudadanos y agentes del sector aéreo con la seguridad aérea como objetivo común", ha explicado Vera.

El ministro de Fomento, José Luis Ábalos, ha asistido al homenaje y se ha comprometido a "invertir y trabajar incansablemente" para mejorar la seguridad en los transportes, tanto aéreos como terrestres. "Hay veces el

afán por disponer de infraestructuras que nos faciliten el transporte o simplemente mantener los horarios se hacen en descuido de la seguridad", ha admitido.

Ábalos se ha excusado en su poco tiempo al frente del ministerio para no hablar de gestiones anteriores, ya que en el momento del accidente la ministra de Fomento era la también socialista Magdalena Álvarez. "No puedo más que plantearles algunos propósitos", ha expuesto. El ministro se ha mostrado agradecido a la Asociación de Víctimas del vuelo JK5022 su labor, que ha valorado como ejemplar. "Con su trabajo nos han impulsado a desarrollar las medidas de seguridad", ha admitido Ábalos. "Este país necesita aprender mucho en cómo tratar a sus víctimas", ha concluido.

El presidente del Partido Popular, Pablo Casado, ha estado presente en el homenaje y en declaraciones a los medios se ha posicionado del lado de las familias y ha dicho que su partido hará todo lo que esté en su mano por esclarecer los hechos. También ha querido estar presente Ignacio Aguado, portavoz de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, que en declaraciones a los medios después del acto ha estimado que el de hoy es un día para el recuerdo y para apoyar a las víctimas. "Vamos a estar con ellas hasta el final", se ha asegurado.

Las familias de los fallecidos, llegados de varias ciudades han depositado rosas blancas al pie del olivo que lleva los nombres de los 154 muertos en el accidente, en un jardín junto a la terminal 2 del aeropuerto de Barajas. "Todo el año tienes la heridita sangrante, pero hoy sangra a borbotones... No nos queda otra que venir desde Gran Canaria a rendir tributo, ya no solo a mi hermano sino también a sus 153 compañeros de vuelo fallecidos", comenta Marcos Caballero, vestido con una camiseta con la foto de su hermano y un crespón negro.

"Que no tienen nombre, sino número. Que no figuran en la historia universal, sino en la crónica roja de la prensa local. Los nadies, que cuestan menos que la bala que los mata", ha terminado el poema de Eduardo Galeano Los nadie que ha recitado una madre que perdió a su única hija aquel 20 de agosto de 2008. Con esos versos las familias han denunciado el desamparo que han sentido durante todo este tiempo por parte de la Administración.

La asociación de afectados ha celebrado hoy varios homenajes en recuerdo de las víctimas, tanto en Madrid como en Las Palmas, ciudad de destino del avión y donde nunca llegó a aterrizar. Los actos han concluido con un minuto de silencio a las 14.24 horas a la misma hora y en la misma pista de Barajas donde el avión JK5022 se estrelló hace diez años.

LOS AFECTADOS DEL ACCIDENTE DE SPANAIR NO CONFÍAN EN QUE SE ESCLAREZCAN LAS CAUSAS EN SU DÉCIMO ANIVERSARIO

EFE

[20 MINUTOS](#)

[NOTICIAS DE NAVARRA](#)

[EL PERIODICO DE ARAGÓN](#)

[RTVE](#)

20.08.2018 - 16:05H - El accidente de un avión de la compañía Spanair al poco despegar en el aeropuerto de Madrid-Barajas con destino a Gran Canaria, en el que murieron 154 personas, cumple este lunes su décimo aniversario. La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 ha organizado actos conmemorativos en Madrid y en Las Palmas, donde se recordará a las víctimas con ofrendas florales, poemas y música.

En Madrid, los actos se llevan a cabo en tres escenarios: el Parque Juan Carlos I, el lugar del accidente y la Terminal 2 de Barajas, donde acudirán el ministro de Fomento, José Luis Ábalos; la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, y el presidente del PP, Pablo Casado.

Aunque en un primer momento estaba prevista la asistencia del presidente del Gobierno de Canarias, Fernando Clavijo, finalmente no podrá acudir a Madrid por motivos familiares. En Las Palmas, los actos de recuerdo se celebrarán en el monumento en la playa "Ojos de Garza" de Telde, en la playa de Las Canteras, en la Plaza de la Memoria y en la catedral de Las Palmas, donde se celebrará una misa.

No se fían de la comisión de investigación

La presidenta de la Asociación de Afectados del vuelo JK5022, Pilar Vera, ha asegurado este lunes que "no confía" en que la Comisión de Investigación del Congreso de los Diputados vaya a servir para "distribuir la

responsabilidades" del suceso. Para la presidenta, los diputados con estas comparecencias con las que se molestan y con las que se sienten "ninguneados" solo por eso que están "padeciendo", a su juicio, "merece la pena", porque están viviendo lo que la Asociación de Víctimas lleva diez años pasando.

En declaraciones en el parque Juan Carlos I de Madrid, frente a la placa conmemorativa del accidente, Vera ha resaltado que diez años les ha costado que se cree esta comisión de investigación, con la que con el "empuje" de la Asociación, se están demostrando "que las comparecencias no están siendo todo lo sinceras que deberían serlo". "No confiamos, pero haremos lo que hemos hecho siempre que es empujarlos y presionarlos para que hagan su trabajo", ha aseverado.

Vera ha asegurado que "la comisión es un primer paso" para despejar las dudas que rodean la "cadena de errores" que provocaron la tragedia. Sin embargo, ha criticado que, en estos diez años, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) "tan solo ha puesto ladrillos" para evitar que los familiares de las víctimas puedan acceder a los documentos que sirvieron para elaborar el informe oficial.

A este respecto, Vera ha señalado que "hay que llamar a las cosas por su nombre" y que la tragedia del vuelo JK5022 "no es un accidente", ya que, según ella, la CIAIAC lo ha achacado todo al "error humano" y no ha puesto nada de su parte ni ha reconocido "en ningún momento" su responsabilidad.

A este respecto, el abogado de la asociación Rafael Vázquez ha puntualizado que a finales de año esperan que haya una resolución y se les entregue la información inmediatamente o que la Audiencia Nacional estime elevar la petición de las víctimas al Consejo de Ministros.

Fallo técnico del avión

El fallo técnico del accidente del sistema de advertencia sonora (TOWS) del avión de Spanair no podía detectarse al renovar su certificado de aeronavegabilidad, pues no era un requisito esencial para los MD-82, un modelo que protagonizó otro accidente en Detroit en 1987 con muchas similitudes con el de Spanair —con el sistema de alarma y los 'flags' no desplegados que se saldó también con 154 víctimas— y en Lanzarote en 2007. (Infografía detallada del trágico accidente de Spanair JK5022)

Boeing defiende que no se concluyó que el sistema sonoro fuera el culpable. Según la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) fue "contribuyente, no determinante", aunque asegura que los investigadores siguen "frustrados" por no saber qué falló. Los pilotos del vuelo de Lanzarote detectaron que el avión volaba en pérdida y rectificaron, mientras que los de Spanair no lo hicieron.

Según Barajas, el tiempo de respuesta fue "razonable", la oreografía no afectó al operativo —aunque no se habían realizado todavía simulacros en la zona del arroyo— y la principal causa de la compleja asistencia a heridos fue la deflagración. Los afectados sin embargo consideran que fue "caótico", lamentan que no se haya aceptado ninguna responsabilidad, que comparecientes no recordaran muchos aspectos y que el fabricante se negara a aportar pruebas para comprobar si existía un fallo de diseño obviado en la investigación. Por ello, han pedido la desclasificación del expediente de la CIAIAC sobre el accidente para acceder a la documentación que el Estado, el fabricante, compañía aérea y aseguradora conocieron como parte implicada, demanda que la Audiencia Nacional ha admitido a trámite.

Reacciones políticas



El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, afirma que las 154 víctimas están "en el recuerdo" y que, por ellas, se trabaja para determinar lo ocurrido. En la red social de Twitter, Sánchez hace referencia a que fue "una de las mayores catástrofes aéreas de España" este accidente ocurrido en Barajas.



También la presidenta del Govern Balear (PSOE), Francina Armengol, ha querido mostrar su solidaridad con las víctimas. En su cuenta de Twitter oficial, la líder del Ejecutivo autonómico ha escrito: "Nuestros pensamientos están hoy con las familias de las 154 víctimas del accidente de Spanair. Su memoria quedará para siempre. En algún lugar... siempre en nuestros corazones".

Por su parte, el portavoz de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, Ignacio Aguado, ha señalado que espera que la comisión llegue a la "verdad" de lo ocurrido en la tragedia y las "víctimas puedan dormir tranquilas". "Como democracia avanzada tenemos que garantizar que las víctimas estén en el centro de las políticas y no se quedan en la cuneta", ha añadido Aguado.

Asimismo, el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, se ha comprometido a invertir y trabajar "incansablemente" por la seguridad de transporte y no solamente el aéreo, sino de cualquier tipo como también el ferroviario. También ha reconocido que, muchas veces, el afán por disponer de infraestructuras que faciliten el transporte o mantener los horarios ha hecho descuidar la propia seguridad.

DIEZ AÑOS DESPUÉS, LAS VÍCTIMAS DEL ACCIDENTE DE SPANAIR SIGUEN BUSCANDO LA VERDAD

EL MUNDO

MARISA RECUERO Madrid - 20 AGO. 2018 10:02 - 14.23 horas del 20 de agosto de 2008. El Sunbreeze -un MD-82 de la aerolínea Spanair- se dispone a despegar del aeropuerto de Madrid-Barajas para cubrir el vuelo JK5022 con destino a Las Palmas de Gran Canaria. A bordo viajan 172 personas, entre el pasaje y la tripulación. Apenas una hora antes, el comandante había tenido que abortar un primer intento de despegue tras detectar que la sonda que mide la temperatura del aire -conocida como RAT- marcaba 99 grados cuando debía señalar 28.

La aeronave fue conducida a un parking remoto y un técnico de mantenimiento de Spanair despachó el problema extrayendo el fusible Z-29 con el objetivo de desactivar la sonda de temperatura. La operación contó con el visto bueno del jefe de mantenimiento de la aerolínea que trabajó ese día.

El Sunbreeze volvió a rodar para situarse en la cabecera de la pista 36-L y proceder a la maniobra de despegue, por segunda vez. Pero, en esta ocasión, el comandante y el copiloto no configuraron de manera

correcta las alas del MD-82 para el despegue y, un minuto después de iniciar la carrera, la aeronave impactó en el suelo, arrastrándose 1.200 metros antes de explotar. El sistema de alarma que debió alertar a los pilotos de la incorrecta configuración -TOWS, en el argot aeronáutico- no funcionó. Murieron 154 personas y hubo 18 heridos.

«Casi una década después del accidente del JK5022, ninguna persona física, jurídica o institucional ha sido considerada responsable de la tragedia, más allá de los pilotos, que pagaron el entuerto con sus vidas, y de la aerolínea Spanair, que ha desaparecido». Así se dirigió Francisco Vasques-Tenreiro, abogado de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, al anterior titular del Ministerio de Fomento, Íñigo de la Serna, el 10 de mayo de 2017, para solicitar la desclasificación como materia reservada de la documentación que utilizó la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac) para elaborar el informe del accidente, fechado el 3 de agosto de 2011 y que nunca respondió por qué el TOWS no funcionó, limitándose a responsabilizar a los pilotos fallecidos.

Las víctimas quieren que la Audiencia desclasifique la información que aportó EEUU

Cuando se cumplen 10 años de esta tragedia, los familiares de las víctimas siguen luchando por saber «la verdad» de lo que pasó ese día, en palabras del letrado de la AVJK5022, y exigen al Ministerio de Fomento conocer la documentación que usó la Ciaiac para realizar el informe. «Una ingente cantidad de información, que es absolutamente desconocida por las víctimas de la tragedia una década después del siniestro». Así consta en la solicitud de desclasificación de esos documentos como materia reservada, que la asociación remitió al que fuera titular de Fomento, Íñigo de la Serna, el 10 de mayo de 2017, y a la que éste respondió 15 días después con una escueta carta -dos páginas, cinco párrafos, 30 líneas-, firmada por la que fuera subsecretaria de este Ministerio, Rosana Navarro.

«La investigación de la información técnica de un accidente [de aviación] es información reservada», respondió Fomento, limitándose a trasladar la petición a la Ciaiac y alegando que éste es un organismo independiente y que, por tanto, debe ser el que analice la petición. La Ciaiac está adscrita orgánicamente a la Subsecretaría de Fomento y, cuando se produjo el accidente, la ministra de entonces -la socialista Magdalena Álvarez- fue señalada por miembros de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil como responsable de las presuntas filtraciones a los medios de comunicación sobre las causas de la tragedia.

La reclamación de las víctimas está ahora en la Audiencia Nacional, en la Sala de lo Contencioso-Administrativo, que el pasado 25 de mayo se declaró competente para resolver el recurso presentado por la AVJK5022 contra la «inactividad y negativa tácita del Ministerio de Fomento a la hora de tramitar adecuadamente la solicitud formulada» para conseguir la documentación. La Abogacía del Estado y el Ministerio Fiscal informaron en contra de admitir el recurso y, por ende, no facilitar los papeles del caso Spanair a las víctimas.

El informe final que presentó la Ciaiac fue elaborado a partir de documentación aportada, sobre todo, por las autoridades aeronáuticas estadounidenses, ya que fue en Estados Unidos donde se fabricó el avión. Los MD-82, siglas que responden al fabricante McDonnell Douglas, son responsabilidad del gigante aeronáutico Boeing, que adquirió la citada empresa.

"Estaba claro lo que tenía que hacer cada uno", defiende la ex ministra de Fomento

La Ciaiac empleó para su investigación datos aportados por su homólogo estadounidense NTSB, con la colaboración de Boeing, Pratt & Whitney (fabricante de los motores) y la FAA (Autoridad Aeronáutica de Estados Unidos). En la investigación contribuyó también la Dirección General de Aviación Civil española, además de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea española, la Agencia Europea de Seguridad Aérea y la propia aerolínea Spanair. Sin duda, las principales instituciones con responsabilidad en materia aeronáutica en el marco de este accidente.

Los datos que obran en el procedimiento abierto en la Audiencia Nacional advierten de que los aviones de la serie MD-80 han sufrido 73 incidentes, de los que 35 fueron accidentes en los que perecieron 1.446 personas.

Hace seis años, la Sección Decimoquinta de la Audiencia Provincial de Madrid, en un auto fechado el 19 de septiembre de 2012, dio un giro de 180 grados a la investigación penal del accidente después de cuatro largos

años de instrucción por parte del Juzgado número 11 de Madrid, bajo la dirección del magistrado Juan Javier Pérez.

Éste consideró que había indicios suficientes para enviar a juicio a los dos técnicos de mantenimiento, que desconectaron el fusible Z-29, por 154 delitos de homicidio imprudente y 18 delitos de lesiones imprudentes. Sin embargo, el auto fue recurrido por los procesados ante la Audiencia Provincial, que consideró que la acusación contra los técnicos no estaba basada en pruebas, sino en «indicios racionales» que no eran «susceptibles de encaje en un tipo penal».

Un tribunal compuesto por los magistrados Pilar de Prada, Carlos Fraile (ponente del auto) y Santiago Torres tumbó los argumentos del juez Pérez y propició el archivo de la causa, dejando sin respuesta a las víctimas. «No hay prueba alguna de que la actuación de los técnicos hubiera provocado» el accidente, concluyeron estos tres jueces.

El juez Pérez, en cambio, calificó la actuación de los técnicos de «defectuosa», al despachar el avión sin haber identificado la avería que causó el fallo de la sonda de temperatura. «Cada fallo debe analizarse hasta descubrir cuál es realmente el sistema averiado», consideró este juez.

El pasado 5 de julio, la AVJK5022 logró por fin, tras más de cinco años de lucha, que el Congreso de los Diputados iniciara una comisión de investigación para esclarecer las responsabilidades políticas del accidente. Hasta la fecha, 12 personas han pasado por esta comisión y todas han echado balones fuera.

La primera en rendir cuentas fue la presidenta de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), Isabel Maestre, que nada más comenzar su intervención dijo que esta agencia «no existía cuando ocurrió el accidente del vuelo JK5022». La AESA nació dos meses después, el 20 de octubre de 2008. «El informe de la Ciaiac establece claramente lo que ocurrió, al igual que los autos de los jueces de la Audiencia Provincial de Madrid», se limitó a alegar Maestre.

«Los inspectores de las autoridades de aviación en todo el mundo no están detrás de cada avión antes del despegue para inspeccionarlo», defendió, para advertir después de que la agencia es «un paraguas que supervisa el sistema» y que es la aerolínea la que «tiene un sistema de autoinspección y de control en sí misma». «Nos haríamos un flaco favor si quitáramos de la investigación algo que no nos guste», sentenció, en referencia al fallo humano que se le atribuye a los pilotos.

La siguiente en comparecer fue la responsable de la navegación aérea española en 2008, Carmen Librero, que recurrió también al informe de la Ciaiac para «no entrar en detalles del accidente». «Todos los profesionales de este sector estamos firmemente comprometidos con la seguridad aérea», advirtió. «Yo sí viví las tres menos cuarto de ese día; desde mi despacho vi el humo. Yo sí viví esa tarde y esa noche. Yo sí la viví y sé lo que se sufrió», se defendió, reprochando a los diputados que la consideren una persona «insensible» a las desgracias humanas.

La comparecencia más esperada fue la de la ex ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, que no dudó en asegurar que «el análisis de las causas y las circunstancias por las que ocurrió [el accidente] ha sido hecho por los mejores expertos». Dicho esto, se preocupó de dejar claro que en «la estructura jerárquica que había en el momento del accidente» cada uno tenía «unas responsabilidades distintas» y que «ambigüedad no hubo», porque «estaba claro lo que tenía que hacer cada uno».

«El Gobierno estaba ampliamente representado», respondió, recordando que los primeros en acudir al lugar del siniestro fueron «los ministros de guardia». Ella «estaba dentro de un avión en Palma», con destino a Málaga, cuando supo la noticia. «Me fui a ver al comandante y le dije que me tenía que bajar para coger un avión. Me bajé y me metí en el primero y único que salió para Madrid», relató.

«Estoy segura de que se cometieron fallos, pero eso es humano», dijo, señalando después a Spanair como «los únicos» donde no encontró «esa sensibilidad». «Yo no encontré esa sensibilidad en la compañía».

Será el próximo mes de octubre cuando comparezca Pilar Vera, la presidenta de la AVJK5022. «Por la memoria y el recuerdo de 154 inocentes de una tragedia evitable», es el lema de esta mujer luchadora. «Siempre en nuestros corazones».

"¿Por qué se dejó el riachuelo entre las pistas del aeropuerto?"

«¿Sabía usted por qué se dejó el riachuelo existente entre las pistas 36L y 36R?». Así preguntó la portavoz del Grupo Mixto en el Congreso, Ana Oramas, a la que fuera directora de Navegación Aérea en 2008 y secretaria general de Transportes hasta el pasado 22 de junio, Carmen Librero, en relación al arroyo en el que fallecieron ahogadas algunas de las víctimas del accidente del vuelo JK5022 de Spanair. «No tengo información sobre eso», respondió Librero, en el marco de la comisión de investigación abierta en la Cámara Baja para esclarecer las responsabilidades políticas del siniestro. «Yo no conozco la importancia que tenía ese riachuelo porque no es mi competencia», prosiguió.

Oramas no flaqueó en su empeño por conocer la responsabilidad de Librero y le recordó que desde la torre de control no se podía divisar el lugar del accidente. «¿Que no podían ver la zona en la que estaba siniestrado el avión?», respondió la ex directora de Navegación Aérea. «¿Y qué me quiere decir con eso?», se limitó a repreguntar Librero, que quiso dejar claro que ella sabe «lo que se sufrió» aquel día.

PILAR VERA, PRESIDENTA DE LA ASOCIACIÓN AVJK5022: "NOS HAN NINGUNEADO DURANTE ESTOS 10 AÑOS"

Diez años después, las víctimas del accidente de Spanair siguen buscando la verdad

EL MUNDO



La presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, Pilar Vera, en la sede de la asociación. ÁNGEL NAVARRETE

MARISA RECUERO Madrid - 20 AGO. 2018 01:40 - Mujer luchadora, incansable, fiel a sus ideas. Pilar Vera lleva nueve años al frente de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022. Cogió las riendas en agosto de 2009, pocos días después de que se cumpliera un año del accidente aéreo que se cobró la vida de 154 personas y dejó 18 heridos, el 20 de agosto de 2008. Después de 10 años de esta tragedia, Pilar sigue luchando porque

"en alguna parte tiene que estar la explicación de lo que ocurrió aquel fatídico" día. "Qué las causas del accidente se aclaren definitivamente y se corrijan en el sistema de la aviación civil española".

P: Diez años después, ¿quién fue el responsable del accidente?

R: Una tragedia aérea no se produce por una sola causa, sino por una cadena de errores. Las responsabilidades se reparten en cada uno de sus eslabones: Dirección General de Aviación Civil, fabricante del avión, compañía aérea, aseguradora,

P: ¿Qué validez le da al informe de la Ciaiac, que señaló como causa el fallo humano de los pilotos?

R: Desde la asociación hemos sido muy críticos con ese informe, que no detecta las causas de lo que ocurrió el 20 de agosto de 2008 en el aeropuerto de Barajas y que provocó la muerte en 154 personas y lesiones en 18 supervivientes. De hecho, sirvió para que la Audiencia Provincial de Madrid archivara el 19 de septiembre de 2012, en sobreseimiento libre, las investigaciones judiciales que realizó el Juzgado número 11 de Madrid y proponía juicio oral con la imputación de los dos técnicos de mantenimiento, que a partir de esa fecha quedaron libres.

El Copac [Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial] hizo una revisión independiente de ese informe y habla de "mentiras, tergiversaciones y ocultamientos". El Sepa [Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas] demostró con una simulación del vuelo que si la alarma TOWS hubiera sonado se hubiera abortado el despegue y no hubiera ocurrido nada [Acceda aquí al informe de la Ciaiac].

Los pilotos pagaron con su vida el error que cometieron, pero ellos también fueron víctimas de un sistema de aviación civil que permitía que la compañía aérea no cumpliera con los estándares de seguridad adecuados, y eso está contrastado.

P: Sorprende que aún no se conozca por qué no funcionó el TOWS.

R: Precisamente, ése es uno de los puntos que invalida el informe oficial de la Ciaiac. No responde a esa incógnita y desconoce por qué no sonó. Entonces ¿cómo pueden culpar a los pilotos fallecidos, si éstos no pudieron abortar el despegue porque no fueron avisados por el TOWS de la incorrecta configuración del avión?

P: ¿Cuál fue la respuesta de Boeing, dueño del avión?

R: Ninguna, de hecho ningunearon los requerimientos de tipo técnico que les hizo el juez, a instancias de la asociación, para determinar un fallo de diseño oculto en el modelo MD-82 que si pudiera demostrarse, probablemente, daría un giro a las investigaciones y responsabilidades.

P: ¿Habló en alguna ocasión con los técnicos de mantenimiento que fueron investigados por el accidente?

R: Nunca han querido hablar con las víctimas. Su única preocupación ha sido quedar exonerados de toda responsabilidad. Uno de los dos que estuvieron imputados compareció el pasado mes de julio en la comisión de investigación en el Congreso.

P: Sé que ha mantenido reuniones con responsables de la NTSB estadounidense. ¿Qué opinan ellos de la investigación del accidente del JK5022?

R: Me entrevisté en 2010 con la NTSB. No quisieron aparecer en el informe de la Ciaiac y, de hecho, se desvincularon completamente cuando les pedí que hicieran un voto particular sobre el informe final, tal y como hicieron, por ejemplo, con el informe final de la BEA francesa sobre el accidente del vuelo AF-4590 del Concorde al despegar del aeropuerto Charles De Gaulle-Paris.

P: ¿Hay algún responsable político español que se haya interesado por el transcurso de la investigación?

R: No, muy al contrario. A veces me pregunto qué se esconde detrás de esta tragedia para que ni siquiera se haya puesto en cuestión el sistema de la aviación civil española, la seguridad aérea en su conjunto. Creo que archivar la búsqueda de responsabilidades por la muerte de 154 personas sembró un terreno de impunidad que es nocivo para el propio sistema, y desde luego no reconocer lo que falló antes, durante y después del

20 de agosto, no beneficia en nada a los usuarios del avión como medio de transporte. Máxime cuando para los insulares españoles es de vital importancia para su conectividad con el exterior.

Gran Canaria perdió a 80 de sus ciudadanos de origen o residencia y como canaria sé bien lo esencial que es el transporte aéreo en nuestras vidas. Por eso, el compromiso por la verdad y la justicia va mucho más allá de lo que cualquiera pudiera pensar.

P: ¿Qué ministros de Fomento y presidentes de Gobierno en estos 10 años se han reunido con la asociación?

R: Entré en la AVJK5022 pocos días después del 20 de agosto de 2019, casi un año más tarde de su creación. Lo que me encontré es que estaba casi a punto de desaparecer. Demasiados problemas sobrevenidos que originaron divisiones y desconfianzas, producidos básicamente por el acoso de los despachos americanos.

Como sería que sin ni siquiera haber formalizado mi inscripción como socia, la presidenta que estaba me pidió que les acompañara a visitar al entonces ministro José Blanco. Recuerdo que fuimos a verlo el 9 de septiembre de 2009. Fue el primer titular de la cartera que nos recibió, pues su antecesora, Magdalena Álvarez, que era la titular el día del accidente, nunca se acercó ni a las personas que sufrimos la tragedia, ni a los supervivientes, ni tampoco a la AVJK5022. Nunca hemos hecho causa de ello y hemos ignorado su comportamiento inhumano, porque el político estaría por decidir.

De esa reunión de más de tres horas salió poder asistir a la Conferencia de Alto Nivel en la OACI en 2010. Le planteamos todos los temas que nos preocupaban en aquellos momentos: asistencia a las familias, gestión de la emergencia, protección civil, investigación oficial y judicial. Incluso que la Ciaiac no había hecho público el informe final sobre el incidente de Lanzarote en 2007, que junto con el Accidente de Detroit en 1987 fueron los antecedentes al siniestro del Vuelo JK5022 en 2008.

Blanco hizo una revisión en marzo de 2010 de la Ciaiac. Estaba conmocionado por la tragedia y aunque prometió hacer y responder a cuanto le planteamos, lo cierto es que el conflicto de diciembre de 2010 con los controladores aéreos determinó su mandato al frente del ministerio y no dio tiempo para mucho más.

Luego me entrevisté en bastantes ocasiones con la ministra Ana Pastor. A ella se debe la publicación del Real Decreto 632/2013, así como la asistencia a la 38 Asamblea General de la OACI para apoyar la aprobación del documento de política de asistencia a víctimas. Fue una pena que su voluntad política no estuviera acompañada de un equipo técnico de profesionales que hubiera hecho esa revisión a fondo del sistema de la aviación civil española, por la que clamamos desde la AVJK5022. Aunque nuestra petición sobre la revisión del informe oficial de la Ciaiac no prosperó, ni tampoco la propuesta que hicimos de que España creara un órgano multimodal de investigación y prevención de accidentes con víctimas múltiples, le tengo respeto.

P: Finalmente, la asociación consiguió que se investigue la responsabilidad política del accidente en el Congreso. ¿Servirá de algo esa comisión?

R: Conseguir esa comisión de investigación ha costado más de ocho años de lucha. En septiembre de 2011 nos recibió la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, unos meses antes de las elecciones, con un representante de cada partido y le planteamos que era necesario depurar responsabilidades políticas mediante una comisión de investigación. Se nos contestó que era imposible abrir una comisión política cuando estaba la investigación judicial abierta. El tiempo demostraría que era otra mentira más de las muchas que hemos recibido en estos años: es posible investigar en el Congreso y en vía judicial.

Aunque he tenido mis dudas respecto a su utilidad, la he considerado siempre muy necesaria, porque cualquier camino que lleve a la verdad hay que recorrerlo, al margen de dudas, costes, o cualquier otra molestia que ocasione a los que creemos que en alguna parte tiene que estar la explicación de lo que ocurrió aquel fatídico 20 de agosto.

Muchas de las familias que están siguiendo las comparecencias están descubriendo las caras de los responsables que gestionaban el transporte aéreo en nuestro país. Y a los diputados que integran la comisión les está sorprendiendo negativamente el ninguneo al que alguno de los comparecientes los ha intentado someter. Es exactamente lo mismo que han hecho con la AVJK5022 durante estos casi 10 años. Se proba que alguno de los comparecientes ha mentado.

P: Por desgracia, tuvo que suceder esta tragedia para darnos cuenta de que España tenía agujeros en materia aeronáutica, sobre todo en materia de víctimas. ¿Cómo ha cambiado este escenario?

R: Hace 10 años no existía en España ningún protocolo de actuación en asistencia a víctimas, pero sí estaba en vigor la circular 285 de la OACI, que contenía un plan de asistencia a las víctimas y sus familias. Por extraño que parezca, en España no se siguió ese plan para gestionar la emergencia tras el siniestro del 20 de agosto de 2008.

En 2010 me enteré que esta circular estaba en vigor desde 2001 y tocaba su revisión por la OACI. El reto no era revisarla, sino incrementar su rango normativo y conseguimos que se convirtiera en el Documento 9978 de Política de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, además del Documento 9973 que contiene un Plan de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, aprobado por el Consejo de la OACI el 1 de marzo de 2013. Sigo en la lucha para que ese Documento 9978 se incluya en el Anexo 9 y Plan de Auditorías de la OACI, aunque debiera estarlo en el Anexo 13 que trata la investigación de los accidentes aéreos en el mundo. No desespere de que algún día tenga cabida en el mismo.

Logramos que Fomento publicara el RD 632/2013 del Ministerio de Presidencia que contiene un Plan de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos del que se deriva un Protocolo de Coordinación de Protección Civil del Ministerio del Interior. En ambos documentos se agradece la colaboración de la AVJK5022. Aunque hicimos mucho más que colaborar. Logramos fuera lo que luego se hizo aquí, y tardamos cinco años en conseguirlo. Algo que debía haber hecho por iniciativa propia el Estado, tuvo que hacerlo la sociedad civil presionando y trabajando incesantemente fuera de España para demostrarles que era posible tratar a los ciudadanos víctimas de los fallos del sistema con dignidad y respeto, no exponiéndolos a sufrimientos adicionales al padecimiento de la pérdida de nuestros seres queridos de forma tan dramática.

P: ¿Y en materia de seguridad aérea?

R: En julio de 2010, un auditoría de la OACI detectó 113 disconformidades o agujeros en el sistema de la aviación civil española. Según los responsables de entonces y algunos de ahora, todos esos fallos están corregidos, pero lo dudamos, por el procedimiento que conlleva su corrección. El tiempo dirá quién tiene razón.

España no tiene un cuerpo de inspectores de vuelo con autoridad suficiente para dejar un avión en tierra que no esté en condiciones de volar, como pasó con el MD-82 siniestrado. Mientras la Ciaiac siga dependiendo de Fomento, aunque sea a nivel funcional, su actividad estará cuestionada por la falta de independencia, recursos y formación para abordar las investigaciones.

P: ¿Cómo se encuentran las personas que sobrevivieron?

R: Sobrevivieron 15 adultos y tres jóvenes ya. Tras recuperarse, la mayoría de ellos cerró la puerta de la notoriedad por ser superviviente del vuelo JK5022. Otros están en la AVJK5022 y han colaborado activamente con las investigaciones, sobre todo cuando el procedimiento penal estuvo abierto. Es comprensible que no quieran seguir recordando públicamente lo que ocurrió hace 10 años. Tienen derecho a rehacer su vida y a olvidar, si es que se puede, después de haber sufrido una catástrofe aérea.

P: ¿Qué desea conseguir como presidenta de la asociación de víctimas AVJK5022?

R: Soñar es gratis, pero cuando la voluntad es indomable, quién sabe, igual se termina convirtiendo en realidad que las causas del siniestro se aclaren definitivamente y se corrijan en el sistema de la aviación civil española. Que se depuren responsabilidades políticas y penales, si consiguieran demostrarse. Que España cuente con una agencia de seguridad aérea potente, independiente y con credibilidad por parte de profesionales y usuarios del avión. Que nuestro país tenga un órgano multimodal de investigación y prevención de accidentes aéreos con víctimas múltiples, para que se sitúe al nivel de los países de su entorno europeo, garantizándonos a los ciudadanos procedimientos seguros e investigaciones veraces y rigurosas.

Y todo eso, por la memoria y el recuerdo de 154 inocentes de una tragedia evitable, que no debieron morir si se hubieran respetado los procedimientos y cumplido previamente con la supervisión rigurosa e inspección pertinente.

LAS VÍCTIMAS PIDEN QUE LA JUSTICIA ARROJE MÁS LUZ SOBRE EL ACCIDENTE DE SPANAIR

Según los afectados, la catástrofe no se produjo por «mala suerte», sino porque «nadie lo evitó»

[ABC](#)

Marco Naya @marconaya5 Madrid Actualizado: 22/08/2018 08:30h - Diez años después del trágico accidente del avión de Spanair que costó la vida de 154 personas, las causas que lo propiciaron siguen cubiertas por un velo que las víctimas tratan de despejar. La catástrofe conmocionó a todo el país y, como cada año, algunos de los afectados en este fatídico siniestro aéreo se reunieron ayer para exigir respuestas y denunciar que «no confían» en que la comisión de investigación del Congreso de los Diputados señale responsables.

Una década después de la tragedia que se produjo en el aeropuerto de Barajas de Madrid, las asociaciones de afectados siguen buscando la manera de esclarecer el caso y de lograr justicia. Por ello, la presidenta de la Asociación de Afectados del vuelo JK5022, Pilar Vera, aseguró «no confiar» en que la comisión parlamentaria sirviese para «distribuir las responsabilidades» aunque sí considera que puede esclarecer algunos detalles y exigió a los líderes políticos de PP y PSOE que se comprometan públicamente con la investigación.

A pesar de sus reticencias acerca de los resultados que pueda ofrecer, para la presidenta de la asociación, la composición en el pasado mes de julio de la comisión del Congreso de los Diputados representa «un primer paso» para arrojar luz sobre el caso y llegar a conocer la «cadena de errores» por las que se produjo el siniestro. Debido a la sospecha de que se pudiese haber producido alguna negligencia entorno al accidente, Vera recalcó que el siniestro no se produjo por «mala suerte» sino porque «nadie evitó» que este sucediese. «El poder ejecutivo discrimina a las víctimas en función del partido político que gobierna», acusó Vera, espoleada por la falta de transparencia que, a su juicio, se observa en algunas de las comisiones oficiales de este tipo de accidentes.

Los actos conmemorativos se simultanearon en diversos puntos del territorio español pero fue el que tuvo lugar frente al olivo de los jardines de la T2 del aeropuerto de Barajas en el que la presidenta de la asociación de víctimas reclamó más mecanismos para tratar de hacerles llegar la verdad. Con esta finalidad, propuso la creación de un organismo de investigación y prevención de accidentes aéreos que actúe al margen del regulador aéreo para llegar hasta el final de las causas.

Priorizar la seguridad

Las cuatro grandes formaciones políticas españolas también se personaron en el acto conmemorativo que tuvo lugar ayer en la capital para mostrar su apoyo a los afectados de la catástrofe aérea. En nombre del Gobierno, el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, se comprometió a «invertir y trabajar incansablemente» por la seguridad en las infraestructuras de transporte y señaló como prioritario garantizar la seguridad.



Pablo Casado y José Luis Ábalos conversan ayer, tras el homenaje - Jaime García

Por otro lado, el presidente del Partido Popular, Pablo Casado, aseguró estar comprometido con la asociación de afectados del accidente para que «se puedan esclarecer las causas del siniestro» a través de la comisión parlamentaria y aplaudió su labor para prevenir este tipo de accidentes. Además, el líder popular alzó la voz para prometer que la formación de Génova apoyaría «cualquier medida» que persiga el objetivo de mejorar la seguridad aérea. Según Casado, mantuvo una conversación con el ministro de Fomento antes de que comenzase el homenaje en la que coincidieron en la necesidad de mejorar las instalaciones educativas y sanitarias.

El fatídico accidente se produjo el 20 de agosto de 2008. Un avión de la aerolínea Spanair despegaba desde el aeropuerto de Barajas con destino Gran Canaria. Era el vuelo JK5022 y, poco después de despegar, un supuesto fallo en el sistema provocó que se precipitase y se estrellase. El resultado fue devastador: 154 personas resultaron fallecidas y 18 heridas. Una de las mayores tragedias aéreas de la historia de España.

Desde este día se originó un movimiento entre los afectados por la catástrofe para lograr respuestas y detectar a los responsables de este accidente. Con este objetivo en mente surge la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, que, tras la quiebra de Spanair en 2012 y el cierre de la causa judicial que investigaba el caso hace seis años, prosigue en su lucha para lograr el reconocimiento de los derechos de afectados de accidentes aéreos.

"NO VI ARDER EL AVIÓN Y PENSÉ QUE TODOS ESTARÍAMOS MALHERIDOS PERO BIEN"

Loreto González es una de los 18 supervivientes del accidente de Spanair, en el que falleció su hija Clara Díaz

[LA PROVINCIAL DIARIO DE LAS PALMAS](#)

A. Rodríguez 19.08.2018 | 01:04 - El 20 de agosto de 2008 era, a priori, "un día corriente" en la vida de Loreto González (Monforte de Lemos, Lugo, 1953). Nada hacía presagiar que no terminara así, pero a las 13.24 horas -una hora más en la Península- todo tornó en horror. El MD-82 con matrícula EC-HFP de la extinta aerolínea Spanair que debió partir de Madrid para llegar a Gran Canaria no consiguió alzar el vuelo con normalidad. Instantes después del despegue, y con 172 personas a bordo, se estrelló al final de la pista 36L del aeropuerto madrileño. "Toda la vida que tenía terminó ahí. Ahora estoy, por así decirlo, en una especie de sobrevivencia", relata a punto de cumplirse diez años de la tragedia aérea. Su hija Clara Díaz, que en aquel entonces tenía 23 años, falleció en el accidente. Ella logró salvarse, pero ya nada es igual. "Mi vida en Canarias, mi trabajo, mi vida psíquica, mi vida física... Todo terminó. Todo acabó en Barajas", repite González, una de los 18 supervivientes del accidente del JK5022.

González echa la vista atrás y detalla su vida y la de su hija antes de ese 20 de agosto. Ella es médica y en aquella época trabajaba para el Instituto Social de la Marina. Los siete meses antes de coger ese vuelo estuvo en una comisión de servicio en el Océano Índico, en las islas Seychelles, para atender a la flota atunera que faenaba en esa zona. Su hija acababa de terminar la carrera de Psicología Clínica "de forma brillante" por la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) y recibió, por ello, el Premio Fin de Carrera.

Al terminar sus exámenes, Díaz fue a pasar unos 25 días con su madre en las Seychelles y después regresó a España para matricularse en un máster y asistir a una boda. González, en cambio, tuvo que permanecer hasta agosto en el archipiélago del Índico para atender a unos enfermos graves. En la Península fue donde se reencontraron. Díaz había sacado el billete de regreso a Gran Canaria en clase turista para el día 20 de agosto con Spanair, pues sabía que esa era la compañía con la que iba a viajar su madre desde Madrid para volar hasta Canarias. González, una vez en Península, cambió la fecha de vuelta para volar ese mismo día, si bien ella lo hizo en clase business porque ese trayecto se lo cubría el trabajo.

"Nos dimos perfectamente cuenta de que el avión se estrellaba, lo recuerdo como una situación horrorosa", cuenta. La inestabilidad del aparato y los bandazos que daba, principalmente hacia el lado derecho, no hacían presagiar nada bueno. El último recuerdo que tiene dentro de esa aeronave es sonoro: los gritos de los pasajeros.

González perdió el conocimiento en el momento del impacto y calcula que lo recuperó unos diez o quince minutos después. "Lo recuerdo con mucha angustia. No me podía mover porque tenía el cuerpo roto y estaba esperando a que llegaran los rescatadores, que tardaron muchísimo tiempo". Por su profesión enseguida se autodiagnosticó. Tenía un neumotórax a presión y se estaba asfixiando. Cuando vio a los servicios de urgencias, los llamó con la mano, también fracturada, que podía mover.

La gallega permaneció más de dos meses en coma. Solo en la cara tenía 20 fracturas. Desde que ocurrió el siniestro ha pasado catorce veces por el quirófano para reparar, en la medida de lo posible, sus lesiones.

Las secuelas físicas del accidente aún saltan a la vista. Además de una "cojera manifiesta", está el daño psíquico. Las cicatrices que no se ven son las que más duelen. "Me quedé sin lo más importante en mi vida que era mi hija", subraya. Una pérdida que no se imaginó cuando abrió los ojos en el suelo del aeropuerto.

"Solamente vi unos pequeños matojos ardiendo, el riachuelo y a dos o tres personas moviéndose. La catástrofe del avión se quedó a mi espalda y ni siquiera me podía arrastrar. No ver arder el avión me dio mucho ánimo porque pensé que todo el mundo estaría malherido, pero bien. Por suerte no lo vi y eso me dio ánimo para tirar hacia delante. Si veo el avión como estaba, seguramente me habría dado cuenta de que allí estaban prácticamente todos muertos", esgrime.

Los mecánicos de la desaparecida aerolínea revisaron el avión por una avería en el sensor de temperatura antes de que el aparato tratara de despegar por segunda vez. Los pasajeros ya estaban a bordo y, aunque los técnicos tardaron más de una hora en revisar la aeronave, no les dejaron bajar. "La hora y pico que estuvieron reparando teóricamente el avión fue la última hora y pico de vida de mi hija y no pude estar con ella porque no nos dejaron movernos del asiento", lamenta.

Mañana se cumple una década desde que se produjo la tragedia y González afirma que los últimos diez años han sido "muy dolorosos". Un tiempo en el que los familiares de las víctimas y afectados por el siniestro aéreo se han sentido "desamparados" por las autoridades políticas y por la Justicia. "No es verdad que los únicos culpables sean los pilotos que están muertos. Ellos son otras víctimas más. Esa es la injusticia que tenemos y no lo podemos permitir", sostiene. No comparte, asimismo, la aplicación del baremo de daños de uso general para los siniestros de tráfico utilizado por la mayoría de los jueces para calcular la indemnización que debe abonar Mapfre, la aseguradora de Spanair. "Es indignante", afirma.

González ve en la Comisión de Investigación del Congreso de los Diputados la "última esperanza" de depurar responsabilidades "porque no sucedió solo una cosa". "Que el director del aeropuerto no cerrara la pista y dejara que los aviones siguieran operando, entorpeció la asistencia prestada a las víctimas. ¿Si hubieran llegado antes habría más supervivientes? Estoy segura", añade.

Tras la tragedia, Loreto González decidió poner punto y final a su vida en Gran Canaria. Los tres primeros años los pasó "prácticamente sin salir de Madrid". Transcurrido ese tiempo, vendió su casa, situada en la Avenida Marítima de Las Palmas de Gran Canaria. Ahora solo regresa de forma puntual al Archipiélago, como para asistir al concierto celebrado ayer en el Auditorio Alfredo Kraus en memoria de las víctimas del JK5022. "Me sigue doliendo mucho ver dónde vivía, la Fuente Luminosa a donde iba a jugar con mi hija y todas las referencias de tantos años", apunta. Ahora vive junto a su madre, de 91 años, en Monforte de Lemos. Pero continúa en la lucha por buscar la justicia y la verdad por el bien común: "Yo estoy tan quemada que ya lo que he llorado y seguiré llorando nadie me lo va a compensar. Pero si sucede otra tragedia que al menos se actúe de manera diferente".

Loreto González, hija de piloto militar, debe su nombre a la Virgen de Loreto, patrona de los aviadores. Volver a volar tras vivir en primera persona este accidente "fue muy complicado". A los cinco o seis meses tuvo que desplazarse hasta las Islas para pasar una revisión médica por su baja y tuvo que hacerlo medicada y acompañada de una psicóloga.

"DESPUÉS, Y POCO A POCOS DIEZ AÑOS DE LA TRAGEDIA DE SPANAIR: "154 PERSONAS MURIERON Y NO PUEDE SER QUE TODO SIGA IGUAL"

Desde la asociación JK5022 recuerdan que, una década más tarde, se sigue sin depurar responsabilidades y se aferran a que la Comisión de Investigación esclarezca lo que pasó aquel 20 de agosto de 2008. Tanto el alcalde de Las Palmas de Gran Canaria, Augusto Hidalgo, como el presidente en funciones del Cabildo, Pedro Justo Brito, han hecho referencia al trabajo y la constancia de la asociación por mejorar la seguridad aérea

[CANARIAS AHORA](#)

[LA PROVINCIA EL DIARIO DE LAS PALMAS](#)

Raquel Sosa - Las Palmas de Gran Canaria - 20/08/2018 - 18:55h - "154 personas murieron y no puede ser que todo siga igual porque eso nos condena a todos, especialmente a los canarios, cuya única opción es el

avión como medio de transporte para su colectividad". Así lo expresó el primer presidente de la Asociación de Afectados del vuelo JK5022 (AVJK5022) y en la actualidad vocal de su junta directiva, Federico Sosa, en el primero de los dos actos de homenaje celebrados este lunes en Las Palmas de Gran Canaria por el décimo aniversario de la tragedia del vuelo JK5022 de la compañía Spanair, que se cobró la vida de 154 personas, más de 80 de ellos grancanarios o con residencia en Gran Canaria, y del que sobrevivieron 18 personas.

Como cada 20 de agosto, familiares y amigos de las víctimas se han reunido en dos enclaves de la capital grancanaria para conmemorar el aniversario de la que fuera la mayor catástrofe aérea de la aviación civil española en los últimos treinta años. Estos actos se suman a los que han tenido lugar este fin de semana en Ojos de Garza, en el municipio de Telde, el pasado domingo, y en el Auditorio Alfredo Kraus, donde el sábado se rindió homenaje a las víctimas con un concierto a cargo de la Orquesta Sinfónica de Las Palmas de Gran Canaria, con la intervención de su coro, de los solistas Isabel Padrón, Pedro Manuel Afonso, Patricia Muñoz, Iván Quintana y Olga Cerpa, del verseador Yeray Rodríguez y del timplista Abraham Ramos.

El primero de los actos ha tenido lugar en el monumento Luces en el vacío, ubicado en La Puntilla, al final del paseo de Las Canteras, donde Federico Sosa procedió a la lectura del manifiesto por el décimo aniversario, en el que ha querido hacer hincapié en la falta de compromiso del Estado español, que desde el momento de la tragedia hasta el día de hoy, les ha dado la espalda.

Asimismo, ha querido recordar que, tras la perseverancia y lucha llevada a cabo por la AVJK5022, el pasado julio inició sus trabajos la Comisión de Investigación en el Congreso de los Diputados, que "depurará responsabilidades políticas" para tratar de una vez por todas esclarecer lo que sucedió aquel fatídico 20 de agosto de 2008.

"Eso creemos después de haber dedicado estos diez años a investigar qué pasó, qué falló y por qué se produjo. Diez años sin ellos nos han hecho más vulnerables pero también más fuertes en nuestro compromiso con su memoria y su recuerdo. Por ellos hemos aguantado estos diez dolorosos años y seguiremos hasta lograr lo que tanto ansiamos: justicia y verdad", concluyó.

Tras su intervención, Sosa daba la palabra a Pedro Justo Brito, presidente en funciones del Cabildo de Gran Canaria, que ha querido dirigir su discurso al arduo trabajo de la Asociación, a la cual considera un ejemplo de avance por "una democracia real en España", a la vez que hacía un ejercicio de autocrítica, al asumir "la culpa y la responsabilidad por parte de las instituciones públicas que no les apoyaron en su momento". Agradecía la labor de la AVJK5022 por tratar conseguir mejoras la seguridad aérea de nuestro país.

Ambas intervenciones fueron acompañadas de varias piezas musicales, a cargo de la chelista Piroska Katalin, una ofrenda floral, y la lectura de un fragmento de un poema de Mario Benedetti, y del poema Los nadies, de Eduardo Galeano.

Posteriormente, a las 12.30 horas, tenía lugar el acto central, esta vez en la Plaza de la Memoria, donde desde hace siete años una placa recuerda a los 154 fallecidos. Allí se volvió a leer el manifiesto, tras el cual se cedió el turno de palabra al alcalde de Las Palmas de Gran Canaria, Augusto Hidalgo, que incidió en la labor de la Asociación en su lucha por destapar la verdad y por conseguir que la aviación civil en España sea más segura.

Quiso recordar a todos los componentes de la asociación, así como a los familiares de las víctimas, que "no están solos en su sufrimiento y en su batalla", a la vez que añadía que "son un ejemplo de lucha y de valentía pese al dolor".

El acto acababa con la actuación del cantautor grancanario Sergio Alzola, que también sufrió la pérdida de un familiar en la tragedia, y que interpretó la canción llamada JK5022, en honor a todos aquellos que, hace ahora diez años, no consiguieron llegar a su destino.co, digamos que fui soltándome en vuelo", indica.

EL CANTAUTOR ALZOLA ESTRENA EL TEMA 'JK5022' EN HONOR A LOS "154 ÁNGELES VIVOS"

El artista también perdió a un familiar el 20 de agosto de 2008 y ha escrito en forma musical la experiencia vivida en Madrid junto a los demás familiares de las víctimas

[CANARIAS AHORA](#)

[LA VANGUARDIA](#)

Efe - Las Palmas de Gran Canaria - 20/08/2018 - 17:56h - El cantautor canario Sergio Alzola se ha unido a la conmemoración del décimo aniversario del accidente del vuelo JK5022 con un nuevo tema "desde el corazón" que, a pesar de que fue escrito hace años, este lunes ha tocado en directo por primera vez "por los 154 ángeles vivos" de esta tragedia aérea.

El artista también perdió a un familiar el 20 de agosto de 2008 y ha redactado en forma musical la experiencia vivida en Madrid junto a los demás familiares de las víctimas con una canción que "llevaba mucho tiempo guardada en un cajón", esperando "el momento" para ser cantada.

"JK5022 no es una canción en torno a mi prima, una persona con la que tenía una conexión impresionante, sino canta a todas las víctimas, a todos esos ángeles vivos que siguen aquí con nosotros", ha expresado el artista.

Alzola ha confesado que a pesar de que el tema fue escrito hace tiempo "a veces pasa que cuando uno está en el proceso creativo cuesta expresar los sentimientos" y que, por eso, se le hizo "difícil expresarse" en ese punto.

En este décimo aniversario, se siente "con la fortaleza y la entereza de sacarla adelante desde este punto y dispararla desde el corazón", ha subrayado.

El mensaje que quiere transmitir el cantautor a través de la música es que "no se olvide esto y que se llegue hasta el final, hasta las últimas consecuencias", ha recalcado.

"El momento que viví en Madrid en el que se dio la lista de supervivientes y a la llegada de todas las familias canarias", ha recordado, "nos dimos cuenta de que estaban pasando cosas que aún no han sido esclarecidas" y, para el artista, "la realidad y las causas de esta desgracia aún no ha sido sacadas a la luz".

A pesar de que el accidente aéreo ha cumplido una década, el músico ha confesado que lo siente "como si hubiese pasado ayer", ya que "a nivel psicológico no ha pasado el tiempo".

La letra de la canción JK5022, que ha tocado junto al monumento en honor a los fallecidos en la plaza de La Memoria habla de "injusticia y de vergüenza", así como del derecho de los familiares "a honrar a sus seres queridos no solo en la intimidad".

Tal y como versa la canción "no se quiere la mano del Rey, se exige la responsabilidad", y recuerda la "ignominia de tratarnos así, dar un listado de supervivientes de una forma tan vil".

Así mismo, en sus palabras deja claro que no renunciarán "hasta llegar hasta el fin" en un ejercicio de "alzar la voz de la memoria, porque permanecen aquí", versa este nuevo tema, haciendo referencia a "154 ángeles vivos y un centenar de familias en un mismo río" que quedaron rotas en "Barajas, errata de sangre".

El cantautor grancanario también ha agradecido el apoyo recibido, recordando en su canción "la entereza, la grandeza y la solidaridad" de aquellas personas que "ayudaron dando lo mejor de sí".

Para Alzola, JK5022 es su forma de expresar sus sentimientos ante esta tragedia que conmocionó a la isla, porque "no se puede borrar las huellas destierra el tiempo", sí se puede "seguir luchando para que lo ocurrido hace diez años no vuelva a pasar".

DÉCIMO ANIVERSARIO DEL ACCIDENTE DE SPANAIR: 154 VÍCTIMAS Y NINGÚN RESPONSABLE

PÚBLICO

El siniestro se produjo por una cadena de errores que, a día de hoy, no han sido aclarados del todo. La Audiencia Provincial de Madrid archivó la causa penal el 2012. Casi seis años después, el pasado 3 de julio arrancó en el Congreso de los Diputados una Comisión de Investigación sobre la tragedia.

LA GUARDIA DE JAÉN 19/08/2018 21:46 Actualizado: 21/08/2018 17:09 PILAR ARAQUE CONDE @pilarac4 - Alrededor de las tres de la tarde del 20 de agosto de 2008, Teresa observaba el Telediario cuando una noticia de última hora le sobrecogió el alma. El vuelo JK-5022 de Spanair, que cubría el trayecto entre Madrid y Las Palmas, se estrelló en el aeropuerto de Barajas poco después de despegar. Más tarde, Teresa supo que su hija, su nieta y su yerno viajaban a bordo y que estaban entre las 154 personas que perdieron la vida.

Han pasado diez años de la tragedia, pero Teresa lo recuerda como si fuera ayer. "No tenía que haber salido ese avión porque estaba averiado", señala a Público esta vecina de La Guardia de Jaén, un pueblo de más de 3.500 habitantes que guardará para siempre en la memoria a los paisanos que fallecieron en ese accidente: Mercedes Martínez Conde, de 34 años; Juan Muriana López, de 36; y la hija de ambos, Mercedes, de tan sólo seis años.

El aparato, que presentó problemas antes de despegar y tuvo que ser reparado, se salió de la pista

Mercedes acababa de aprobar la oposición para ejercer como profesora de peluquería y, "como premio", su marido, electricista de profesión, le regaló el viaje a Las Palmas de Gran Canaria. La pequeña, "una niña de sonrisa permanente" -como cuentan los vecinos a este medio-, rebosaba de alegría e ilusión por montarse en un avión. Pero el aparato, que presentó problemas antes de despegar y tuvo que ser reparado, se salió de la pista, chocó contra el suelo, explotó y causó una tragedia de la que sólo 18 personas consiguieron salir con vida.

Teresa, sus otros dos hijos y dos representantes de la Administración local viajaron hasta Madrid tras conocer el trágico suceso. "Cuando vimos el accidente en las noticias, llamamos a Bebes -el apodo de Mercedes- y claro, no contestaba. Llamamos a Madrid y a las horas emprendimos el viaje hacia la capital", apunta la madre. Pero una cosa estaba clara: el matrimonio y la hija no estaban en la lista de heridos. "Desde el primer momento, casi, sabíamos que nuestra familia estaba entre los fallecidos", lamenta Nani, la hermana de Mercedes, que reconoce que sigue sin poder "hablar del tema" pese al tiempo transcurrido.

Por si fuera poco, estos vecinos de La Guardia tuvieron que esperar nueve días en Madrid hasta que el equipo forense logró identificar los restos de los fallecidos. Y es que, los tres componentes de la familia se encontraban entre los 94 pasajeros que murieron carbonizados por la explosión del combustible. "La espera de los nueve días fue lo peor. No sabíamos si iban a aparecer o no", apunta Nani.

A pesar de la "eterna espera", tanto Nani como Teresa destacan "la unión de todos los familiares de las víctimas", congregados primero en el Ifema y, después, en el Hotel Auditorio de la capital. Asimismo, ambas reconocen que su "mayor consuelo" fue poder traerse los restos de Juan, Mercedes y la pequeña a casa.

El matrimonio y la hija fueron enterrados el 29 de agosto de 2008 en la localidad jiennense. Al sepelio acudieron centenares de vecinos para dar el último adiós a esta familia, "muy querida por todos". "El pueblo entero se ha volcado desde el primer momento", agradece Teresa mientras observa uno de los retratos de su nieta. "Estas fotos me ayudan a mantenerme en pie", sentencia.

¿Quiénes son los responsables de la tragedia?

El accidente se produjo por una cadena de errores que, a día de hoy, no han sido aclarados del todo. En septiembre de 2012, la Audiencia Provincial de Madrid archivó la causa penal al considerar que la responsabilidad del siniestro no era imputable a los técnicos que supervisaron el aparato minutos antes del despegue, sino a la actuación "errónea" de los pilotos, fallecidos en el acto.

Casi seis años después del cierre del caso, el pasado 3 de julio arrancó en el Congreso de los Diputados una Comisión de Investigación sobre el accidente. "Queremos desentrañar esta cadena de errores, encontrar a los responsables de esta tragedia y, a partir de ahí, tomar las medidas adecuadas para que esto no se vuelva a producir", subraya a Público la presidenta de la comisión que investiga en la Cámara Baja el siniestro, Meri Pita.

La diputada de Unidos Podemos confía en que las conclusiones de la comisión den certidumbre a lo sucedido. "Ya es hora de que los representantes políticos nos pongamos a trabajar por la memoria de los que no están y por la seguridad de los 185 millones de ciudadanos que pasan por nuestros aeropuertos", apunta.

Asimismo, Meri Pita recuerda a este medio que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) realizó una auditoría sobre la aviación civil española dos años después del siniestro. La OACI detectó 21 agujeros negros en su seguridad. "Con esta comisión tenemos la posibilidad de terminar con todos estos fallos", justifica.

Entre las comparecencias que han tenido lugar en el Congreso, Pita destaca el testimonio de uno de los 18 supervivientes del accidente, Rafael Vidal, que además se presentó como ingeniero de telecomunicaciones e ingeniero superior de electrónica. "Es un testimonio escalofriante", califica la diputada.

En este sentido, Vidal declaró que el accidente se había producido por un fallo en el relé, la pieza clave del caso. Este dispositivo da energía a la calefacción de la sonda y a otros mecanismos importantes como el sistema de alarma TOWS, que avisa a los pilotos en caso de no desplegar las extensiones de las alas del avión, los flaps. Precisamente, el dispositivo no alertó a los pilotos de que las alas y los flaps no eran lo suficientemente extensos para iniciar el vuelo.

Vidal aseguró haber leído el informe interno de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), dependiente del Ministerio de Fomento. El documento comprueba que se detectó este fallo y que el accidente estaba relacionado con el funcionamiento del sistema de alerta y la sonda RAT.

"Es un hecho que falló el relé. Falló en una de las pruebas. El fallo de diseño es una suposición hasta que Boeing aporte las pruebas, si es que las aporta algún día", criticó Vidal, que acusa al fabricante de aviones de denegar la documentación del aparato ante la Justicia hasta en tres ocasiones.

Asimismo, narró el "vacile constante" de la aseguradora Mapfre, que en estos diez años ha sometido a las víctimas a un "chantaje". En este sentido, el superviviente relató que la empresa ha llevado a cabo una "estrategia de dilación", pese a las diferentes sentencias que daban razón a las víctimas. La última, en marzo de 2018, de la Audiencia Provincial de Madrid, tras la cual esta compañía consignó el dinero "para pagar a quien le parece", a tenor de sus palabras.

LAS VÍCTIMAS DE SPANAIR CRITICAN QUE LA JUSTICIA "LES HA DADO SIEMPRE LA ESPALDA"

LEVANTE-EMV

Ep / Madrid 20.08.2018 | 15:51 - La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 de Spanair ha señalado este lunes que no confía en que la Comisión de investigación en el Congreso de los Diputados sobre este accidente vaya a esclarecer responsabilidades y ha criticado que la Justicia les ha dado siempre la espalda.

El 20 de agosto de 2008, el vuelo JK5022 de Spanair, que cubría la ruta Madrid-Gran Canaria, se estrelló poco después de despegar en el aeropuerto de Madrid-Barajas protagonizando una de las tragedias aéreas más graves en España, en la que fallecieron 154 personas y otras 18 resultaron heridas.

En un acto celebrado en el Parque Juan Carlos I para conmemorar a estas víctimas del accidente, la presidenta de la Asociación, Pilar Vera, ha indicado que Boeing en su comparecencia en el Congreso defendió que no se concluyó que el sistema sonoro fuera el culpable y que muchos otros acudieron "y no dijeron toda la verdad"

Para la presidenta, los diputados con estas comparecencias con las que se molestan y con las que se sienten "ninguneados" solo por eso que están "padeciendo", a su juicio, "merece la pena", porque están viviendo lo que la Asociación de Víctimas lleva diez años pasando.

En este punto, Vera ha resaltado que diez años les ha costado que se cree esta comisión de investigación, con la que, con el "empuje" de la Asociación, se están demostrando "que las comparecencias no están siendo todo lo sinceras que deberían serlo".

"No confiamos -en que vayan a esclarecerse responsabilidades-, pero haremos lo que hemos hecho siempre, que es empujarlos y presionarlos para que hagan su trabajo", ha aseverado.

Sienten que la justicia les ha dado la espalda

Asimismo, la presidenta de esta asociación ha señalado que las víctimas han sentido que la Justicia siempre les ha dado la espalda y ha pedido a los magistrados de la Audiencia Nacional que obliguen a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIC) que les aporten los documentos para recavar toda la información.

En caso de que la CIAIC volviera a negarse a dar esos documentos al Congreso, la presidenta ha abogado por que "este tendría que elevarlo al Gobierno y obligarlos".

A este respecto, el abogado de la asociación Rafael Vázquez ha puntualizado que a finales de año esperan que haya una resolución al respecto y se les entregue la información inmediatamente o que la Audiencia Nacional estime elevar la petición de las víctimas al Consejo de Ministros.

Se cumplen 10 años del accidente de avión de Spanair

"A cada negativa, un paso más fuerte"

"Si hay alguien moralmente autorizado a tener esa información somos nosotros, y que sepan que a cada negativa ha ido otro paso más fuerte, sin violencia. Nosotros podríamos habernos violentado, pero nunca hemos cruzado esa línea y nunca la vamos a cruzar mientras sea presidenta", ha aseverado Vera.

En la actualidad, la presidenta de la asociación de víctimas del accidente ha indicado que ahora están centrados en la comisión en el Congreso y que están "peleando" por que se cree una comisión de seguridad en vuelo.

Además, Vera ha asegurado que el 5 de septiembre se retoman las comparecencias en la comisión de investigación donde intentará "desmontar todas las mentiras" que, a su parecer, se han dicho en la misma.

En declaraciones a los periodistas, una de las víctimas del accidente, Rafael Vidal, ha señalado que tiene esperanzas en que se reabra la investigación judicial, y ha asegurado que van a seguir luchando para que no pueda volver a ocurrir un accidente de estas características.

"Que no tengamos que vernos en el dilema de vender una casa para poder pagarnos una operación, hay que luchar porque una aseguradora cumpla, como Boeing y que entregue la documentación al Estado", ha reivindicado.

Por último, el acto ha concluido con un emotivo poema, una canción dedicada a todos los familiares de las víctimas que fallecieron en esta tragedia y una ofrenda floral.

UNA DÉCADA ESPERANDO UN JUICIO QUE NO LLEGA

Diez años después del accidente de Spanair las víctimas creen que los pilotos, fallecidos, no fueron los únicos responsables

[EL PAIS](#)

PALOMA MARTÍNEZ VARELA - Madrid 20 AGO 2018 - 17:58 - Hace hoy una década que 154 personas murieron en el accidente del vuelo de Spanair JK5022. Un suceso por el que hay una comisión de investigación abierta en el Congreso, pero que no ha tenido juicio penal. La Audiencia Provincial de Madrid archivó el sumario al considerar que los pilotos, fallecidos en el siniestro, eran los únicos culpables. "Cuando hablamos con la gente creen que hemos tenido juicio, pero no", afirma Henar Guerrero, secretaria de la Asociación de Víctimas del Vuelo JK5022. "Queremos por lo menos en algún momento llegar a tenerlo", añade. Los afectados llevaron el caso al Tribunal Europeo de Derechos Humano (TEDH), donde no admitieron a trámite su demanda. Ahora tienen la esperanza de que haya un juicio civil.

La asociación mantiene que la responsabilidad no puede caer únicamente sobre los pilotos. Otras son las que se pretenden discernir en la comisión abierta hace un mes en el Congreso a petición de Unidos Podemos y ERC, y después de que la asociación presentara 60.000 firmas. Ya han comparecido la exministra de Fomento Magdalena Álvarez, el exdirector general de Aviación Civil Manuel Bautista, y el presidente en funciones de AENA en el momento del accidente, Javier Marín, entre otros. La presidenta de la asociación, Pilar Vera, siempre ha mantenido que hay responsabilidades, tanto por parte del Ministerio de Fomento como de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac).

En los últimos diez años, la asociación ha logrado introducir importantes cambios en la gestión de accidentes aéreos para lograr la que subrayan como su mayor prioridad: lograr que nadie tenga que vivir el calvario que ellos pasaron. "No había un plan específico para accidentes aéreos. Protección Civil aplicaba lo que había hecho en otras experiencias, como la del 11-M, pero son situaciones muy distintas", explica Guerrero. La asociación trabajó en colaboración con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la creación de un nuevo plan, aprobado en España en 2013 y que ya se puso en marcha en el accidente del avión de Germanwings de 2015 en los Alpes franceses, en el que murieron 45 españoles.

"El plan nace del caos y el desastre que vivimos todos los familiares", asegura Guerrero, que tuvo que quedarse más de 10 días en Madrid hasta reconocer a sus familiares fallecidos. "En el pabellón de IFEMA había grupos religiosos que venían a vendernos qué significaba la muerte y por qué sucedían estas cosas. Había hasta carteristas... Con lo que vivimos insistimos en que era necesario un plan de asistencia, para que no volviera a pasar", recuerda.

Algunos de los cambios introducidos en el plan fueron la obligación de que la lista oficial de pasajeros se haga pública durante las dos primeras horas tras el accidente —en el caso de Spanair tardaron más de 12—, y que ningún abogado pueda acercarse a las víctimas durante los primeros 45 días para ofrecer sus servicios, debido al acoso que sufrieron.

Este lunes se celebrarán varios actos de recuerdo a las víctimas tanto en Las Palmas como en Madrid. A la hora del accidente, las 14.24 horas, se guardará un minuto de silencio en la pista del aeropuerto de Barajas donde hace diez años se produjo el siniestro.

LOS AFECTADOS DEL VUELO JK5022 DENUNCIAN QUE "TODO SIGA IGUAL"

La víctimas y familiares que sufrieron el accidente tienen la convicción de que todavía "están por descubrir" las causas de esta tragedia

[LA PROVINCIA DIARIO DE LAS PALMAS](#)

Europa Press 20.08.2018 | 13:00 - La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 (AVJK5022) ha criticado que "todo siga igual" tras el accidente de Spanair que costó la vida hace ahora diez años a 154 personas y ha armado que esta situación "condena" a todos, en especial a los canarios, que solamente pueden usar el avión para trasladarse fuera de las islas.

"En este décimo aniversario de la tragedia, que conmemoramos con la misma esperanza que cada uno de los años que nos ha traído hasta aquí, manifestamos nuestro más profundo compromiso con la justicia y la verdad para 154 ausentes que se marcharon sin querer", dijo el vocal de la asociación, Federico Sosa, durante la ofrenda oral que tuvo lugar en el monumento 'Luces en el vacío' de la zona de la Puntilla de La Playa de Las Canteras de la capital grancanaria.

De esta manera, hizo especial hincapié en que los familiares se siguen preguntando el motivo por el que "el Estado se ha empeñado en no revisar su sistema, en no cuestionarse qué falló aquel fatídico día para que se produjera el desastre aéreo más catastrófico en España en los últimos 30 años".

Sosa insistió en que la AVJK5022 sigue luchando por lo que consideran "honesto". "No pueden morir 154 personas --continuó-- y que todo siga igual porque eso nos condena a todos, especialmente a los canarios, cuya única opción es el avión como medio de transporte para su colectividad".

Asimismo, el vocal resaltó que los afectados por el accidente tienen la convicción de que las causas de esta tragedia están "por descubrir", considerando que la Comisión de Investigación "depurará" las responsabilidades políticas y "alumbrará" la oscuridad que ha ocultado las causas de un accidente "evitable".

"Eso creemos después de haber dedicado estos diez años a investigar qué pasó, qué falló y por qué se produjo. Diez años sin ellos nos han hecho más vulnerables pero también más fuertes en nuestro compromiso con su memoria y su recuerdo. Por ellos hemos aguantado estos diez dolorosos años y seguiremos hasta lograr lo que tanto ansiamos: justicia y verdad", concluyó Sosa.

El Cabildo agradece la labor de la Asociación

Por su parte, el presidente en funciones del Cabildo de Gran Canaria, Pedro Justo Brito, quiso mostrar el agradecimiento de la sociedad canaria al trabajo que desarrolla la asociación. En primer lugar, destacó la importancia de su labor para la mejora de la seguridad aérea en España. "Es una situación que estaba paralizada y han conseguido moverla. Es muy positivo que lo hayan conseguido porque han conseguido un logro para todos", explicó.

Finalmente, Brito no se quiso olvidar de las repercusiones que la AVJK5022 tiene para alcanzar una democracia real, que, dijo, "es aquella en la que un ciudadano de a pie siente que si es víctima de un atropello o de una injusticia tiene posibilidad de se le resarza".

AFFECTADOS DEL JK5022 PIDEN COMPROMISO POLÍTICO PARA ESCLARECER EL ACCIDENTE

[LA VANGUARDIA](#)

[LA COPE](#)

[CANARIAS7](#)

20/08/2018 18:27 | Actualizado a 20/08/2018 19:12 - Madrid/Las Palmas de Gran Canaria, 20 ago (EFE).- Los afectados por el accidente del vuelo JK5022 de Spanair, una década después de aquel siniestro, reclaman el compromiso del Gobierno y los partidos políticos para que la "única" vía abierta que les queda, la comisión de investigación en el Congreso, no se cierre en falso.

Este ha sido el llamamiento realizado hoy por la presidenta de la Asociación de Afectados de este vuelo, Pilar Vera, durante el acto de homenaje en Madrid con motivo del décimo aniversario del siniestro, en el que murieron 154 personas y otras 18 resultaron heridas.

"Diez años sin ellos", ha empezado Vera su intervención, y "duele cada año que pasa", ha añadido, pero aún así los familiares de las víctimas siguen trabajando para que una tragedia de este tipo, el mayor siniestro aéreo en los últimos treinta años en España, no vuelva a ocurrir.

Con este objetivo, ha pedido que los partidos políticos se "comprometan públicamente" para que la comisión de investigación parlamentaria "por esta vez, y por primera vez", sirva para aclarar lo ocurrido el 20 de agosto de hace diez años.

La vía del juicio oral ya se cerró hace seis años y ahora esta es "casi la última opción que nos queda de todas las que hemos intentado una y otra vez", ha lamentado Vera.

Por eso, la asociación confía en que el órgano parlamentario sirva para aclarar qué sucedió, pero Vera ya ha dicho "no confiar" en que pueda servir para "distribuir la responsabilidades" del siniestro: solo se trata de "un primer paso" para despejar las dudas que rodean a la "cadena de errores" que provocaron la tragedia.

En este mismo acto, el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, ha reconocido que esclarecer tanto la verdad como las responsabilidades es "de justicia" y, además de agradecer la labor realizada por la asociación, se ha comprometido a invertir y trabajar "incansablemente" por la seguridad de transporte.

Ha sido durante el homenaje central este mediodía en Madrid con motivo del décimo aniversario, junto al olivo en los jardines de la T2 del Aeropuerto de Barajas, donde se encuentra una placa con los 154 nombres de las víctimas mortales, pero también se han realizado actos en el Parque Juan Carlos I y en el lugar del accidente.

Por la mañana, el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, ya había colgado un mensaje en su cuenta de Twitter de recuerdo a las víctimas y para asegurar que se trabaja "para determinar lo ocurrido y prevenir futuras tragedias".

Por su parte, el PP, cuyo presidente, Pablo Casado, ha acudido al acto en Madrid, se ha comprometido con la asociación para que a través de la comisión parlamentaria "se puedan esclarecer las causas de este siniestro" y ha considerado que el Ministerio de Fomento puede "ayudar" en este sentido.

También desde Ciudadanos, el portavoz en la Asamblea de Madrid ha manifestado que espera que en la comisión se pueda "obtener más verdad y llegar hasta el final" y que las familias de las víctimas "puedan descansar tranquilas".

Las víctimas del JK5022 de Spanair, cuyo destino era Gran Canaria, también han sido homenajeadas en la ciudad de Las Palmas, donde el portavoz de la Asociación de Afectados, Federico Sosa, ha señalado que este aniversario llega con "esperanza" tras la apertura de la comisión de investigación, algo por lo que han peleado durante años.

Para Sosa, no buscar lo que falló aquel día "abre la posibilidad de que se repita una tragedia evitable".

El propio sindicato de pilotos Sepla ha señalado que hay sin esclarecer algunos interrogantes que espera que se resuelvan en la comisión parlamentaria, porque considera que el error humano no es nunca la única causa de un accidente aéreo.

El presidente del Gobierno de Canarias, Fernando Clavijo, quien no ha podido asistir a los actos de homenaje por razones familiares, ha puesto de relieve, a través de un mensaje en las redes sociales, el tesón, el esfuerzo y el coraje de las víctimas del accidente de Spanair "por encontrar respuestas y por sentar protocolos hasta ahora inexistentes en la aviación civil en España y en Europa". EFE

DIEZ AÑOS DEL ACCIDENTE DE SPANAIR: UNA DE LAS TRAGEDIAS AÉREAS MÁS GRAVES EN ESPAÑA

[EUROPA PRESS](#) [CADENA SER LA SEXTA](#) [LA VANGUARDIA](#)

Actualizado 20/08/2018 18:58:37 CET - MADRID, 19 Ago - El 20 de agosto de 2008 el vuelo JK5022 de Spanair, que cubría la ruta Madrid-Gran Canaria, se estrelló poco después de despegar en el aeropuerto de Madrid-Barajas protagonizando una de las tragedias aéreas más graves en España, en la que fallecieron 154 personas y otras 18 resultaron heridas.

Tras la quiebra de la aerolínea en 2012 y el cierre de la causa judicial hace ahora seis años, la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 continúa luchando para que diez años después de la tragedia aérea más grave de los últimos 30 años en España --la peor hasta la fecha fue el choque de dos aviones en Los Rodeos (hoy

llamado Tenerife Norte) en 1977 donde fallecieron 583 personas--, lo ocurrido sirva para el reconocimiento de los derechos de afectados de accidentes aéreos y, sobre todo, se elimine cualquier falla en el sistema de aviación civil.

Los afectados confían en que en la Comisión de Investigación del accidente del vuelo JK5022 --que echó a andar en el Congreso el pasado mes de julio y se retomará en septiembre-- contribuya a depurar responsabilidades y a arrojar luz sobre las circunstancias del accidente que contribuyan a "remover un sistema que, a pesar de 154 muertes, no se ha puesto en revisión".

En un documental, elaborado tras más de tres años de investigación, la asociación denuncia los fallos del informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) y reclama reformas a la hora de investigar este tipo de accidentes y los protocolos de aviación.

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN

De momento, las primeras comparecencias han dejado claro que la movilización de los afectados y sus reclamaciones están detrás de las principales mejoras en asistencia a víctimas y que Spanair no estuvo a la altura al no mostrar sensibilidad y proporcionar la lista de pasajeros con celeridad.

El fallo técnico del accidente del sistema de advertencia sonora (TOWS) del avión de Spanair no podía detectarse al renovar su certificado de aeronavegabilidad, pues no era un requisito esencial para los MD-82, un modelo que protagonizó otro accidente en Detroit en 1987 con muchas similitudes con el de Spanair --con el sistema de alarma y los 'flags' no desplegados que se saldó también con 154 víctimas-- y en Lanzarote en 2007.

Boeing defiende que no se concluyó que el sistema sonoro fuera el culpable. Según la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) fue "contribuyente, no determinante", aunque asegura que los investigadores siguen "frustrados" por no saber qué falló. Los pilotos del vuelo de Lanzarote detectaron que el avión volaba en pérdida y rectificaron, mientras que los de Spanair no lo hicieron.

Según Barajas, el tiempo de respuesta fue "razonable", la oreografía no afectó al operativo --aunque no se habían realizado todavía simulacros en la zona del arroyo-- y la principal causa de la compleja asistencia a heridos fue la deflagración. Los afectados sin embargo consideran que fue "caótico", lamentan que no se haya aceptado ninguna responsabilidad, que comparecientes no recordaran muchos aspectos y que el fabricante se negara a aportar pruebas para comprobar si existía un fallo de diseño obviado en la investigación. Por ello, han pedido la desclasificación del expediente de la CIAIAC sobre el accidente para acceder a la documentación que el Estado, el fabricante, compañía aérea y aseguradora conocieron como parte implicada, demanda que la Audiencia Nacional ha admitido a trámite.

UN ANTES Y UN DESPUÉS EN SEGURIDAD AÉREA

Y es que la tragedia de Spanair marcó un antes y un después en seguridad aérea en España y en asistencia a víctimas. Tras la catástrofe, el Parlamento Europeo aprobó en 2010 la obligación para las aerolíneas de facilitar la lista de pasajeros en un máximo de dos horas en caso de siniestro, a petición de España, y la obligatoriedad de un plan de asistencia. La reivindicación la llevó la asociación a Europa, tras las 30 horas de angustiosa espera por conocer la lista de pasajeros de Spanair. En España, se aprobó en agosto de 2013.

Además del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (PESO), España aprobó en mayo de 2014 el Protocolo de Coordinación para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares, Real Decreto que reconoce la labor de la asociación.

También se creó una Red Europea de Autoridades de Investigación sobre la Seguridad de la Aviación Civil y se emitieron hasta 31 recomendaciones a raíz del informe final de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIC), que incluía 33. España ya está al día con las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tras el accidente de Spanair de 2008.

Además, en los diez años transcurridos Aena ha invertido 117 millones de euros en seguridad en Barajas -- nuevo sistema de frenado de emergencia en pistas, nuevo radar de superficie, un cuarto parque de bomberos, nuevo protocolo de comunicación con torre y servicios médicos y mejoras en pavimento y aplanamiento de terrenos-- y se han realizado 580 simulacros entre totales y parciales.

Pese a ello, los Afectados del vuelo JK5022 de Spanair continuarán luchando por el desarrollo internacional de asistencia, la regulación de la aviación comercial del futuro, la mejora de la seguridad operacional, los derechos de los pasajeros y la mejora de la investigación oficial de los accidentes aéreos.

HOMENAJE A LAS VÍCTIMAS

Como cada año, la isla de Gran Canaria y Madrid recordarán a los 154 fallecidos del accidente del vuelo JK5022, con diferentes actos y ofrendas florales que conmemorarán el décimo aniversario de la tragedia.

En Las Palmas el acto central tendrá lugar a mediodía en la Plaza de la Memoria 20.08.2018 donde se realizará una ofrenda floral y se leerán poemas. Por la tarde, se celebrará una misa en la Catedral de Las Palmas en recuerdo y memoria de los fallecidos.

En Madrid se realizará también a mediodía una ofrenda floral alrededor del Monumento en Memoria y Recuerdo a los Pasajeros del Vuelo JK5022 del Parque Juan Carlos I de Madrid, situado en su entrada principal frente a la rosaleda. Previamente, la asociación celebrará una rueda de prensa.

Música y poemas acompañarán al homenaje a las víctimas que continuará en la Terminal 2 de Barajas, al que está previsto que asiste la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto. Allí se depositarán rosas blancas en las placas de bronce con los nombres de los 154 fallecidos junto al olivo, colocadas tanto en los jardines como en el interior del aeropuerto.

Los actos concluirán en el lugar del accidente, en el anexo de la pista 36L, donde se guardará un minuto de silencio a las 14.24 horas --hora a la que se estrelló el avión-- y se celebrará un responso oficiado por el capellán del aeropuerto.

CLAVIJO ELOGIA EL TESÓN Y EL CORAJE DE LAS VÍCTIMAS DE SPANAIR

El presidente canario destaca el esfuerzo realizado "para sentar protocolos hasta ahora inexistentes en la aviación"

[CANARIAS AHORA](#)

20/08/2018 - 17:56 - Escrito por: Canarias En Hora - El presidente del Gobierno de Canarias, Fernando Clavijo, ha puesto este lunes de relieve el tesón, el esfuerzo y el coraje de las víctimas del accidente del vuelo JK5022 de Spanair "por encontrar respuestas y por sentar protocolos hasta ahora inexistentes en la aviación civil en España y en Europa".

"Es su lucha en la búsqueda de la verdad la que mantiene viva la luz de cada una de esas personas que no llegaron a casa aquel 20 de agosto de 2008", ha escrito el presidente canario en un mensaje difundido en las redes sociales al cumplirse el décimo aniversario de la catástrofe, en la que murieron 154 personas y 18 resultaron heridas.

Fernando Clavijo ha asegurado que cada una de las víctimas del fatídico suceso, "que nunca debió ocurrir", siguen "muy presentes por la lucha incansable de la Asociación de Víctimas del JK5022"

Fernando Clavijo, que no ha podido asistir a los actos de homenaje por razones familiares, ha asegurado que cada una de las víctimas del fatídico suceso, "que nunca debió ocurrir", siguen "muy presentes por la lucha incansable de la Asociación de Víctimas del JK5022".

En mayo pasado, la presidenta de la Asociación, Pilar Vera, recibió en nombre de los afectados la Medalla de Oro de Canarias "en reconocimiento al tesón, al esfuerzo, al coraje por encontrar respuestas y por sentar

protocolos hasta ahora inexistentes en la aviación civil en España y en Europa", ha recordado hoy el presidente del ejecutivo regional.

AL LADO DE LAS FAMILIAS DEL JK5022

CANARIAS 7

EDITORIAL - 19/08/2018 - La vida de 154 personas quedó segada de manera abrupta en el mediodía del 20 de agosto de 2008. Mañana se cumplirán diez años de aquel triste día en que el vuelo de Spanair JK5022 partía del aeropuerto de Barajas con destino a Gran Canaria para, a los pocos segundos de levantarse de la pista, estrellarse contra el suelo. Los actos en recuerdo de las víctimas y de apoyo a sus familiares y seres queridos se multiplican: el pasado viernes en San Bartolomé de Tirajana con el descubrimiento de una placa; anoche con un concierto en el auditorio Alfredo Kraus de la capital grancanaria, hoy en Ojos de Garza (Telde) en torno al monumento en recuerdo de las víctimas y mañana en Madrid y de nuevo en Las Palmas de Gran Canaria.

«Diez años son demasiados para que las Cortes se pusieran finalmente manos a la obra»

En todos esos eventos ha habido un denominador común: solo se puede pasar página cuando se tenga la certeza de que hay protocolos de seguridad que eviten que se reproduzcan las circunstancias que derivaron en aquella tragedia. A esa labor se encomendó con tesón la Asociación de Víctimas del Vuelo JK5022, que ha mantenido en estos diez años un trabajo incansable que ha tenido este año su recompensa con la creación de una comisión de investigación en el Congreso de los Diputados.

Es evidente que diez años son demasiados para que las Cortes se pusieran finalmente manos a la obra pero en todo caso deberán los partidos políticos los que expliquen esa demora. Porque frente la opacidad de la administración competente en materia de aviación civil y ante el cierre de la vía judicial, lo que quedaba era que los representantes de la ciudadanía en las Cortes actuasen para fiscalizar los protocolos vigentes y corregirlos si es preciso. Insistimos en que ese trabajo parlamentario llega con mucho retraso pero ahora, una vez iniciado, lo que toca es animar a los integrantes de la comisión para que aporten conclusiones que pongan luz donde ha habido demasiadas dudas y también oscuridad administrativa.

En esos actos de homenaje estarán representantes de los gobiernos central y canario, el Cabildo y los ayuntamientos. Y con ellos estamos todos. Aquel 20 de agosto de 2008 sigue vivo en la memoria y así debe mantenerse. El hueco de esas 154 vidas nada ni nadie puede llenarlo pero el consuelo, en todo caso, estriba en que los familiares y amigos de los fallecidos tengan presentes que no están solos. Que su dolor es el nuestro, que en los momentos de desánimo nos van a encontrar, de la misma manera que en su búsqueda de la verdad y de garantías de mayor seguridad aérea también estamos a su lado.

Hace diez años la vida de 154 personas se fue de repente. Toca recordarlos. Hoy, mañana y siempre.

SEPLA recuerda a las víctimas del accidente de Spanair en su décimo aniversario

- Representantes de SEPLA asisten a los homenajes organizados por la Asociación de Afectados por el Vuelo JK5022
- El error humano no es nunca la única causa de un accidente aéreo, y concluir así una investigación técnica no ayuda en modo alguno a mejorar la seguridad

Mach82

El Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas mostró su apoyo y solidaridad a las víctimas del accidente del avión JK5022, ocurrido hace diez años en el aeropuerto de Barajas. SEPLA asistió a los actos de conmemoración de este accidente programados por la Asociación de Afectados por el Vuelo JK5022 para honrar la memoria de las víctimas de esta tragedia que se podría haber evitado.

SEPLA recordó que la investigación sobre este accidente de la CIAIAC (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil), dependiente del Ministerio de Fomento, dejó sin esclarecer algunos interrogantes vitales,

como el motivo del fallo de la alarma de configuración errónea de despegue (TOWS, Take Off Warning System). Una alarma que debería haberse activado y que hubiera llevado a los pilotos a abortar el despegue antes de comenzar a elevar el avión. El informe final sobre el accidente dejó sin responder por qué no sonó dicha alarma, dejando como únicos responsables del accidente a los dos pilotos fallecidos.

SEPLA recuerda que la misión de las comisiones de investigación de accidentes es mejorar la seguridad aérea. Con este fin, realizan un informe técnico que analiza las causas del accidente en el que se emiten recomendaciones a los organismos responsables de cada uno de los fallos ocurridos (autoridades de aviación civil, gestores aeroportuarios, fabricantes, aerolíneas,

Concierto conmemorativo en Las Palmas



etc.) para que subsanen dichos errores y se evite así que un accidente similar vuelva a suceder.

Para conseguir este objetivo, que pasa por señalar las causas y a sus responsables, es imprescindible una independencia orgánica total entre estas comisiones y las Autoridades públicas del país. En España, la CIAIAC sigue dependiendo del Ministerio de Fomento. Además, se hace necesario que la composición de la CIAIAC reúna a profesionales de todos los ámbitos del sector aéreo con el fin de aportar el punto de vista de todas las personas involucradas en una operación aérea. En este sentido, se echa de menos la presencia de más pilotos en este organismo de investigación de accidentes, máxime cuando en más de una ocasión se tiende a cargar a los pilotos con toda la responsabilidad del siniestro olvidando otros factores contribuyentes. Asimismo, es necesario dotar a las Administraciones de herramientas que permitan garantizar la implementación real de las recomendaciones sobre seguridad emitidas en los informes de accidentes aéreos.

Por otra parte, SEPLA aplaude la reciente creación de una Comisión de investigación parlamentaria sobre el accidente de Spanair, que espera sirva por fin para resolver los interrogantes que aún quedan pendientes. SEPLA felicita a la Asociación de Afectados por el vuelo JK5022 por haber conseguido la creación de esta comisión, y espera que sus conclusiones sean vinculantes y efectivas para mejorar la seguridad aérea.

Apoyo a las víctimas

En el décimo aniversario del accidente, SEPLA no podía faltar al homenaje anual que realiza la Asociación de Afectados por el Vuelo JK5022 en las inmediaciones del aeropuerto de Barajas. El Vicepresidente de SEPLA, el comandante Rafael Rovira, estuvo presente en el acto de conmemoración por los 154 fallecidos aquel fatídico 20 de agosto de 2008. De igual modo, la comandante Mar Alguacil, subdirectora del Departamento Técnico, acudió al concierto homenaje que tuvo lugar en el auditorio Alfredo Kraus de Las Palmas de Gran Canaria. SEPLA quiere mostrar su solidaridad con este colectivo y con su asociación, que ha luchado incansablemente para que se investiguen las causas latentes que desencadenaron el fatal accidente.

Especial recuerdo merece para SEPLA la memoria de los tres pilotos fallecidos en el accidente: Antonio García Luna, Francisco Javier Mu-



let y José Fernández, en quienes se ha depositado, de manera injusta y simplista, la responsabilidad del accidente. En este sentido, SEPLA recordó que el error humano nunca puede ser causa única de un accidente aéreo, y sólo corrigiendo los fallos sistémicos que se dan en todas las escalas dentro del sector de la aviación se podrán evitar accidentes similares en el futuro. “Los pilotos somos el último eslabón en la cadena de seguridad” apuntó el Presidente de SEPLA, Óscar Sanguino. “El error humano no es nunca la única causa de un accidente aéreo, y concluir así una investigación técnica no ayuda en modo alguno a mejorar la seguridad”. ❖

Rueda de prensa de la asociación el 20 de agosto de 2018

Restos del MD 82 tras el accidente

