

# pilotos.info

EDICIÓN Nº 2 | JUNIO 2019  
PVP: 6.00 €



Reportaje

PEDRO  
DUQUE

## BREXIT

Cómo puede afectar al sector de la aviación

## TXOMIN BAZTÁN

Director de Operaciones  
Iberia

## ESPECIAL SALAMANCA

Adventia refuerza su Centro de Simuladores con un A320





## 05 INFORME.

21 aerolíneas en la lucha por el mercado aéreo español

## 10 REPORTAJE.

¿Estamos preparados para volar con un solo piloto?

## 22 REPORTAJE.

IVAO: Volar desde casa está al alcance de todos

## 25 NOTICIA.

Aviadoras, mujeres piloto en el ámbito internacional

## 28 REPORTAJE.

Las marcas que amenazan el futuro del duopolio Airbus y Boeing

## 32 REPORTAJE.

El dulce momento del transporte de carga

## 34 ENTREVISTA.

Txomin Baztán

## 38 REPORTAJE.

Celeste I:  
El Planetario de la Base de Matacán

## 46 ENTREVISTA.

Pilar Vera,  
Presidenta de la AVJK5022

## 50 ENTREVISTA.

Javier Fdez.-Picazo,  
Secretario de SEPLA



# 14

## REPORTAJE.

Pedro Duque,  
Las misiones espaciales

Fotos: ESA



## 63 ENTREVISTA.

Carmen Rodrigo,  
presidenta de Adventia

# PILAR VERA

***“No asumir responsabilidades ni reconocer los errores conducirá inexorablemente a que vuelvan a repetirse tragedias como la del Vuelo JK5022”***

Lleva al frente de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, en el que fallecieron 154 personas, desde 2009. Diez años de lucha “que no parece tener fin, y lo que es peor ni verdad ni justicia”. Sin embargo, no se resigna, pese al cansancio, a continuar trabajando para intentar que “se extraigan los conocimientos de esta tragedia para la seguridad de todos”.

**Todavía no han accedido a toda la documentación del informe oficial del accidente ¿qué cree que esconde?**

Eso mismo nos preguntamos nosotros. ¿Qué hay detrás de esta tragedia para que la CIAIAC niegue reiteradamente que la AVJK5022 acceda a toda esa documentación, que por otro lado, han visto todas las partes implicadas menos los que ponemos los muertos y lesiones en los supervivientes?

**¿Cuál es su opinión sobre el informe oficial?**

Contundente y precisa: No cumple su finalidad principal que no es depurar responsabilidades penales por la muerte de 154 personas y lesiones en 18 supervivientes, sino corregir en el sistema de la aviación civil española los errores que provocaron la tragedia para evitar que se repitan por esas mismas o similares causas. Podría extenderme en consideraciones concretas que avalan esta afirmación, pero me referiré únicamente a la Nota de Prensa que publicó la CIAIAC en 2016 donde precisa

que de 43 recomendaciones emitidas, 12 fueron contestadas satisfactoriamente, 5 canceladas al cesar Spanair su actividad y las 26 restantes cerradas sin contestaciones adecuadas. Ni una sola de ellas dirigida a la Dirección General de Aviación Civil o AESA relacionada con los procedimientos de prórroga de los certificados de aeronavegabilidad, por ejemplo.

***“Ha sido un trabajo en soledad, duro, incomprendido y en ocasiones hasta cuestionado, pero estoy convencida de que si no se hubiera hecho, las 154 muertes y lesiones en 18 supervivientes hubieran sido en balde”***



***“El informe oficial no cumple su finalidad principal, que es corregir los errores que provocaron la tragedia para evitar que se repitan por esas mismas causas”***

### ¿Cree que los pilotos fallecidos fueron realmente los culpables de una cadena de errores?

Los pilotos fueron el eslabón más débil de una cadena de errores que produjo el fatal desenlace y que de alguna manera estaban condenados desde el 22 de julio de 2008, como los pasajeros y el resto de la tripulación, cuando se prorrogó el certificado de aeronavegabilidad del MD-82 siniestrado, SIN INSPECCIONARLO previamente, teniendo en cuenta que llevaba tres años volando y que le correspondía una inspección documental/técnica completa, tal y como dice la CIAIAC en su informe final.

### *“Nos falló la vía judicial escandalosamente y en la ejecutiva no dieron el paso para que la investigación oficial fuera creíble”*

Los pilotos efectivamente cometieron un error pero, el TOWS (alarma que les hubiera avisado de la mala configuración del avión) no sonó, estaba desactivado, por lo que no tuvieron ninguna capacidad de reacción y cuando lo hicieron, el avión ya estaba en pérdida.

### El juez encargado del caso considera que existen indicios para enjuiciar a los técnicos de mantenimiento, ¿apoya este criterio?

Naturalmente que sí, aunque también creo que debían estar acompañados por otros responsables de la compañía que estuvieron imputados durante unos meses. Del análisis de lo que ocurrió se extraen consecuencias sobre el incorrecto procedimiento que siguieron y, de hecho, se reflejan en el Informe Final de la CIAIAC, aunque luego ésta descargue la responsabilidad sobre los pilotos fallecidos. Ellos no podían defenderse.

### ¿Cree que la información aportada por EEUU y clasificada a día de hoy podría dar un vuelco a la investigación y tirar por tierra las conclusiones oficiales?

Honestamente no lo sé, pero a fuerza de negarla la CIAIAC, creemos que algo debe esconder. La CIAIAC siempre ha dicho que investigaría de nuevo de producirse algún “elemento nuevo” que así lo aconseje, pero lo cierto y verdad, es que pasados más de 10 años, se hace francamente difícil, sin ver toda esa documentación, que podamos encontrar la vía para reabrir el caso.

### Ustedes han sido muy críticos con la actuación de Aviación Civil en este suceso porque consideran que no estaba preparada para este tipo de accidentes...

Y no estamos equivocados porque de alguna manera se ha confirmado al escuchar, en la Comisión de Investigación del Congreso que investiga la Tragedia, al Director General de Aviación Civil en 2008 decir que no estaban preparados para enfrentar un accidente y que, por no tener, no existía ni un Plan de Asistencia a las Víctimas de Accidentes Aéreos.

Su predecesor en la DGAC dijo en relación con la circular, en la que se apoyó la prórroga del certificado de aeronavegabilidad del avión, que no recordaba si la había firmado (esa circular aparece sin firmar en el sumario del Juzgado N° 11) pero que pidió recursos a sus superiores y como no se los dieron, pues se hizo esa circular para cubrir las necesidades que tenía Aviación Civil. Esa circular fue una suerte de “coladero” para que las compañías aéreas siguieran volando en España, aunque los aviones no estuvieran en condiciones de hacerlo como fue el caso palmario del JK5022.

### En numerosas ocasiones ha indicado que la comisión de investigación en el Congreso era “un primer paso” para despejar las dudas que rodean a la “cadena de errores”, ¿confía en que sirva para que reabrir la investigación?

A las familias nos falló la vía judicial escandalosamente. En la vía ejecutiva, por más que insistimos no dieron el paso para que la investigación oficial fuera creíble, rigurosa e independiente, porque la CIAIAC depende funcionalmente del Ministerio de lo que puede desprenderse que el regulador aéreo se investiga a sí mismo? Eso no garantiza la seguridad para ciudadanos y profesionales. Y solo nos quedaba ya la vía legislativa y luchamos denodadamente desde 2012 para que se abriera esa Comisión de Investigación. Han comparecido 43 personas incluidas, la secretaria y yo misma, y dos supervivientes. Hubiéramos querido que al menos diez personas más hubieran relatado el trabajo que hicieron antes, durante y después del siniestro, pero los Diputados de los distintos partidos, quedaron saturados de tanta información técnica y de la complejidad de una investigación que escapa, con mucho, a sus posibilidades.



Nosotros esperamos que a los comparecientes que han mentido, se les aplique el Código Penal; a los que se han visto claras sus responsabilidades políticas se les cite para depurarlas y a los que han contribuido con su testimonio a aclarar las causas, se les tenga en cuenta por parte de la CIAIAC como “elemento nuevo” que les obligue nuevamente a investigar el siniestro. También esperamos unas conclusiones que aporten mayor seguridad aérea, que se modifiquen los procedimientos que se siguen empleando respecto a la inspección, supervisión y control, que de alguna manera,

se extraigan los conocimientos de esta tragedia para la seguridad de todos. Es lo que me guía personalmente en la ingente lucha que llevo liderando.

### **¿No echa en falta más autocrítica por parte de los comparecientes en el Congreso?**

Autocrítica y también asunción de responsabilidades políticas, algunas se vislumbran y son claras, confiemos que se lleven a las conclusiones. Lo que está comprobado es que la gestión en el Ministerio de Fomento del periodo 2004–2009 fue un caos. AENA no tenía Presidente en ese momento, estaba dirigida por el Director General en la gestión diaria y el Consejo lo presidía el consejero de mayor edad, porque el que estaba de Presidente dimitió o lo cesaron unos meses antes –no apareció en el BOE ni en ningún documento su cese– y no fue sustituido hasta noviembre de 2008 por la que entonces era Subsecretaria del Ministerio, cuyo nombramiento sí apareció en el BOE... en fin, un despropósito del que puede desprenderse que se trasladó al 20 de agosto de 2008.

Lo que nos preguntamos es que cómo puede decir el que era director del Aeropuerto de Barajas aquel triste día que el arroyo que hay en la cabecera de las pistas donde se estrelló el avión, sirvió de cortafuegos para que los supervivientes no se quemasen por la explosión del combustible, cuando hay certificadas dos muertes de ahogamiento por inmersión... Es un sarcasmo del destino morir en Madrid ahogados.

Y tantas otras afirmaciones y comparencias que hieren hasta el corazón más duro con esta tragedia... No asumir responsabilidades ni reconocer los errores cometidos conducirá inexorablemente a que vuelvan a repetirse.

### **¿Cómo han recibido la noticia de creación de una autoridad administrativa independiente que asuma la investigación técnica de accidentes en todos los modos de transporte de las infraestructuras del Estado? ¿Están satisfechos con la medida?**

El pasado diciembre, el Consejo de Ministros aprobó el Informe del transporte en el que se reconocen una serie de elementos críticos en las infraestructuras y se aportan posibles soluciones. Una de ellas la creación de una Autoridad Única de Investigación de accidentes en las infraestructuras con lo que desaparecerían las tres actuales: aérea, marítima y ferroviaria.

Desde julio de 2011 ya propusimos que España debía desterrar por obsoletas en su funcionamiento las Comisiones Oficiales de Investigación y propusimos en 2012 la creación de lo que llamamos un Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes con Víctimas Múltiples, a partir de los modelos que conocimos en el exterior.

Hay un estudio que presentamos en 2014 y revisado en 2015, donde ya descendíamos a su anclaje en el sistema normativo español, incluso con organigrama y con los objetivos a cumplir, en el que proponíamos que estuviese formado por profesionales en activo y no jubilados, además de hacerlo depender del

Congreso de los Diputados. Incluso hemos pensado en su financiación, que vendría de la mano de las tasas y precios públicos que se recaudan por el uso de los aeropuertos y navegación aérea.

Queda mucho camino por recorrer, esa Autoridad Única necesita de una Ley que en los convulsos tiempos políticos que vivimos no parece que pueda darse ahora, pero seguiremos presionando y trabajando para que algún día se haga realidad. Por tanto, más que satisfechos, estamos esperanzados en que llegue a buen término de la forma más transparente, rigurosa, profesional e independiente que se pueda.

### **Cuando uno echa la vista atrás, uno de los logros de la asociación es haber logrado la creación de un protocolo de coordinación de todos los servicios de emergencias ante este tipo de accidentes**

Se ha conseguido mucho más. El inicio de esta normativa está en el RE 996/2010 publicado en octubre de 2010, a cuya ponente francesa visitamos y le pedimos que introdujera 3 cuestiones fundamentales: 1) que la lista de pasajeros se diera a las familias dos horas después de ocurrido el siniestro a las familias 2) que todos los países miembros de la UE tuvieran un Plan de Asistencia a Víctimas y 3) que la información factual de las causas del accidente se diera a las familias/asociaciones antes de hacerla pública.

Por increíble que parezca, España no había legislado nada respecto a la asistencia a las víctimas y sus familias. De hecho en 2008 estaba vigente la Circular 285 de la OACI que contiene una Guía de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos que no se sabe por qué no se sacó del archivo en el que estaba para atender la emergencia de nuestra tragedia. Me enteré de su existencia en 2010 por el Presidente de la Asociación de Víctimas Norteamericana, Hans Ephraimson, y se la pedimos al Ministerio de Fomento que nos dio un único ejemplar. Esa Circular era de 2001 y me propuse dar a conocerla para que no volviera a ocurrir, además de trabajar en unión de Hans en su revisión.

---

***“Echamos en falta autocrítica y también asunción de responsabilidades políticas. Lo que está comprobado es que la gestión en el Ministerio de Fomento del periodo 2004–2009 fue un caos”***

---

En la I Conferencia Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos que celebró la NTSB en Washington en marzo de 2011, y a la que asistí, logramos el apoyo de la Presidenta de la NTSB, de la Directora General de Navegación Aérea de la OACI, para comenzar su revisión con motivo de su décimo aniversario: 2001–2011.

Se hizo un Task-Force en OACI en el que participamos ambos, junto a representantes de 37 países que formaban parte de sus autoridades de investigación, además de la NTSB y otras organizaciones internacionales presentes en OACI, presidido por el representante de España en el Consejo, Víctor Manuel Aguado, que en un plazo récord logró ponernos a todos de acuerdo respecto al Documento de Política de Asistencia a Víctimas que aprobó en 2013, una sesión a la que tuve el honor de acudir representando a las víctimas de accidentes aéreos en el mundo –era la primera vez que una víctima asistía a una sesión del consejo-. Posteriormente lo ratificó la Asamblea General de la OACI, junto al Documento que contiene una guía ampliada con los pormenores de la asistencia a las víctimas.

También está el Estatuto de la Víctima del Delito en España, en cuyo art. 8 logramos introducir que se penalice el acoso a las víctimas de grandes tragedias por profesionales para ofrecer sus servicios hasta pasados 45 días del hecho causante. Recuérdese el desembarco de despachos americanos en nuestro país a los pocos minutos del siniestro que tan fatales consecuencias traería después para las familias que no sabían inglés y los contratos que firmaron en aquellos aciagos días de dolor y desesperación.

**¿Cree que estos años de actividad de la asociación han servido para mejorar la seguridad en sector aéreo?**

En toda esa normativa que he citado se reconoce el trabajo de la AVJK5022, incansable e inasequible al desaliento por lograr

una serie de objetivos relacionados con la asistencia a las víctimas, investigación y prevención de accidentes, seguridad aérea, derechos de los pasajeros, etc... hay un antes y un después en nuestro país después del 20 de agosto de 2008 por el trabajo que hemos hecho y que no nos correspondía hacer, pero que a la vista de la inacción del Estado, era necesario y prioritario.

Las causas de la tragedia siguen latentes en el sistema de la aviación civil española y no solo por lo que digamos las víctimas, sino por lo que sostienen los colectivos profesionales, preocupados porque no se avance en mejoras de la seguridad aérea que claman por reformas útiles y rigurosas.

Mi experiencia en todos estos años es que aquí se espera a “que suene la campana” para tomar una decisión que debía ser más reflexiva y madurada para que sea efectiva.

Definitivamente ha sido un trabajo dentro y fuera de España, en soledad, duro, incomprendido y en ocasiones hasta cuestionado, pero estoy convencida, moralmente convencida de que si no se hubiera hecho, seguiríamos como el 20 de agosto de 2008 y 154 muertes y lesiones en 18 supervivientes hubieran sido en balde.

Por ellos y por lo que representan, la tragedia del vuelo JK5022 no podía quedarse en nada, tenía que encontrar su significado y aunque nunca nos compensará las pérdidas, nos quedará la sensación de haber evitado más muertes inútiles.

