



LA AUDIENCIA PROVINCIAL SE COME EL QUESO DE REASON

Loygorri/Aviaciondigit@l

Estupor, indignación, indefensión, vacío, vacío, vacío... Tras la decisión de archivar la causa penal del accidente del JK5022, vienen a la cabeza del que suscribe las proféticas declaraciones, tantas veces oídas, de la presidenta de la AVJK5022, en el sentido de que en España tenemos la "cultura" aeronáutica de "echar la culpa al muerto". Esto es lo que hoy ha sucedido. Pero la muerte de estos profesionales, y de sus pasajeros, no puede dejarnos dominar por el dolor, y dejar que la frase de **Vera** se convierta en realidad. Eso es simplemente inadmisibles, y sobre todo, desde el punto de vista de la seguridad, absolutamente inaceptable.



Habrà que recurrir, y en ese recurso deben estar todos y cada uno de los implicados en este bien público que se llama seguridad operacional, como decía el Inspector de Vuelo, Tripulaciones y Tráfico Aéreo **Javier Aguado del Moral**. Con él, y con los que como él han actuado con la honestidad hacia la seguridad como bandera, también tenemos una deuda pendiente. Él lo hizo sólo, y pagó su precio personal de imposible indemnización por nuestra sociedad. No podemos ahora dejar a la AVJK5022 también sola, como hicimos con él, como hicieron con él...

Basta ya de dejar caer todo el peso de esta enorme, y a ratos casi inasumible responsabilidad en los hombros de las víctimas, los supervivientes, sus familiares, sus amigos... Sería como si la AVT, tuviera que luchar porque se protegiera a las personas amenazadas por terrorismo. Nadie cuestiona quién tiene y debe hacerlo.

Ha llegado la hora del retrato de todos los colectivos, pues evidentemente se les debe a las víctimas, y a la AVJK5022. Tenemos una deuda social increíblemente difícil de amortizar con ellos, y ahora, ahora sí que sí, es el momento de la acción directa de apoyo en todos y cada uno de los sentidos que nos podamos imaginar. Ellos, los que con este archivo se han librado, de momento de su responsabilidad (y no me estoy refiriendo a los TMAs imputados), sino a todos los que sabemos o intuimos que han podido tener alguna porción de responsabilidad en lo que sucedió el 20 de agosto de 2008 en Barajas, por la Auditoría de OACI, o el Informe del COPAC, por poner sólo dos ejemplos, son la llave que abre la profundización en lo que realmente sucedió, y, sobre todo, en porqué llegó a suceder.

Desde este momento, esta causa es la causa de todos. Es una causa social de alcance, pues estremecemos es poco, si de las primeras reacciones ante este carpetazo judicial, se extrae la conclusión que los profesionales (pilotos, TMAs, controladores, etc...) apuntan, en el sentido de que este accidente, hoy, hoy mismo, puede volverse a repetir. Alguien se ha comido de una tacada todo el queso de Reason, y los filtros del sistema hacen agua, y harán más agua a partir de hoy al archivar basándose en un informe desacreditado nacional e internacionalmente.

Quedan instancias, en España y fuera de España. Hay que utilizarlas, para saber la verdad, toda la verdad de lo que sucedió. El objetivo, el inmenso objetivo por el que la AVJK5022 lleva luchando, invirtiendo recursos, desgastándose personalmente hasta la extenuación inhumana estos cuatro años, con este archivo del caso, simplemente ha sufrido un retraso. El retraso incrementa el dolor. Y cuando el dolor es enorme se ha de estar al lado de los que lo sufren en primera instancia de todas las maneras posibles. No se trata de dar ya un lastimero y simplista ánimo a la AVJK5022. Ahora se trata de abrazar de verdad a la vanguardia que ellos (Pilar, Pablo, Henar, Rafa, Loreto, etc...), todos y cada uno de ellos, representan, por todos los colectivos aeronáuticos, ciudadanos, organizaciones, y personas individuales que de verdad crean que en España hay que asegurarse que un accidente aéreo como este no vuelva a suceder.

Ellos, la AVJK5022, ya lo han dado todo por todos nosotros cuando volamos. Ellos, en un espectáculo surrealista hasta el límite, aún siendo víctimas han tenido que defender la seguridad aérea como no lo ha hecho ningún colectivo implicado en nuestro país en ningún momento de la historia aérea en España. Con ellos tenemos una deuda. Una deuda probablemente impagable.

Pero ha llegado el momento de pagarla, material, espiritual, anímica y fraternalmente. Es ahora, o ahora.... Simplemente por respeto, y también por nosotros mismos cuando volamos, por nuestros hijos, por nuestros conciudadanos. ¿Quién rompe el hielo?



DESCONTENTO GENERALIZADO ANTE LA DECISIÓN DE ARCHIVAR LA CAUSA DE SPANAIR

Víctimas y pilotos coinciden en que cuatro años después la investigación «no ha servido para nada»

s.e. / madrid Día 20/09/2012 - 09.06h

Asociación de
Afectados del
Vuelo Jk5022



La [decisión de ayer de la Audiencia de Madrid](#) de archivar la causa penal por el accidente de Spanair pone fin a cuatro años de investigaciones. El juez ha absuelto a los dos técnicos imputados por la **muerte de 154 personas** considerando que la responsabilidad del siniestro no recae en los técnicos sino en los pilotos.

La decisión ha caído como un jarro de agua fría entre las víctimas. La **Asociación de Afectados del Vuelo JK5022** expresó ayer, al conocerse la noticia, «sentirse desamparada» por la Justicia. «Esta decisión marca un **terreno de impunidad** para los responsables de la seguridad aérea en los diversos operadores aéreos, difícilmente asumible para las familias agrupadas en la AVJK5022», señalaba ayer la asociación que decía sentir «un gravísimo sentimiento de frustración».

«No lo entiendo, el procedimiento ha sido un disparate»

Precisamente una de las **supervivientes del accidente**, Loreto González, mostró ayer su descontento con la Audiencia de Madrid en una [entrevista en ABC Punto Radio](#). Loreto González, que perdió a su hija en el accidente, declaró estar «destrozada» ante el archivo de la causa penal. «No lo entiendo, el procedimiento ha sido un disparate», declaraba a los micrófonos de la radio a la vez que denunciaba que «la ITV del avión se prorrogó sin hacer la inspección correspondiente».

Otro de los supervivientes del accidente del avión de Spanair en Barajas, Pedro Pablo Flores, mostró también ayer su frustramiento al hacerse conocida la resolución. **«El archivo nos ha vuelto a enterrar a todos»**, sentenció. Pedro Pablo Flores lamenta que no se haya llegado a un juicio en el que se hubiera podido conocer «la verdad» de lo ocurrido. La sensación entre las víctimas del accidente es

C/ Hernán Pérez de Grado nº 8
Las Palmas de Gran Canaria CP:35001
Telf. : 928/31.22.32
<http://www.avjk5022.com/>

de que la investigación «no ha servido para nada».

Las víctimas del accidente no han sido las únicas por las que la decisión de la Audiencia de Madrid no ha pasado inadvertida. Las asociaciones del sector aéreo tampoco se sienten conformes.

Achacar la responsabilidad a los fallecidos

Por un lado, el **Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial** (Copac), lamentó al conocer la noticia que «la causa penal del accidente más grave de la historia reciente de la aviación española haya sido archivada, achacando únicamente la responsabilidad del siniestro a los pilotos fallecidos».

Para Copac, esto «equivale a no querer indagar en la cadena de responsabilidades y malas prácticas que desembocó en el accidente». En la misma línea, denunciaron que esta decisión judicial supone **dejar abiertas muchas de las grietas de seguridad** que rodearon el accidente del JK5022 relacionadas con la gestión y supervisión de la compañía y con el fabricante de la aeronave. Además, lamentaron que el accidente no haya servido para que se adopten medidas que permitan corregir las malas prácticas y deficiencias que se manifestaron en dicho siniestro.

También el secretario del **Sindicato Español de Pilotos y Líneas aérea (Seppla)**, José María Íscar, valoró como **«gravísimo»** que un accidente de este tipo pueda repetirse del mismo modo que sucedió hace cuatro años como consecuencia de que «no se haya hecho nada y no se haya aprendido nada».

El contexto de las declaraciones fue una rueda de prensa con motivo de un acuerdo entre el Seppla y Facua. Sin embargo, y ante la decisión de la sección 15 de la Audiencia Provincial de Madrid de archivar la causa, Íscar modificó la marcha de sus declaraciones. «Un accidente aéreo no ocurre por una sola causa y **el piloto es el último eslabón»**, aseguró haciendo referencia a la responsabilidad que recae plenamente sobre los pilotos fallecidos.

«Antes de que ocurriera eso –el error de los pilotos– hubo multitud de barreras que se saltaron y, si cualquiera de ellas hubiera funcionado, no se estaría hablando de este accidente ahora», concluyó.

Descontento político y judicial

Eduardo Esteban Rincón, **fiscal jefe de Madrid** también mostró ayer su disconformidad con el obreseimiento libre de las imputaciones que pesaban sobre los técnicos de Spanair y aseveró que les «hubiera gustado que esto se hubiera decidido en un juicio».

La reacción del **Partido Socialista** vino a manos del portavoz del Grupo en la comisión parlamentaria, **Rafael Simancas**, que mostró su respeto a la decisión aunque con un matiz; **«es discutible como todo»**. Simancas recordó que tras el siniestro se llevó a cabo una investigación independiente a cargo de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) y una investigación judicial, y señaló que «como representantes de los ciudadanos» solo les corresponde «respetar tanto las decisiones de la CIAIAC, y sus conclusiones, que son discutibles como todo, como respetar también las decisiones judiciales».

También el diputado de Izquierda Plural, **Gaspar Llamazares**, aprovechó la **sesión de control al Gobierno** en el Congreso para lanzar preguntas al respecto. Llamazares recordó que la OACI detectó hasta 40 fallos de seguridad, «algunos muy graves», reconocidos por el Ministerio de Fomento. «Dos de aquellos fallos tuvieron un peso decisivo en aquel accidente aéreo y siguen sin ser subsanados: el manual de vuelo y el equipamiento mínimo», reprochó Llamazares.

De este modo Llamazares cuestionó la seguridad aérea en un momento en el que, además de la decisión de la Audiencia, la **polémica con la aerolínea irlandesa Ryanair** ponen la seguridad de los aviones en el punto de mira. Así, Llamazares preguntó al Ejecutivo «qué fallos detectados por la OACI en julio de 2010 aún no han sido subsanados» y «cuándo piensa imponer a sus explotadores de servicios aéreos y de mantenimiento un sistema de gestión de seguridad operacional y establecer un plan estatal (SSP) para supervisar tal sistema privado».

ELOMUNDO.es

'SE CREA UN PELIGROSÍSIMO ANTECEDENTE Y UNA GRAVÍSIMA FRUSTRACIÓN'

El Colegio de Pilotos habla de un 'nuevo fracaso para la seguridad aérea'

Efe | Madrid

La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 ha advertido de que [el archivo de la causa penal](#) por el [accidente del avión de Spanair](#) en Barajas el 20 de agosto de 2008 crea "un peligrosísimo antecedente" para la seguridad aérea y un "gravísimo" sentimiento de frustración en las víctimas.

En un comunicado tras conocer la decisión de la sección 15 de la Audiencia Provincial de Madrid de archivar la causa, la asociación **ha lamentado el desamparo por la Justicia que sienten las víctimas** que han luchado en "una flagrante desigualdad de condiciones con las poderosas multinacionales", opuestas a la celebración de un juicio y a que se conociera "la verdad de lo ocurrido".

A su juicio, la decisión de la Audiencia madrileña **"marca un terreno de impunidad para los responsables de la seguridad aérea** en los diversos operadores aéreos", al tiempo que consideran "incomprensible" que se haya tenido en cuenta un informe "desacreditado internacionalmente" y que no contribuye a evitar en el futuro otra tragedia aérea.

La presidenta de la asociación, Pilar Vera, se encuentra en Canadá asistiendo a una reunión de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y ya ha anunciado que valorará el archivo definitivo en rueda de prensa el próximo sábado.

El Colegio Pilotos ve un nuevo fracaso para la seguridad aérea

Por su parte, el Colegio de Pilotos ha calificado de "nuevo fracaso para la seguridad aérea" el archivo al asegurar que la decisión de responsabilizar sólo a los pilotos equivale a **no querer indagar en la cadena de responsabilidades y malas prácticas**.

En un comunicado, el COPAC asegura que **se dejan abiertas muchas de las grietas de seguridad que rodearon el accidente** del JK5022 relacionadas con la gestión y supervisión de la compañía y con el fabricante de la aeronave.

En este sentido, el Colegio de Pilotos resalta que "la vida de 154 personas no ha servido para que se adopten medidas que permitan corregir las malas prácticas y deficiencias" que se manifestaron en ese siniestro.

El COPAC lamenta que las **dos vías de investigación** abiertas tras el accidente, la técnica y la judicial, hayan supuesto un **"rotundo fracaso"** desde el punto de vista de la seguridad aérea, "al pasar por alto cuestiones relevantes en materia de supervisión y control operacional y de diseño de aeronaves".

A juicio de los pilotos, tras las "deficiencias de la investigación técnica de la Comisión de Investigación de Accidentes (CIAIAC), la justicia era la única opción que quedaba para reforzar la seguridad aérea" y han expresado su pesar porque las expectativas en este sentido se "hayan visto frustradas".



"LA IMPRESIÓN ES: PILOTO MUERTO, PROBLEMA RESUELTO"

El secretario general del SEPLA, José María Íscar, lamenta que esta decisión judicial no impida que puedan producirse accidentes como el del JK-5022, en el futuro.

Sociedad - 20/09/2012 Redacción RTVC

El secretario general del Sindicato Español de Pilotos de Líneas aéreas (SEPLA), **José María Íscar**, ha sido entrevistado por Eugenio González en **"Canarias en punto, primera edición"** de **CRLA**, a raíz del archivo de la causa penal del accidente de Spanair ocurrido en agosto de 2008 en el aeropuerto de Barajas en el que **murieron 154 personas**, entre ellas, 72 canarios. Íscar lamentaba que el último eslabón, los pilotos, haya cargado con la responsabilidad absoluta del siniestro.

¿Cómo recibe el sindicato el auto de la Audiencia Provincial de Madrid que decreta el archivo de la causa penal por el accidente de Spanair?

-Bueno, en primer lugar, como no puede ser de otra manera, que respetamos la decisión judicial, pero dicho esto, nosotros recibimos las conclusiones de ese auto con **dolor**. Desde el punto de vista de los pilotos, nosotros lo que deseamos verdaderamente, es que después de este accidente y después de todas las

circunstancias que tanto dolor han causado especialmente en las Islas Canarias, nos gustaría saber qué es lo que ha pasado y que se hubieran puesto las medidas para que este mismo accidente nunca más se vuelva a repetir. Esto no se ha hecho así. Podemos decir que **este mismo accidente se puede volver a repetir**, parece que no hemos aprendido nada. Pero culpabilizar finalmente a los pilotos del resultado del mismo, nos parece lamentable.

¿Considera que hay más culpables?

-Desde nuestro punto de vista no es tanto buscar culpables, para eso están los tribunales de justicia y para eso están también las comisiones de investigación, sino **cuáles han sido las causas del accidente**. Pero si desde el momento del accidente significa que se han saltado muchas barreras y esta última barrera desde luego era el piloto y parece que por el accidente el avión no salió bien configurado, es evidente también que los pilotos creyeron que sí lo estaba, responsabilizar al piloto nos parece lamentable y así como que da la impresión de "**piloto muerto, problema resuelto**".

¿Señor Íscar, recurrirá ante el Tribunal Constitucional este auto?

Bueno, la sentencia es reciente, fue publicada en el día de ayer (este miércoles), nuestro gabinete jurídico lo está estudiando en profundidad y en los próximos días decidiremos qué hacer.

Hay cosas que me han quedado muy presentes de los que usted acaba de decir: "Piloto muerto, piloto culpable" y que esto se pueda volver a repetir.

-Sí, efectivamente. Me reafirmo en los que le acabo de decir. Los pilotos, nuestros compañeros, **no se pueden defender**. No pueden dar su versión. Nadie les ha podido preguntar qué fue lo que pasó allí. **Un accidente es una cadena larga de eslabones**. Se saltaron todas las barreras y finalmente los pilotos, la última barrera, falló. Estamos hablando de 154 víctimas, pero con cuatro años por delante, una compañía de investigación, que tardó casi tres años en emitir su informe, cuando lo normal es que lo haga en un año o menos... Ese mismo avión, en esas mismas condiciones, puede volver a tener un fatal accidente.

¿Y cómo se puede corregir esto para no vuelva a pasar?

-Pues desde luego lo primero que habría que hacer es atender a las recomendaciones de las comisiones de investigación. Desde el momento en que son recomendaciones y desde el momento también en el que hay poderosos intereses en todos los sectores, en fabricantes, la industria, la aerolínea, etcétera. Todo en aviación cuesta mucho dinero, pues esas **recomendaciones**, a nuestro juicio, no deberían ser solo recomendaciones. Debieran ser, automáticamente, ejecutadas por otros actores. Yo voy a poner un ejemplo: Si el sistema TOWS falló, que no activó el sistema de alarma, además de la configuración, debería ser un sistema redundante. Así lo dice la conclusión de la investigación del accidente y no lo es. Está exactamente igual instalado en los aviones MD, como lo estaba entonces. **No se sabe todavía por qué falló**, pues deberían investigar en profundidad, todo es un componente mecánico y alguien debería saber por qué falló.



Otro superviviente, José Pablo Flores, que volaba en el avión y perdió a una de sus hermanas, resaltó la sensación de frustración que ha empezado a aflorar en todos los damnificados. "El archivo nos ha vuelto a enterrar a todos", manifestó Pablo Flores a la agencia de noticias Efe, para quien la decisión tomada por la sección 15 de la Audiencia de Madrid supone no llegar a un juicio en el que podría haberse conocido "la verdad" de lo que sucedió el 20 de agosto de 2008.

Impotencia

Flores, que sobrevivió junto a su esposa Ligia y ambos han sido recientemente padres de un bebé, está "indignado y decepcionado" por la resolución adoptada por el tribunal, pues siente "impotencia y dolor" al pensar que los cuatro años que ha durado la investigación del accidente en los juzgados madrileños "no han servido para nada", una sensación que ayer experimentaban todas las víctimas consultadas por este periódico.

"Hemos luchado contra un sistema judicial que al final nos ha dado la espalda", agrega este superviviente, que es miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, un colectivo que esperaba "un poquito más de

justicia" tras el largo y doloroso proceso de instrucción. "¿Para qué han servido estos cuatro años?", "¿por qué he tenido que vivir esto?", se ha preguntado José Pablo, quien, después de conocer el archivo de la causa, ha llegado a cuestionarse por qué sigue vivo y no se fue "junto a los demás compañeros de viaje".

También ha insistido en que se siente un "ciudadano de quinta categoría", porque desde la Asociación se han aportado a la instrucción numerosos peritajes e informes de expertos en Emergencias, Circuitería y Mantenimiento, además de responder a todo lo solicitado por el juez instructor, mientras que grandes empresas como Boeing no han contestado a sus requerimientos sobre algún dato técnico del avión.

José Pablo, que no ha vuelto a volar desde entonces, cree que los autos de archivo "no esclarecen las causas de la verdad" de lo ocurrido y que el informe final de la Comisión de Investigación de Accidentes (Ciaiac), dependiente del Ministerio de Fomento, no busca responsabilidades, y así nunca se podrá evitar que se vuelva a repetir una catástrofe similar.

También ha resaltado que la Asociación - formada por 1.000 personas y que representa a 100 de las víctimas- tenía la "esperanza" de llegar hasta el final de esta tragedia para evitar que volviera a ocurrir, una ilusión que se ha desvanecido con el sobreseimiento de las pesquisas. "Ahora ellos sabrán las consecuencias de lo que han creado", reflexiona sobre las posibles lagunas en materia de seguridad aérea. "No nos hemos movido por revancha, sino que hemos trabajado en el sistema de la Justicia, pero la instrucción se cierra y sabemos menos que al principio", concluye José Pablo Flores.



SPANAIR JK 5022: EL ARCHIVO DE LA VERGÜENZA

El 20 de agosto de 2008, en el aeropuerto madrileño de Barajas, murieron 154 personas y otras 18 resultaron heridas, sin que la investigación determine cual fue el motivo



En dos autos firmados y notificados, de los que han sido ponentes los magistrados Pilar de Prada y Carlos Fraile, esta sección ha acordado dar carpetazo a la investigación al levantar las imputaciones a los técnicos Felipe G. y José Antonio V. acusados de 154 homicidios imprudentes y 18 lesiones.

El juez Javier Pérez les responsabilizaba de la tragedia por desconectar el RAT, la sonda que mide la temperatura exterior, lo que habría desconfigurado el avión y los sistemas de alarmas.

Los magistrados acuerdan ahora abrir la vía civil para seguir con el proceso de indemnizaciones a las víctimas. En este sentido, la sección cree que debe haber un procedimiento civil contra la compañía Spanair como responsable directo de la catástrofe ante la muerte de los pilotos.

En el auto, los magistrados esgrimen que la responsabilidad final de la tragedia fueron los pilotos, exculpando a los mecánicos de Spanair. Así, explican que se les olvidó desplegar los flaps y slats, es decir, los alerones del avión que permiten que el avión pueda tomar altura.

La sección comenzó el pasado lunes a deliberar acerca de los catorce recursos interpuestos por las partes. El principal recurso se refería al presentado por la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 contra el auto dictado por el juez Javier Pérez que procesaba sólo a dos técnicos de Spanair como responsables de los hechos.

La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 quería que se ampliara el número de imputaciones a los directivos de la compañía española, un extremo que rechazaba tanto el juez como la Fiscalía de Madrid.

C/ Hernán Pérez de Grado nº 8
Las Palmas de Gran Canaria CP:35001
Telf. : 928/31.22.32
<http://www.avjk5022.com/>



DESAMPARADOS POR LA JUSTICIA

La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 ha manifestado "sentirse desamparada por la Justicia" tras la decisión de la Audiencia Provincial de Madrid de archivar la investigación penal que se inició hace cuatro años por el accidente del avión de Spanair ocurrido el 20 de agosto de 2008 en el aeropuerto madrileño de Barajas, en el que murieron 154 personas y otras 18 resultaron heridas.

En un comunicado, la asociación ha señalado que dicha medida supone la "remisión de las víctimas a procedimientos civiles de indemnización" y, por este motivo, consideran que la noticia "provoca un gravísimo sentimiento de frustración", además de suponer "un peligrosísimo antecedente para la seguridad operacional de la aviación civil española".

"Esta decisión marca un terreno de impunidad para los responsables de la seguridad aérea en los diversos operadores aéreos, difícilmente asumible para las familias agrupadas en la AVJK5022", añade el documento, tras recordar la lucha en desigualdad de condiciones contra "poderosas multinacionales que, con ingentes recursos, se han opuesto sistemáticamente a la celebración de un juicio en el que pudiera conocerse la verdad de lo sucedido".

Además, la agrupación ha vuelto a tachar de "desacreditado" el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), y ven "incomprensible" que éste se haya tenido en cuenta debido a que "no contribuye a cumplir su única finalidad: evitar que vuelva a producirse otra tragedia como la que han sufrido las familias agrupadas en la Asociación de Afectados".

Para concluir, el colectivo ha indicado que su presidenta, Pilar Vera, se encuentra en OACI-MONTREAL en la Revisión de la Circular 285 de OACI como Asociación Europea y a su regreso, el día 22 de septiembre, hará una valoración más pormenorizada de la vía que se abre a partir de este momento.