

Catástrofe aérea en Los Alpes Pilar Vera Pta. de la Asociación de afectados del vuelo JK5022



“HABRÁ QUE MIRAR POR QUÉ LA COMPAÑÍA PERMITIÓ A ESE HOMBRE PILOTAR”

“En todos los accidentes aéreos el culpable siempre es el muerto”, manifiesta Pilar Vera, para quien “hay algunas piezas de este puzzle que no encajan”

[DEIA](#) Una entrevista de A. Rodríguez - Domingo, 29 de Marzo de 2015 - Actualizado a las 06:03h.



Bilbao - A punto de intervenir en la televisión, Pilar Vera solo contesta a las llamadas de “quien está a las duras y a las maduras”, hastiada de “este circo mediático” que considera “inhumano”. “Hay gente que se dedica a esto y está muy bien, pero nosotros anímicamente no estamos bien y tiene que ocurrir una catástrofe para que se acuerden de nosotros. Lo que no vamos a hacer es prestarnos a toda esta basura que se monta cada vez que ocurre una tragedia”, censura la portavoz de los afectados del vuelo de Spanair que se estrelló hace seis años en Barajas dejando una estela de 154 muertos.

Cada siniestro aéreo es un mazazo para ustedes y este debe serlo el doble por las circunstancias en que, al parecer, se ha producido.

-Estamos hechos polvo porque nos hemos hecho unos especialistas en temas de aviación comercial y aquí hay algunas piezas de este puzzle que no encajan. Esperemos que el fiscal de ese tribunal de Marsella que dio esa noticia el jueves no se tenga que desdecir de lo que dijo.

¿Sobre las causas del accidente?

-Falta la caja que registra los datos de vuelo. No entendemos por qué se ha precipitado en dar esas conclusiones cuando él lleva la investigación penal y se tiene que circunscribir a la investigación técnica. Ese hombre no tiene preparación ni cualificación técnica para dar esa noticia. Además, incumplió el Reglamento europeo 996/2010, en el que se dice que esa información se tiene que asegurar primero a todas las familias. El jueves estaban aterrizando los familiares en el sitio donde se iba a celebrar el homenaje y se estaban enterando, cuando se bajaban, por los periodistas. Estaban allí los padres del copiloto y los tuvieron que separar porque hubo algunos que casi los cogen por el cuello.

Tenía entendido que las familias habían sido informadas a priori y la del copiloto apartada.

-La normativa de la Organización de Aviación Civil Internacional impone, y eso ha sido trasladado a los reglamentos europeos, que las familias de los tripulantes y las de los pasajeros tienen que separarse.



¿Y usted tiene personalmente constancia de que no fue así?

-Yo soy vicepresidenta de la Red europea de víctimas de catástrofes, que está formada por cinco países. Uno de esos países es Francia y, desde que ocurrió esto, estoy en contacto permanente con los franceses.

Cree que se debería haber esperado a tener más datos para informar, pero la opinión pública, ante una tragedia de estas dimensiones, demanda respuestas rápidas.

-La gente quiere saber, pero a quien se le debe informar primero es a las familias. Aquí hay una cadena: verdad es igual a credibilidad, credibilidad es igual a respeto y respeto es igual a tener en consideración que hay personas que están sufriendo muchísimo. Cuando te pasa una cosa de estas y te quitan a un ser querido, no te pueden decir nada peor que esa verdad con la que te estás enfrentando por la ausencia de esa persona. Este circo mediático que se está montando alrededor de esto nos parece cruel y, sobre todo, nos parece que no se está teniendo en cuenta a los verdaderos protagonistas de esta tragedia, que son las familias, que están esperando en esta fase, y te lo digo con conocimiento de causa, a que les den algo, restos de lo que han perdido.

A juzgar por lo que se ha publicado, recuperarlos parece difícil. ¿Cree que alguno tendrá que pasar el duelo sin ningún resto de su familiar?

-Todo lo que se ha dicho yo lo pongo en cuarentena porque aunque el avión se fragmentó, está demostrado que los huesos no se volatilizan. Entonces, algo, algún resto sí que le van a dar. Esto de la dificultad lo dicen para preparar a las familias ante la decisión que podrían tomar en un momento determinado si tuvieran algún problema al que no pudieran hacer frente para devolverles lo que les pertenece.

¿Qué cambia, a su juicio, el hecho de que se haya señalado al copiloto como responsable del siniestro?

-En todos los accidentes aéreos el culpable siempre es el muerto. En este caso hemos ido todavía más allá porque, sin tener todos los elementos para valorar qué fue lo que pasó, habló quien no debía. Quien debía haber informado es la BEA (Oficina de Investigación y Análisis de Accidentes de Aviación Civil de Francia), que son los que están cualificados profesionalmente para entender las causas de este siniestro. En cambio, ha hablado un fiscal y ha dicho, que tampoco es muy comprensible, que el copiloto estrelló voluntariamente el avión. Eso tiene un nombre y lo que no entiendo es por qué no dice ese nombre. Porque cuando tú te quitas la vida voluntariamente, eso tiene un nombre ¿no?

¿Cree que habría que contemplar otras hipótesis diferentes a la que, de momento, es la versión oficial?

-Todo lo que está rodeando el caso, de la manera que se ha dicho... Nosotros, que nos hemos hecho unos profesionales, tenemos nuestras dudas de que esto realmente haya sido así. Esto incluso puede encubrir un defecto importantísimo del avión, entre las múltiples variables que se barajan. También puede encubrir un atentado terrorista u otras cosas que, por cuestiones de Estado, no les interesa declarar. Creemos que hay que ser más prudentes y, sobre todo, que para dar una información como la que se dio el jueves tienen que tener todos los elementos. Falta una caja, solo tienen la de las voces de cabina y sobre eso no se puede sustentar una determinación de la causa, como hizo este hombre.

¿Qué opinión le merecen los controles médicos o psicológicos a los que se someten los pilotos?

-El transporte aéreo en los últimos años se ha convertido en una carrera por ganar dinero. En las compañías *low cost* y en las regulares los profesionales están sometidos a multitud de presiones y de problemas que van mucho más allá de la función que tienen, que es llevar a la gente a destino. Este copiloto, si al final prevalece la versión que han dado, tenía 600 horas de vuelo, cuando en Estados Unidos, por ejemplo, para ser copiloto se necesitan 1.500. Las compañías están metidas en una carrera por mantenerse en el mercado de transportes, los tiempos de escala se han reducido, cada vez es más rápido vaciar y subir un avión... Si este al final hizo lo que dicen, con 28 años escasos que tenía, habrá que mirar por qué la compañía no lo detectó y permitió a ese hombre pilotar. Según dicen, el despegue y el aterrizaje lo hacía el comandante, que tenía más horas de vuelo y experiencia. Cuando se pone a la altura de crucero, imagínate que se tiene que levantar al baño. El avión no llevaba ni media hora volando. Yo lo que digo es que la escala es tan mínima que a ese hombre no le permite ni ir al baño. Esto es peor que los conductores de los autobuses.

Según se ha informado, el copiloto estaba en tratamiento psiquiátrico y de baja el mismo día del vuelo. ¿Deberían someterlos a controles médicos más exhaustivos?

-No solo a controles médicos. Una compañía tiene la obligación de vigilar, hacer cursos, simulacros de todo tipo, no solo exámenes psicológicos, sino un seguimiento más exhaustivo de que los pilotos duermen lo necesario y tienen una serie de cuestiones que hacen que cuando se pongan a los mandos de un avión, volarlo sea seguro. Si efectivamente estaba con depresión, la compañía lo tenía que saber. ¿Por qué le permitió seguir volando? Hay otra noticia, que yo no he podido confirmar, de que una gran cantidad de tripulantes y pilotos de esa compañía, desde que pasó el accidente, están sin volar por motivos personales. Habría que averiguar por qué. La compañía va a cambiar de nombre. ¿Estaba eso previsto? En fin, hay una serie de causas que hay que investigar también.

“ESPERAMOS QUE SE LES TRATE MEJOR QUE A NOSOTROS”

Los afectados por la tragedia de Spanair ofrecen su ayuda a los del GWI9525

[EL PAIS](#) - María R. Sahuquillo Madrid 27 MAR 2015 - 20:30 CET



Una mujer y dos niñas llevan flores al memorial erigido por las víctimas del avión de Germanwings en Le Vernet, este viernes. / BORIS HORVAT (AFP)

Henar Guerrero perdió a su hermano Gabriel en el accidente del vuelo [JK5022 de Spanair](#). Gabriel, auxiliar de la compañía, falleció junto a otras 153 personas el 20 de agosto de 2008 en uno de los peores accidentes de la aviación registrados en Europa. Ahora, tras el siniestro del vuelo GWI9525 en el que han muerto 150 personas, Henar y otros muchos allegados de quienes perecieron en aquella catástrofe vuelven a estar conmocionados. Reviven esos días de infinita tristeza, caos, y desinformación por los que ellos pasaron y de los que algunos todavía no se han recuperado. Por eso, representantes de la [Asociación de Afectados del Vuelo JK5022](#) se han puesto en contacto con los familiares de los fallecidos en los Alpes franceses y les han tendido la mano. “Hemos pasado por lo mismo y es importante que sepan que no están solos, ni ahora ni después”, dice Guerrero.

De momento no lo están. Un equipo de psicólogos y psiquiatras les asiste en Los Alpes -donde se concentran las labores de rescate y [donde se han trasladado algunos familiares](#)--, pero también en Barcelona y en Düsseldorf. “La intervención psicológica no mitiga el dolor, porque que duela es lógico; pero nuestra labor es ayudarles a que se relajen, a afrontar lo que ocurre y a aceptar la pérdida”, explica Fernando Chacón, decano del Colegio de Psicólogos de Madrid y experto en asistencia en este tipo de situaciones.



“Lo que se necesita es apoyo psicológico, tratamiento y dignidad. Si eso se hace bien la situación no se va a solucionar, pero no va a ser más grave todavía”, dice Pilar Vera, presidenta de la Asociación de Afectados del JK5022. Vera, que perdió a su sobrina aquel 20 de agosto de 2008 y que desde entonces se ha convertido en una de las voces de las víctimas de catástrofes en varias organizaciones internacionales, critica la desinformación, la mala comunicación [y las “mentiras”](#) que ellos sufrieron. “Mientras esté en nuestra mano, nadie volverá a pasar por lo mismo que nosotros. Somos como las sabinas [un árbol originario de El Hierro], doblados pero no enterrados”, advierte.

Su asociación está analizando que se cumple el protocolo que marca cómo actuar en este tipo de situaciones. La regulación europea determina, por ejemplo, que los allegados deben conocer la información relacionada con el suceso antes de que se haga pública, que tienen que tener asistencia

médica y psicológica y que la compañía aérea y el operador aeroportuario tienen que hacerse cargo de los costes de su transporte hasta el lugar del accidente. “Esos momentos son terribles, y es importante que quienes están sufriendo no se tengan que preocupar de nada, de que no tienen a mano la tarjeta de crédito, de que no tienen hotel, de que tienen que buscar transporte... Nadie está para eso en esas situaciones”, remarca Guerrero.

Vera y Guerrero reclaman respeto para los [familiares del GW19525](#). “Queremos que nadie pase por lo mismo que nosotros. Eso significa que no sucedan accidentes, pero también que no se les falte a la dignidad, como se nos faltó a nosotros”, señala la segunda. Avisan que lo que queda por llegar es un proceso complejo y en el que los familiares pasan por un periodo muy vulnerable. Esta semana, el Senado español, en línea con la legislación de otros países como Estados Unidos, ha dado luz verde al Estatuto de Víctima que prohíbe a profesionales como abogados o procuradores acercarse a ofrecer sus servicios a quienes hayan sufrido situaciones de este tipo hasta un mes después del suceso.

A los familiares de los 150 fallecidos en Los Alpes les espera [un camino largo](#). El decano del Colegio de Psicólogos explica que para afrontar catástrofes de este tipo es fundamental algún tipo de “cierre” y para el que es necesario que se identifique al familiar como oficialmente fallecido. Algo que, en este caso será lento debido a las condiciones del siniestro. “Esto va a posponer los funerales o las ceremonias de despedida. No olvidemos que estos ritos tienen una función psicológica de cierre”, dice.

¿Qué hacer tras la catástrofe?

Información. Tras un accidente de aviación civil, las autoridades deben activar un plan de emergencia para rescatar a las víctimas y darles asistencia urgente. Deben crear un centro de llamadas gratuito y, [según marca el protocolo](#), atendido en el idioma del país y en inglés. Además, la ley obliga a que se facilite la lista de quienes viajaban a bordo en un plazo máximo de dos horas. La aerolínea debe informar personalmente a las familias antes y en solitario de todo lo relacionado con el suceso.

Apoyo. Las aerolíneas deben designar una persona de contacto que informe a las familias, será el enlace entre los allegados y la compañía. Además, debe establecer un Centro de Atención a Víctimas y Familiares para que estos puedan estar atendidos, protegidos y apoyados en todo momento.

Gastos. La compañía aérea y el operador aeroportuario deben facilitar el transporte a las familias hasta el lugar del suceso. También alojamiento y debe ocuparse de su manutención.

Asistencia. Las aerolíneas deben cubrir la asistencia médica y psicológica a los familiares. Ese apoyo psicológico debe mantenerse hasta que se supera el duelo.

Indemnización. En caso de fallecimiento o lesión corporal de un pasajero, las aerolíneas de la UE deben abonar antes de transcurridos 15 días desde la identificación de la persona con derecho a indemnización, un anticipo para cubrir sus necesidades económicas inmediatas.

Su asociación está analizando que se cumple el protocolo que marca cómo actuar en este tipo de situaciones. La regulación europea determina, por ejemplo, que los allegados deben conocer la información relacionada con el suceso antes de que se haga pública, que tienen que tener asistencia médica y psicológica y que la compañía aérea y el operador aeroportuario tienen que hacerse cargo de los costes de su transporte hasta el lugar del accidente. “Esos momentos son terribles, y es importante que quienes están sufriendo no se tengan que preocupar de nada, de que no tienen a mano la tarjeta de crédito, de que no tienen hotel, de que tienen que buscar transporte... Nadie está para eso en esas situaciones”, remarca Guerrero.

¿Cómo afrontar el duelo?

Malas noticias. Los expertos inciden en que debe comunicarse personalmente lo ocurrido a los allegados. Hay que hacerlo en un sitio tranquilo, con los familiares sentados y aceptar todas las preguntas que tengan. “Este es un error que se ha cometido en otras catástrofes”, dice Fernando Chacón, decano del Colegio de Psicólogos de Madrid.

Fases. Los expertos identifican tres fases habituales después de un suceso como la catástrofe del vuelo GW19525: negación, ira y aceptación. Aunque no todo el mundo pasa por las mismas fases ni todos igual de rápido. Todo aquel que lo necesite debe recibir ayuda psicológica para que elabore el duelo y llegue a aceptar la pérdida.

Despedida. Para asumir lo ocurrido y como parte del duelo, los allegados necesitan un proceso de “cierre”. En la mayoría de las culturas esto se escenifica mediante ritos funerarios o ceremonias de despedida, aunque en esta catástrofe la lentitud en el proceso de identificación está dilatando ese proceso. En este caso, el papel de los psicólogos es identificar a la persona más fuerte de los allegados y acompañarle a identificar los restos o los objetos personales del fallecido para que el proceso no sea un trauma. “Es convenientemente que el psicólogo vea cómo están los restos antes, que hable con la persona que va a entrar, que le anticipe lo que va a ocurrir”, dice Fernando Chacón.

Información. Los psicólogos remarcan que otro elemento clave es que las familias estén totalmente informadas: cómo va a ser el proceso de rescate, cómo va a ser el proceso de identificación, cuánto va a durar. La transmisión de esa información es importante para evitar decepciones posteriores.

Aceptación. Es la fase final. “Aceptar la pérdida significa poder recordar a la persona fallecida sin que te genere un dolor o que recordarla no paralice tu vida”, apunta Chacón.

LAS VÍCTIMAS DE SPANAIR, INDIGNADAS POR LA FALTA DE INFORMACIÓN A LOS ESPAÑOLES

[ABC](#) n. villanueva / madrid

La asociación de afectados denuncia que los familiares todavía no tienen la lista de pasajeros, a diferencia de los alemanes



La Asociación de Afectados por el Accidente aéreo de Spanair, que tuvo lugar el 20 de agosto de 2008, está indignada por que los familiares que esperan noticias de los suyos en el aeropuerto del Prat (Barcelona) **no hayan tenido acceso todavía a la lista de los 150 pasajeros** que viajan en ese avión, 45 de ellos con apellidos españoles. Fuentes de esa asociación denunciaron, en declaraciones a ABC, que todavía no saben ni siquiera si la persona con la que no logran contactar iba o no en el avión que

esta mañana se estrelló en Los Alpes, cerca de Marsella, por causas que se desconocen. Y es que algunos de estos pasajeros viajan regularmente a Dusseldorf (Alemania), así como a otros lugares de Europa, por motivos laborales, con lo que no saben a ciencia cierta si viajaban en esa aeronave.

Desde la asociación denuncian que **los alemanes y los franceses ya disponen de ese listado** de pasajeros y recuerdan que el Reglamento Europeo 996/2010 obliga a las compañías a facilitar a los familiares los nombres de los pasajeros como máximo **dos horas después del siniestro**. Dudan también de que se está cumpliendo el plan de asistencia a las víctimas que prevé el citado reglamento.

Desde primera hora de la mañana varios representantes de la asociación están en contacto con familias que esperan noticias en el Prat. Desde Madrid y Canarias les ofrecen todo su apoyo ante estos momentos de incertidumbre tan duros que están viviendo.

VÍCTIMAS DEL ACCIDENTE DE SPANAIR MUESTRAN SU APOYO "INCONDICIONAL" Y RECLAMAN ASISTENCIA PRIORITARIA PARA LOS AFECTADOS



24/03/2015 - *EUROPA PRESS*, MADRID

La Asociación de afectados del Vuelo JK5022, que agrupa a las víctimas del accidente aéreo de Spanair que tuvo lugar hace seis años en el Aeropuerto Madrid-Barajas, han trasladado su apoyo "incondicional, solidario y doloroso" a las víctimas y afectados del avión siniestrado de Germanwings en los Alpes franceses y han reclamado la importancia que tiene la asistencia a las Víctimas.

En un comunicado, la asociación ha reclamado que en momentos como la tragedia aérea vivida este martes, las víctimas tienen que ser atendidas con dignidad y respeto --tal y como especifica la normativa de la OACI (Doc.9998 y Doc.9973) junto con el Plan de Asistencia a Víctimas contenido en el Real Decreto 632/2013, recuerda-- y, en esta línea, ha reclamado una asistencia prioritaria a los afectados que siga "escrupulosamente" con la normativa citada.

Por otro lado, ha recordado que el Estatuto de la Víctima, en trámite parlamentario, recoge en su artículo 8 la prohibición para los profesionales de acosar o acercarse a las víctimas para ofrecer su servicios. En este sentido, la asociación ha afirmado que con el despliegue mediático que ha habido este martes han rememorado la larga filas de ambulancias a la entrada del Aeropuerto de Barajas. "Se concentraron tantas que estorbaron en la asistencia a los supervivientes", ha recordado.

La asociación ha subrayado que ha trabajado "incansablemente" para conseguir la seguridad aérea y la creación en España de un marco de protección para "situaciones como las que están viviendo las familias españolas afectadas por la tragedia aérea de hoy".

Asimismo, la Asociación del Vuelo JK5022 se ha puesto a disposición de las familias afectadas cuando termine la repatriación de los cuerpos.

Las víctimas del accidente de Spanair han denunciado también que las causas de la tragedia de Barajas han sido "ocultadas" tras el fracaso del Informe Oficial que hizo la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC).

Finalmente, ha recordado que ha pedido al Gobierno y a partidos políticos la sustitución de las "nefastas" Comisiones Oficiales de Investigación por la creación de un Órgano Multimodal de Investigación de Accidentes en España, que situarán a España al nivel de "aquellos que extraen de la tragedia el conocimiento para la seguridad de todos".