



## UNA ACTIVISTA LLAMADA PILAR VERA

### AVIACIÓN DIGITAL



Madrid, SP, 13 de septiembre de 2015.- Ayer se celebró en el Teatro Circo Price la séptima edición del TEDxMadrid, un espacio abierto de exposición y debates versados en ciencia y tecnología, en actividad creativa, productiva o emprendedora, y en la solución de los problemas del mundo, tal y como lo describen sus promotores.

Eduardo Gavilán/Aviaciondigit@l

TED significa tecnología, entretenimiento y diseño; la x, local (en este caso Madrid); y Amateur es un añadido que para los organizadores refleja el espíritu de aquellos que no temen hacer algo por primera vez, el hacer por hacer sin esperar recompensas. El amauterismo como decía **Antonella Broglia**, TEDx Senior Ambassador para Europa, que era quién dirigía el evento, “*invade campos de conocimiento antes reservados a élites o maestros*”. A lo que nosotros podríamos añadir, aquellos que son capaces de modificar las normas establecidas, más dirigidas al control de masas para que vayan por el camino establecido, impuesto muchas veces por otros intereses espurios o para proteger a una élite.

Pues bien, en este foro de adultos creativos participaba una activista llamada **Pilar Vera**, Presidenta de la Asociación de Afectados del vuelo JKK 5022; Hairwoman Provisional de la ACVFG - Grupo de familiares y Víctimas; y fundadora y Vicepresidenta de la Red Europea de víctimas.

El contenido de la intervención de Pilar se podrá ver en breve en la WEB de TEDxMADRID ([www.tedxmadrid.com](http://www.tedxmadrid.com)) para deleite de todos nuestros lectores.

Nosotros nos vamos a limitar al fondo que hay detrás de lo que representa el trabajo de esas personas que dedican su vida a mejorar la de los demás, de ahí el interés que, con gran acierto, los organizadores han mostrado en el trabajo de Pilar y de todos los de la asociación que trabajan junto a ella.

Algo que viene reflejado genéticamente en el carácter de **Pilar Vera** y otros integrantes de la asociación que ella preside, capaces de conseguir modificar regulaciones en pro de los ciudadanos y de la seguridad aérea, por una asistencia digna a las familias y víctimas de tragedias aéreas.

**Pilar** y la asociación que preside, se ha metido como Amateur en el mundo de la seguridad aérea, habiendo conseguido, nada más y nada menos, que remover a nivel internacional (OACI) los cimientos de eso que nosotros creíamos que ya estaba resuelto como es algo tan esencial como desarrollar normas dirigidas a la atención a las víctimas, mientras que un número de los que se autodenominan “*expertos en seguridad*” (de boquilla), que superan en creces al propio colectivo de pilotos y de la propia asociación, obtiene resultados poco tangibles, por decirlo suavemente.

Eso es lo que vimos ayer, iniciativas y colectivos ciudadanos que resuelven problemas: como **Gary Cohen**, capaz de reunir a varias ONG's y sistemas hospitalarios que han generado la Healthier Hospitals Initiative, hospitales mas friendlys para los pacientes; **Javier Creus**, uno de los estrategas y pensadores más innovadores sobre la economía colaborativa; **Nación Redonda**, un colectivo que estudia el cambio de uso del suelo durante el periodo de la burbuja inmobiliaria, utilizando fotografía aérea histórica del territorio español; **Xavier Duacastilla**, “*Maker y activista*”, afectado por el virus de la polio, que trabaja por la visibilidad y derechos de las personas con diversidad funcional, y a la vez diseñando

mecanismo que haga más fácil tareas tan esenciales como el comer a personas con incapacidades motrices severas; ...

No confundir estos movimientos con los movimientos políticos dirigidos a la manipulación de masas y colectivos ciudadanos con el objetivo de guiarlos a un nuevo redil, basados en emociones que conducen el populismo, no; los Amateurs por definición tienen espíritu libre, desarrollan, trabajan y ponen en prácticas proyectos para mejorar la vida de las personas y a la vez, saciar sus impulsos creativos.

Porque si hay algo en común en todos ellos es que son creativos. Como dice **Carla Aguinaga**, de Amateurs Hotel, *“hay una fuerza interna que te pide actuar, y poner en marcha todo un torrente de energía, desvelos, ganas y a veces frustraciones a trabajar.”* Si no que se lo digan a otra de las participantes, **Nieves Cubo**, Investigadora en Formación, que con 23 años está desarrollando una impresora 3D para un proyecto sobre la impresión de tejidos humanos dentro del marco de la Medicina Regenerativa.

En uno de los descansos me encontré a **Rafael Vidal**, ingeniero de telecomunicaciones y miembro activo de la AVJK5022, que ha diseñado junto con su equipo las muletas más ligeras del mundo y una medias hechas de Bambú, innovador y creativo donde los haya. Estando de acuerdo en que el patrón común de todos los que habían participado era que tenían el don de la creatividad (algo que actualmente es incompatible con nuestro sistema educativo, más preocupado en catalogar a los niños inquietos como TDAH para poder “tranquilizar sus mentes”). Me dijo una frase que había leído en algún sitio y que decía algo así como: “un adulto creativo es un niño que ha sobrevivido”, inmediatamente después apareció Pilar, la “activista” / activa.

## PILAR VERA PIDE “UN REARME MORAL” EN LA LUCHA POR LA SEGURIDAD AÉREA

### ATCPRESS

La presidenta de la AVJK5022 dice en TEDxMadrid que el avión de Spanair “era una chatarra volante” y pide a los usuarios de las aerolíneas que sean más exigentes con la seguridad que con el precio

Pilar Vera, presidenta de la asociación de víctimas del JK5022 siniestrado en Barajas el 20 de agosto de 2008, defendió este sábado “un rearme moral hasta ahora ausente de los debates sobre el transporte aéreo” para avanzar en la cultura de la seguridad, conseguir usuarios “más exigentes y menos conformistas” y proteger la dignidad de las víctimas cuando se producen catástrofes. Vera participó hoy en el foro TEDxMadrid y, ante una audiencia que premió su intervención con un largo aplauso, criticó con dureza la mala calidad de las investigaciones aéreas en España y dijo que el avión de Spanair cuya caída le costó la vida a 154 personas “era una chatarra volante” a la que se le dio “el visto bueno para volar” a pesar de que tenía prorrogado el permiso de aeronavegabilidad sin someterse a revisión alguna.



La presidenta de la AVJK5022 exhibió hoy ante el auditorio del TEDxMadrid la habitual crudeza con que describe no solo las circunstancias del accidente, sino la ineficiencia española en la investigación de accidentes aéreos. “No hay cultura de la seguridad ni verdadera búsqueda de la verdad. Las investigaciones se archivan deprisa y lo habitual es que se culpe al piloto”.

Pero “ser víctima del sistema no te quita inteligencia para separar el dolor de la verdad”, subrayó Pilar Vera, que recordó el encargo que hizo la asociación al Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC) para que éste redactara un informe independiente sobre la catástrofe del avión de Spanair.



Vera enumeró tres claves del accidente, “antes, durante y después”. Del ‘antes’ recordó la prórroga del certificado de aeronavegabilidad al avión sin revisión previa, una prórroga que vencía solo dos días después del accidente. Del ‘durante’, que el comandante del avión, fallecido en el accidente, hizo volver la aeronave al estacionamiento una hora y media antes del accidente al detectar que se recalentaba la sonda RAT del aparato. Pero allí, durante la revisión técnica, “lo que se hizo fue desconectar un fusible, lo que a su vez encubrió una avería”.

Respecto al después, Pilar Vera enfatizó que en la investigación posterior al accidente “no se dice que el relé” que quedó inactivo al desconectar el fusible “daba soporte al TOWS”, el sistema de alarma que debía haber avisado a la tripulación de la configuración inadecuada del avión para el despegue. La presidenta de la AVJK5022 remató: de haber existido, “la alerta habría provocado que se abortara el despegue”. Sin embargo, las conclusiones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) sólo estimaron que la responsabilidad fue de los pilotos por no cerciorarse de que estaban desplegados los alerones para el despegue.

Vera hizo un recorrido ante el TEDxMadrid del ingente trabajo realizado por la asociación que preside, tanto en España como ante la OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional), para protocolizar la atención a las víctimas y evitar situaciones caóticas como las soportadas por los familiares del JK5022, que no conocieron hasta 30 horas después del accidente el listado oficial de fallecidos, heridos y supervivientes. Este trabajo de la asociación cuajó no solo en el reglamento español de asistencia a víctimas, que contiene por ejemplo la prohibición expresa de contacto entre abogados ‘buitre’ y familiares hasta pasados al menos 45 días desde la tragedia, sino en la mejora del reglamento europeo.

Gracias a este esfuerzo, “España está en cierto sentido a la cabeza en los protocolos de asistencia a las víctimas, pero muy atrás en la investigación”. Vera recordó que, tras una larga secuencia de varapalos judiciales a las víctimas, a las que se tasó la muerte de las personas fallecidas con simples baremos de accidentes de tráfico, la asociación decidió recurrir al Tribunal de Derechos Humanos de Estrasburgo, cuya decisión espera ahora. Entre tanto, no solo ha impulsado la creación de una red española de víctimas, sino una federación internacional de la que Pilar Vera es también presidenta.

Pero Pilar Vera fue hoy más allá de sus críticas a la Administración pública e invocó la responsabilidad de los propios usuarios del transporte aéreo. “Un vuelo Barcelona-Dusseldorf no puede costar menos de 40 euros. Hay que exigir seguridad y calidad antes que precio de los billetes. Los expertos internacionales apuntan que la causa principal de los accidentes siempre reside en decisiones que se toman en altos niveles de la Administración, Es necesario provocar un cambio y lograr que los ciudadanos sean más exigentes y menos conformistas. Todo se puede cambiar”.

Vera impregnó de humanidad todo su discurso de hoy ante el TEDxMadrid: “Mi propósito e vida no está en mi cabeza, sino en mi corazón y es la lucha por la justicia y la verdad. Merece la pena establecer una regeneración moral dedicando nuestro esfuerzo a impedir nuevas tragedias como tributo eterno a 172 inocentes y que 154 vidas perdidas tengan un significado que consuele nuestra alma”.

## LOS AFECTADOS DE SPANAIR PIDEN UN "REARME MORAL" DE LA SEGURIDAD AÉREA

### [CERODOSB](#)

**Una emocionada llamada al sector de la aviación. Pilar Vera, presidenta de la Asociación de Afectados por el Vuelo JK5022 de Spanair -que se estrelló en Barajas en 2008, causando 154 víctimas- ha pedido el sábado el "rearme moral" de la seguridad aérea**



Una emocionada llamada al sector de la aviación. Pilar Vera, presidenta de la Asociación de Afectados por el Vuelo JK5022 de Spanair -que se estrelló en Barajas en 2008, causando 154 víctimas- ha pedido el sábado el "rearme moral" de la seguridad aérea.

Vera ha descrito como "caos" lo que ocurrió horas después del [accidente aéreo](#), por lo que ha instado a las autoridades a "proteger la [dignidad de los afectados](#)" por estos siniestros. En un emotivo discurso en la séptima edición del TEDxMadrid, celebrado el sábado en el Teatro Ciro Price de la capital, la presidenta ha asegurado que las autoridades les dejaron "sin agua, a 40 grados y en un Ifema desierto" tras la [colisión del avión](#).

#### "Ciudadanos exigentes"

La portavoz de la asociación ha señalado que en España "no hay cultura de la seguridad ni verdadera búsqueda de la verdad. Las investigaciones [se archivan deprisa](#) y lo habitual es que se culpe al piloto". Según ella, el país está en cierto sentido "en cabeza" en asistencia a las víctimas, pero a la cola de Europa "en la investigación" de estos hechos.

Vera, que perdió a una familiar en el siniestro, también ha apuntado a los pasajeros. "Es necesario provocar un cambio y lograr que los ciudadanos sean [más exigentes](#) y menos conformistas", ha valorado. Según ella, "un vuelo Barcelona-Dusseldorf no puede costar menos de 40 euros. Hay que exigir seguridad y calidad antes que precio de los billetes".