

POEMAS, MÚSICA Y ROSAS BLANCAS CONTRA EL 'OLVIDO' DE LAS VÍCTIMAS DE SPANAIR

- Los afectados piden que se cambie el informe de la Comisión de Investigación
- Los tacha de 'fracaso institucional' porque 'ni siquiera se aproxima al objetivo'

EL MUNDO

Efe | Madrid Actualizado domingo 21/08/2011 05:15 horas

Los familiares de las 154 víctimas mortales del accidente del vuelo JK 5022 de Spanair les han rendido un homenaje en el aeropuerto de Barajas, tres años después de la tragedia.



1Los familiares de las víctimas, emocionados, durante el acto de homenaje. | EFE

En el lugar donde se produjo la catástrofe han depositado un corazón con 154 rosas blancas en memoria de los pasajeros que perdieron la vida en la catástrofe y 31 ramos de cinco rosas blancas cada uno, en representación de los cinco asientos de cada fila del avión accidentado.

En el acto, que incluye una lectura de poemas y música de violonchelo, han intervenido el sacerdote del aeropuerto y la presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, Pilar Vera. La ceremonia concluirá con cinco minutos de silencio a partir de las 14.24, la hora a la que se estrelló el avión.

El caso continúa en los tribunales

Durante esta jornada de homenaje, la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 ha ofrecido una rueda de prensa en el aeródromo de Barajas para reafirmar su compromiso con la búsqueda de la verdad sobre lo que ocurrió el 20 de agosto de 2008.

La presidenta de la asociación, Pilar Vera, han exigido que se modifique el informe elaborado por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) sobre la tragedia que ocurrió el 20 de agosto de 2008. A su juicio, el informe es un "rotundo fracaso institucional" porque "ni siquiera se aproxima al objetivo" de detectar la cadena de fallos que originaron la mayor catástrofe aérea de la aviación comercial de los últimos 25 años en España.

Vera ha subrayado que los pilotos no tuvieron la culpa del accidente y ha rechazado que se "cargue sobre su memoria el peso de la tragedia".

Ha arremetido además contra el Ministerio de Fomento por "olvidar por completo" su propia responsabilidad como administración competente para legislar sobre seguridad en el transporte aéreo y vigilar el cumplimiento de la normativa vigente.

Vera ha dirigido al ministro de Fomento, José Blanco, dos preguntas: "¿Quién respeta la memoria de las personas que pagaron con su vida la incompetencia de quien tenía el deber de protegerlos y quién respeta el recuerdo, rescatándolos del olvido, de los supervivientes que siguen luchando para recuperar su vida y salud?".

Investigación

Cuando se cumplen tres años de la investigación judicial del accidente, la instrucción del 'caso Spanair', que dirige el magistrado del Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid, en funciones de guardia el día del suceso, avanza "oportunamente" y las diligencias practican "de modo conveniente, a pesar del volumen y la complejidad de la causa".

Así lo han señalado fuentes del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que ha informado de que el procedimiento consta, a día de hoy, en su causa principal, de 67 tomos, con 16.356 folios y 40 soportes informático con diversa documentación textual y multimedia. Además, se han abierto 53 piezas separadas de notable complejidad técnica, con varios miles de folios más.

Cinco imputados

Dos técnicos y tres directivos de Spanair están imputados como presuntos responsables de 154 delitos de homicidios imprudentes y 18 delitos de lesiones imprudentes. El magistrado tiene previsto tomar declaración a estas cinco personas en calidad de imputados a mediados del próximo mes de septiembre.

Los dos órganos periciales competentes, el colegiado (designado por el propio juzgado) y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) ya han emitido sus respectivos informes, que constan en el sumario.

Según las conclusiones de la CIAIAC, la tripulación del avión de Spanair no configuró correctamente el aparato, no desplegó los flaps/slats (alergones empleados para aterrizar y despegar) y no detectó estos errores, entre otros motivos porque no funcionó el sistema de alerta(TOWS).

El órgano judicial está también a la espera de varios informes técnico-periciales de las partes incurso en el procedimiento que han designado peritos.

LOS FAMILIARES PIDEN QUE SE MODIFIQUE EL INFORME SOBRE EL ACCIDENTE DE SPANAIR

CANARIAS 7

La Asociación de Afectados del vuelo JK5022, que se estrelló en Barajas hace tres años, han exigido hoy que se modifique el informe elaborado por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) sobre la tragedia que ocurrió el 20 de agosto de 2008.

En rueda de prensa, la presidenta de la asociación, Pilar Vera, ha considerado que el informe es un "rotundo fracaso institucional" porque "ni siquiera se aproxima al objetivo" de detectar la cadena de fallos que originaron la mayor catástrofe aérea de la aviación comercial de los últimos 25 años en España.

Vera ha subrayado que los pilotos no tuvieron la culpa del accidente y ha rechazado que se "cargue sobre su memoria el peso de la tragedia".

Ha arremetido además contra el Ministerio de Fomento por "olvidar por completo" su propia responsabilidad como administración competente para legislar sobre seguridad en el transporte aéreo y vigilar el cumplimiento de la normativa vigente.

Vera ha dirigido al ministro de Fomento, José Blanco, dos preguntas: "¿Quién respeta la memoria de las personas que pagaron con su vida la incompetencia de quien tenía el deber de protegerlos y quién respeta el recuerdo, rescatándolos del olvido, de los supervivientes que siguen luchando para recuperar su vida y salud?".

EL LARGO CALVARIO DE LOS SUPERVIVIENTES DEL VUELO JK5022

Hace 1.095 días, el avión JK5022, operado por Spanair, inició la maniobra de despegue en la Terminal 4 del aeropuerto de Barajas y se precipitó contra el suelo. Eran las 14:23 horas. Una avería en el sistema de alarma de uno de los elementos críticos para el despegue y el error humano posterior provocaron el peor accidente aéreo en España en los últimos 25 años, en el que perdieron la vida 154 personas y 18 resultaron heridas

LA RAZÓN

22 de agosto de 2011. 00:00hP. Rodríguez. Madrid. El aeródromo fue un caos, en cuestión de minutos quedó colapsado. La reacción desde el centro de gestión aeroportuaria no estuvo a la altura, los equipos sanitarios tardaron 40 minutos en llegar al avión... Además, varias preguntas que todavía siguen en el aire: ¿Cómo puede haber un terreno dentro del aeropuerto con un desnivel de 16 metros? Y lo que es peor, ¿cómo un arroyo puede atravesar un aeropuerto?

Hoy se cumple el tercer aniversario de la tragedia y todavía hay muchas incógnitas por resolver. Desde ese día, la Asociación de Víctimas del Vuelo JK5022 trabaja para encontrar respuestas y lograr soluciones para evitar que se vuelva a producir una tragedia de tal calibre. De momento, las instituciones le han dado la espalda y confían en que la Justicia les dé las respuestas que buscan.

Precisamente, su intensa búsqueda de la verdad ha provocado un giro radical en la instrucción del caso. El trabajo del titular del Juzgado número 11 de Madrid, Javier Pérez, tampoco ha sido fácil. Presiones, filtraciones y las dificultades para poder configurar un órgano colegiado han dilatado demasiado el proceso. La inclusión de un informe pericial encargado por las víctimas a un perito francés que participó en el accidente del Concorde el 25 de julio de 2000 en París provocó la imputación de tres directivos de Spanair el pasado mes de mayo. Las principales conclusiones de este informe señalan que el centro de mantenimiento no cumplió con su función, que la compañía es responsable de la falta de preparación y rigor de los técnicos. Destaca además que dicho informe asegura que la tripulación actuó bien porque se mostró interesada por la avería, abortó el primer despegue y asesoró a los mecánicos que despacharon el avión.

Toda esta documentación figura en el procedimiento, que a día de hoy consta de 67 tomos, 16.756 folios y 40 soportes informáticos. Los cinco imputados volverán a ser interrogados por el magistrado a mediados de septiembre, según informó ayer el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Investigación polémica

Paralelamente, La Comisión de Investigación de Accidentes (Ciaiac) ha elaborado un informe sobre las causas del siniestro -que no tiene carácter judicial- que cae en varias imprecisiones, y se centra en la responsabilidad de los pilotos, no ahonda en el fallo del sistema de alarma Tows -que no indicó a los pilotos que el avión estaba mal configurado para el despegue- y evita el enfrentamiento con las autoridades de seguridad aéreas españolas, que no han puesto en marcha medidas adicionales para mejorar la seguridad desde el accidente. Este polémico informe provocó la airada reacción del colectivo de pilotos y de la asociación de víctimas, que se unieron para anunciar que van a encargar un informe paralelo.

En cuanto a las medidas de seguridad de los aviones de la serie MD, no se ha modificado su diseño, única forma de evitar el fallo del TOWS. En cambio, sí se han reforzado los protocolos de seguridad. Los pilotos de Boeing han recibido entrenamiento para identificar la avería, se ha rectificado la lista de comprobaciones para mejorar la revisión de los flaps. Pero la avería sigue ahí.

Barajas también ha modificado su plan de emergencias -se ha simplificado y se ha reformado la sala de crisis-. Sin embargo, el Arroyo de la Vega, en el que se ahogaron dos pasajeros, no ha sido modificado.

LA POLÉMICA: ¿Un fallo intermitente?

- La Comisión de Investigación realizó una prueba al relé 2.5, origen del fallo de la alarma del TOWS (que alerta de la configuración correcta de los flaps y los slats), en el que se produjo un fallo total del sistema.
- El resultado de la prueba no fue incluido en el informe preliminar y la asociación de víctimas sufragó, con permiso del juez, una nueva prueba. En esta ocasión, el relé falló de manera intermitente y con datos eléctricos anómalos.

- Para corroborar la tesis de que la pieza falla de manera intermitente, las víctimas realizaron una tercera prueba. Esta vez, el dispositivo funcionó perfectamente.

HOMENAJE EN RECUERDO DE LAS VÍCTIMAS EN EL TERCER ANIVERSARIO DEL ACCIDENTE DE BARAJAS

Los familiares piden que se modifique el informe de la investigación
En septiembre declararán dos técnicos y tres directivos imputados

[RTVE](#) [QUE](#)

20.08.2011 | actualización 16h20. La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 ha conmemorado este sábado en Madrid el tercer aniversario del accidente de Spanair, en el que fallecieron 154 personas.

A las 11.00 horas se ha realizado la primera ofrenda floral en el monumento en memoria de las víctimas, situado en 'La Rosaleda' del Parque Juan Carlos I, donde acto seguido ha tenido lugar una lectura de poemas.

El siguiente escenario del homenaje ha sido la Terminal 2 del aeropuerto de Madrid-Barajas, en la que se ha depositado un corazón con 154 rosas blancas encima de la placa en homenaje a las víctimas, además de una lectura de poemas de familiares.

Por último, a las 13.40 horas, la Asociación ha realizado un homenaje a los fallecidos en el propio lugar del accidente, con otra ofrenda floral, y un responso oficiado por un sacerdote en su memoria.

Los actos han concluido a las 14.30 horas tras unos minutos de silencio dedicados a las víctimas, indicó la asociación, que "reafirmará el compromiso moral y personal de la Asociación en buscar la verdad de lo que ocurrió".

Polémica por el informe

El tercer aniversario de la tragedia se produce en medio de la polémica generada por la publicación del informe final sobre el accidente de la Comisión Independiente de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC).

Mientras el informe final establece que la tripulación perdió el control del aparato por no haber configurado el avión correctamente, tanto la Asociación de Víctimas como el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (Sepila) o el Colegio de Pilotos (Copac) han pedido una revisión del documento.

Concretamente, la Asociación de Afectados considera que el contenido de dicho informe es "sangrante" porque "oculta la verdad", además de ser el "fracaso institucional más rotundo de la historia".

Para la presidenta de la Asociación, Pilar Vera, las conclusiones extraídas en el informe han provocado una "pérdida de confianza" por parte de las víctimas con respecto al Ministerio de Fomento, además de estar "escandalizadas" ante la "despreocupación" gubernamental.

Vera, ha considerado que el informe es un "rotundo fracaso institucional" porque "ni siquiera se aproxima al objetivo" de detectar la cadena de fallos que originaron la mayor catástrofe aérea de la aviación comercial de los últimos 25 años en España.

Vera ha subrayado que los pilotos no tuvieron la culpa del accidente y ha rechazado que se "cargue sobre su memoria el peso de la tragedia".

Ha arremetido además contra el Ministerio de Fomento por "olvidar por completo" su propia responsabilidad como administración competente para legislar sobre seguridad en el transporte aéreo y vigilar el cumplimiento de la normativa vigente.

Vera ha dirigido al ministro de Fomento, José Blanco, dos preguntas: "¿Quién respeta la memoria de las personas que pagaron con su vida la incompetencia de quien tenía el deber de protegerlos y quién respeta el recuerdo, rescatándolos del olvido, de los supervivientes que siguen luchando para recuperar su vida y salud?".

Por su parte, el ministro de Fomento, José Blanco, ha pedido "respeto" para los profesionales de la CIAIAC que elaboraron el informe final sobre el accidente del vuelo JF5022 y aseguró que desde Fomento no se ha "condicionado" el informe.

Comparecencia de los imputados

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) ha señalado este viernes en un comunicado que el juez que lleva el conocido como 'caso Spanair' tomará en septiembre declaración a los dos técnicos y tres directivos de la compañía como presuntos responsables del homicidio imprudente de 154 personas y de lesiones imprudentes a otras 18 por el accidente aéreo.

La instrucción de la investigación judicial continúa, como lo ha hecho hasta la fecha, "avanzando oportunamente" y con los mismos imputados que al principio. "Las diligencias se vienen practicando de un modo conveniente, a pesar del volumen y la complejidad de la causa", han indicado las mismas fuentes.

El procedimiento consta, a día de hoy, en su causa principal, de 67 tomos, con 16.356 folios y 40 soportes informáticos con diversa documentación textual y multimedia. Además, se han abierto 53 piezas separadas de notable complejidad técnica, con varios miles de folios más.

EL AVIÓN QUE SE ESTRELLÓ EN BARAJAS TENÍA CADUCADO EL PERMISO PARA VOLAR

Aviación Civil permitió que el aparato de Spanair operara un mes más antes de ser revisado, periodo en el que tuvo cinco fallos

LA PROVINCIA.ES

20.08.11 - 00:11 - MATEO BALÍN | MADRID.. El certificado de vuelo del avión de Spanair que se estrelló el 20 de agosto de 2008 en el aeropuerto de Barajas, accidente en el que murieron 154 personas y 18 sufrieron heridas graves, fue emitido el 4 de julio de 2005 y su validez expiraba el 22 de julio de 2008, casi un mes antes de que tuviera lugar el peor siniestro aéreo en España de los últimos 34 años.

Este detalle no fue fruto de la casualidad o del olvido de la autoridad aérea. Ocurrió porque las normas internas de la Dirección General de Aviación Civil, órgano dependiente del Ministerio de Fomento, permiten prorrogar la operatividad de un avión con el certificado de aeronavegabilidad caducado. Esto es lo que ocurrió con el aparato McDonell Douglas 82 (MD-82), que se estrelló en la terminal 4 de Barajas hace ahora tres años.

La compañía Spanair presentó la solicitud de renovación del certificado del MD-82 -similar a la ITV de un automóvil- «con poca antelación» a su fecha de vencimiento, el 22 de julio de 2008, según señala el informe final de la Comisión de Investigación de Accidente e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), conocido el 29 julio. Pero como en ese año le correspondía hacer una renovación completa, esto es, una prueba documental, física y de vuelo, «no fue posible llevarla a cabo antes de que expirara la validez del certificado de vuelo».

Por este motivo, Aviación Civil autorizó que la aeronave siguiera en vuelo 30 días más en virtud de una instrucción circular interna, la 11-19B, que permite conceder estas prórrogas a los aviones aptos, como consideraron al MD-82 siniestrado. Para autorizar el aplazamiento los expertos se rigen por los manuales del fabricante -en este caso Boeing- y la compañía aérea.

A dos días de la revisión

Esta prórroga supuso que la fecha prevista para la revisión se atrasase al 22 de agosto de 2008, lo que hubiera sacado al aparato de la circulación. Sin embargo, dos días antes sucedió la tragedia.

En los días previos al accidente hubo algunas incidencias que podían haber hecho pensar que el aparato tenía problemas. Se registraron hasta cinco averías por sobrecalentamiento en la sonda de temperatura, tres de los cuales no fueron detectados, según recoge el informe final de la CIAIAC.

Spanair tiene el deber de notificar las incidencias a la autoridad aérea, pero al tratarse de «averías recurrentes» no fueron causa suficiente para impedir que siguiera volando. Para ello los técnicos de mantenimiento, dos de los cuales están imputados en la causa, se escudaron en la lista de equipamiento mínimo de la compañía, una especie de manual técnico autorizado por Aviación Civil y que permite volar a los aparatos con pequeños fallos o desconectando alguna conexión.

Con todos estos antecedentes, es fácil preguntarse cómo es posible que el MD-82 siguiera volando sin pasar la revisión técnica. Esta es la pregunta que, tres años después, se repite la asociación de afectados del vuelo JK 5022.

El colectivo cree «indecente» que Fomento se cubra las espaldas con este asunto en el informe de la investigación. Un documento que ha levantado una gran polvareda ya que solo señala a los pilotos fallecidos como responsables. «Y la responsabilidad de Aviación Civil, ¿dónde queda?», cuestiona la presidenta de la asociación Pilar Vera.

GRAN CANARIA RECUERDA A LAS VÍCTIMAS DEL ACCIDENTE DE SPANAIR

En un acto celebrado en la localidad de Ojos de Garza, en Telde, se ha descubierto una placa junto al Monolito que se levantó en honor a las víctimas del siniestro.

[RTVC](#)

Sociedad - 19/08/2011 Redacción TelevisiónCanaria. Lluven flores, flores en recuerdo a los 154 fallecidos en aquel accidente. Son sus familiares que en silencio rinden homenaje a quienes murieron aquel 20 de agosto de 2008.

En el acto se ha descubierto una placa junto al Monolito que se levantó en honor a las víctimas en Ojos de Garza, Telde. Los propios familiares leen poemas para mantener viva su memoria. También ha sonado una folía ahogada por el estruendo de algún avión que sobrevuela la zona.

Tres años después la asociación de víctimas sigue esperando por el juicio que debe esclarecer las causas del accidente. "Que se sepa la verdad, que es lo que nos importa"-dicen.

Los supervivientes y los familiares insisten en que estos actos sirven para que no se les olvide y para que su drama no se vuelva a repetir.

EL JUZGADO ASEGURA QUE AVANZA "OPORTUNAMENTE" EN EL CASO DEL ACCIDENTE DE SPANAIR

[DIARIOSIGLOXXI](#)

El magistrado tomará declaración a los cinco imputados a mediados de septiembre

Viernes, 19 de agosto de 2011, 12:42 h (SERVIMEDIA). El Juzgado de Instrucción Número 11 de Madrid subrayó este viernes que sigue "avanzando oportunamente" en la investigación judicial de accidente del vuelo de Spanair JK5022, que hace ahora tres años costó la vida a 154 personas.

Desde el Tribunal Superior de Justicia de Madrid apuntaron que "cuando se cumplen tres años de investigación judicial de los hechos, la instrucción continúa, como lo ha hecho hasta la fecha, avanzando oportunamente".

El vuelo JK5022 se estrelló tras el despegue en el aeropuerto de Madrid-Barajas el 20 de agosto de 2008. Desde el juzgado explicaron que "las diligencias se vienen practicando de un modo conveniente, a pesar del volumen y la complejidad de la causa".

En concreto, el procedimiento consta en su causa principal de 67 tomos, con 16.356 folios y 40 soportes informáticos con diversa documentación textual y multimedia.

Además, se han abierto 53 piezas separadas de "notable complejidad técnica", con varios miles de folios más.

IMPUTADOS

Según el juzgado, el estado de las imputaciones no ha variado, permaneciendo dos técnicos y tres directivos de la compañía en esa situación como presuntos responsables de 154 delitos de homicidios imprudentes y 18 delitos de lesiones imprudentes.

Está previsto que el magistrado tome declaración a estas cinco personas en calidad de imputados a mediados del próximo mes de septiembre en sede judicial, agregaron.

Los dos órganos periciales competentes, el colegiado (designado por el propio juzgado) y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac), ya han emitido sus respectivos informes, que constan en el sumario.

Además, el órgano judicial está también a la espera de varios informes técnico-periciales de las partes incurso en el procedimiento que han designado peritos.

