

"ESTÁ CLARO QUE LA INVESTIGACIÓN POR EL ACCIDENTE DE SPANAIR DEBE REABRIRSE"

Los afectados del accidente confían en que las conclusiones de la comisión de investigación cierre "muchas incógnitas abiertas"

[EUROPA PRESS](#)

[LA SEXTA](#)

[LA OPINIÓN DE TENERIFE](#)

[RTVC](#)

[EL DIARIO](#)

Los afectados del accidente del vuelo JK5022 de Spanair confían en que las conclusiones de la comisión de investigación en el Congreso de los Diputados pongan de manifiesto las deficiencias del informe final de la Comisión de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC). Según denunció este martes Henar Guerrero Durán, secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022, este informe ha dejado "muchas incógnitas abiertas" y "no fue suficiente". Las víctimas del accidente aéreo que conmocionó a Gran Canaria esperan que, por todo ello, se vuelva a abrir la investigación para esclarecer todas las circunstancias que rodean a una de las mayores tragedias aéreas de la historia de España.

"Esperamos que si la investigación no fue suficiente, se reabra y que por supuesto no pueda volver a investigar quien lo ha hecho mal", señaló contundente Guerrero, que compareció en la comisión parlamentaria. En la misma sesión, la médico y superviviente Loreto González Cabanas describió el operativo de rescate como un "caos y despropósito" y recordó como "dos víctimas murieron ahogadas" mientras esperaban la llegada de las asistencias sanitarias

Henar Guerrero admitió que no espera que la comisión aclare las causas técnicas del accidente, pero considera que ha quedado claro ya que la investigación "no fue buena o como mínimo suficiente y completa". "Esta es una conclusión que cae por su propio peso", ha dicho.

La secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022, también hermana del tripulante de cabina de Spanair cuya voz se escucha en las grabaciones en cabina momentos antes del accidente, explicó a los diputados que su padre pudo identificarlo en la grabación pero que tanto la compañía y como la Comisión se negaron a entregar los audios. Su hermano, con conocimientos previos en electrónica, llevaba poco más de un año trabajado como TCP en Spanair.

Sus conocimientos le llevaron a hablar en cabina con el comandante de la aeronave. En la conversación, reproducida en el Congreso, se oye a su hermano hablar de "un parche" para referirse a la labor de los técnicos que desactivaron el relé 2.5 y preguntar al comandante del avión si la citada pieza se ha cambiado.

El informe de la CIAIAC recoge que de 130 incidencias reportadas por alta temperatura en la sonda del mismo modelo de avión en el 70% de los casos se acabó sustituyendo el relé para resolver la avería. Por ello, no entiende por qué la Comisión no consideró relevante la conversación en cabina y se limita a calificarla de "contribuyente a la distracción" de los pilotos.

"Es incomprensible que no se diera la información al juez, cuando bajo mi punto de vista dio en el clavo. Vivir esa losa de injusticia, negar a mi hermano fue un paso más de los que negados hasta el final de la investigación. Lo que impulsó a mi padre a pasar por el trance de tener que escuchar la voz de un hijo minutos antes de fallecer fue conocer la verdad de lo que ocurrió. Es lo único que queremos diez años después", relató.

Cuestionada por esta negativa, Guerrero cree que dado que la CIAIAC no se concluye ninguna relación entre el fallo del TOWS y el relé entrar a este detalle sería como reconocer que la investigación "no estaba concluida". También ha tachado de "cobardes" las afirmaciones de los técnicos de mantenimiento al negar presiones por parte de la compañía. Como hermana de un trabajador de Spanair "mis informaciones no van en esa línea, si no en la contraria", dijo. Así ha echado en falta la comparecencia de un representante de Spanair, así como de la única persona que estuvo en la investigación técnica desde el principio hasta el final, Francisco Javier Soto.

Un error grave

Guerrero ha recordado que las aerolíneas están obligadas a contar con teléfono de emergencia para el personal aunque no había entonces un plan de asistencia. Fue así como de forma indirecta su familia se enteró, ella misma ya tenía constancia por compañeros de trabajo, de que su hermano iba en el avión.

La secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 se mostró muy crítica con Spanair por esperar más de 30 horas a conocer la lista, "sin ninguna justificación". Esto, ha subrayado, fue "un fallo grave, que nunca debió de suceder ni la Administración permitir".

"En los primeros momentos tras el accidente, fuimos el centro de atención de las administraciones en sus distintos niveles, pero duró muy poco y sobre todo no fue efectiva. Parece que se iban poniendo las losas en el camino que nos ha traído hasta aquí, sin un juicio, y con el esfuerzo de las víctimas para mejorar las cosas", ha dicho.

También ha reprochado al que fuera director de Aviación Civil que no siguiera las recomendaciones sobre las verificaciones de la aeronavegabilidad de los aviones MD-82, "una barra de seguridad que se saltaron" --ha dicho-- esgrimiendo que la normativa cambiaría en dos años, actuación que le resulta "incomprensible".

En esta línea, ha defendido que sin la presión ejercida por las víctimas en estos diez años no se hubiera cambiado de oficio el protocolo. De hecho, ha recordado que fueron España e Italia los dos primeros países que llevaron a Europa la necesidad de un plan de asistencia a víctimas, al crearse sendas asociaciones de afectados.

Un nuevo modelo para la CIAIAC

Sobre el papel de la CIAIAC, ha opinado que "no fue el correcto" al cerrar una investigación técnica que deja "muchas incógnitas abiertas" a las que no se ha podido dar respuesta por qué no sonó el TOWS, aún reconociendo que de haber sonado no se habría producido el accidente, un factor "insalvable" para darla por cerrada.

La secretaria de la Asociación de Afectados del vuelo JK 5022 ha recordado que han solicitado la desclasificación de los documentos de la CIAIAC, a los que no han tenido acceso, y ha lamentado que las grabaciones en cabina bajo su custodia se filtraran y se pudieron escuchar en la varios medios de comunicación.

Guerrero cree que con un modelo multidisciplinar la CIAIAC sería un organismo "más eficaz" sin mayor inversión y ha calificado de "justificable" que este organismo siga dependiendo funcionalmente de Fomento. "Cuando un organismo pende de la Administración la independencia queda ya quebrada", ha afirmado, para instar a que dependa del Congreso.

La responsabilidad de los medios

Finalmente, Guerrero ha denunciado "la exposición pública" a la que se vieron sometidas las víctimas tras el accidente, cuando "el civismo debería estar por encima del derecho de la información", y ha lamentado que ciertas escenas se repitieran con el accidente de Germanwings.

Por contra, ha criticado el relego en los medios de comunicación de lo acontecido en la comisión del Congreso sobre el accidente de Barajas, partiendo de que existen otras prioridades, pero siendo un tema tan importante para evitar que una tragedia como la ocurrida vuelva a repetirse instando a realizar una reflexión sobre ello.

Para concluir, ha recordado que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) señala que el tráfico aéreo se duplicará en los próximos 15 años por lo que, aunque los niveles de seguridad se sigan manteniendo muy altos, es muy probable que los accidentes aumenten. "Hay que cambiar las cosas para actuar mejor", ha concluido.