

15 AÑOS CONTRA EL OLVIDO

Un pueblo que olvida sus tragedias, está condenado a repetirlas

AVIACIÓN DIGITAL

32 Opinión

DOMINGO, 20 DE AGOSTO DE 2023
LA PROVINCIA | DIARIO DE LAS PALMAS

Observatorio

15 años contra el olvido



Pilar Vera Palmés

PRESIDENTA AVJK5022 Y DE ACVFFI

Ni remotamente pude imaginar en 2008 que encadenaría mi vida durante 15 años a liderar la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 cuando ni siquiera fui de las fundadoras. En septiembre de 2009, tras asistir al primer aniversario en Barajas, me encontré una asociación devastada por los despachos americanos que prometieron toda clase de 'facilidades' para luego enemistarse entre ellos y sentar a la asociación en el banquillo de los acusados exigiendo unos honorarios desorbitados.

La AVJK5022 tenía personado a un administrador de fincas en el Juzgado número 11 en un proceso penal y no daba crédito. La entonces secretaria general de la asociación, Margarita Henríquez, me pidió que me implicara y sin darme cuenta -ni la junta directiva estaba completa- me vi inmersa, primero como vocal y unos meses más tarde ascendí a vicepresidenta. En mayo de 2010, fui elegida presidenta, cargo que asumí obligada, porque si no lo hacía la asociación desaparecería.

Desde entonces y hasta este 15 aniversario, dediqué mis esfuerzos, trabajo, conocimientos, formación, contactos, experiencia, habilidades y todo cuanto pude a intentar cumplir los cuatro objetivos esenciales por los que se creó la AVJK5022: verdad, justicia, reparación y memoria.

Un resumen que la tragedia del vuelo JK5022 se merece sería decir que lo gramos después de tantos años esos cuatro objetivos, pero sería faltar a la verdad porque la 'justicia' que debió estar con sus ciudadanos afectados por la catástrofe aérea más grave de los últimos 30 años en España, nos dio la espalda desde el minuto cero. Nunca se implicó, ni tan siquiera para cumplir con su principal fin: determinar responsabilidades penales por la muerte de 154 personas y las lesiones de los 18 supervivientes. Hemos acudido una y otra vez a ella con todos los medios a nuestro alcance, mínimos pero dignos, en comparación con los que tenía y tienen las multinacionales que rodean al transporte aéreo y la aviación civil, pero jamás nos concedió el derecho que tenemos a un juicio oral justo, en el que

se hubieran debatido las responsabilidades de la tragedia.

'Verdad': 13 años después del 20 de agosto de 2008, la Comisión de Investigación del Congreso de los Diputados -luego de presentar tres iniciativas en medio de dos elecciones generales y múltiples dificultades que ocuparían mucho más espacio que este artículo- concluyó que «la tragedia del vuelo JK5022 se debió a un fallo sistémico de la aviación civil española». Además, propuso 13 recomendaciones, entre ellas remitir el dictamen a la Fiscalía General del Estado para investigar posibles responsabilidades judiciales. También sacó 11 conclusiones entre las que están los nombres de 18 responsables de antes, durante y después de la catástrofe.

Sin embargo, la presidenta del Congreso no lo consideró vinculante y decidió archivarlo al propio tiempo que remitía al amparo de la legalidad vigente a que lo hiciera la propia asociación. Una vez más la desigualdad y el desamparo más absoluto nos volvía al punto de partida: nuevo esfuerzo económico para intentar que la 'justicia' pusiera el foco de una vez por todas en la desgracia de aquel aciago 20 de agosto. Hoy estamos a la espera de la decisión judicial de admitir o no a trámite la querrela que presentamos hace unos meses con base en el meritado dictamen. Tenemos esperanza de que de una vez se abra la puerta de la justicia pero también

somos realistas y la trayectoria de estos 15 años no es la mejor para esperarlo.

'Reparación': es de sobra conocido que la aseguradora de Spainair con infinitos recursos, contratación de despachos especializados con honorarios estratosféricos y toda la fortaleza de ser de las primeras de nuestro país, de la póliza en vigor en 2008 por 1.500 millones de dólares, según nota de prensa emitida por la compañía dedicó un 3% a reparar el daño causado a 172 familias: las de los 154 fallecidos y las lesiones de 18 supervivientes a los que remitió a la Seguridad Social para su recuperación, «olvidándose» de facilitar ayuda psicológica a las familias, que fue asumida por el Estado pero solo en Gran Canaria, el resto ni la conoció.

'Memoria': la AVJK5022 es la solitaria y única 'voz' que en estos 15 años ha seguido denunciando ese fallo sistémico de la aviación civil española, luchando porque la asistencia a víctimas, dentro y fuera de España, sea respetuosa, digna y eficaz, modificando la normativa que protejan a los ciudadanos afectados por una tragedia en los modos del transporte, reclamando que nuestro país cuente con un cuerpo de inspectores de aviación, que la autoridad de investigación sea independiente, transparente y profesional y no dependa del Ministerio de Transportes, que tiene todas las competencias en los modos del transporte. Y todo ello en memo-

ria de 154 inocentes que pagaron con su vida la incompetencia y la ineficacia de un sistema de aviación instalado en el triunfalismo más que en la realidad. Como declaró el entonces director general de Aviación Civil en la comisión de investigación en 2021: se «prepararon» para todo menos para «las víctimas», porque nunca creyeron que los accidentes generaban víctimas. En esas manos estaba la aviación civil española y en sus herederos la de hoy.

Han sido años de amargura, dolor, trabajo inagotable, tocar a puertas a las que en algunos casos ha habido que derribar y esfuerzos impropios asumidos por la sociedad civil que forma la asociación. Todo ello podía resumirse en lo que digo cuando me preguntan por qué sigo: «trabajo por la memoria de 154 muertos a favor de la seguridad de los vivos». Al vuelo JK5022 se subieron más de 80 canarios de origen o residencia y sería indecente olvidarlo. Y, sobre todo, sería indecente no buscar un significado a la destrucción de 154 vidas que no hicieron más que subirse a un avión para volver a casa o empezar sus vacaciones veraniegas.

Los 2.000 kilómetros que separan Gran Canaria de Madrid se vieron superados gracias a mi residencia allí. Eso fue providencial, porque de otro modo hubiera sido imposible llegar hasta aquí y presentar el balance de realidades que se han logrado tanto a nivel nacional, como europeo e inter-

nacional.

Crear en 2015 la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias en Madrid fue un hito, pues meses después la reconoció la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como la primera y única organización internacional invitada a sus eventos, desde su nacimiento en Chicago en 1944. Pertenece a asociaciones y víctimas de los grandes accidentes ocurridos en el mundo en los últimos 20 años.

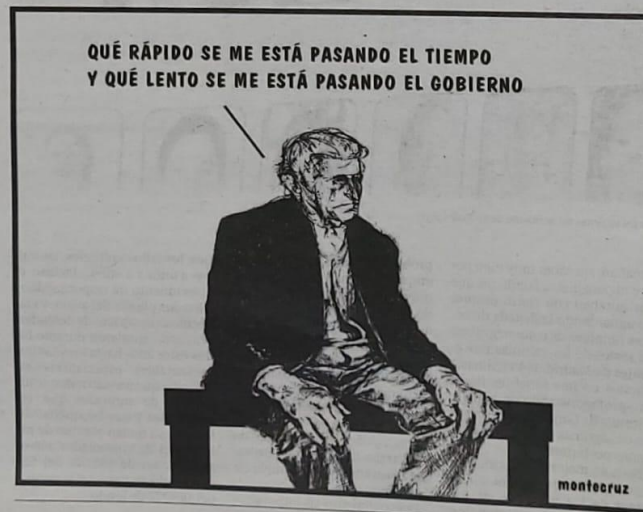
Lograr que la OACI declarara el 20 de febrero -siendo la primera vez que se conmemoró en 2022- como Día Internacional de las Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias ha sido algo que perpetuará ya en el mundo de la lucha contra el olvido y por la memoria de todos los fallecidos en tragedias aéreas. Fue más «fácil» lograrlo a nivel mundial que en España: llevo desde 2010 reiterando al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) que declare el 20 de agosto como Día Nacional de las Víctimas de Tragedias Aéreas, sin respuesta.

Este es un ejemplo más de la incompreensión en la que ha situado nuestro país la tragedia del vuelo JK5022. Mejor «enterrarla» que recordarla. 15 años después -no sé si milagro o heroicidad- aquí seguimos luchando contra el olvido: las lecciones aprendidas evitarán más muertes inútiles.

Llegamos a este 15 aniversario con ganas de dejarlo, pero también tengo claro que el recorrido que hemos hecho no puede caer en el olvido y que el testigo tiene que seguir delante de la mejor manera posible. A ello llevo dedicando mis esfuerzos en este año: en buscar el modo de que esta lucha continúe de otra manera que haga menos daño para las personas que la hacemos pero que sea igual de firme. Todo cuanto hemos hecho ha sido «por primera vez» desde el año 2008, también el legado de la AVJK5022 será la primera vez que no se pierda, sino que continúe y permanezca en el tiempo.

Un pueblo que olvida sus tragedias, está condenado a repetirlas. Si vuelve a pasar no sufrirá, ni condenarán en vida a luchar por los suyos, como hicieron con nosotros y de ello se ha encargado la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 que sigue en pie a pesar de las bajas, abandonos, derrotas y el sinfín de obstáculos superados en estos 15 años de lucha contra el 'olvido'.

LA TIRA | FERNANDO MONTECRUZ



PILAR VERA: ES MILAGROSO QUE, CON LOS ENEMIGOS QUE TIENE, LA ASOCIACIÓN JK5022 SIGA EN PIE

[EFE](#) [CANARIAS 7](#) [LA PROVINCIA](#)

20 agosto 2023 - Christian Afonso | Las Palmas de Gran Canaria (EFE).- La presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 (AVJK5022), Pilar Vera, indica que es “un milagro” que, pese a los “enemigos poderosos” a los que se han enfrentado en los 15 años que se cumplen este domingo del accidente del vuelo de Spanair en el que murieron 154 personas y 18 sobrevivieron con lesiones, la entidad que preside “siga en pie”.



En una entrevista con EFE por esta efeméride, Vera -que perdió a una sobrina en la tragedia aérea- ahonda en que esos “enemigos poderosos” a los que se refiere tienen “recursos infinitos”, de tal forma que “el desequilibrio es tan evidente que lo que realmente es un milagro es que 15 años después la asociación siga en pie”.

Enemigos a los que han tenido que enfrentarse

Entre los enemigos a los que han tenido que enfrentarse están “las aseguradoras y el ‘lobby’ que las sostiene; el fabricante del avión Boeing, que es uno de los fabricantes con recursos infinitos;

la administración española; las compañías aéreas; o los colectivos, por ejemplo de mantenimiento, que están imputados los técnicos”.

Pese a ello, reivindica los cambios que ha podido impulsar la asociación sin el apoyo de las administraciones en estos tres lustros de actividad: la prohibición recogida en el Estatuto de la Víctima de 2016 de que abogados o procuradores puedan acercarse a víctimas de este tipo de tragedias hasta que pasen 45 días, o que las compañías aéreas tengan un plan de asistencia a las víctimas.

La presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 (AVJK5022), Pilar Vera. EFE/Elvira Urquijo A.

Sin embargo, Vera considera que todavía quedan batallas que librar, y es por eso que aún no puede dar por concluida la labor de la asociación.

“Nunca pensé, porque si lo llego a pensar no me hubiera metido, que esto fuera a durar tanto, ni que no fuera a tener relevo, y ahora mismo yo me encuentro prisionera de la situación, no me puedo marchar porque si me marchó, esto se acaba. Y yo soy de las que no puedo dejar un libro sin leer”, asegura.

Pone como ejemplo conseguir que la Comisión oficial de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac) -encargada de redactar el dictamen de responsabilidades del accidente que achaca la culpa a los pilotos- “desaparezca” y que sea sustituida por un “organismo multimodal” de investigación y prevención de accidentes en medios de transporte de todo tipo, no solo aéreo.

Un camino difícil

Pilar Vera no esconde que el camino por el que han transitado en estos años las víctimas ha sido difícil, sobre todo porque en todo este tiempo siente que la justicia les ha “dado la espalda siempre”, pero también por la “labor de pedagogía brutal” que ha tenido que ejercer con las familias para explicarles que los pilotos “no eran los culpables, que fueron unas víctimas más de la cadena de errores que se cometieron”.

En lo que a la vía de la investigación de las causas del siniestro se refiere, la asociación se encuentra a la espera de dos respuestas judiciales.

Por un lado, sobre si se admite o no a trámite una querrela criminal que han presentado contra ocho de los 18 responsables sobre los que puso la lupa el dictamen de la comisión de investigación de la tragedia en el Congreso de los Diputados y que, en opinión de Vera, hizo que la investigación oficial de la Ciaiac -que únicamente veía culpables a los pilotos- quedara “completamente desacreditada”.

Por otro lado, el Tribunal Supremo todavía tiene que responder sobre la petición de la asociación de que no se aplique con carácter general el baremo de accidentes de tráfico a la hora de abonar las indemnizaciones a las víctimas.

Sin embargo, Vera admite que no tienen “muchoa esperanza” de que estas resoluciones judiciales les sean favorables: “No sabemos hasta qué punto un dictamen del Poder Legislativo, sería muy novedoso y muy singular, tendría el peso y la validez suficiente para que el Poder Judicial acometiera una investigación”.

Nueva fundación

Vera también adelanta que en las próximas semanas espera que pueda quedar constituida una fundación de seguridad aérea que sería pionera en España y en la que lleva trabajando bastante tiempo.



“El objetivo que tiene la fundación, o uno de los objetivos principales, es recoger todo lo que se ha hecho en estos 15 años a nivel nacional e internacional para que no se pierda. Y también que quien pierda a algún ser querido en una tragedia del tipo que sea tenga la certeza de la fundación le va a proteger y le va a decir lo que hay, que desde luego no le van a engañar como intentaron con nosotros”, explica.

Y es que, según señala, en España “han querido enterrar” esta tragedia y “acallar” a las víctimas en estos 15 años “porque las causas del fallo sistémico que se produce en la tragedia del vuelo JK5022 siguen latentes”.

LAS VÍCTIMAS DEL ACCIDENTE DE SPANAIR CREAN LA PRIMERA FUNDACIÓN DE SEGURIDAD AÉREA EN ESPAÑA

Se cumplen 15 años desde que el vuelo JK5022 se estrellara en Barajas en su despegue hacia Gran Canaria dejando 154 víctimas mortales

[ALTO ARAGÓN](#) [20 MINUTOS](#) [EUROPA PRESS](#) [LA VOZ DE GALICIA](#) [ABC](#) [LA PROVINCIA](#) [EL DIARIO.ES](#)

La presidenta de la Asociación de Víctimas del accidente en el vuelo JK5022 de Spanair, Pilar Vera, ha anunciado la creación de la primera fundación de seguridad aérea en España, con el nombre de Fundación Agosto 20 de Seguridad Aérea.

Este domingo, 20 de agosto, se cumplen 15 años desde que el vuelo JK5022 de Spanair se estrellara en Barajas en su despegue hacia Gran Canaria, a las 14.24 horas, dejando 154 víctimas mortales y 18 heridos.

Como cada año en esta fecha, la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 celebra actos y ofrendas florales en Madrid y Gran Canaria en recuerdo de las víctimas del accidente, una de las tragedias aéreas más graves ocurridas en España.

Vera ha explicado que esta fundación nace de la sociedad civil e “invita” a participar a distintos colectivos del transporte aéreo, colegios profesionales, asociaciones, sindicatos o instituciones. “La fundación pondrá a disposición su trabajo y experiencia, pero necesita de profesionales para apoyar y hacer más transparente y segura a la aviación civil española”, ha señalado en una rueda de prensa previa a los actos en Madrid.

La presidenta de la asociación ha apuntado que se han encontrado con problemas para el registro del nombre. “Hemos estado cerca de tres meses enredados con el nombre, porque no había forma de que el registro de fundaciones nos aceptara el inicial propuesto: Fundación Española de Seguridad Aérea”, ha remarcado. Este nombre finalmente no pudo ser aceptado puesto que “se podía confundir” con AESA, que es la Agencia Española de Seguridad Aérea.

Vera ha vuelto a criticar que no se haya cumplido "ni una sola de las conclusiones ni recomendaciones" incluidas en el dictamen de la comisión de investigación que aprobó el Congreso de los Diputados en hace dos años. "¿Qué país es el nuestro que devora tragedias a ritmo vertiginoso y luego las entierra para que no sigan molestando a las familias que se asocian por la memoria de sus seres queridos?", ha cuestionado.

Para la presidenta de la asociación, resulta "terrible que después de todo el sufrimiento" que conllevó la puesta en marcha de esa comisión el "poder legislativo decida archivar esas conclusiones y ni siquiera molestarse en cumplir cualquiera de ellas".

Documental sobre el accidente

También ha aludido a la creación de un documental de Movistar Plus sobre el accidente, que cuestiona la investigación. "No sé ni como calificar el conseguir convencer a una productora para que se fije en esta tragedia, la relate y haga una versión libre de unos hechos que ocurrieron hace 15 años", ha defendido.

Vera ha afirmado que de la docu-serie servirá para que "una tragedia que habían enterrado con hormigón les vuelve a estallar en la cara a todos los que piensan que mientras la asociación exista, ellos no duermen tranquilos".

"Para la familia es muy duro volver a recordar quince años después y ponerse de frente a lo que ocurrió aquel día 20 de agosto en Barajas, pero si este trabajo no es capaz de derribar los muros de la injusticia no sé qué más hay que hacer. Se demostraría que la justicia no sólo es ciega sino sorda y prepotente y que nunca ha estado al lado del débil", ha añadido.

FLORES, POEMAS Y MÚSICA RECUERDAN EN GRAN CANARIA EL 15^a ANIVERSARIO DE LA TRAGEDIA DE SPANAIR

La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 ha recordado este domingo a los 154 fallecidos

[ULTIMA HORA](#)

La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 de Spanair (AVJK5022) ha recordado este domingo en Las Palmas de Gran Canaria a los 154 fallecidos y los 18 heridos del accidente que tuvo lugar en el Aeropuerto de Barajas



Durante el homenaje se realizó una lectura de poemas en recuerdo a las víctimas del accidente. | Ángel Medina G.

el 20 de agosto del año 2008 con una ofrenda floral, lectura de poemas y la interpretación de piezas musicales. De esta manera, el acto se abrió con un recuerdo a los afectados por el incendio de Tenerife, inició con una pieza musical, a lo que siguió una ofrenda floral ante el monumento 'Luces en el vacío', ubicada en la zona de la Puntilla de la Playa de Las Canteras. Posteriormente, se procedió a la lectura de poemas en recuerdo a las víctimas del accidente, que dieron paso a la intervención de las autoridades y a la lectura del manifiesto de la AVJK5022.

15 años

El manifiesto recoge que «han pasado 15 años y aún hace daño venir aquí, por varias razones. «La primera porque nuestros seres queridos no están, y con eso hemos vivido

cada uno de los días que han pasado, echándolos de menos, sufriendo su ausencia», señala el documento. «La segunda --continuó--, porque la lucha de los que seguimos en la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 no tiene descanso, ni parece que se vaya a acabar nunca«. Además, el manifiesto apunta que la Asociación de Afectados «resiste» junto a un puñado de familias, cientos de amigos, socios colaboradores y simpatizantes, más de 15 años después. Añade aquí que «algunos han pasado página y están en su derecho, pero también están obligados a respetar lo que hacemos. Luchamos juntos por la memoria de sus muertos». «La seguridad aérea no tiene más ideología que la vida de sus pasajeros y en ese empeño debemos estar

todos unidos. El avión es esencial en la vida de los canarios y Gran Canaria, y ya ha pagado un altísimo precio entre sus hijos que no puede volver a repetirse. Por ello, en algún lugar, que están siempre en nuestros corazones», concluye el documento. Mientras, ya por la tarde, a las 20.00 horas en el municipio de Telde habrá otro asco con una ofrenda floral en el monolito 'Plaza del Cristo' de la Playa de Ojos de Garza.

Se cumplen 15 años del accidente de Spanair

Por su parte, el presidente en funciones del Cabildo de Gran Canaria, Augusto Hidalgo, resaltó en su intervención que «este accidente del avión sirvió para marcar un antes y un después en las condiciones de la seguridad aérea en España y ello, en buena parte, debido al tesón y al empeño de esos corazones fuertes de los familiares de los afectados, que no han cesado en su lucha, centrándose más en buscar soluciones a los problemas que vivieron durante la tragedia, a efectos de evitar que puedan repetirse, que en culpables». «Su tenacidad --agregó-- ha conseguido que se haya avanzado en cuestiones tales como los protocolos de asistencia a las víctimas, o en cosas tan importantes en el momento de producirse un accidente aéreo como el poder disponer con prontitud de la relación de pasajeros, entre otras mejoras». No obstante, observó que aún quedan retos, como avanzar en la normalización de los derechos de los pasajeros, el establecimiento de mejoras en los protocolos de seguridad operacional y otros muchos.

Causa judicial cerrada

La aerolínea Spanair quebró en 2012 y la causa judicial se cerró hace once años, pero la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 mantiene su lucha para que se eliminen las fallas en el sistema de aviación civil y para que se reconozcan los derechos de los afectados por accidentes aéreos. El Pleno del Congreso de los Diputados aprobó en mayo de 2021 el dictamen de la Comisión de Investigación del accidente JK5022 de Spanair, que responsabiliza del «fallo sistémico» que provocó el accidente a diferentes cargos del Gobierno asociados al Ministerio de Fomento en 2008. Según el documento, se produjeron una «correlación de factores causantes que concluyen en el trágico accidente». En concreto, señala que la compañía Spanair ya sufría por entonces las «serias dificultades económicas», por lo que los técnicos de mantenimiento y los pilotos actuaron «presionados» por el compromiso de puntualidad, así como por el ERE presentado días antes por la compañía. Además, recoge que la aerolínea habría recibido «sin mediar inspección» la prórroga del Certificado de Aeronavegabilidad para el avión siniestrado por parte de la Dirección General de la Aviación Civil (DGAC).

Todo ello, sumado al fallo de la alarma TOWS, que no advirtió de la configuración incorrecta, un problema detectado hasta en 72 ocasiones en otros aviones y que Boeing «no ha podido o no ha querido acreditar las causas de estos fallos». Asimismo, el dictamen considera que el plan de emergencia de Aena en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas no funcionó correctamente, activándose de manera tardía el día del siniestro. Por ello, señala que en el accidente de Spanair fallaron «todas las barreras de seguridad». Entre las recomendaciones, el dictamen plantea la creación de un órgano multimodal de investigación y prevención de accidentes con víctimas múltiples que funcione para todos los medios de transporte, como viene solicitando tanto la asociación como los representantes de pilotos, maquinistas y navegantes.

Cambios en la seguridad aérea

Después de este accidente, que marcó un antes y un después en el ámbito de la seguridad aérea en España, el Parlamento Europeo aprobó en 2010 la obligación de las aerolíneas de facilitar la lista de pasajeros en un máximo de dos horas en caso de siniestro, a petición de España, y la obligatoriedad de un plan de asistencia. Esta reivindicación fue llevada por la asociación a Europa, tras las 30 horas de angustiosa espera por conocer la lista de pasajeros de Spanair. En España, se aprobó en agosto de 2013. Además del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (PESO), España aprobó en mayo de 2014 el Protocolo de Coordinación para la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares, Real Decreto que reconoce la labor de la asociación presidida desde su inicio por Pilar Vera --hoy presidenta también la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias (FIVAFF) constituida en 2015--.

También se creó una Red Europea de Autoridades de Investigación sobre la Seguridad de la Aviación Civil y se emitieron hasta 31 recomendaciones a raíz del informe final de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac) que incluía un total de 33. España ya está al día con las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tras el accidente de Spanair de

2008. En cuanto a seguridad, en los años transcurridos desde el accidente, Aena ha invertido 117 millones de euros en seguridad en Barajas --nuevo sistema de frenado de emergencia en pistas, nuevo radar de superficie, un cuarto parque de bomberos, nuevo protocolo de comunicación con torre y servicios médicos y mejoras en pavimento y aplanamiento de terrenos-- y se han realizado 580 simulacros entre totales y parciales.

EN ESTE 15º ANIVERSARIO CELEBRABA UN SENCILLO HOMENAJE Y OFRENDA FLORAL EN EL 'JARDÍN DE LOS AUSENTES' DEL PARQUE DE LAS MIMOSAS

AYUNTAMIENTO DE INGENIO



Este 20 de agosto se cumplían 15 años de la Tragedia del Vuelo de Spanair JK5022 y, a pesar de que los actos principales en recuerdo a las víctimas organizados por la Asociación de Afectados del Vuelo Jk5022 se celebraron en la capital grancanaria y en Madrid, el municipio quiso sumarse un año más a los mismos con un sencillo homenaje y ofrenda floral celebrados en el 'Jardín de Los Ausentes' del Parque de Las Mimosas.

La encargada de dirigir unas palabras a las personas presentes para mostrar el apoyo del Ayuntamiento de Ingenio a las familias y amistades afectadas, fue la concejala de Presidencia del Ayuntamiento de Ingenio, Vanesa Martín, acompañada por el alcalde José López, numerosos miembros del consistorio, vecinos y vecinas así como familiares de Rubén Sánchez, una de las víctimas ingenienses. “Sabemos que las palabras no pueden aliviar el dolor, pero sí queremos acompañar y arropar con todo nuestro cariño y afecto para que los buenos recuerdos inunden el alma de los que añoran a sus seres queridos,” manifestaba la edil.

Tras la ofrenda floral tomaba la palabra Juan Andrés Sánchez, “en condición de padre de Rubén y en recuerdo de las 154 personas que fallecieron”. “Pasa el tiempo, los recuerdos siguen vivos y seguimos reviviendo la tragedia. Han pasado 15 años y sobre mí pesa un sentimiento que tenemos todas las familias de abandono por parte de las instituciones. No se nos ha hecho caso, a pesar del trabajo ingente, y de años, de los compañeros de la Asociación de Afectados del Vuelo Jk5022,” expresaba Sánchez, quien añadió que se les había “ninguneado”, desde Justicia cerrando el caso, hasta la Comisión estatal paralizando el trabajo, para después hacer un repaso a todos esos indicios y fallos que ya indicaban que el avión nunca debería de haber despegado. Sin embargo, al menos, según dijo, les queda el recuerdo y la importante labor que ha hecho la Asociación para mejorar desde entonces la seguridad aérea.

Este 15 de agosto Movistar estrenaba la serie documental de tres episodios 'Vuelo JK5022. La tragedia de Spanair' que analiza, en este 15º aniversario, las causas del accidente a través de testimonios inéditos de víctimas, familiares, especialistas y técnicos de primer nivel, material de sumario, informes de la comisión de investigación y un simulador de vuelo que recrea el accidente. La producción pone el foco en la seguridad aérea mundial y señala los fallos que se produjeron aquel fatídico 20 de agosto.

16 **CANARIAS****Pilar Vera: «Es milagroso que la asociación del JK5022 siga en pie»**

Este domingo se cumplen 15 años del siniestro que segó la vida de 154 personas, con 18 supervivientes con diferentes lesiones

CHRISTIAN AFONSO (EFE)

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. La presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 (AVJK5022), Pilar Vera, indica que es «un milagro» que, pese a los «enemigos poderosos» a los que se han enfrentado en los 15 años que se cumplen este domingo del accidente del vuelo de Spanair en el que murieron 154 personas y 18 sobrevivieron con lesiones, la entidad que preside «siga en pie».

Vera -que perdió a una sobrina en la tragedia aérea- ahonda en que esos «enemigos poderosos» a los que se refiere tienen «recursos infinitos», de tal forma que «el desequilibrio es tan evidente que lo que realmente es un milagro es que 15 años después la asociación siga en pie».

Entre los enemigos a los que han tenido que enfrentarse están «las aseguradoras y el 'lobby' que las sostiene; el fabricante del avión Boeing, que es uno de los fabricantes con recursos infinitos; la administración española; las compañías aéreas; o los colectivos, por ejemplo de mantenimiento, que están imputados los técnicos».

Pese a ello, reivindica los cam-

bios que ha podido impulsar la asociación sin el apoyo de las administraciones en estos tres lustros de actividad: la prohibición recogida en el Estatuto de la Víctima de 2016 de que abogados o procuradores puedan acercarse a víctimas de este tipo de tragedias hasta que pasen 45 días, o que las compañías aéreas tengan un plan de asistencia a las víctimas.

Sin embargo, Vera considera que todavía quedan batallas que librar, y es por eso que aún no puede dar por concluida la labor de la asociación.

«Nunca pensé, porque si lo llevo a pensar no me hubiera metido, que esto fuera a durar tanto, ni que no fuera a tener relevancia, y ahora mismo yo me encuentro prisionera de la situación, no me puedo marchar porque si me marchara, esto se acaba. Y yo soy de las que no puedo dejar un libro sin leer», asegura.

Pone como ejemplo conseguir que la Comisión oficial de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac) -encargada de redactar el dictamen de responsabilidades del accidente que achaca la culpa a los pilotos- «desaparezca» y que sea sustituida por un «organismo multimodal» de investigación y prevención de accidentes en medios de transporte de todo tipo, no solo aéreo.

Pilar Vera no esconde que el camino por el que han transitado en estos años las víctimas ha sido difícil, sobre todo porque



Pilar Vera perdió a una sobrina en el accidente aéreo. EFE

en todo este tiempo siente que la justicia les ha «dado la espalda siempre», pero también por la «labor de pedagogía brutal» que ha tenido que ejercer con las familias para explicarles que los pilotos «no eran los culpables, que fueron unas víctimas más de la cadena de errores que

Pilar Vera destaca el «poder» de «los enemigos» a los que se han tenido que enfrentar en la vía judicial

se cometieron».

En lo que a la vía de la investigación de las causas del siniestro se refiere, la asociación se encuentra a la espera de dos respuestas judiciales.

Por un lado, sobre si se admite o no a trámite una querrela criminal que han presentado contra ocho de los 18 responsables sobre los que puso la lupa el dictamen de la comisión de investigación de la tragedia en el Congreso de los Diputados y que, en opinión de Vera, hizo que la investigación oficial de la Ciaiac -que únicamente veía culpables a los pilotos- quedara «completamente desacredita-

da».

Por otro lado, el Tribunal Supremo todavía tiene que responder sobre la petición de la asociación de que no se aplique con carácter general el baremo de accidentes de tráfico a la hora de abonar las indemnizaciones a las víctimas.

Sin embargo, Vera admite que no tienen «mucha esperanza» de que estas resoluciones judiciales les sean favorables: «No sabemos hasta qué punto un dictamen del Poder Legislativo, sería muy novedoso y muy singular, tendría el peso y la validez suficiente para que el Poder Judicial acometiera una investigación».

Una larga batalla plagada de retrocesos y frustraciones para las víctimas del siniestro

CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. Estas son las fechas claves del tercer accidente más grave de la historia de la aviación española y que, según el informe de la comisión de investigación, se produjo por una concatenación de errores en el que todas las medidas de seguridad fallaron.

El accidente
20.08.2008

Un avión McDonnell Douglas MD82 de la compañía Spanair -

ya desaparecida- despegó de la pista 36 del aeropuerto madrileño. Tras elevarse apenas 12 metros sobre el suelo de la pista, a las 14.45 horas desciende bruscamente e impacta sobre el terreno con el cono de cola y, casi simultáneamente, con la punta del ala derecha y los capós del motor del mismo lado. Mueren 154 personas -la última falleció a los tres días- y 18 resultan heridas. Previo al inicio del operativo de despegue, el comandante del vuelo había pedido la revisión de la aeronave al detectar una avería en el

indicador de la temperatura.

Informe preliminar
07.10.2008

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac) aprueba el informe preliminar, se señala que durante el despegue los valores de deflexión de los flaps fueron de cero grados y que ninguna alarma detectó la configuración errónea.

Imputación
16.10.2008

El juez imputa a tres técnicos de la compañía por homicidio imprudente.

Parlamento Europeo
20.10.2010

El Parlamento Europeo da luz verde a un reglamento para

mejorar la seguridad aérea y garantizar las investigaciones.

Tres directivos
01.06.2011

El juez imputa a tres directivos de Spanair, como solicitaban los afectados.

Archivo
19.09.2012

La Audiencia Provincial de Madrid archiva la causa penal, al considerar que la responsabilidad del siniestro no es imputable a los técnicos, sino a la actuación «errónea» de los pilotos, fallecidos en el siniestro.

Constitucional
01.10.2013

El TC rechaza amparar a los afectados, al no existir viola-

ción de un derecho fundamental tutelable al amparo.

Congreso
06.02.2018

El Congreso aprueba crear una comisión de investigación, cuyas comparecencias arrancan cinco meses después, si bien es interrumpida en noviembre por las elecciones generales. En 2021, con el PSOE en contra, el Congreso aprueba el dictamen de comisión que señala a 18 cargos políticos vinculados al Ministerio de Fomento, y es enviado a la Fiscalía.

Condena
10.01.2022

El Tribunal Supremo condena a Mapfre a pagar 3,8 millones de euros a 40 familiares de las víctimas.

Accidente aéreo | Aniversario

15 años de la tragedia del JK5022

Una serie documental de Movistar Plus+ homenajea a las víctimas y profundiza en las causas del siniestro en el que murieron 154 personas que viajaban a Gran Canaria

A. Saavedra

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Este año las piezas musicales, las ofrendas florales y los poemas pasan a un segundo plano. Hoy se cumplen 15 años del accidente del vuelo de Spanair JK5022 que cubría la ruta Madrid-Gran Canaria, donde murieron 154 personas y 18 resultaron heridas, y con motivo de la señalada fecha la plataforma Movistar Plus+ ha estrenado la serie documental *Vuelo JK5022. La tragedia de Spanair*, tres capítulos en los que se desgranarán las causas del trágico accidente ocurrido en 2008 en el aeropuerto de la capital española.

La propuesta, que nace con el impulso de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, no busca convertirse en el punto final de la lucha de los familiares de las víctimas, pero sí pretende recordar y dar visibilidad a la tragedia quince años después y acentuar la idea de que los afectados han tenido que buscar caminos alternativos a la vía judicial para demostrar su verdad. Además, se vuelve a criticar la falta de responsables sobre el suceso. «Hemos obligado a la sociedad a que recuerde lo ocurrido porque España es una devoradora de tragedias, se consumen a ritmo de vértigo y después con facilidad se olvidan y se entierran», apunta la presidenta de la Asociación, Pilar Vera.

El proyecto se originó precisamente en la cabeza de la canaria hace tres años cuando se planteó hacer un documental especial para que viera la luz en el quince aniversario de la tragedia. Hace cinco, cuando se cumplieron diez, la Asociación organizó un concierto conmemorativo en el Auditorio Alfredo Kraus con la Orquesta Sinfónica de Las Palmas. «Yo no tenía energía para meterme de nuevo en semejante empeño y entonces empecé a buscar financiación», recuerda Vera sobre los inicios del proyecto audiovisual. Una de las puertas que tocó fue la de Secuoya Studios, la productora que finalmente se encargó de dar forma a la iniciativa. La Asociación ha colaborado activamente en el proyecto, no solo en lo que se refiere a aportar los testimonios de afectados, supervivientes y familiares, también facilitando los contactos de los profesionales y técnicos que aparecen en los episodios.

Tres asuntos

La *docuserie* aborda tres asuntos principales. El primer episodio (*El destino*), en el que se describen los hechos, se centra en la gestión de la emergencia, no solo durante ese fatídico 20 de agosto de 2008, también los días siguientes a la tragedia. El segundo episodio (*Nadie va a pagar por los míos*) pivota sobre la lucha de la Asociación por la seguridad aérea. Los testimonios rea-

les de los familiares de las víctimas narran al espectador la gestión institucional del caso. Y el tercer episodio (*Poderoso caballero*) se centra en intentar desgranar las responsabilidades de Boeing, la empresa fabricante del avión siniestrado, por haber lanzado al mercado aviones supuestamente defectuosos. «Boeing nunca quiso explicarse ni en vía judicial, ni en vía legislativa, ahora por lo menos la gente conocerá su estructura interna», explica Vera sobre el tercer y último episodio.

Desde la Asociación tienen muy claro que la visión de Movistar Plus+ está marcada por su carácter comercial, típico de este tipo de propuestas en plataformas de pago. «La *docuserie* aborda algunos aspectos desde el punto de vista comercial, buscan vender y lo han tenido que hacer entretenido», afir-

ma la presidenta, quien asegura que la pieza no contiene «todos los logros de la Asociación durante los últimos quince años». Aún así, la portavoz de las víctimas está satisfecha con el resultado global del proyecto por conseguir dar visibilidad a una tragedia ocurrida hace hoy tres lustros.

La *docuserie* incluye recreaciones de las conversaciones de los dirigentes y supervisores, rescatadas de la caja negra, así como de los equipos de rescate, quienes encontraron tremendas dificultades para poder acceder a la zona de los daños.

Cadena de errores

Esta producción audiovisual nada tiene que ver con el documental *JK5022. Una cadena de errores* que la propia Asociación publicó en

2012 y en el que se resume el trabajo realizado por los afectados para detectar y corregir las deficiencias que provocaron el accidente de Spanair con la finalidad de evitar que siniestros así puedan volver a producirse. En la pieza, disponible en Youtube, se muestra los eslabones de la cadena que propiciaron el desastre y que, según defienden los afectados, la Administración ha ocultado.

Este documental evidencia los fallos del Informe Oficial elaborado por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Galaic) publicado en 2011. Un informe que se centra en responsabilizar a los pilotos fallecidos en el accidente -por la indebida configuración del sistema de despeje.

La alarma TOWS (Take off warning system) -sistema de advertencia de despeje- que debería haber avisado a los pilotos de la configuración incorrecta de la aeronave no funcionó, pero el informe de la Galaic no determina la causa del in-

La *docuserie* incluye recreaciones de las conversaciones rescatadas de la caja negra del avión

La alarma TOWS (Take off warning system) -sistema de advertencia de despeje- que debería haber avisado a los pilotos de la configuración incorrecta de la aeronave no funcionó, pero el informe de la Galaic no determina la causa del in-

Pasa a la página siguiente >>



Un joven coloca una rosa blanca en el monumento "Luces en el vacío", durante el homenaje a las víctimas de 2019. | TONY HERNÁNDEZ

DOMINGO, 20 DE AGOSTO DE 2023
LA PROVINCIA | DIARIO DE LAS PALMAS

Canarias 29

Accidente aéreo | Aniversario

<< Viene de la página anterior

correcto funcionamiento del avio. «Son 308 páginas dedicadas a ocultar la verdad», narran las víctimas en el documental.

Años después, en 2021, el Congreso de los Diputados y la Comisión de Investigación relativa al accidente del vuelo JK5022 de Spanair dio la razón a la Asociación al aceptar que la tragedia se debió a un «fallo sistémico de la aviación civil española», algo que choca frontalmente con las conclusiones que en un primer momento hizo públicas la Cialac.

La comisión reconoce que fallaron todas las barreras de seguridad que dan como consecuencia el fatal desenlace, no solo antes de la tragedia sino durante ella, por la tardía asistencia sanitaria necesaria en el lugar de difícil acceso donde finalmente se estrelló el avión. Lo que coincide con las investigaciones que la Asociación hizo públicas en el documental de 2012 en el que se habla de una cadena de errores que pasa por pilotos, técnicos de mantenimiento, la empresa Boeing

(MYD), la Administración, la Inspección y la compañía Spanair, que cesó sus operaciones el 28 de enero de 2012. «Quince años después hemos visto cómo nuestro trabajo no ha sido en balde porque la Comisión de Investigación del Congreso lo ha ratificado», apunta Vera.

La nueva docuserie, dirigida por Alberto Puerta, continúa por esta línea y trata de demostrar, con las declaraciones de otros pilotos, la presión empresarial que reciben los profesionales para que los vuelos comerciales sigan adelante y, sobre todo, sean puntuales. El piloto Miguel Ángel Gordillo, que trabajaba con Iberia, cuenta en la docuserie que «hay una lista que te compara los tiempos con otros compañeros». Precisamente él fue despedido de la compañía por negarse a pilotar bajo unas circunstancias que no eran óptimas. «El avión que no vuela, no produce», apunta el profesional en uno de los capítulos.

Conclusiones del informe

En las conclusiones de su informe, la Comisión de Investigación relativa al accidente del vuelo JK5022 de Spanair elaboró una lista de los responsables que en la fecha del accidente ocuparon algún puesto de responsabilidad y, por tanto, asumían decisiones que dentro del sistema se tomaron en el momento del siniestro. En total, 18 personas, entre los que se encuentran la Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, el director general de Aviación Civil, Manuel Bautista, o el director general de Aviación Civil, Enrique Sanmartín, entre otros.

También se realiza una serie de recomendaciones, como la creación de un órgano multimodal de investigación y prevención de accidentes con víctimas múltiples o el apoyo a la creación de una Funda-

Respetar el luto

Movistar Plus+ planificó la emisión de la docuserie *Vuelo JK5022. La tragedia de Spanair* de tres episodios en dos días. El martes 15 de agosto se estrenó el primer capítulo y la plataforma se reservó en un primer momento los otros dos últimos episodios para hoy, día del aniversario de la tragedia, pero desde la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 se exigió a Movistar Plus+ que se respetara el luto durante este día. Tras varias conversaciones con los responsables de la plataforma, los afectados consiguieron el pasado miércoles que el operador audiovisual cambiara de opinión y adelantara la emisión a la noche de ayer. De forma que ya está la serie documental completa en la plataforma. | A.S.



LORETO GONZÁLEZ CALIANÁS



FRANCISCO MARTÍNEZ ALVARADO



JOSÉ LUIS CUBEIRO



JUAN CARLOS LOZANO



ESTRELLA RESPEREIRA

Testimonios reales. La serie documental *Vuelo JK5022. La tragedia de Spanair* de Movistar Plus+ se arma con los testimonios de víctimas, familiares y profesionales. En la fotografías sobre estas líneas aparecen algunos de los participantes del primer episodio. | MOVISTAR PLUS+

ción de Seguridad en Vuelo, proyecto instado por la asociación de afectados.

La presidenta de la Asociación se queja de que la tragedia ha ido perdiendo peso mediático y los aniversarios, en muchas ocasiones, pasan desapercibidos. Ahora la docuserie vuelve a poner el accidente en «órbita», despertando el interés de los medios de comunicación.

En esta nueva producción se incluyen los avances en la investigación que desde 2012, año del primer documental, se han realizado con un único objetivo: «luchar por la memoria de los 154 fallecidos por la seguridad en el transporte de los vivos». Así lo explica Vera, quien desde que comenzó lo que ella ya denomina como una «guerra» busca que los que «siguen volando, lo hagan con la mayor seguridad posible».

La asociación de afectados continúa su lucha por vía judicial contra 18 «responsables vivos»

La serie narra la presión que sufren los pilotos para que los vuelos salgan y sean puntuales

A la canaria le ha ido mejor en el terreno internacional, en lo que a su lucha se refiere. En 2015 Vera creó la Federación Internacional de Víctimas, reconocida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que, en 2021, declaró que el 20 de febrero se conmemore el Día Internacional de las Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias. Un logro que durante años intentó conseguir en España y no pudo. «A nivel internacional resulta que lo que hago se respeta y se entiende, pero aquí en España he llegado a convertirme en el peligro número uno para el Ministerio de Transportes», afirma.

La docuserie homenajea y da visibilidad a la tragedia, pero no acaba con la lucha de la Asociación. La presidenta confiesa que tiene una lista de cosas pendientes por hacer. Hace unos meses, la Asociación presentó una demanda en la jurisdicción ordinaria con base en el informe final del la Comisión de Investigación relativa al accidente del vuelo JK5022 de Spanair contra los responsables que están vivos. También están pendientes de que se apruebe, una vez arranque el trabajo en las Cortes, el proyecto de Ley para crear la Autoridad Independiente de Investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. En la lista de Vera también está encontrar la manera de darle continuidad a la Asociación una vez ella se retire. Cuenta en el documental que teme que el día que ella se marche, la lucha por la justicia se haya extinguido.

Accidente aéreo | Aniversario

Quince años después, los supervivientes y las familias de las víctimas del JK 5022 siguen transitando el mismo limbo que marcó aquellas dramáticas primeras horas en el aeropuerto de Gando.

Aquel avión donde viajábamos todos

El 20 de agosto de 2008 se abrió en Gran Canaria una herida de la que aún no ha sanado del todo

Miguel Ayala
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

A las dos de la tarde del miércoles 20 de agosto de 2008 quién iba decir que se iniciaría para muchísimos canarios en general y grancanarios en particular uno de los momentos personales y profesionales más dramáticos y a la vez intensos de los que vinculados a un suceso se han vivido en el Archipiélago, más allá incluso de la tragedia aérea de Los Rodeos de 1977, cuando dos aviones colisionaron en pista provocando la muerte de 583 personas; en aquellos dos aparatos viajaban casi 600 turistas de Países Bajos y Estados Unidos, principalmente, pero el avión que aquella tarde de verano se había estrellado en el lateral de una de las pistas de Barajas estaba ocupado casi por completo por familias de Gran Canaria, y esa proximidad hacía más dolorosa aquella situación. Perdieron la vida 154 personas pero quién iba a decir a las dos de la tarde, cuando los informativos nacionales abrieron sus programas anunciando un accidente junto a la T4 del aeródromo madrileño.

Quince años después, las familias siguen llorando a sus desaparecidos y, también, continúan sin saber a ciencia cierta qué sucedió ese día mientras se siguen estrenando documentales basados en aquellos hechos y en el testimonio de los supervivientes, producciones que, lógicamente, no satisfacen las dudas ni confirman a los afectados quiénes tuvieron la culpa de este siniestro sino que alimentan el morbo y provocan la aparición de nuevos oportunistas.

Pero todo comenzó a las 14.00 horas de aquel miércoles cuando los telediaristas, sin saber muy bien qué estaban contando, mencionan que un avión se había salido de pista. Poco minutos más tarde se anuncia que el McDonnell Douglas MD-82 de Spanair se dirige a Gran Canaria y, tras las primeras escenas emitidas por la tele de la imponente columna de humo surgida en un lateral de la pista, todos supimos que aquello no pintaba bien.

En la redacción del periódico LA PROVINCIA/Diario de Las Palmas a la por la por entonces jefa de local, Dunia Torres, también se le habían disparado las alarmas. Una de las periodistas más veteranas de la redacción,

Marisol Ayala, ya tenía la libreta y la pluma en la mano mientras llamaba un taxi cuando Torres le dijo que se fuera al Aeropuerto de Gando.

Comenzaba en la redacción una tarde cuanto menos complicada sobre todo teniendo en cuenta que durante un mes de agosto en los periódicos hay bastante poca gente debido a los turnos de vacaciones. Marisol fue la primera en llegar y poco después le tocaba a quien escribe estas líneas, acompañado por un joven de prácticas que ojoplático se pegó a mí en la puerta de la sala de la primera planta del aeropuerto donde trasladaban a los familiares de los pasajeros del JK 5022. Se decía pasajeros porque aún nadie sabía cómo abordar la palabra «víctimas». Se sabía que las había pero no se conocía el número ni si existían supervivientes. Realmente nadie sabía -sabíamos- nada.

El aeropuerto de Gando fue escenario del devenir de quienes entre lágrimas buscaban a sus seres queridos

En los primeros momentos se hablaba de pasajeros con sus familias porque aún nadie sabía el alcance

Esa es una de las cosas que ocurrió aquel día: nadie sabía bien el qué. Ni qué hacer, ni qué esperar, ni qué preguntar; ni qué decir a la vigésima persona que entrevistas y llora amargamente sin saber qué ha sucedido de verdad...

Dicen que siempre la respuesta ante estos casos es «hacer periodismo» pero no es fácil cuando a tu alrededor la gente está literalmente tirada en el suelo llorando, casi chillando, abrazadas unas a otras o preguntando como zombies a los periodistas si tenían alguna noticia «ustedes siempre saben más que nosotros; ¿hay supervivientes? ¿les han dicho algo?», repetían los familiares... Ellos tampoco sabían



mu muy bien qué estaban preguntando pero igual sucedía con los policías que trataban de ordenar a las casi 300 personas que en cuestión de 40 minutos llegaron al aeropuerto tras saberse el accidente de Barajas. Ni los políticos llegados a Gando sabían qué hacer ni qué decir ni cómo consolar a todas y a todos los que llegaban a ese aeródromo, ni responder a los medios de comunicación...

Con los años me di cuenta que en el transcurso de esa primera hora y pico en Gando los medios sanitarios y de rescate de Madrid

aún no habían llegado al lugar del siniestro para atender a las víctimas.

Era impactante encontrarse frente a frente aquella tarde con un íntimo amigo en chancletas, con los pies llenos de arena todavía porque estaba esperando por su tío y sus primos en la playa para ir a recogerlos al aeropuerto, una visita que jamás llegó.

A poca distancia descubrí entre lágrimas a un vecino, el padre de nuestra mariposa playera que, demudado, no sabía ni qué decir ni qué hacer ni cómo con-

solar incluso él a los periodistas que nos lo encontrábamos. Fue en ese momento cuando la mayoría descubrimos que en ese avión, en el vuelo JK 5022 de Spanair, viajábamos todos.

De repente era de noche pero mientras comenzaba el goteo de datos no había parado de entrar gente a aquella maldita sala de la primera planta del aeropuerto: familiares cercanos, primos, amigos directos...

Los días posteriores continuó

Pasa a la página siguiente >>

Accidente aéreo | Aniversario



Un familiar llora ante un cartel con imágenes de las víctimas del accidente de Spainair | U/P

« Viene de la página anterior el drama en cientos de hogares; en muchos no se lo creían y en otros estaban paralizados por el miedo y el susto. La macabra locura siguió con entrevistas a padres, madres abuelos, tíos, primos, vecinos compañeros de trabajo y algún que otro yo pasaba por aquí en los periódicos, las televisiones, las radios... Disparate que continuó con el recibimiento de los fallecidos en la Base Aérea de Gando, donde los periodistas acom-

pañaban, sin saber muy bien por qué ni para qué, a familiares que nos miraban con cierto desprecio aguardando la llegada de coches fúnebres de color negro con los restos de las víctimas procedentes de Madrid. 154 víctimas... Muchos coches fúnebres llegaron, protagonizando en aquella carretera de Gando otro triste goteo de lágrimas durante esas semanas posteriores. No fue a mejor la situación con el paso de las semanas ni tan siquiera de los meses ni de los años, cuando comenzaron los

problemas judiciales; cuando la empresa Spainair empezó a esquivar responsabilidades; cuando los asociados se vieron más de una vez vendidos unos entre otros; cuando algún superviviente incluso despreció o se negó a participar, con todo su derecho, en algún programa o entrevista aunque también tenían el mismo derecho del resto de familias a poder olvidar, lo que no significaba tampoco que no tuvieran los ánimos por el suelo cada aniversario. Luego vinieron las imputacio-

nes, los fallos judiciales, las culpas a unos y a otros... Incluso el atrevimiento de responsabilizar a los dos pilotos del avión, ya fallecidos e incapaces de defenderse, claro. Surgieron durante todos estos años hasta los y las imponentes especialistas en aviación que no eran más que un puñado de enterados que, en tres tardes y dos búsquedas de Google, ya tenían el título de piloto y el de controlador aéreo, además del de técnica del Samur. Todo en uno con la excusa del JK5022 de fondo.

Y frente a la asociación de víctimas y familiares y su dedicada labor, con Pilar Vera a la cabeza, de repente aparecieron los abogados carroñeros que intentaron alcanzar en Gran Canaria acuerdos, con indemnizaciones irrrisorias, para mantener con la boca cerrada a las familias de los fallecidos. Detrás, presuntamente, estaban loobys americanos a los cuales pertenecía la empresa fabricante del avión. Posiblemente fue en esa época cuando saltaron a la luz situaciones tan dramáticas como surrealistas, algunas de las cuales hay quien sospecha que eran inventadas por las partes para enfangar a los denunciantes y separar a los asociados. Es el caso de los padres biológicos de dos hermanos que fallecieron en el avión JK5022 junto a sus padres adoptivos y que intentaron cobrar la indemnización por los dos chicos, además hacerse con la herencia que les debía tocar a ambos menores. De todo aquel show, de todo aquel dolor y de tantísima pena se pudo sacar, claro está, algún aprendizaje. Sobre todo de aquello que no se debe hacer. Es evidente que la profesión de periodista obliga a informar pero no todo vale, y menos aún faltar el respeto a unas personas rotas de dolor que incluso llegaron a encontrarse en las puertas de sus casas y puestos de trabajo a equipos de redactores de programas de televisión llegados de la Península. «Pero cómo saben dónde de trabajo y dónde vivo?», se preguntaba el hermano de una de las víctimas aquellas primeras semanas. Hasta los números de teléfono de los familiares circularon por mil manos.

Sorprende aún que los periodistas estuvieran en Gando antes de que los medios sanitarios atendieran a las víctimas

Las producciones de ficción que se iban estrenando en televisión cada aniversario tampoco ayudaban a mitigar el dolor de los supervivientes «sobrevivir no es vivir», declaraba uno de ellos- ni de las familias y amigos de las víctimas. Menos aún cuando escuchaban, por ejemplo, a los técnicos bromear en los audios que intercambiaron con la cabina del avión pidiendo una bolsa de hielo «aunque sea del tamaño de un paquete de cacahuetes», decían, para enfriar una pieza que se había recalentado y que fue la causante de que la aeronave tuviese que abortar el primer intento de despegue del vuelo de Spainair hacia Gran Canaria, una isla que todavía hoy se pregunta que ocurrió para que aquellas 154 personas no regresaran nunca a sus hogares.