

Diario de León.es

Las víctimas del accidente de Spanair aún buscan respuestas

UN AÑO DESPUÉS DEL SINIESTRO LA INVESTIGACIÓN NO HA CONCLUIDO Y LAS INSPECCIONES DE SEGURIDAD SIGUEN SIENDO DEFICIENTES

efe | madrid efe | madrid 16/08/2009



Un año después del accidente aéreo de Spanair en Barajas, los recuerdos y las secuelas físicas y psicológicas aún no se han borrado, la investigación no ha concluido y no hay respuestas, y las inspecciones de seguridad siguen siendo deficientes, denuncian las víctimas.

«Aunque hayan pasado doce meses es como si hubiera sucedido ayer», asegura Loreto González que, como la mayoría de las víctimas, sigue recibiendo atención psicológica para afrontar el recuerdo del accidente al que sobrevivió pero en el que perdió a su hija.

González admite que es muy difícil enfrentarse al primer aniversario del accidente del vuelo JK5022 de Spanair con destino a Gran Canaria en el que murieron 154 personas, cuando, a las dos y media de la tarde, el avión impactó contra el suelo y se incendió.

Según aseguró ella misma ante el juez encargado de la investigación, Loreto González está viva porque es médico y pudo indicar a los equipos de emergencia que le pincharan en la pleura.

Esos conocimientos médicos son los que ahora le hacen ser consciente de que tiene lesiones «que no van a mejorar», aunque le practiquen las cirugías que le quedan pendientes para recuperarse de los traumatismos craneoencefálico y torácico graves por lo que estuvo seis semanas en la UVI y dos meses ingresada en el hospital.

Como la mayoría de las víctimas, asistirá a los actos organizados por la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 el próximo día 20 que incluyen una misa en la T-2 de Barajas y una visita al lugar del accidente, «porque es la única oportunidad de estar en ese sitio, aunque va a ser muy duro», señala.

diariodemallorca.es
LA AIMUDAINA / CORREO DE MALLORCA

‘Noté los cuatro alabeos del avión y me despedí de la azafata con la mirada’

RAFAEL VIDAL, UNO DE LOS SUPERVIVIENTES DE LA TRAGEDIA DE BARAJAS, RECUERDA LOS INSTANTES PREVIOS AL ACCIDENTE

VANESSA SÁNCHEZ. PALMA. Era su primer día de vacaciones. Se dirigía a Las Palmas para hacer un curso de surf pero nunca llegó. El avión de Spanair en el que viajaba aquel 20 de agosto de 2008 se estrelló durante el despegue en los alrededores de una de las pistas del aeropuerto de Barajas. 154 fallecidos, una decena de supervivientes. Entre ellos, Rafael Vidal (Madrid, 1977). Sólo unas semanas antes, este ingeniero disfrutaba de las playas de Mallorca y su gastronomía junto a unos amigos residentes. Aún no ha vuelto a volar.

– A punto de cumplirse el primer aniversario del accidente de Spanair, la pregunta es casi obligada. ¿Cómo se encuentra?



Un año después, este joven ingeniero madrileño aún se recupera de una fractura abierta en su tibia izquierda. Foto cedida por Rafael Vidal

– Después de todo lo que he pasado, ahora sólo pienso en disfrutar más de la vida. He aprendido a dar menos importancia a ciertas cosas y más a pequeños detalles cotidianos. Aunque es verdad que los abogados y el tema del juicio me quitan noches de sueño.

– ¿Qué secuelas le han quedado? ¿Podrá hacer una vida normal?

– Al margen de recuerdos y diversas secuelas psicológicas, todavía tengo secuelas físicas. Después de un año del accidente, mi tibia izquierda aún está rota y tengo que llevar un fijador externo para ayudar a que la fractura consolide. De momento no puedo hacer vida normal y desconozco si algún día podré estar bien del todo. La recuperación plena es todavía una incógnita, de hecho, ni los médicos se ‘mojan’. A día de hoy no me saben decir si en un futuro tendré problemas de movilidad o si podré irme a esquiar la temporada que viene. Las fracturas abiertas que

hemos sufrido todos los supervivientes del accidente han sido muy complejas, ya que ha habido altos grados de infección en las mismas por las condiciones del lugar del accidente.

– Aquel 20 de agosto, ese vuelo JK5022... ¿Qué recuerda de los instantes previos?

– Recuerdo los cuatro alabeos que dio el avión instantes antes de estrellarse... y cómo tuve una mirada de complicidad con la azafata que estaba frente a mí y cómo con dicha mirada nos despedimos.

– ¿Cuándo se dio cuenta de lo que estaba a punto de ocurrir?

– El avión nada más levantarse del suelo viró bruscamente, lo que no es muy habitual; al menos yo sólo lo he experimentado una vez.

– ¿Cómo reaccionó?

– Tan sólo recuerdo tirar del cinturón hasta tener una cintura de avispa y cubrirme las manos con la cabeza. Está claro que ambas cosas son absurdas, pero fueron instintivas.

– ¿Cuándo fue consciente de que había sufrido un accidente?

– Cuando desperté me dolía mucho la espalda. Primero pensé que estaba en mi casa y había dormido en una mala postura, y aunque suene ridículo, tardé un rato en darme cuenta de lo que había sucedido.

- ¿Recuerda si las asistencias sanitarias, los bomberos, tardaron en llegar?
- Respecto a este tema yo no he sido capaz de hablar de una cantidad de tiempo concreta, ya que me faltan trozos (recuerdos) que podrían ser segundos o minutos. Pero sí tenemos constancia, desde la asociación de afectados, y gracias a testimonios de otros supervivientes, de que las asistencias sanitarias tardaron en llegar casi 45 minutos. Será fácil comprobarlo gracias a las grabaciones en vídeo de las cámaras del aeropuerto.
- ¿Se actuó como se debía?
- Este es uno de los temas por los que la asociación de afectados va a luchar en los tribunales, para que se aclare por qué se tardó tanto en asistir a las víctimas. Queremos insistir en ello porque hay casos en los que la causa de defunción ha sido un shock hipovolémico (pérdida de sangre), y una mejor actuación podría haberles salvado la vida.
- Ya en el hospital, ¿era capaz de ver los tele-diarios? ¿Le gustó como se trató la noticia?
- Se dijeron muchas cosas. Me dolió que los medios publicasen irrealidades, como la supuesta explosión de un motor o que la gente intentara bajarse del avión antes del despegue y no nos dejaran.
- ¿Necesitó ayuda psicológica?
- Dispuse de un mes de sesiones por parte de una psicóloga a la que aprecio muchísimo y que he rebautizado como mi tía adoptiva. Las sesiones fueron proporcionadas por parte de Spanair, pero igual que vinieron se fueron, sin contar con la opinión de la psicóloga. Así que ella voluntariamente me trató de forma gratuita por algún tiempo más.
- Durante todo ese tiempo de convalecencia en el hospital, ¿en qué pensaba? ¿Buscaba culpables? ¿Los hay?
- No ha sido una de mis prioridades la búsqueda de culpables. Desde el primer momento he sido bastante egoísta y sólo me he centrado en la recuperación. Ha sido en estos últimos meses cuando ha habido que ponerse a batallar con abogados y discernir quiénes son los culpables, porque los hay. El accidente ha sido un cúmulo de factores y cada uno de ellos tiene un responsable. Desde la compañía Spanair al fabricante, pasando por mecánicos, pilotos y el ministerio de Fomento. Obviamente, será el juez quien determine qué grado de culpa tiene cada uno de ellos y si hay más implicados y a qué nivel.
- Precisamente, los pilotos y mecánicos fueron atacados y señalados desde un principio como únicos responsables. Por tal motivo, sus colegas salieron a manifestarse para apoyarles. ¿Le pareció bien?
- No considero en ningún modo que se pueda hablar de un ataque hacia los pilotos y mecánicos. Los primeros, por desgracia, han fallecido, al igual que otras 152 personas, pero todo parece indicar que no pusieron los flaps en el despegue, es decir, que salieron con el freno de mano puesto. Los segundos contribuyeron a que no sonara la alarma que dice "no has puesto los flaps". Así que no entiendo las manifestaciones en las que un colectivo sale en defensa de ciertos compañeros que pudieron ser negligentes. Una vez más, dicha actuación la valorará el juez.
- ¿Cuándo comienzan a conocerse y a buscar respuestas en común familiares de las víctimas y supervivientes?
- A los pocos días del accidente nació la Asociación de afectados del vuelo JK5022, con la idea de dar respuestas a muchas familias. Se crearon, para ello, diversos grupos de trabajo, entre ellos un grupo de investigación integrado por diversos ingenieros que durante este tiempo han estado documentándose para orientar a los abogados y para que todos tengamos una idea clara de cuál fue la posible causa del accidente.
- En todo ese tiempo parece que ha habido muchos desencuentros. Abogados en busca de buenas comisiones, batallas políticas... ¿Se han sentido utilizados por los medios, por los políticos y por los abogados?
- La mayoría de las veces los medios tergiversan lo que decimos; otras tantas, las preguntas están completamente politizadas y si no afectan en concreto a un partido político o crean polémica no interesan. Respecto a los abogados, ni que decir tiene que multitud de ellos se han comportado como buitres carroñeros, de hecho, algunos han sido sancionados por el propio Colegio Oficial por los modos y formas en que han firmado contratos con algunas familias. El mismo ex-abogado de la Asociación negoció a espaldas de los socios una serie de comisiones con ciertos bufetes americanos.
- Las primeras indemnizaciones no tardaron en llegar aunque fueron escasas. ¿Les ha tratado bien Spanair?
- Cada familia ha tenido su vivencia particular con la compañía. Como parte positiva, Spanair proporcionó transporte y alojamiento a los familiares de las víctimas, medida que se extiende también a este 20 agosto con motivo de los actos religiosos conmemorativos que se van a celebrar en Madrid. Por contra, coincidimos todos en la mala actuación

por su parte al retirar las ayudas psicológicas a las familias y negar el pago de facturas de tratamientos y cuidados de víctimas y familiares con el pretexto de que dicho pago les hace responsables absolutos del accidente. Hay familias que se han quedado completamente desprotegidas a nivel económico y el escaso adelanto inicial no resuelve el problema hasta la resolución del juicio. En mi opinión, Spanair debería haber adelantado por completo las cuantías económicas que indica el Tratado de Varsovia, según el cual, el transportista es responsable por la mera razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave. Ya habrá tiempo después de ajustar cuentas con otros culpables.

– ¿Cuáles son las reclamaciones de la Asociación?

– La asociación de afectados quiere saber que ocurrió, quiénes son los responsables, y fundamentalmente, que se tomen las medidas necesarias para que nunca vuelva a ocurrir algo semejante. En resumen, queremos que volar sea más seguro para todos.

– ¿Creen que algún día se juzgará a los culpables o nunca se conocerán?

– Confiamos en ello. Estamos contentos con el juez que lleva el caso.

– ¿Contra quiénes se querellarán? ¿Spanair, Boeing?

– Por el momento, solo contra Spanair.

– ¿Hay fecha de juicio?

– Por ahora no tenemos fecha pero se prevé un juicio largo, de varios años.

– ¿Se siente afortunado por salvar la vida?

– No.

– ¿Volverá a volar? Elija destino...

– Sin lugar a dudas. Debo continuar con mi vida, y, tanto por motivos laborales como por placer, volveré a volar. Aún desconozco que pasará por mi cabeza el primer día que vuelva a subir a un avión. Y me gustaría ir al quinto continente, que es mi asignatura pendiente.



20-08-2008: AQUEL «MIÉRCOLES NEGRO»

Los familiares de las 154 personas fallecidas a bordo del MD-82 de Spanair recuerdan, un día sí y otro también, la secuencia de aquel 20 de agosto trágico. Esperan respuestas definitivas y saber quiénes fueron los responsables de la caída de la aeronave. Madrid revivió también el infierno de fuego y dolor que sufrió el 11-M, cuatro años atrás

Estremece ver las imágenes de los familiares de las víctimas, similares a las que dejó el 11-M

[María Luisa Estévez González, canaria de 31 años](#), ingresada en el Hospital La Paz de Madrid con el 72 por ciento de su cuerpo quemado, fue la víctima número 154 del desaparecido [vuelo JK5022 Madrid](#) destino Las Palmas. Su nombre todavía figuraba como superviviente en la lista que la compañía aérea [Spanair facilitó en su página web](#) tras el siniestro. Al final, cerró el reguero de víctimas mortales que confirmó que aquel MD-82 estrellado pocos segundos después de abandonar la cabecera de la pista 36L de la terminal segunda del aeropuerto madrileño de Barajas era el peor accidente aéreo de la última década en toda Europa. Venían entonces a la memoria los terribles aterrizajes mortales en Mejorada del Campo, Madrid (27 de noviembre de 1983) y Barajas (diez días después, el 7 de diciembre de 1983) donde se dejaron la vida 181 y 97 pasajeros, respectivamente.

Pero nuestra selectiva mente nos retrotraía, en especial, a cuatro años antes. El escenario de fuego, muerte y dolor era el mismo que dejaba la voladura de unos trenes de cercanías en pleno corazón de Madrid. Primero, el goteo de imágenes y el recuento avalanchado y trágico de muertos. El ir y venir de las ambulancias y los servicios sanitarios, y de bomberos al rescate de cuerpos encarcelados, primero. Después, el trasiego de los coches funerarios con dirección a la improvisada y gigantesca morgue del pabellón 6 del recinto ferial Ifema. La asistencia psicológica requerida por

los familiares destrozados, para los que no hay consuelo tras adivinar la vida truncada de su padre, abuela, hijo, sobrina... Parecía una burla maldita del destino, pero **Madrid volvía a sufrir otro infierno** del que será muy difícil recuperarse.

Y Madrid tendrá que revivir ese «miércoles negro» de su historia este 20 de agosto de 2009. Un año después del desastre, se [colocarán unas placas de homenaje en los aeródromos de Barajas y Las Palmas](#), y se celebrarán unas misas solemnes en recuerdo de los 154 viajeros del vuelo de la muerte, 20 de ellos menores de entre 2 y 12 años, dos bebés entre el pasaje.

Allí estarán, si el dolor se lo permite, algunos de los 18 supervivientes de la tragedia. Allí estarán, con el pundonor y la consternación agolpados en la cabeza del estómago, los familiares de los –como ellos los han bautizado- [154 «ángeles» del JK5022](#).

Sin descanso

Con los tributos por el primer aniversario, los [familiares de los afectados por el vuelo de Spanair](#) exigirán respuestas. Ellos no se han olvidado ni un solo día, como posiblemente sí el resto, la secuencia del 20 de agosto de 2008. Y no se han olvidado de pedir responsabilidades por lo sucedido, algo que en este momento, con la [investigación técnica no definitiva](#) de la [Ciaiac](#) (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil), dependiente del Ministerio de Fomento, y la investigación judicial bloqueada en el Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid, parece imposible de determinar en el tiempo.

Aunque el informe interino de la Ciaiac, publicado con motivo del primer aniversario de la tragedia, despeja algunas dudas, también deja abiertos otros porqués

La pregunta ahora es cuánto demorarán las respuestas a las muchas incógnitas que se ciernen sobre el MD-82 – fabricado por la estadounidense Boeing-, aunque el informe interino de la Ciaiac [trata de despejar dudas](#) sobre los [fallos humanos](#) y uno mecánico recurrente que confluyeron para que finalmente el cúmulo de errores tumbase la aeronave de Spanair. Sin embargo, quedan una decena de porqués abiertos que doce meses después no se han esclarecido, como por qué no fue reemplazado por otro avión pese a que se sopesó esa opción por la aerolínea.

La pesadilla se sigue repitiendo

La pesadilla continúa y lo seguirá haciendo para los familiares de los afectados por el vuelo. Su pena se ha visto ennegrecida durante estos meses al comprobar las maniobras no menos llamativas por parte de dos patas de investigación que se encuentran enfrentadas, y al observar con impotencia cómo desde no se sabe todavía qué instancia se filtraba el vídeo con las grabaciones de las cámaras de AENA con el momento del despegue de la aeronave herida de muerte. También asistieron a los intentos del Gobierno de desviar la presión hacia Spanair, mientras una ministra –Magdalena Álvarez- no rayaba a la altura y se veía acorralada en el Congreso anticipando que Spanair barajó un cambio de avión. Cuando la compañía, propiedad de la escandinava SAS, negó esa posibilidad, Fomento difundió una cinta para demostrarlo. Y así las filtraciones se sucedieron una tras otra. Y, entre el rescoldo de la tragedia, los familiares de los pasajeros sólo tenían conocimiento de los driblajes de la investigación por los titulares.

El desgarrar, dicen ellos, no comenzará a cicatrizar hasta que no encuentren el veredicto final a qué falló en el MD-82 y quiénes fueron los responsables.

JK5022: UN AÑO SIN RESPUESTAS SOBRE EL VUELO MALDITO

El 20 de agosto de 2008, 154 personas murieron al fracasar el despegue del vuelo JK5022 de Spanair con destino a Canarias y estrellarse junto a la pista del aeródromo de Barajas. Un año después, no hay respuestas. Sólo la herida en carne viva



Afectados del
Vuelo JK5022

CRUZ MORCILLO

Actualizado Domingo, 16-08-09 a las 19:53

El vuelo JK5022 despegó a las 14.23 horas del 20 de agosto de 2008 de la pista 36L del aeropuerto de Barajas. Había buena visibilidad, viento apropiado y una temperatura de 28 grados. Un minuto después se activó el sistema avisador de pérdida y en cabina sonó tres veces la bocina y la temible voz sintética «stall, stall, stall» que anuncia que el avión entra en pérdida, que se cae. Sólo lo oyeron el piloto y el

C/ Hernán Pérez de Grado nº 8
Las Palmas de Gran Canaria CP:35001
Telf. : 928/31.22.32
<http://www.avjk5022.com/>

copiloto, mientras las otras 170 personas que viajaban en el MD-82 de Spanair con destino a Las Palmas sentían un «vaivén, un traqueteo, un balanceo». El aparato sólo levantó el morro, recorrió apenas dos kilómetros, se elevó unos 12 metros, empezó a balancearse de lado a lado, impactó con la cola y la punta del ala derecha rotulando la pista, se salió y se precipitó por un terraplén de unos seis metros hasta incendiarse y despanzurrarse en el cauce del arroyo de la Vega. Los restos quedaron esparcidos en un kilómetro a la redonda, semihundidos en el agua y el barro. Murieron 154 personas y 18 sufrieron gravísimas heridas. A las 14.30 horas se había instalado ya un terrorífico silencio roto sólo por las voces apagadas de los supervivientes, un escenario de muerte y destrucción imposible de olvidar.

El avión intentó despegar con los «flaps» y los «slats» (los elementos que dan sustentación al aparato) replegados, es decir sin posibilidad de que el aparato levantara el vuelo, pero ninguna alarma alertó del fallo a los pilotos. El sistema de advertencia de configuración inadecuada para el despegue (TOWS) no se activó. No avisó de que uno o varios elementos indispensables para el vuelo (flaps, slats, compensador del estabilizador horizontal y frenos) no estaban en la posición correcta. Y todavía hoy, a punto de cumplirse un año de la catástrofe, no se ha podido determinar por qué se produjo ese fallo.

Son las dos grandes incógnitas, pero no las únicas, que intenta despejar la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac). Antes del día 20 tiene previsto publicar otro informe provisional del accidente. Incumplirá con esa provisionalidad la recomendación de la Agencia de Naciones Unidas para la aviación civil que pide un dictamen definitivo en el plazo de doce meses. El primer informe técnico se elaboró en octubre de 2008, tras varias semanas de dilación y polémica entre el Ministerio de Fomento y los integrantes de esa comisión; no se espera que el que está a punto de salir a la luz aporte grandes novedades sobre los interrogantes abiertos.

Despegue abortado

Aún son muchos los puntos oscuros. El vuelo maldito JK5022 tenía que haber despegado a la una de la tarde. A las 13.26, ya en la cabecera de pista, la tripulación pidió permiso para volver a la plataforma porque se había detectado un excesivo calentamiento de la sonda de temperatura (104°C).

El piloto pidió asistencia a los técnicos de mantenimiento de Spanair; el mecánico tras consultar el manual de la compañía desactivó el interruptor del circuito eléctrico que conecta esa calefacción y despachó el avión. Ese relé (R2-5) es el que alimenta tanto la sonda de temperatura como la alarma de configuración inadecuada para el despegue (TOWS), entre otros sistemas, de ahí que se intente aclarar si existe relación entre la reparación de los mecánicos y el fallo de la alarma. Spanair siempre lo ha negado.

La comisión de investigación aún no ha sido capaz de determinar por qué el avión despegó con una configuración inadecuada y por qué no sonó la alarma

Esa posible vinculación es la que llevó al juez instructor Javier Pérez a imputar en la causa a un mecánico de Spanair, a un técnico y al jefe de mantenimiento de la compañía el pasado octubre —al técnico le retiró los cargos un mes después—. La resolución de la avería provocó asimismo que la Ciaiac emitiera una recomendación de seguridad en febrero en la que pide a las administraciones europea y estadounidense que obliguen a Boeing, el fabricante del MD-82, a incluir en los manuales instrucciones claras para detectar el origen de esa avería y para solucionarla.

La investigación judicial —la que ha de determinar si hay culpables del accidente— no está resultando fácil, pese al incuestionable celo del juez instructor. Dos meses después del siniestro el magistrado creó una comisión paralela formada por dos pilotos, dos ingenieros aeronáuticos y dos mecánicos de aviones, cuya misión era emitir una pericia que ayudara a clarificar causas. Pese al «casting» que se llevó a cabo, los miembros de ese órgano fueron recusados por las partes debido a las relaciones personales o profesionales que tenían con los imputados o con Spanair. El juez pidió ayuda a la Agencia Europea de Seguridad Aérea pero tampoco la recibió porque la Easa alegó que no era competente.

Las relaciones entre Ciaiac (investigación técnica) y Juzgado (investigación penal) no han sido ni mucho menos fluidas, condicionadas sobre todo al principio por los tejemanejes del Ministerio de Fomento. Pocas reuniones, muchas menos de las anunciadas y recelos mutuos, que persisten a punto de cumplirse un año.

El último punto de tensión ha corrido a cuenta del famoso relé R2-5. La Ciaiac lo limpió y lo probó para ver qué había fallado y propuso al juez que se enviara a California, donde tiene la sede Boeing para que se desmontara y se analizara en la casa que lo fabricó. El juez no ha autorizado esa prueba porque considera que abrir ese fusible podría suponer la destrucción de una prueba clave.

Tampoco hay acuerdo entre las dos patas de la investigación sobre el papel que han de tener los peritos de parte propuestos por la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, que engloba a familiares de 110 pasajeros del MD-82, que están llevando a cabo indagaciones paralelas.

Las víctimas han cobrado un adelanto de 25.000 euros; los supervivientes aún peregrinan de hospital en hospital y ninguno ha podido aún volver a su trabajo

La Ciaiac ha pedido al juez que las partes no tengan acceso a datos no contrastados ni a las grabaciones del contenido de la caja negra con las conversaciones de los pilotos. En esas conversaciones de cabina se identifican algunas expresiones que corresponden a la lista de comprobación imprescindible antes del despegue —entre otras se oye «flaps y slats ok»—. Esos retazos de palabras sólo confirman de momento que los tripulantes iniciaron el vuelo sin saber que no estaban desplegados los elementos de sustentación, pero no prueban que la verificación se llevara a cabo de manera exhaustiva.

De hospital en hospital

A punto de cumplirse un año las víctimas sobrellevan sus vidas rotas como pueden. Los supervivientes aún peregrinan de hospital en hospital (algunos van por la octava operación, a otros los clavos les saltan como si sus cuerpos se resistieran a aceptar la tragedia que se instaló en ellos el 20 de agosto) y ninguno ha podido volver a su trabajo. Hay padres, hermanos, hijos que no han logrado tampoco reunir fuerza suficiente para afrontar lo que ya nunca será el día a día; familias enteras borradas de un plumazo, hijo/a y nieto/a., abuelos que se han quedado como «el último mohicano». La ayuda psicológica es el arma a la que aún se aferran algunos y la esperanza de que algo cambie, de que mejore la seguridad.

«No nos sirven las recomendaciones de los grandes organismos, esas que siguen considerando que no es esencial revisar la alarma de despegue inadecuado, sino una práctica rutinaria. Rutinario no es que se maten 154 personas», lanza con rabia un miembro de la asociación de afectados. Hasta ahora por cada víctima Spanair ha adelantado a los parientes que correspondiera 25.000 euros, una parte de los aproximadamente 100.000 que el Acuerdo de Montreal y sus ampliaciones fijan como límite para el transportista —no hay consenso en si esa limitación se puede romper en caso de dolo— .

Las víctimas son conscientes de que les queda un largo camino en el que tendrán que revivir el dolor y robar horas a los recuerdos. La próxima cita es la más dura: el día 20. Celebrarán una misa privada en la Terminal 2 de Barajas. Ningún político está invitado de forma oficial. Luego se colocará una placa junto a un olivo con los nombres de los pasajeros del que fue un vuelo maldito.

154 HISTORIAS TRUNCADAS



ABC.es | MADRID

Actualizado Miércoles, 19-08-09 a las 18:55

Entre los asientos del vuelo JK5022 había 172 historias diferentes. De entre todas ellas, 154 se vieron truncadas por la catástrofe del avión de la compañía Spanair.

La fatalidad del destino

Ángel José Mendoza y Esther Reitz eran una pareja de guardias civiles que viajaba regularmente entre Bilbao y Las Palmas para encontrarse, ya que él estaba destinado en Arucas y ella en Aranda de Duero. La fatalidad quiso que, por primera vez, volasen a las Islas desde Madrid y lo hiciesen desde el JK5022.

Dos concejales y varios vecinos de San Bartolomé

Fayna Noda y Laudencio García Martín eran concejales de San Bartolomé de Tirajana, al sur de Gran Canaria. El segundo viajaba, además, junto a su esposa y sus dos hijos. Otros tres vecinos de la localidad (Carlos Herraéz y la pareja Rodríguez-Ramirez) fallecieron en el accidente.

Un bautizo truncado

Zenaida y Pedro Javier viajaban a Canarias para el bautizo de su primer hijo, por deseo de la madre que quería que su primogénito recibiese el sacramento en su tierra. Iban acompañados de María, la hermana de Pedro Javier, y de Isaac, amigo de la pareja.

El viaje como premio

Juan Muriana, Mercedes Martínez y su hija eran una familia de la localidad jienense de La Guardia. Ella acababa de aprobar la oposición para ser profesora de peluquería y como premio, habían organizado el fatídico viaje a Las Palmas de Gran Canaria.

Por un día

José Joaquín Pérez de Obanos era un conocido sindicalista navarro. No obstante, ostentaba el cargo de presidente de la Confederación de Cooperativas Agrarias de España. Era su pasión, junto al ciclismo. Cambió su vuelo del jueves al miércoles y la fatalidad quiso que no pudiese disfrutar de sus vacaciones junto a sus amigos.



La tragedia del presidente de Pevafersa y sus sobrinos

Hacia un mes había perdido a su cuñado por un derrame cerebral. En el vuelo JK5022 viajaban su mujer, Pilar Márquez y su hermana, Juliana Fernández Manso. Ambas fallecieron, dejando la segunda dos hijos huérfanos. Pero no solo la familia sufrió pérdidas: Sergio de la Riva, empleado de Pevafersa y encargado del marketing del Balonmano Valladolid también se encontraba entre el pasaje y no pudo sobrevivir a la tragedia.

Madre e hija, separadas

Maria Loreto González viajaba con su hija Clara a la isla, donde ambas vivían, tras pasar unos días en Galicia. La primera pudo sobrevivir, pero Clara, que iba en los asientos situados junto al motor, pereció en la catástrofe.

También había extranjeros entre las víctimas

Una familia procedente de Baviera (los Mrotzek) había planeado sus vacaciones en las Islas para disfrutar de las playas españolas. La elección del JK5022 marcó sus destinos. Lo mismo ocurrió con el italiano Domenico Riso, quien viajaba con su amigo Pierrick Charilas y su hijo Ethan, franceses que conocía por su trabajo en París. Otra gala, Pilar González Ferreira, oriunda de España, también falleció en el accidente, al igual que un ciudadano mauritano (Demba Diawara), una colombiana (Gladys Ospina) que viajaba con su marido español Pablo Enrique Sánchez, un indonesio (Nguni Toka Rondonuwu) y una sueca (Anne Marie Hult).

El fútbol también lloró

Antoaneta Stanimirova había pasado unos días en Madrid junto a su hijo, Martín Mario Kozhuharov, jugador del equipo cadete del Real Madrid. Decidió regresar a Canarias en el JK5022. La suerte quiso que su marido no pudiese acudir a la capital de España por motivos laborales. De igual manera, una de las hijas del ex jugador del Fútbol Club Barcelona, Juan Carlos Pérez, formaba parte de la tripulación del avión siniestrado, en el que falleció.

Un misionero de vuelta a casa

Claudio acababa de llegar de África, donde estaba destinado en su labor de misionero. Volvía a su tierra, Canarias, donde le esperaba su familia, a la que hacía meses que no veía. Sin embargo, no pudo llegar a su destino. Su familia nunca creyó que fuera en el avión siniestrado.

El último mensaje

Rubén Santana Mateo, empresario de Las Palmas, regresaba a casa tras pasar varios días en Madrid. Durante el primer intento fallido de despegue, envió un mensaje a su mujer y su hijo. "Cariño, el avión está averiado. No me dejan bajar" fueron sus últimas palabras.

Cinco familias enteras perecieron

Dos familias de Ciudad Real, la Alcázar Asensio de Almagro y la Prados Ciprián de Viso del Marqués, ambas de cuatro miembros, se embarcaron en el JK5022. Similar fue el caso de una familia de Málaga aunque residente desde hacía unos años en Las Palmas, la Villanueva Santana, de cinco miembros, entre los que no se encontró ningún superviviente. También Arucas lloró la pérdida de los Afonso Sosa, entre los que se encontraban los pequeños Jorge y Miguel, y que se encontraban de regreso a casa, así como Gáldar enterró a la pareja Martín Domínguez y su joven hijo Cristian.

Unas vacaciones que no llegaron

Sara Conejo y Tamara Gallardo se disponían a pasar sus vacaciones en Canarias. Iban las dos solas, puesto que al resto de sus amigas no les habían permitido ir. El infortunio quiso que cogieran el JK5022 y no pudieran completar unas vacaciones que habían comenzado felizmente en las fiestas de su pueblo toledano, Alameda de la Sagra.

"Salve primero a mi hija"

La familia Alonso Filloy, natural de Salamanca pero residente en Canarias, se rompió en el accidente, puesto que la hija mayor, y Amalia, la madre, murieron en Barajas mientras que José y la hija pequeña, María, se salvaron de la catástrofe, la última gracias a la generosidad de su madre, quien pidió que se rescatase antes a la niña.

Alfonso Alfredo no pudo salvarse

Alfredo Jesús Acosta Mandiola preguntó por sus padres nada más ser sacado de la tragedia. Su madre, a pesar de su estado crítico en los primeros días, pudo sobrevivir, pero su padre, Alfredo Alfonso, miembro del Ejército colombiano, no tuvo tanta suerte y pereció en el accidente.

La justicia perdió a una defensora de la mujer

La licenciada en Derecho Lidia Delgado Estévez también iba en el avión del 20 de agosto de 2008 para retomar su trabajo en el Instituto Canario de la Mujer. No pudo continuar con la importante labor de asesorar en casos relacionados con la violencia de género.

Mustapha no pudo regresar

Mustapha Pagana Puye era guineano de nacimiento, pero Maspalomas acogió a este simpático viajero que pereció en Barajas junto a su mujer, María del Carmen Sofía Fortanner y a su hija, Siria Puye.

Un auténtico superviviente

Mukesh Bachomani sufrió un infarto cerebral en 2002, pero luchó y fue capaz de recuperarse. Este indio volvía a Canarias, su residencia habitual, tras visitar a su familia en la India, pero el JK5022 se cruzó en su camino.

Una guía entre el pasaje

Yanina Celis Cibowsky fue otra de las víctimas de la tragedia del JK5022. Era guía turística y aunque era oriunda del Barranco de Ayagaures, hacia donde se dirigía el 20 de agosto del pasado año, vivía entre Berlín y Madrid y volvía de Brasil junto a su novio Ronaldo, carioca de nacimiento.

Tras el viaje de sus sueños

Yaiza Medina Vega y Marcos Hernández Gil eran una joven pareja que acababa de realizar el viaje de sus sueños: pasar unos días en la ciudad del neón, Las Vegas. Sin embargo, de vuelta a casa, eligieron el desafortunado vuelo JK5022.

Recién casados

Nada podía hacer presagiar a la joven pareja de recién casados que su viaje de novios podía terminar en tragedia. Pero Rubén Sánchez Pérez y María Jesús Font Rodríguez escogieron viajar en el MD82 accidentado. Ambos fallecieron.



La alegría y la tragedia se unen

Mariano García y Esperanza Borge acudían a visitar a su hijo, que acababa de conseguir un puesto de auxiliar de vuelo en Gran Canaria. Ellos le habían ayudado a forjarse un futuro a bordo de un avión, medio de transporte que, desgraciadamente, acabó con sus vidas.

Un padre y sus dos hijos

Roberto Álvarez subió, acompañado de sus dos hijos, al JK5022. Este grancañario de 38 años pereció, al igual que su

prole, en el malogrado vuelo de la compañía Spanair.

Una futura estrella del fútbol

Con tan solo ocho años, Javier Suárez Estévez ya apuntaba maneras de estrella. Pertenecía al club Acodetti de fútbol y estudiaba en el colegio Giner de los Ríos antes del fatal accidente de Barajas, en cuyo avión viajaba hacia Gran Canaria. Su madre, María Luisa Estévez, abogada en Gáldar, también murió tras la catástrofe.

Una trabajadora nata

Patricia Morillo había ahorrado durante meses gracias a su trabajo de camarera para poder irse a vivir a Madrid. Eligió el vuelo Jk5022 para regresar a su tierra a pasar unos días de vacaciones con su familia.

El CB Canarias perdió mucho más que un partido

Marisa Rey Murillo volvía con su marido, Mario Noriega, y sus dos hijos a casa en el vuelo de Spanair para retomar así su labor como directora de marketing del Club Baloncesto Canarias. Los cuatro miembros de la familia no lograron sobrevivir al accidente.

Un viaje de negocios que no concluyó

El ciudadano turco Mustafa Erdil había viajado a España para concretar algunos negocios pendientes con empresas españolas. Se embarcó en el vuelo de Spanair y fue otro de los fallecidos en la catástrofe aérea de Barajas.

Dos hermanos separados

El pequeño Roberto Álvarez Carretero pudo sobrevivir, pero su hermana mayor, María, no superó el accidente. Ambos viajaban con destino a Gran Canaria desde su localidad natal, Venllera, en la provincia de León. El mismo caso se produjo con los hermanos Flores García. José pudo recuperarse pero se dejó a Ana en el camino.

Fuentesaúco también lloró una víctima

Tomás Sánchez Bernal se sentía muy orgulloso de su pueblo zamorano de Fuentesaúco, donde siempre regresaba para las fiestas, aunque por motivos laborales residía en Salamanca junto a su mujer, Teresa Hernández. También se encontraban en el vuelo siniestrado en Barajas.

Una familia rota

Los Betancor Sánchez se vieron sumidos en la tragedia de tener que continuar sin Mari Carmen, la madre, y Verónica. Ambas perecieron en el fatídico accidente del 20 de agosto de 2008 en Barajas.

Una madre y sus dos hijas no pudieron sobrevivir

Mari Carmen Ortega viajaba hacia Canarias junto a sus dos hijas, Ana y Cristina, todas oriundas del municipio de San Mateo. Pero el JK5022 se cruzó en sus vidas y no pudieron completar su viaje.

Cuatro vascos entre los fallecidos

La pareja Bernaola Andraka volvía a su casa, en Canarias, donde residían desde hacía años, junto a la hermana de Begoña, quien volaba para pasar unos días junto a sus familiares. De igual manera Jorge Sangrador, vizcaíno

afincado en Madrid, se disponía a disfrutar de sus vacaciones en las Islas Afortunadas cuando el JK5022 malogró su joven vida.

Hacia maquetas de aviones

José Ramírez era un hombre muy querido en Gran Canaria, donde fue empleado de la Caja de Ahorros de Canarias. Su pasión era el mar, que compartía con su mujer Elsa, y los aviones, de los que realizaba maquetas. La fatalidad quiso que un avión cercenase su recién estrenada vida de jubilado, así como la de su esposa.

Un militar de vacaciones

David Caballero se disponía a disfrutar de unos días junto a su familia tras haber pasado el año en el cuartel. Su elección del vuelo JK5022 cercenó sus planes y los de sus familiares y amigos, que lloraron su pérdida.

Salvó la vida pero perdió a su marido

La mujer de Francisco Javier Valles decidió pasar unos días más en Aguilar de Campoo, el pueblo de ambos, mientras que su marido debía volver a las Islas para incorporarse a su trabajo. La tragedia llegó con el accidente, que acabó con la vida de Francisco Javier.

No alcanzaron sus vacaciones

Gema Contreras y su hija Laia escogieron el vuelo JK5022 junto a la pareja de la primera, José Manuel García, tras pasar unos días en el pueblo de ambas en León. No pudieron llegar a su destino por el accidente del avión de la compañía Spanair, en el que se encontraban.

Una joven madre

Siomara volaba por primera vez en un avión. Su joven hijo, Tanausu, y su hermana Abenauara, de 15 años, también. Estaba embarazada de nuevo, a pesar de contar solo con 19 años. La tragedia les encontró a los tres en Barajas. Ninguno sobrevivió.

De San Fernando a Canarias

Nieves y Carlos Enrique habían planeado el viaje durante buena parte del año. Canarias era el destino de sus vacaciones tras pasarse el año trabajando en San Fernando de Henares. Pero el JK5022 no les permitió conocer las Islas Afortunadas.

No pudo con la tercera

María del Pino Díaz había escapado dos veces de la muerte. Se salvó de pequeña de morir ahogada en la presa de Guía y después no cogió uno de los trenes del 11M en el que solía ir a trabajar. Finalmente, tuvo que despedirse del mundo con una tragedia como la del accidente aéreo de Barajas.

Volvían de un viaje familiar

Las hermanas Araceli y Alicia regresaban a Canarias junto a su prima Cristina tras pasar unos días juntas fuera de las Islas. Su error, escoger el JK5022, que truncó sus vidas.

Su estudio vio la luz tras el accidente

Mónica Diepa vio truncado su futuro en Barajas. Pero una luz se iluminó tras su muerte. Su nombre permanecerá en los anales de la investigación gracias a la publicación de su trabajo sobre la práctica deportiva de los jóvenes españoles y brasileños meses después de su fallecimiento.

El comandante

Antonio García Luna pilotaba el JK5022. Natural de Madrid, residía en Palma de Mallorca y visitaba siempre que podía La Lastrilla, donde actualmente vivía su padre tras el fallecimiento de su madre pocos años antes.

El auxiliar mallorquín



<http://www.avjksu22.com/>

Francisco Javier Mulet llevaba ya un tiempo siendo auxiliar de vuelo cuando le encomendaron el avión de Spanair que se dirigía a Gran Canaria. No pudo sobrevivir, al igual que los otros mallorquines que viajaban en el aparato: Daniel Payeras, un niño que emprendía su primer vuelo a las Islas Afortunadas, y José Fernández, comandante de la tripulación en tránsito.

De visita familiar

Ayoze se dirigía a su casa de toda la vida en las Islas Canarias acompañado por primera vez de su novia Cristina, que iba a conocer a su familia. Nada de esto se pudo consumir: el accidente de Spanair lo impidió.

La zona de Telde, afectada

Varias de las víctimas del avión eran de la zona del Telde. Era el caso de Inés Pláceres Pérez, que pasaba allí sus veranos puesto que su madre era oriunda de Ejido; o Fernando Ferrón Olmedo, cuyo trabajo le hizo empadronarse días antes en Valdesequillo. Ambos no pudieron contar la tragedia del 20 de agosto de 2008.

Una boda para levantar el ánimo

María Resurrección García había vuelto a su pueblo leonés para acudir a una boda y superar así, en familia, la reciente muerte de su marido. Tenía tres hijos en edad adulta que, por el vuelo JK5022, quedaron huérfanos el 20 de agosto de 2008.

Dos nuevos huérfanos

Raúl e Iván no podían imaginar que el vuelo que llevaba a sus padres de vacaciones a Canarias, tras pasar todos juntos las fiestas del pueblo de su madre, podía ser el último de Antonio García Sánchez y Pilar López Duque. Pero la fatalidad quiso que así fuera y ahora ambos engrosan la lista de huérfanos.

Dos amigas de la Gomera

Ana María Vera es siempre hablaba bien de sus amigas y, aprovechando la estancia de una de ellas, Betsabé, en la Península, habían decidido volver juntas a su tierra en el JK5022.

Varias parejas de hermanos perecieron

Agustín y Manuel, Jorge y Raquel (quienes viajaban con su padre), Eugenia y Jorge... Tres parejas de hermanos que viajaban juntos a las Islas Afortunadas y que no pudieron llegar en su destino por los fallos que ocasionaron el accidente del vuelo de Spanair.

La maestra de Casa Ayala

Mónica Martín era una joven profesora del municipio canario de Casa Ayala. Había estado pasando unos días fuera de casa y volvía de sus vacaciones, para lo que tomó la fatídica decisión de elegir el vuelo JK5022. No sobrevivió al accidente.

Un activista del PAL

El Partido de Almería también sufrió una pérdida. Telesforo Molino, natural de la almeriense localidad de Gádor, iba entre el pasaje, por lo que sus proyectos para el pueblo se vieron truncados por el accidente de Barajas.

Un joven trabajador

Rayco Rivera tenía tan solo 22 años. Trabajaba en una gran superficie comercial de las Islas para ahorrar dinero y así realizar viajes como el del verano de 2008. Pero su vuelta a casa no fue como se esperaba y pereció en el accidente del avión de Spanair.

Un profesor que amaba el teatro

José Vicente Robaina pudo labrarse un futuro como actor, pero decidió dedicarse a los alumnos del instituto donde daba clase de literatura, su gran pasión junto al teatro. Su compañía, Skene, se encontró con un vacío imposible de llenar en el escenario.

El primer vuelo de la pareja

Mari Carmen y Gabriel emprendían su primer viaje juntos. Acababa de comenzar su vida en pareja y habían elegido las Islas Canarias para disfrutar de las vacaciones. Sin embargo, el accidente les privó de la que podía haber sido una larga vida en común.

Una visita inesperada

María del Carmen Vallejo quería sorprender a su madre con una visita por las vacaciones. Eligió el vuelo JK5022 y, por desgracia, nunca pudo dar la alegría de su presencia a sus familiares canarios.

Tampoco Huelva se libró de la catástrofe

Gabriel Guerrero Durán era uno de los auxiliares de la tripulación en tránsito. Tenía apenas 32 años y en Huelva aún se recuerda su buen humor, quebrado en Barajas el 20 de agosto de 2008.



El sueño de volar

Desde pequeña, Lourdes había soñado con comandar un avión, volar, viajar por todo el mundo. Cumplió su sueño en abril de 1992, cuando entró a trabajar en Spanair. Pero esta Jefa de cabina tuvo la desgracia de ser designada para el vuelo entre Madrid y Canarias del 20 de agosto de 2008.

Asturias aún la echa de menos

Sonsoles Lorenzo se hizo querer en todos los lugares por donde pasó su vida. Asturias era su casa y allí pensaba volver por vacaciones. Era una de las tripulantes de vuelo que no

sobrevivió al accidente.

No llegó a los 29

Sonia, malagueña de nacimiento, cubría regularmente el trayecto entre Madrid y Las Palmas. En su casa nadie esperaba que un día como el 20 de agosto de 2008, un accidente acabase con la joven vida de esta tripulante.

Candela perdió a su madre

Susana Marín Ramos era la tercera de las tripulantes del vuelo JK5022. Como cada día, se despidió de su marido y su pequeña hija Candela para emprender el vuelo a Canarias y volver en el de la noche. Nunca se pudo subir al segundo.

Tres pasajeros más

Cecilia Gómez, Manuel Martel y María Teresa Morales, de los que no se ha encontrado información, también perecieron en la catástrofe aérea de Barajas de aquel fatídico 20 de agosto de 2008.

europapress.es



HOMENAJES EN MADRID-BARAJAS Y LAS PALMAS Primer aniversario del trágico accidente del vuelo JK5022 de Spanair

ESTE JUEVES SE CUMPLE EL PRIMER ANIVERSARIO DEL TRÁGICO ACCIDENTE DEL VUELO JK5022 DE SPANAIR QUE DEJÓ LA ESPELUZNANTE CIFRA DE 154 MUERTOS. EN TODA ESPAÑA, AUNQUE PRINCIPALMENTE EN MADRID Y LAS PALMAS, SE SUCEDERÁN LOS HOMENAJES. ESTA FECHA COINCIDE CON LAS CONCLUSIONES DE LA INVESTIGACIÓN.

EUROPA PRESS 2009-08-20

Las 154 víctimas del accidente de Spanair serán recordadas este jueves, justo cuando se cumple un año desde la tragedia, en diversos actos que tendrán lugar en el **aeropuerto de Madrid-Barajas**, donde se estrelló el avión, y en el aeródromo de Las Palmas de Gran Canaria, donde debería haber aterrizado el JK5022.

Así, en Madrid-Barajas **se celebrará a las 11.30 horas una misa en el jardín de la terminal T-2** del aeropuerto, oficiada por el sacerdote de la capilla del aeropuerto. Según la Asociación de Afectados del **vuelo JK5022** la misa tiene carácter privado por lo que "no hay autoridades invitadas de manera oficial" aunque las familias que quieran invitar de manera personal a alguna autoridad podrán hacerlo "sin problema".

Además, ya estará **colocada una placa con los nombres de los pasajeros** que han autorizado sus familiares situada junto a un olivo en memoria de los fallecidos y los heridos en el accidente. Asimismo, ya está situada otra placa en su honor en la T-2 junto a la escultura de la paloma. Posteriormente, se pondrán más placas con los nombres de aquellos pasajeros cuyas familias lo deseen.

A las 12.30 horas, está previsto que los familiares que lo hayan solicitado sean transportados en autobús en dirección al **Arroyo de la Vega**, donde se produjo el accidente. De esta forma, entre las 13.30 horas y las 14.00 horas se visitará el lugar del siniestro y se descubrirá una losa de piedra con una frase elegida por los familiares miembros de la Asociación. La dirección del aeropuerto nos ha prometido desviar en lo posible el tráfico aéreo para que se escuche lo menos posible", explican.

Al mismo tiempo que en Madrid se recuerdan las víctimas, también tendrá lugar una conmemoración en **Las Palmas de Gran Canaria**. Concretamente, a las 11 horas los familiares miembro de la asociación podrán visitar El Confital, donde se habrá colocado previamente una placa conmemorativa, en la que aparecerá una frase elegida por los socios igual a la de Madrid, en memoria de los fallecidos y heridos.

En el lugar donde se colocará la placa, el año que viene se situará un monumento, cuyas bases del concurso para la selección están publicadas en el BOP de Las Palmas de fecha 8 de julio de 2009. "Es posible que el 20 de agosto ya se nos presente la obra que ha ganado el concurso", destacaron desde la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.

Junto a la placa **se colocará un ramo con 154 rosas blancas**, y se tocará una pieza musical. A las 19 horas tendrá lugar una misa privada en la catedral de Las Palmas de Gran Canaria, en recuerdo de los pasajeros y sus familiares.

Minuto de silencio en Spanair

La **compañía Spanair** celebra igualmente, a propuesta de la Dirección de la aerolínea, un minuto de silencio a las 12.00 horas en todas sus oficinas de España, en recuerdo a las víctimas del accidente de Madrid-Barajas, según informaron fuentes del Comité de Empresa de Spanair a Europa Press.

Dichas fuentes agregaron que, a petición de UGT y CCOO, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) anunciará hoy a las 14.20 horas por la megafonía de todos los aeropuertos del Estado la celebración de un minuto de silencio, coincidiendo con el primer aniversario del trágico accidente que sufrió un vuelo que se dirigía de Madrid-Barajas a Las Palmas de Gran Canaria.

madridiario.es

CONMEMORACIONES EN EL PRIMER ANIVERSARIO DEL ACCIDENTE DE SPANAIR



20-08-2009 - MD0/EP - Fotografías: EFE

Las 154 víctimas del accidente de Spanair serán recordadas este jueves, justo cuando se cumple un año desde la tragedia, en diversos actos que tendrán lugar en el aeropuerto de Madrid-Barajas, donde se estrelló el avión, y en el aeródromo de Las Palmas de Gran Canaria, donde debería haber aterrizado el JK5022.

Así, en Madrid-Barajas se celebrará a las 11.30 horas una misa en el jardín de la terminal T-2 del aeropuerto, oficiada por el sacerdote de la capilla del aeropuerto.

Se colocará una placa con los nombres de los pasajeros que han autorizado sus familiares situada junto a un olivo en memoria de los fallecidos y los heridos en el accidente. Asimismo, ya está situada otra placa en su honor en la T-2 junto a la escultura de la paloma.

A las 12.30 horas, está previsto que los familiares que lo hayan solicitado sean transportados en autobús en dirección al Arroyo de la Vega, donde se produjo el accidente. De esta forma, entre las 13.30 horas y las 14.00 horas se visitará el lugar del siniestro y se descubrirá una losa de piedra con una frase elegida por los familiares miembros de la Asociación.

Al mismo tiempo que en Madrid se recuerdan las víctimas, también tendrá lugar una conmemoración en Las Palmas de Gran Canaria. Concretamente, a las 11 horas los familiares miembro de la asociación podrán visitar El Confital (última playa sin urbanizar de la capital canaria), donde se habrá colocado previamente una placa conmemorativa, en la que aparecerá una frase elegida por los socios igual a la de Madrid, en memoria de los fallecidos y heridos.

También Spanair guardará este jueves, a propuesta de la Dirección de la aerolínea, un minuto de silencio a las 12.00 horas en todas sus oficinas de España.

TRAGEDIA EN BARAJAS / JK5022 Spanair, 154 muertos: Primer aniversario (IV) Cajas Negras

EL MUNDO

16

TRAGEDIA EN BARAJAS / Primer aniversario (IV)

«TENEMOS PROBLEMAS PARA SACAR LAS AMBULANCIAS DEL FOCO DEL ACCIDENTE»

El Samur advirtió de los contratiempos de los equipos de urgencia en el 'caso Spanair'

Un nuevo testimonio del accidente de Spanair revela que el plan de emergencias aeronáuticas de Barajas no funcionó correctamente. En palabras del jefe de equipo del Samur y de Protección Civil tuvieron «problemas para sacar las ambulancias del foco» del accidente, según consta en el sumario del caso al que tuvo acceso EL MUNDO. Esta persona era el responsable de los servicios de asistencia de urgencia y rescate de Madrid que se pusieron en marcha el 20 de agosto del año pasado para salvar a los 172 pasajeros del avión siniestrado, en el que murieron 154 personas.

El informe de las acciones seguidas por la central de comunicaciones del Samur ese día, aportado al juez Javier Pérez por Luis P. R., el jefe de equipo, recoge que una hora y 35 minutos después de que se estrellase la aeronave -el MD-82 cayó a las 14.25 horas-, uno de los puestos instalados por estos servicios de urgencia llamó al Centro de Gestión Aeroportuaria de Aena (CGA), que es la oficina que debe coordinar todos los dispositivos que se activan ante un accidente, para advertir de esa situación.

Pero los contratiempos de las ambulancias empezaron una hora antes, justo 38 minutos después del accidente. A las 15.03 horas «se comienza a alertar del suceso a todos los hospitales, en previsión de múltiples heridos», según recoge el informe incluido en el sumario. En ese momento, ya «hay unidades esperando entrar».

Tuvieron que pasar nueve minutos para que la oficina de Aena enviase a uno de sus señalizadores de pista para guiar a las 20 unidades de ambulancias que esperaban entrar en la zona. La odisea de este convoy de vehículos prosiguió cuando el trabajador de Aena les llevó a un lugar diferente al del siniestro. «El follow me [el señalizador] les ha llevado a un sitio distinto del foco [...] la Guardia Civil les retiene», consta en el informe.

«A todo su convoy no le dejan acceder al foco», apunta el jefe del Samur en el sumario, en referencia al responsable de ese grupo de ambulancias inmovilizadas. En ese mismo instante, cinco unidades del Summa (Servicio de Urgencia Médica de Madrid) y cuatro de la Cruz Roja estaban «retenidas por la Guardia Civil en un camino», donde los Bomberos «están cortando una verja para poder acceder».

Entonces, ya habían pasado 52 minutos desde que se produjo el accidente. Pero lo más grave fue que el propio Centro de Gestión Aeroportuaria, que era el que debió avisar a la Guardia Civil de que permitiese la entrada de esos coches en la zona del accidente, estaba «pidiendo más ambulancias». Nuevamente, una hora y 10 minutos después del siniestro, «desde el foco» seguían pidiendo unidades.

Lo curioso es que mientras desde el lugar del siniestro continuaban pidiendo medios, el responsable del plan de emergencias había dado la «orden» de que «ninguna ambulancia más puede acceder al aeropuerto, salvo que él mismo lo reclame», según consta.

Tras esta intensa odisea, la primera ambulancia que salió del recinto de Madrid-Barajas con destino a un hospital tardó una hora y 45 minutos desde que se produjo el accidente. Así se recoge en el informe realizado por Aena sobre la tragedia, incluido también en el sumario.

elmundo.es

Especial:

Tragedia en Barajas.

Informe del Samur

>14.36. Se llama al CGA [Centro de Gestión Aeroportuaria] del aeropuerto. No saben más información. Visualizan un impacto y una zona echando humo, pero no pueden confirmar si hay víctimas.

>15.03. Se comienza a alertar del suceso a todos los hospitales en previsión de múltiples heridos. Se llama al CGA solicitando un 'Follow me' para el PR3, ya que hay unidades esperando a entrar. Sobre el accidente no tienen más información, ya que lo lleva 'Operaciones'.

>15.14. Llama el CGA, a través de Madrid-112, pidiendo más ambulancias. La [ambulancia] A-8376 informa de que el 'Follow me' les ha llevado a unas 20 unidades a un sitio distinto del foco, y que la Guardia Civil los retiene. El directivo de guardia solicita más unidades en el foco.

>15.17. La A-8376 informa de que a todo su convoy no le dejan acceder al foco. La A-8380 indica que se encuentran con cinco unidades de SUMMA y cuatro de Cruz Roja retenidas por Guardia Civil en un camino, y que Bomberos está cortando una verja para poder acceder.

>15.35. Se llama al jefe de División de Guardia Oeste para informarle de que desde el foco se están pidiendo ambulancias.

>15.45: Se llama al CGA. Nos contestan que, por orden del Ejecutivo de Servicio, ninguna ambulancia más puede acceder al aeropuerto, salvo que él mismo lo reclame. Nos aclara que esta orden la dio a las 15:20.

>16.00. Se llama al CGA para indicarles que tenemos problemas para sacar las ambulancias

TRAGEDIA EN BARAJAS / Primer aniversario (IV) AENA LO CONFUNDIÓ CON «UN FUEGO DE PASTOS»

«El ejecutivo de servicio es informado por el jefe del gabinete de dirección de lo que aparentemente es un fuego de pastos muy grande en la cabecera 18R». Este fue el mensaje que recibió el responsable del plan de emergencias que se puso en marcha en Barajas tres minutos después del accidente del MD-82.

Así consta en el informe que Aena remitió al juez que instruye el caso de la tragedia de Spanair, incluido en el sumario. El jefe, ni siquiera sabía aún si el fuego estaba dentro o fuera del recinto del aeropuerto. De hecho, tuvo que entrar en el despacho del ejecutivo de servicio un técnico del Centro de Gestión Aeroportuaria para que los responsables de la instalación se dieran cuenta de que podía deberse al accidente de un avión.

Pese a que en este centro se encontraba el puesto de mando principal de coordinación de la tragedia, 11 minutos después de la misma la oficina sólo sabía que se había producido «un impacto» y había «una zona echando humo», según el informe de las acciones seguidas por el Samur ese día. «Se llama telefónicamente al CGA del aeropuerto y no saben más información [...], no pueden confirmar si hay víctimas», detalló el Samur.

La falta de información siguió existiendo 38 minutos después de que se estrellase la aeronave. «Sobre el accidente no tienen más información, ya que lo lleva Operaciones», fue el mensaje que el jefe de equipo del Samur transmitió al juez.

Para el director del aeropuerto, Miguel Ángel Oleaga, «todo estaba funcionando bien», según declaró al juez. No obstante, reconoció «la posibilidad de modificar el plan de emergencia, concretamente en materia de tecnología. «El Samur tiene un sistema de radio en el cual se registra cuando se les avisa de la emergencia, cuándo entran y cuándo terminan», explicó Oleaga. Barajas no lo tiene.

El director reconoció, sin embargo, que «en algún momento fue complicado manejar la crisis como hay que manejarla». Oleaga es director de Barajas desde hace más de siete años, pero antes estuvo otros tres como director adjunto.

TRAGEDIA EN BARAJAS / Primer aniversario (IV) LAS 'CAJAS NEGRAS' REGISTRARON LA AVERÍA SEIS VECES EN TRES DÍAS

Las tripulaciones que pilotaron el MD-82 sólo la anotaron en tres ocasiones

El MD-82 de Spanair realizó seis vuelos en los dos días anteriores al accidente de Barajas con la misma avería que sufrió el 20 de agosto del año pasado. La sorpresa que revelaron las cajas negras del avión fue que, de las seis veces que falló el calefactor de la sonda de temperatura en ese tiempo -incluyendo el propio día del siniestro-, «únicamente» tres fueron anotadas en el libro técnico de la aeronave. Es decir, en el documento donde se registran los apuntes que los pilotos y los técnicos hacen del aparato.

El informe provisional que la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac) difundió hace dos días a la opinión pública así lo manifiesta. Los vuelos que realizó el Sunbreeze entre el 18 y el 20 de agosto, en los que se registraron fallos, tuvieron como destino los aeropuertos de Málaga, Granada, Barcelona y Madrid. El calefactor de la sonda de temperatura llegó a recalentarse en algunas ocasiones hasta 33 minutos. La duración media de las averías fue, no obstante, de 14,15 minutos.

El quid es que, pese a haber presentado el mismo fallo dos días antes del accidente, en un vuelo; el día anterior, en cuatro, y el mismo día, en uno, en el Technical Log Book, que es como se conoce al libro técnico del avión, sólo aparece registrado tres veces. Las dos primeras anotaciones se realizaron el 19 de agosto y la última, el mismo día 20.

En estas ocasiones, el calefactor de la sonda llegó a marcar una temperatura de 90 grados, estando en tierra el avión, y de 99 grados, respectivamente, según las declaraciones a la Guardia Civil de Jesús T., el jefe de mantenimiento de Spanair en Barajas, imputado en el caso, aportadas al sumario.

La situación descrita pone en evidencia el procedimiento de seguimiento de averías llevado a cabo por las tripulaciones de Spanair. Según las conclusiones del informe, las anotaciones fueron hechas por pilotos diferentes. En el día del accidente, el libro recoge los fallos de la sonda, lo que significa que el comandante, Antonio García Luna, y el copiloto, Francisco Javier Mulet, cumplieron con su obligación.

La investigación ha analizado más de 100 casos de aviones de Boeing -responsable de la fabricación del McDonnell Douglas siniestrado- en los que se registró una avería en el calefactor de la sonda de temperatura. En el 80% de los casos, los técnicos que revisaron el fallo decidieron sustituir la pieza que suministraba electricidad al calefactor, es decir, el famoso relé R2.5. En el caso del accidente de Spanair, el técnico de mantenimiento que autorizó el despegue del avión -Felipe G. R., imputado también en el caso- prefirió acogerse al manual de listado de equipos mínimos con los que puede volar un MD-82 y dejar el calefactor de la sonda inoperativo.

En el centenar de incidentes analizado por la comisión de investigación, sólo en dos ocasiones el técnico decide actuar acorde a ese manual. Spanair, incluso, registró dos incidencias de este tipo en los tres últimos años, y los técnicos que las analizaron también decidieron sustituir el relé R2.5.

La Ciaiac también recurrió a compañías aéreas internacionales para comprobar el procedimiento que siguieron los técnicos de mantenimiento cuando el calefactor de la sonda de temperatura se recalentó. En todos los casos analizados, la avería se solucionó con la sustitución del relé. Incluso cuando falló el sistema sonoro de avisos -en el accidente de Spanair no funcionó-, se cambió el R2.5 por otro nuevo.

La Ciaiac concluyó en su informe que el relé del Sunbreeze estaba defectuoso. El problema es que no se han realizado todas las pruebas pertinentes para comprobar si ese defecto se produjo como consecuencia de la caída del avión o era intermitente en la aeronave. Los conflictos de la comisión con el juez provocaron que el magistrado suspendiera la prueba que la Ciaiac tenía prevista realizar en la fábrica de Boeing.

Mañana: Los supervivientes

TRAGEDIA EN BARAJAS / Primer aniversario (IV)
SPANAIR DESBLOQUEA LA CRISIS CON SUS TRABAJADORES

Desconvocada la huelga indefinida dos días antes del primer aniversario de la tragedia

Los nuevos dueños de Spanair consiguen en un mes lo que los antiguos no pudieron en dos. Mañana se cumple un año del trágico accidente aéreo que protagonizó uno de los aviones de la compañía, y ayer la dirección de la empresa y los sindicatos lograron cerrar un acuerdo para desconvocar la huelga indefinida que tenía sumida a la aerolínea en una crisis laboral similar a la vivida hace un año.

El 8 de agosto de 2008, Spanair anunció que preparaba un expediente de regulación de empleo (ERE) para 1.100 personas. Los rumores de una presunta huelga de celo empezaron a circular en el sector aéreo. El 20 de agosto de ese mismo año, un MD-82 de la compañía se estrelló en Barajas, causando la muerte a 154 personas. El pasado 17 de julio, el comité de empresa informó de que la compañía estudiaba un nuevo ERE sobre 800 trabajadores. El motivo: el cierre de su base en Palma y el traslado de 480 personas a Barcelona.

Ayer, los trabajadores de Spanair aprobaron la oferta de la empresa y desconvocaron la huelga. La compañía dará 750 euros de indemnización, más 20 días por año trabajado, a los que no continúen en la empresa y 4.000 euros brutos a los que se vayan a Barcelona.

Los trabajadores aprobaron, mayoritariamente, la propuesta: 117 votaron a favor, 43 en contra y siete se abstuvieron. La presidenta del comité de empresa, Eva Marín, afirmó que el acuerdo firmado no es «ni tan bueno, ni tan malo».

El dinero que recibirán los que rescindan su contrato tendrá un máximo de 12 mensualidades. Marín reconoció que con este acuerdo «los que cobran menos de 18.000 euros son los más beneficiados». Una de las novedades es que en caso de que Spanair aplique otro ERE en los próximos meses, los trabajadores de Palma que se hayan trasladado a Barcelona serán los últimos que se vean afectados por esta medida. Además, las indemnizaciones que se acuerden en este ERE serán aplicables a los empleados que hayan rescindido voluntariamente sus contratos.

Las personas que se trasladen a la base catalana tendrán un plazo de cuatro meses para decidir si se quedan en Barcelona o prefieren rescindir sus contratos, por lo que tendrían derecho a las indemnizaciones pactadas.

El director de Relaciones Externas de Spanair, Jordi Juan, declaró que en este acuerdo «no hay vencedores, ni vencidos», ya que ambas partes consiguieron lo que querían. En este sentido, la aerolínea catalana se aseguró su objetivo prioritario, que es que los primeros trabajadores de servicios generales de Palma estén en Barcelona el 15 de septiembre.

ACC.BARAJAS.-SPANAIR FACILITA BILLETE Y ESTANCIA A CERCA DE 70 FAMILIARES CANARIOS PARA QUE ACUDAN A LOS ACTOS DE MADRID

19/08/2009 - 18:37 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, 18 (EUROPA PRESS)

Spanair facilitará el billete y la estancia a cerca de 70 familiares canarios de los pasajeros del vuelo JK 5022 para que puedan acudir a los actos en honor a las víctimas del accidente que tendrán lugar mañana en Madrid.

En total serán 120 personas aproximadamente los que la aerolínea transportará hasta la capital, incluyendo las procedentes del resto de España y de países como Venezuela o Estados Unidos, según informaron a Europa Press fuentes de la compañía aérea.

De esta manera, según el programa provisional publicado en la web de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, a las 11.30 horas del 20 de agosto tendrá lugar una misa en el jardín de la terminal T2 del aeropuerto, oficiada por el sacerdote de la capilla del aeropuerto.

En este sentido, la misa tendrá carácter privado, "por lo que no hay autoridades invitadas de manera oficial", explica la asociación, que puntualiza que en el caso de que haya familias que quieran invitar de manera personal a alguna autoridad podrán hacerlo "sin problema".

Con anterioridad, se habrá colocado una placa con los nombres de los pasajeros que han autorizado sus familiares situada junto a un olivo en memoria de los fallecidos y los heridos en el accidente. Posteriormente, se pondrán más placas con los nombres de aquellos pasajeros cuyas familias lo deseen. Asimismo, se habrá colocado una placa en honor a ellos en la T2 junto a la escultura de la paloma.

A las 13.00 horas, está previsto que los familiares que lo hayan solicitado sean transportados en autobús en dirección al Arroyo de la Vega. De esta forma, entre las 13.30 horas y las 14.00 horas se visitará el lugar del accidente y se descubrirá una losa de piedra con una frase elegida por los familiares miembros de la Asociación.

"La dirección del aeropuerto nos ha prometido desviar en lo posible el tráfico aéreo para que se escuche lo menos posible", explica la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.