

ATAÚDES VOLADORES: BOEING 737-MAX, POR PILAR VERA PALMES

Han tenido que morir 346 personas en seis meses para que el gigante Boeing, obligado por las Autoridades de Aviación de su País y del mundo, dejara sus aviones en tierra, cuando desde que nació ese modelo 737-MAX y antes el 737-NG, estaban dando problemas

[DIARIO DE AVISOS](#)

[AVIACION DIGITAL](#)

23/11/2019 · ACTUALIZADO 01:00 - Estas terroríficas palabras se pronunciaron el pasado martes día 29 por los senadores americanos integrantes del Comité de Comercio del Senado Norteamericano cuando el Director Ejecutivo de Boeing fue interrogado por ellos para afirmar, seguidamente, que tenían serias preocupaciones de que Boeing hubiera puesto los beneficios empresariales por encima de la seguridad. Como presidenta de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, asistí el pasado mes de Septiembre a la 40 Asamblea de la OACI como Jefe de la delegación de ACVFFI en la que se incluían dos familiares que perdieron, uno de ellos a su hija y el otro a cinco integrantes de su familia, en el accidente del vuelo de Ethiopian Airlines ET302, un Boeing 737-Max, que se estrelló en Marzo de 2019 al despegar del Aeropuerto Bole de Addis Abbeba con destino a Kenia, en el que fallecieron 157 personas. Más de seis meses después del siniestro, todavía no habían recuperado los cuerpos de sus seres queridos, que se los entregaron el pasado 18 de octubre.

Escasamente seis meses antes -octubre de 2018- otro Boeing 737-Max, vuelo LA610 doméstico entre dos ciudades de Indonesia, se estrellaba en similares circunstancias al despegar del Aeropuerto de Yakarta. Ambas catástrofes provocan 346 fallecidos, con todo el dramatismo que supone para sus familiares y amigos, condenados ya a no olvidar o a dedicar su vida a la búsqueda de la verdad y justicia.

El 20 de agosto de 2008, un MD-82 intentó el despegue en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, estrellándose pocos segundos después y provocando la muerte de 154 personas de las 172 que iban a bordo.

Cuando me preguntan qué verdad buscamos con la Comisión de Investigación en el Congreso de los Diputados, estando judicialmente enterrada, respondo que la verdad que se esconde tras un manto de intereses que han intentado sepultar con un infame Informe Oficial de la CIAIAC que culpabiliza a los pilotos fallecidos como causantes de la tragedia, pero que en modo alguno aporta en su contenido nada que permita albergar la esperanza de que una catástrofe similar NO vuelva a producirse. Más de 11 años después, ninguno de los procedimientos heredados por AESA -Agencia Española de Seguridad Aérea de la Dirección General de Aviación Civil - DGAC - se han modificado, además de tener que soportar que la sede oficial de la Agencia esté en un edificio propiedad de Mapfre, que mantiene a las familias a fecha de hoy en los Tribunales de Justicia recurriendo su condena en primera instancia por retrasarse en el pago de las indemnizaciones. ¿Dónde está la imparcialidad/independencia del regulador aéreo, que tiene entre sus competencias, supervisar/inspeccionar también a las aseguradoras de las Compañías Aéreas?

Pero lo que me ha venido a la cabeza cuando oí lo de “ataúdes volantes” fue lo que hemos denunciado sistemáticamente desde la AVJK5022: que el MD-82 siniestrado el 20 de agosto de 2008 era una “chatarra volante” y que Boeing - a pesar del accidente del MD-82 ocurrido en 1987 en el Aeropuerto de Detroit donde murieron 154 personas - no hizo absolutamente nada por introducir en ese modelo la alarma redundante TOWS, que hubiera avisado a los pilotos de la incorrecta configuración del avión y mucho menos corregir los fallos en la aeronave que habían provocado la catástrofe, el más relevante el del Relé 2.5, cuya vida tenía caducidad, según un télex que conseguimos de la FAA-Aviación Civil-USA pero que “nunca apareció” en el Ministerio de Fomento en España, frente a lo ilimitado que figuraba en sus manuales. Y ese fallo de diseño oculto no pudo probarse, no nos dejaron, a pesar de las reiteradas peticiones al Juez titular del Número 11 de Madrid que instruyó la causa penal, que se hiciera algo más con Boeing que mandarle una citación a la que nunca respondieron. Mucho menos hizo la Audiencia Provincial de Madrid que en sobreseimiento libre cercenó nuestro derecho a un juicio oral donde se hubieran debatido todas las causas que, de momento, están sin aclarar.

Boeing cambió de bufete de abogados en España, delegaciones de multinacionales del sector con un poder tan enorme por los recursos políticos, económicos, sociales, etc..., que manejaban, que hacía imposible por

la desigualdad entre ambas partes: víctimas e industria/gobierno, que ni siquiera de buena fe aportaran a los peritos de la AVJK5022 los datos técnicos que nos hubiera permitido demostrar un fallo de diseño oculto que probablemente hubiera dado otra vía a la búsqueda de la justicia y de la verdad, con clara asunción de responsabilidades técnicas y políticas.

Han tenido que morir 346 personas en seis meses para que el gigante Boeing, obligado por las Autoridades de Aviación de su País y del mundo, dejara sus aviones en tierra, cuando desde que nació ese modelo 737-MAX y antes el 737-NG, estaban dando problemas que, lejos de mejorarse, se fueron agravando con las múltiples modificaciones que se les fueron haciendo con el objetivo de ir “relegando a la mínima expresión” a los pilotos con una formación de unas horas y sin presencia en los simuladores. Tanto es así, que las tripulantes de los siniestros citados, no pudieron hacer absolutamente nada por evitar la tragedia ante el complejo mecanismo MCAS que decidió volar hacia el suelo en lugar de hacia arriba.

Una catástrofe aérea suele “enterrarse” mediáticamente a la misma velocidad con que los aviones surcan los cielos, estas dos del Boeing 737-MAX han abierto una crisis en el gigante americano de la que tardará en recuperarse porque ha perdido toda credibilidad y confianza de sus eventuales usuarios, aunque las compañías aéreas están perdiendo económicamente la paralización de sus aviones y también presionan para que vuelvan a volar cuanto antes. ¿Está la seguridad después de los beneficios económicos, como se preguntaron los senadores estadounidenses el pasado día 29?

Tenemos la esperanza de que tras las elecciones, se constituya el Congreso, se vuelva a reabrir/continuar la Comisión de Investigación sobre el Vuelo JK5022 - a quién Boeing no solo no contestó, escudándose en el secreto profesional, sobre la documentación técnica que se le requirió, lo mismo que hizo con el Juzgado Número 11, sino que su vicepresidente de Asuntos Internacionales y presidente de Boeing-España en 2008, compareció ante los diputados con una frialdad/fortaleza de quién se sabe impune, probablemente por el inmenso poder de quién lo respaldaba.

Pero Boeing está en entredicho, nadie hace unos años lo hubiera imaginado, y tendría que responder por todas aquellas otras tragedias que han quedado sin respuesta por su negativa a aportar los datos técnicos que se le han requerido. Claro está que el sector se puso de acuerdo para “desterrar los MD-80 de España” y con eso curarse en salud, por si se caía otro aparato, lo que, de alguna manera, ratifica nuestra convicción moral de que la tragedia del Vuelo JK5022 además de evitable, está sin aclarar y sin responsables.

Sobrevivir a una catástrofe aérea es indescriptible, elegir el camino de la lucha por la verdad y la justicia inexplicable, pero seguir más de 11 años después del 20 de agosto de 2008 empeñados en demostrar lo que realmente sucedió aquel trágico día, a pesar de todas las derrotas sufridas y del hartazgo mental, moral y físico que provoca la soledad de una lucha incomprendida, debería hacer pensar a los responsables políticos de nuestro país de por qué la sociedad civil tiene que hacer un trabajo que no les corresponde y que en modo alguno ganarán nunca porque, pase lo que pase, nosotros ya hemos perdido: 154 inocentes lo demuestran.

El Congreso de los Diputados de España no es el Senado Norteamericano pero la Comisión de Investigación del Vuelo JK5022 podría ser la primera que marcara un antes y un después con sus conclusiones, datos y pruebas, para que la Fiscalía General del Estado abriera diligencias y llegara hasta el fondo de la verdad.

Esto no es un espejismo, ya lo hizo Holanda con el accidente del MH-17 derribado en Ucrania donde murieron más de 90 de sus ciudadanos, a través de su Autoridad de Investigación, cerrando, con ello, el duelo con las familias de las víctimas, lo que es ejemplo para los países de su entorno europeo y del mundo.

Por ellos que no están, por los que inevitablemente volverán a ser víctimas, debemos lograr de los que pueden hacerlo, que se modifiquen las estructuras del Estado que provocaron y provocarán más siniestros, que se revisen y se hagan más seguros los procedimientos que emana de la normativa y se cree sin más demoras, un órgano multimodal de investigación y prevención de accidentes con víctimas múltiples que investigue con recursos, solvencia y credibilidad para los ciudadanos y el propio Estado, las tragedias.

Por la memoria de todos los inocentes fallecidos en siniestros aéreos, que están en algún lugar... siempre en nuestros corazones.

*PRESIDENTA DE LA AVJK5022-ACVFFI, PREMIO TABURIENTE DE DIARIO DE AVISOS 2019