De la TRAGEDIA DEL VUELO JK5022 NACEN 3 ENTIDADES

AVJK5022: Asociación de Afectados del Vuelo JK5022

FaSA20: Fundación A20 de Seguridad Aérea

Jul. 2015

Oct. 2008

Jul. 2023

OACI: de 2010 a 2015 bajo el paraguas de ACVFA-EE.UU.

ACVFFI: Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias

Pilar Vera Palmés – Fundación de Seguridad Aérea

ASOCIACIÓN DE AFECTADOS DEL VUELO JK5022
AVJK5022

Nació unas semanas después del 20 de agosto de 2008

Verdad, dictamen de la comisión del congreso 13 mayo 2021

Sin justicia, nunca hubo juicio por las 154 muertes y lesiones en 18 supervivientes

Reparación, en vía civil/mercantil sin ninguna sentencia igual

Memoria, por monumentos en Madrid y gran canaria. Día nacional de las víctimas de accidentes aéreos y sus familias 20 de agosto

ASOCIACIÓN DE AFECTADOS DEL VUELO JK5022
AVJK5022

Reglamento Europeo 996/2010 sobre **Investigación de Accidentes** Aéreos.

Real Decreto 632/2013 de **Asistencia a Víctimas** de Accidentes Aéreos y sus Familias.

Ley 4/2015 Estatuto Víctimas del Delito. Artículo 8. **Abogados y Procuradores**.

Ley 17/2015 del sistema Nacional de Protección Civil, contempla **por primera vez** un accidente aéreo.

Ley 15/2015, de jurisdicción voluntaria. Artículo 74 sobre los nacionales que **fallecen fueran de España**

CONCLUSIONES COMISION INVESTIGACION VUELO JK5022 - CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

I. Que el 20 de agosto de 2008 y en relación al vuelo de Spanair JK5022 se producen una correlación de factores causantes que concluyen con el trágico accidente y el fallecimiento de 154 personas y 18 supervivientes con heridas graves.

II. Que la compañía Spanair ya en el año del siniestro venía sufriendo serias dificultades económicas que la abocaron finalmente al cierre/quiebra en el mes de enero de 2011. El Reglamento Europeo 2407/1992, vigente en el momento del accidente, dispone entre sus considerandos: «Para asegurar un servicio fiable y adecuado, es necesario garantizar que las compañías aéreas operen en todo momento de acuerdo con una sólida base económica y elevados niveles de seguridad».

III. Que se había otorgado a Spanair de forma automática, esto es, sin mediar inspección, la prórroga de un mes al Certificado de Aeronavegabilidad del avión siniestrado, basándose en la Circular 11-19B dictada por la Dirección General de Aviación Civil, cuyo original debidamente firmado, a pesar de haber sido solicitado por esta Comisión, no fue remitido, habiéndonos hecho llegar tan solo una copia carente de firma.

IV. Que el avión MD-82 el día de la tragedia intentó un primer despegue que se frustra al comprobar el comandante del vuelo JK5022 el calentamiento de la sonda de temperatura RAT en tierra, es por ello que decide regresar al parking para que los servicios de mantenimiento de la compañía revisen y reparen el aparato. Los técnicos de mantenimiento de Spanair desconectan el fusible Z-29 que da servicio, entre otros, a la sonda RAT, eliminando el problema de calentamiento de la sonda en tierra, pero sin averiguar la causa real de la avería y despachando el avión conforme a lo establecido en la MEL del avión. El relé R2-5 es un componente del sistema tierra aire del avión, común a la alarma de aviso de despegue TOWS y al de la sonda de temperatura RAT.

V. Que los pilotos ante el retraso del vuelo actuaron presionados por el compromiso asumido por la aerolínea mediante campaña publicitaria de devolver el importe de los pasajes en caso de salidas impuntuales, ligado con la presentación de un ERE el 8 de agosto de 2008 que afectaba a más de 1.200 empleados de la Compañía. Es razonable deducir que este factor ocasionó que no se ajustaran la segunda vez que salieron a pista al chequeo de los flaps y los slats. La alarma TOWS que debería haberles advertido de la configuración incorrecta de la aeronave no funcionó. Sin ninguna duda este es el factor determinante en la cadena de seguridad. De haber funcionado esta alarma los pilotos habrían abortado el despegue y no se hubiese producido la tragedia, criterio unánime en los comparecientes ante esta Comisión de Investigación.

VI. Que el modelo de avión siniestrado, MD-82 había tenido en otros aparatos, vuelos y compañías fallos en la alarma TOWS. Que su fabricante, la entidad Boeing, no ha podido o no ha querido acreditar las causas de estos fallos.

VII. Que el Plan de Emergencia de Aena-Aeropuerto Madrid-Barajas, no funcionó en ese fatídico día, su activación fue tardía no cumpliendo su función de guía en el sentido de ordenar, tanto la entrada de recursos externos, como la pronta llegada de los recursos sanitarios necesarios ante un accidente de esta magnitud. Los testimonios de los profesionales que acudieron al lugar de la tragedia el 20 de agosto de 2008 inmediatamente después de que se estrellara el avión (bomberos, médicos, sanitarios, guardia civil, etc…) fueron absolutamente tajantes en el sentido de constatar esa falta de previsión y dirección certera ante la tragedia.

VIII. En definitiva, esta Comisión afirma 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 estrella el avión.

Congreso de los Diputados – 8 de octubre de 2026

CONCLUSIONES COMISION INVESTIGACION VUELO JK5022 - CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

IX. La tragedia ocurrida en el vuelo JK5022 de la compañía Spanair es uno de los episodios más luctuosos y terribles de la aviación civil española. Como todos los accidentes, este se produce por la concatenación de fallos que, sumados uno tras otro, propician que las barreras de seguridad que conforman el sistema fracasen como un todo. Resultaría cómodo y simplificador atribuir a la fatalidad o a la casualidad la coincidencia temporal de todos ellos en un accidente, pero no solo sería dar paso a una suerte de autoengaño sino, sobre todo, dejar la puerta abierta a permitir su repetición. Las investigaciones oficiales deben centrarse en la intervención humana evitable o exigible para cada uno de esos fallos. Pero la responsabilidad política, por contra, tiene que ver con el sistema, es decir, con el conjunto de elementos de seguridad exigidos, con la revisión y el cumplimiento de los mismos y con la responsabilidad exigible de hacer imposible lo posible, es decir, evitar lo evitable.

X. Las responsabilidades de Gobierno en una democracia no son responsabilidades formales donde pueda bastar una interpretación defensiva de las obligaciones adquiridas ante los representantes de la ciudadanía y la ciudadanía misma. Más allá de las responsabilidades civiles, penales o morales, en una democracia debe plantearse con normalidad la responsabilidad política en un sentido fuerte, aquella en la que los gobernantes deben responder por todo aquello que tiene que ver con lo que efectivamente gobiernan. Con la seguridad en general y, en este caso, con el transporte aéreo en particular, es decir, con el diseño de los elementos sistemáticos de seguridad, los gobernantes tienen que desplegar un cuidado formal y material, como garantes ante la ciudadanía de dichos protocolos y desde luego proveer su cumplimiento efectivo. Pues bien, tras la presente investigación debe asumirse que el sistema —de forma previa y posterior al accidente— falló como tal, y como tal, la responsabilidad del fallo sistémico es una responsabilidad por parte de los encargados de establecer, evaluar, evolucionar, comprobar y corregir las debilidades del sistema con los medios que el Estado ha puesto a su disposición. **Los responsables en la fecha del accidente que ocuparon puesto de responsabilidad y por tanto asumían decisiones que dentro del sistema se tomaron en el momento del siniestro fueron:**

— Doña Magdalena Álvarez Arza. Ministra de Fomento.
— Don Luís Fernando Palao Taboada. Secretario General de Transportes y Secretario de Estado.
— Don Manuel Bautista Pérez. Director General de Aviación Civil.
— Don Luis Rodríguez Gil. Director General de Aeronaves de la Dirección General de Aviación Civil.
— Don Enrique Sanmartín Aulet. Director General de Aviación Civil.
— Don Justo Sánchez Marín. Inspector de prórroga del certificado de Aeronavegabilidad.
— Don Miguel Ángel Oleaga Zufiria. Director del aeropuerto de Madrid Barajas.
— Doña Carmen Librero Pintado. Directora de Navegación Aérea-Aena.
— Don Antonio Fernández Serrano. Jefe de Prensa del Ministerio de Fomento.
— Don Manuel Azuaga Moreno. Presidente de Aena 2004/2008.
— Don Javier Mendoza Sánchez. Director de Operaciones de Spanair.
— Don Felipe García Rodríguez. TMA que despachó el avión el 20 de agosto de 2008.
— Don Jesús Torroba Aylagas. Jefe base de Mantenimiento de Spanair-Madrid.
— Don Pedro Argüelles Salaverria. Presidente de Boeing España 2008.
— Doña Isabel Maestre Moreno. Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
— Don Francisco Javier Soto Rodríguez. Secretario de la CIAIAC 2002/2013.
— Doña Rosa María Arnaldo Valdés. Presidenta de la CIAIAC 2010/2016.
— Mapfre Compañía, Aseguradora de Spanair.

XI. No podemos dejar de subrayar finalmente con la mayor intensidad el papel del fabricante del avión, Boeing. Anteriormente al accidente del vuelo JK5022 se produjeron 72 accidentes/incidentes graves causados por el mismo fallo de la alarma TOWS. También queremos reseñar que en la actualidad otros fallos en varios aparatos de otro modelo de la misma Compañía han supuesto la prohibición de volar hasta tanto se reparen dichas anomalías. Esta Comisión mantiene las dudas sobre la no retirada de los modelos MD-82.

Congreso de los Diputados – 8 de octubre de 2026

RECOMENDACIONES COMISION INVESTIGACION VUELO JK5022 - CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Primera. La creación de un órgano multimodal de investigación y prevención de accidentes con víctimas múltiples. Sabemos que está en fase de elaboración el anteproyecto de Ley de Autoridad Administrativa Independiente de Investigación y Prevención de Accidentes y creemos necesario, hasta tanto se debata y apruebe, reformar con carácter urgente el Real Decreto que regula a la CIAIAC, con el fin de incluir un régimen de incompatibilidades para los vocales y presidente de este organismo y establecer los requisitos y formación mínima que deban tener los integrantes del mismo.
Hasta tanto se cree este Organismo, deben volver a investigarse los hechos sin esclarecer que se apuntan en la revisión que hizo el Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial (COPAC) realizándose una investigación en relación con la tragedia del vuelo JK5022 de 20 de agosto de 2008, a fin de averiguar hechos que están sin aclarar como el fallo de la alarma TOWS, entre otros.
Habrá por tanto que incidir y solicitar nuevamente al fabricante del avión siniestrado, Boeing en relación al modelo MD-82, los datos técnicos que le fueron solicitados y que finalmente no fueron remitidos a esta Comisión. Es imprescindible para la detección rigurosa de las causas técnicas que provocaron el siniestro y sus responsabilidades que la investigación esta vez no la realice la CIAIAC.

Segunda. También recomendamos que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana elabore un Informe/Balance que recoja las diversas acciones preventivas y correctivas que han sido llevadas a cabo por parte de las instituciones públicas involucradas en la seguridad aeronáutica después de ocurrido el siniestro el 20 de agosto de 2008.

Tercera. En cuanto a las asistencias sanitarias, se recomienda revisar los protocolos existentes tanto de administraciones autonómicas y locales, compañías aéreas, Protección Civil y Aena, además de realizarse simulacros para garantizar la seguridad en accidentes aéreos.

Cuarta. El proyecto instado por la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 (AVJK5022) de creación de una Fundación de Seguridad en Vuelo, tiene antecedentes en otros Estados. En los Estados Unidos de América están comprometidos con la seguridad aérea a través de la National Transportation Safety Board (NTSB) que investiga más del 90 % de accidentes aéreos en el mundo, allí se creó la Flight Safety Foundation, que colabora conjuntamente con la Administración de ese país: industria, operadores aéreos, aeroportuarios, organismos internacionales, con un objetivo común: la seguridad aérea, con muy buenos resultados. El Estado español debería aprender de las tragedias aéreas que han ocurrido en los últimos 30 años e incluso con la más sangrienta de la historia de la aviación civil mundial ocurrida en 1977 en el Aeropuerto de Los Rodeos con más de 500 víctimas. Por lo que esta Comisión insta al Gobierno y al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a que colabore para su creación con la AVJK5022 como ya ocurre con otras fundaciones en nuestro país.

Quinta. En la sesión de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados celebrada el 20 de septiembre de 2018 se aprobó por unanimidad una Proposición no de Ley para el apoyo e impulso internacional de la relevancia y memoria de las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares (número de expediente 161/3558). El apoyo a la labor que se realiza por la AVJK5022 liderando la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF) en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y en los organismos europeos e internacionales en nombre de nuestro país, amerita un apoyo en recursos como se hace con otras asociaciones de víctimas, por lo que se insta al Gobierno que lo determine y coordine a través del Ministerio que tiene las competencias en materia de transporte aéreo.

Sexta. Respecto a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) o el organismo que la sustituya, se recomienda la creación de un Cuerpo propio de Inspectores de Aviación que vele por la seguridad aérea de forma directa, no a través de terceros. Así mismo se recomienda la revisión de sus Protocolos de Certificación, Auditoría, Revisión y Supervisión adaptándolos a su propia estructura sin dependencia externa.

Congreso de los Diputados – 8 de octubre de 2026

RECOMENDACIONES COMISION INVESTIGACION VUELO JK5022 - CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Séptima. Con el fin de asegurar la independencia de la Autoridad Administrativa Independiente de Investigación y Prevención de Accidentes del Transporte, se recomienda al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que está elaborando el anteproyecto de Ley incluir en él una fórmula que desvincule esta Autoridad de su dependencia funcional y jerárquica, arbitrando la dependencia de las Cortes Generales y estando formada por técnicos especializados en las diversas materias de su competencia.

Octava. También recomendamos al Gobierno solicitar, de acuerdo a la Ley Orgánica del Consejo de Estado, un informe sobre el encaje constitucional del Acuerdo Marco de colaboración suscrito entre la CIAIAC, el Consejo General del Poder Judicial, la Fiscalía General del Estado, el Ministerio de Justicia, el Ministerio del Interior y el Ministerio de Fomento. Este Acuerdo establece el protocolo a seguir por parte de todas las instituciones firmantes para la investigación y prevención de los accidentes e incidentes de aviación civil y su aplicación, podría estar vulnerando derechos fundamentales al limitar las competencias jurisdiccionales que convendría aclarar.

Novena. Al existir dentro de la investigación realizada por esta Comisión elementos que pudieran arrojar conductas negligentes recomendamos remitir el contenido y resultado de esta Comisión a la Fiscalía General del Estado para su análisis y en su caso para que proceda a las actuaciones que considere pertinentes.

Décima. Respecto a la reparación de las víctimas de siniestros aéreos recomendamos que se tomen las medidas legislativas necesarias para que se permita la aplicación directa del Derecho Comunitario (particularmente el Convenio de Montreal y sus transposiciones a nivel comunitario y doméstico) en lo relativo a las indemnizaciones en caso de accidente aéreo ya que, mientras la legislación comunitaria excluye explícitamente la aplicación directa o indirecta de cualquier sistema que pondere o limite económicamente los daños sufridos por los perjudicados, la judicatura se remite al baremo de los accidentes de tráfico, por no tener otro instrumento para reparar el daño causado más que la normativa comunitaria que no aplica según doctrina jurisprudencial siendo tremendamente perjudicial para las víctimas.

Undécima. Se hace necesaria la implementación de una cultura preventiva de la seguridad aérea, y contar para ello con la Asociación de Afectados del vuelo JK5022 que aportarían, sin ninguna duda, una visión constructiva para la mejora de la toma de decisiones y para su regulación como parte de la sociedad civil afectada, como así se hace en otros países de nuestro entorno.

Duodécima. Declarar el 20 de agosto como Día Nacional de las Víctimas de Desastres Aéreos y sus Familias, como han hecho otros países, el último de ellos Canadá declarando el día 8 de enero, fecha del derribo del vuelo PS752 por Irán.

Decimotercera. Impulsar la reforma de la Ley de los Juzgados Centrales de Instrucción para dar cabida a la instrucción en accidentes con víctimas múltiples de cualquier medio de transporte.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (OACI)

Sede: Montreal (Canadá)

2010-2015

- Circular 285 vigente en 2008 pero no se siguió
- Documento 9998 y Guía 9973
- Inclusión en el Plan de Auditoria de la OACI (USOAP)
- Recomendación 8.46 en el Anexo 9
- Otras acciones

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VICTIMAS DE ACCIDENTES AÉREOS Y SUS FAMILIAS ACVFFI

2015-ACTUALIDAD

- Creación en Madrid en Julio de 2015, tres asociaciones fundadoras.
- Reconocimiento por la OACI en Febrero de 2016.
- Primera organización de víctimas y familias con voz en la OACI.
- Participación en 4 Asambleas Generales.
- Más de 12 documentos de trabajos presentados y aprobados.
- Primer Simposio de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias de la OACI, organizado por España y llevado a cabo en Las Palmas de Gran Canaria.
- Asistencia a tres Consejos de la OACI.
- 20 de febrero día internacional de las Víctimas de Accidentes aéreos y sus Familias.

FUNDACIÓN DE SEGURIDAD AÉREA
FaSA20

- Nace para continuar trabajando por la seguridad aérea, investigación y prevención de accidentes, derechos de los pasajeros, asistencia a víctimas y sus familias.
- Apoyo fundamental de Ángeles Piretti León, madre y abuela de su única hija y único nieto fallecidos en el siniestro del JK5022.
- Formación sobre la normativa inexistente en nuestro país.
- Referencia en la aviación civil a través de la AVJK5022 a nivel nacional y de ACVFFI a nivel internacional.
- Premio anual '*Ángeles, Eugenia y Jorge Piretti*' a la excelencia en la seguridad aérea.

LA AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN EN LOS MODOS DEL TRANSPORTE AITAT

Palabras del Presidente de la AITAT, en el congreso del SEPLA del día 22-09-2026:

> *"A las víctimas* ***nunca les vas a dar lo que quieren, que es estar donde estaban antes del accidente"***
>
> *"Las víctimas, más allá de que las indemnicen o que se condene a alguien, ellos a veces,* ***parece mentira, pero sí que quieren saber qué es lo que pasó*** *[...]* ***los investigadores saben de temperaturas, presiones y corrientes y tratar con una víctima es muy muy complicado"*** **.**

Si eso es lo que piensa sobre las víctimas y sus familias es un obstáculo para un órgano de investigación que merece una oportunidad para cambiar las investigaciones oficiales de las tragedias del transporte en España.

Pilar Vera Palmés – Fundación de Seguridad Aérea

LA AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN EN LOS MODOS DEL TRANSPORTE AITAT

- Después de 14 años de impulsar un órgano multimodal de investigación en los modos del transporte para ver cómo las decisiones que se han tomado con su nacimiento, hace ya **90 días,** trasmiten continuidad, y lo más preocupante, los mismos métodos heredados de las comisiones a las que sustituyó.
- La elección de sus miembros sin atender a perfiles sino a colocaciones.
- La falta de humanidad al intentar colar a un consejero relacionado con el accidente Angrois.
- La espantada de la consejera de aviación civil, la única en activo en su profesión.
- Ignorar a la aviación civil, la más adelantada en cuanto a normativa, organismos internacionales e importancia en nuestro país en su composición, es síntoma de enfermedad gravísima.
- Subastar la sede de este órgano multimodal de investigación sacándolo de Madrid, es otro síntoma que tarde o temprano tendrá que suspenderse.

LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD SIEMPRE AVISAN ANTES DE LAS CATASTROFES

Cuasi-colision índice severo en el espacio de control aéreo de canarias:

- Máxima difusión a nivel internacional
- Mínima por no decir ninguna a nivel nacional

¿AITAT investiga?

Métodos de investigación heredados de la nefasta CIAIAC que hacía sus informes sobre los informes que pedía a otras entidades implicadas.

La aviación ha evolucionado muy rápido y la forma de investigar hace 5 años se quedo obsoleta. Ahora hay algo más que papeles, planillas… ahora hay audios, vídeos, cámaras, etc.

Escasa repercusión a nivel nacional

Pilar Vera Palmés · Tú
Presidenta AVJK5022. Chair ACVFFI-FIVA...
ahora ·

El sistema de aviación civil sigue 'avisando' de q las tragedias son evitables si las cuasicolisiones se investigan para corregir los errores q las producen. Cerca de 500 personas q iban a bordo es algo más q una cifra y exigen investigaciones transparentes, rigurosas y profesionales, sino se hacen las responsabilidades no serán suficientes para ocultar lo que pudo evitarse. #Enaire #AESA #MTransportes

Diario de Avisos

TENERIFE · LA PALMA · MÁS NOTICIAS · POLÍTICA · ECONOMÍA · SOCIEDAD · VIVE Y DE

POLÍTICA

Valido (CC) lleva al Congreso el caso de los aviones que iban a chocar de frente cerca de Canarias

La diputada tinerfeña pregunta por escrito al Gobierno cómo pudo suceder y qué medidas se están adoptando para que no vuelva a pasar algo así

Un Airbus a321 de Iberia como el implicado en el incidente. / Wikipedia

Diario de Avisos

TENERIFE · LA PALMA · MÁS NOTICIAS · POLÍTICA · ECONOMÍA · SOCIEDAD · VIVE Y DES

SUCESOS

El aviso que evitó el choque de aviones cerca de Canarias llegó solo un minuto y 20 segundos antes

La diputada Cristina Valido (CC) pregunta al Gobierno cómo podían volar de frente a la misma altitud dos aeronaves en cielos cercanos a las Islas y qué medidas se están adoptando para que no pase más

canariasahora

Los protocolos de seguridad evitan la colisión de dos aviones en pleno vuelo sobre Canarias

El incidente ocurrio el pasado 10 de julio e implicó a un Airbus A321 de Iberia y un Boeing 787-9 de Air Europa

PRIORIZA ELDIARIO.ES EN GOOGLE

Añade elDiario.es como fuente preferida ↗

Un avión de Air Europa y otro de Iberia, con Canarias al fondo. Iberia / Air Europa / CA

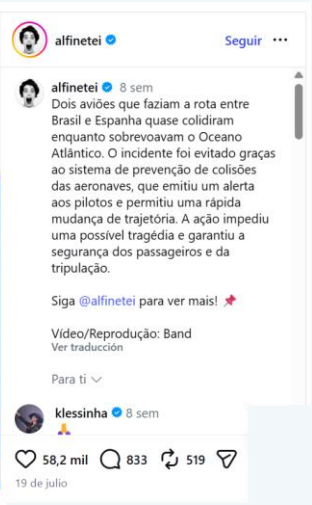
SAFETY & SECURITY

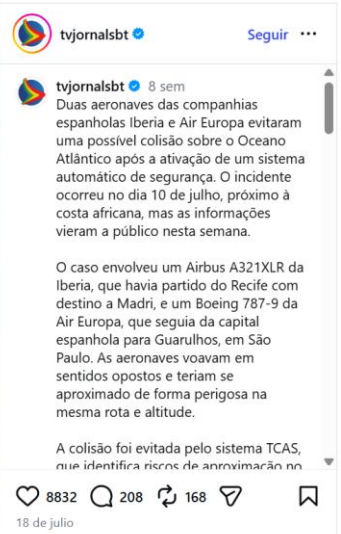
Las tripulaciones de Iberia y Air Europa evitan una cuasicolisión a FL360 guiadas por el TCAS

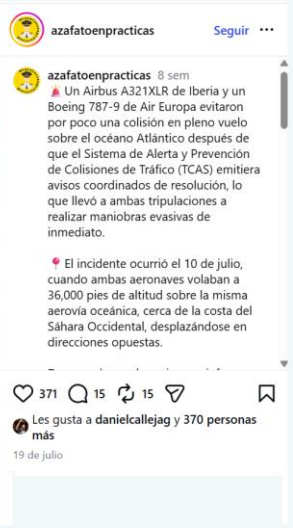
Un A321 y un 787-9 llegaron a menos de 2 millas náuticas de frente al mismo nivel en la aerovía N857 del sector oceánico de Canarias; ambas tripulaciones ejecutaron las resoluciones del TCAS y el suceso, sin daños, se investiga bajo la referencia IN-017/2026.

17 julio, 2026 · Compartir

Máxima difusión a nivel internacional







voandocomedu
Contenido generado con IA
Goiânia, Goiás, Brasil
Seguir

voandocomedu 8 sem
🚨 Um incidente grave na aviação comercial chamou a atenção nesta semana.

No dia 10 de julho de 2026, o voo IB140, da Iberia, que seguia de Recife (Brasil) para Madri (Espanha), e o voo UX57, da Air Europa, que fazia a rota Madri para São Paulo (Guarulhos), entraram em uma situação de conflito sobre o Oceano Atlântico, nas proximidades do Saara Ocidental.

829 90 17

18 de julio

colombiaalaire
Seguir

colombiaalaire 8 sem
Dos aviones de Iberia y Air Europa esquivan una colisión frontal sobre el Atlántico.

El pasado 10 de julio a las 01:23h UTC, un Airbus A321XLR de Iberia (matrícula EC-OLE) y un Boeing 787-9 Dreamliner de Air Europa (matrícula EC-NBM) se vieron obligados a ejecutar maniobras evasivas de emergencia tras encontrarse volando de frente a la misma altitud (nivel FL360) en la vía aérea N857, dentro del sector oceánico de Canarias. Según los datos reportados, los sistemas de alerta de tráfico y prevención de colisiones (TCAS) de ambos aviones se activaron con éxito: el aparato de Iberia descendió 500 pies y el de Air Europa ascendió 400 pies, logrando resolver el conflicto de forma segura y sin dejar

1227 78 22

18 de julio

ilmessaggero.it

ilmessaggero.it 8 sem
Tragedia sfiorata per poch
cieli dell'Atlantico. Due ae
Airbus A321XLR di Iberia
787-9 di Air Europa, si sor
volare uno contro l'altro a
quota di crociera, costring
automatici di bordo a inte
scongiurare la collisione. L
avvenuto nella notte del 1
al centro di un'indagine d
Commissione spagnola pe
sugli incidenti e gli inconv
dell'aviazione civile (CIAIA

I due voli erano impegnat
collegamenti transatlantic
Brasile. L'Airbus A321XLR
IB140, era decollato da Re
diretto a Madrid, mentre i
9 di Air Europa, volo UX57
effettuando il percorso on

32,3 mil 965 21

19 de julio

diariodonordeste
Seguir

diariodonordeste 8 sem
Uma colisão frontal entre duas aeronaves de companhias espanholas com rotas envolvendo o Brasil foi evitada graças à intervenção de um sistema automatizado de segurança. O caso, ocorrido na madrugada do último dia 10 e divulgado na sexta-feira (17) pelo portal especializado The Aviation Herald, foi confirmado pelas autoridades de aviação da Espanha.

O episódio ocorreu por volta de 01h22 (horário UTC) na aerovia N857, na altura da costa do Saara Ocidental. De acordo com os relatórios técnicos, as duas aeronaves haviam recebido autorização para voar na mesma rota e na mesma altitude, a 36 mil pés (nível de voo FL360), mas em sentidos opostos.

O incidente envolveu o voo IB-140 da

4848 100 31

18 de julio

naleiro_rondonia • Seguir

ntos de tensão a mais de 10 mil altitude!

1126
36
30

diariodobrasilnoticias_

diariodobrasilnoticias_ 8 sem
Dois aviões comerciais espanh
entraram em rota de colisão e
sobrevoavam o Oceano Atlânt
próximo à costa do Saara Ocid
incidente envolveu um Airbus
Iberia, que partiu de Recife (PE
Madri, e um Boeing 787 da Air
que voava na mesma aerovia e
sentido oposto com destino a
Aeroporto de Guarulhos (SP).

SAIBA MAIS CLICANDO NO LI
STORES: ▶️

Leia a matéria na íntegra no si
https://diariodobrasilnoticias.c
me
Ver traducción

Para ti

394 10 9

18 de julio

tudonordeste

tudonordeste 8 sem
Voo que saiu do Recife para Ma
entra em rota de colisão sobre
Atlântico; sistema evita acident

Um voo da Iberia que decolou
Recife com destino a Madri est
próximo de colidir com outra a
enquanto sobrevoava o Ocean
Atlântico, nas proximidades da
Saara Ocidental, no último dia
julho. O outro avião envolvido
Boeing 787-9 da Air Europa, qu
de Madri para Guarulhos (SP).
incidente foi evitado graças ao
acionamento do sistema anticc
TCAS.

Segundo o portal The Aviation
o Airbus que partiu do Recife r
orientação para descer cerca d
metros, enquanto o Boeing foi

484 30 12

18 de julio

bj1noticias

Seg

bj1noticias 8 sem
Um avião da Iberia que saiu do Rec
com destino a Madri entrou em ro
colisão com uma aeronave da Air
Europa sobre o Oceano Atlântico,
dia 10 de julho. O acidente foi evit
graças ao sistema automático de
prevenção de colisões (TCAS).

As duas aeronaves voavam em altit
semelhantes quando receberam al
para mudar de nível. O avião da Ib
foi orientado a descer, enquanto o
Air Europa precisou subir, evitando
colisão.

Após a manobra, os dois voos segu
normalmente e pousaram em
segurança. O caso está sendo
investigado pela autoridade espanh
responsável por acidentes e incide
aéreos

9674 106 131

18 de julio

folhadespaulo Seguir

folhadespaulo 8 sem
Dois aviões comerciais que cruzavam o oceano Atlântico em sentidos opostos escaparam de uma possível colisão em voo após a atuação do TCAS (Traffic Alert and Collision Avoidance System), sistema de prevenção de colisões considerado uma das últimas barreiras de segurança da aviação. O incidente ocorreu no último dia 10 de julho, por volta das 23h20, próximo à costa do Saara Ocidental, mas só veio a público agora após informações obtidas pelo portal especializado The Aviation Herald.

📲Leia mais na #Folha: folha.com/cotidiano

📷 Fábio Pescarini/Folhapress
Juliano Gianotto

4211 67 17

18 de julio

eltime.es Seguir

eltime.es Editado • 8 sem
Los pilotos reaccionaron con las maniobras evasivas que les ordenó el sistema, cuando estaban a menos de dos millas náuticas (3,70 km) de distancia, es decir, a solo unos segundos de encontrarse a la velocidad que volaba cada uno, debido a que los sistemas de gestión y asignación de niveles de vuelo autorizaron a dos las aeronaves a coincidir en la misma cota en sentidos contrarios.

🔗 Noticia completa a través del enlace de nuestras historias o en eltime.es#

Para ti

travelmen_ 8 sem
😮

1186 15 23

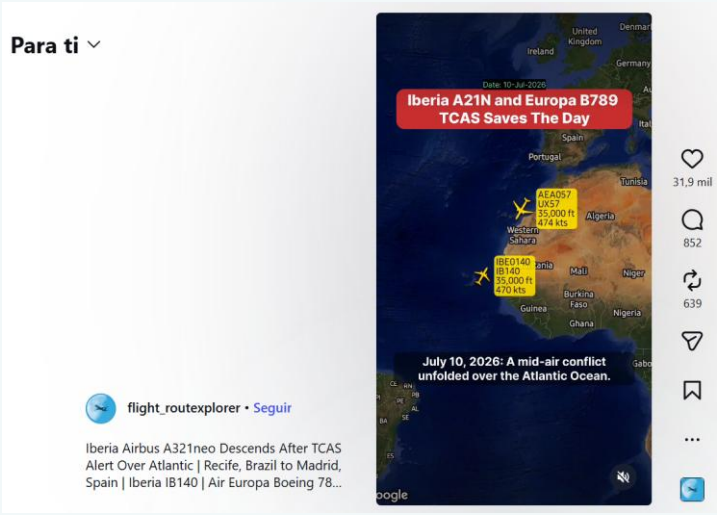
Les gusta a sergitucker y 1185 personas más

22 de julio

utados – 8

Voces de la Tragedia *Testimonios que cambian los modos de transporte*

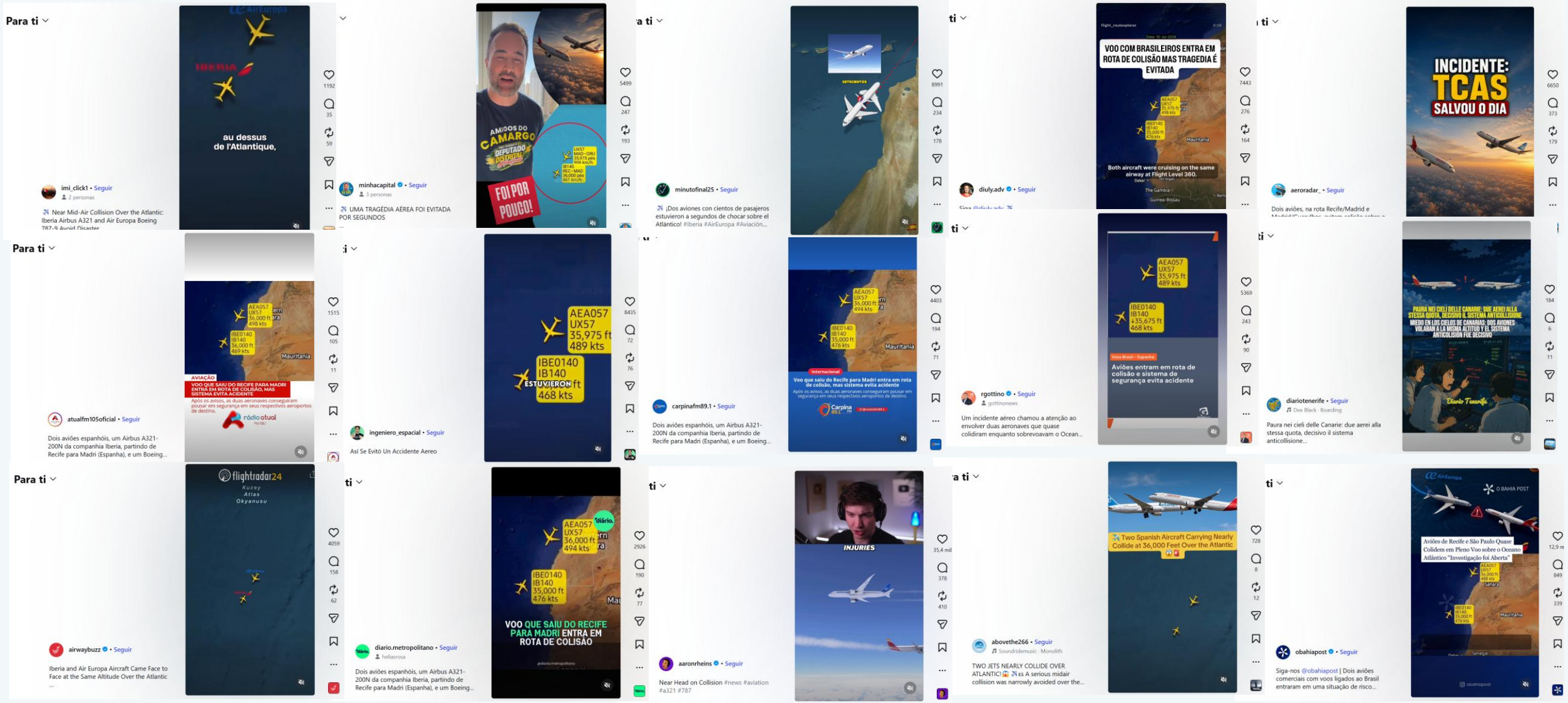
Pilar Vera Palmés – Fundación de Seguridad Aérea



Congreso de los Diputados – 8 de octubre de 2026

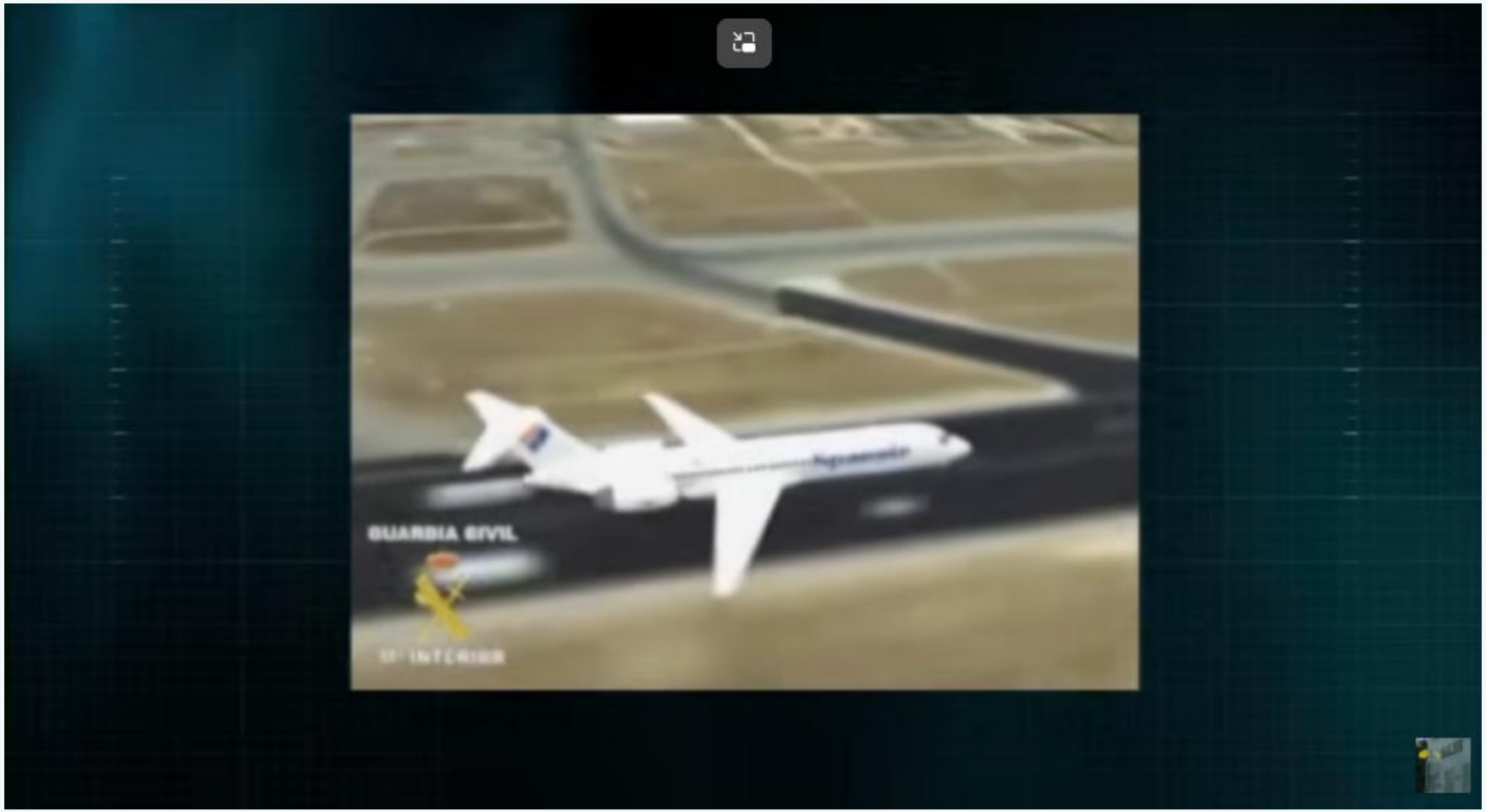
Voces de la Tragedia *Testimonios que cambian los modos de transporte*

Pilar Vera Palmés – Fundación de Seguridad Aérea



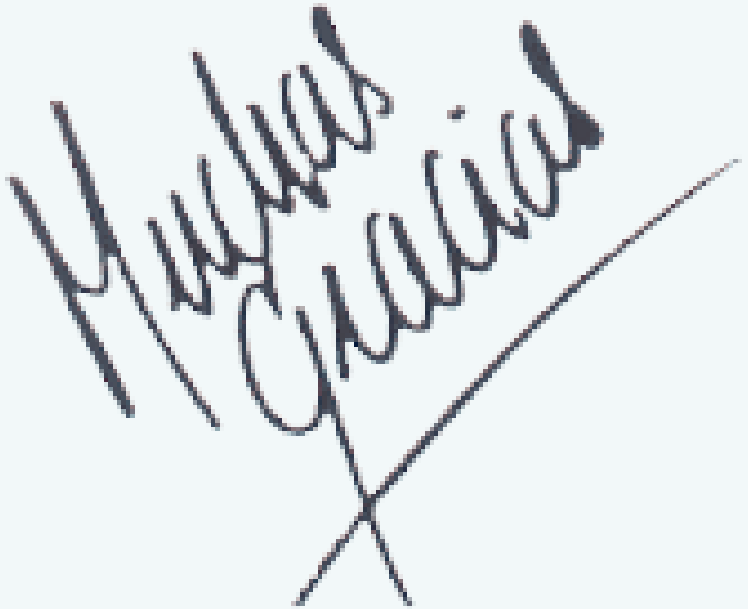
Congreso de los Diputados – 8 de octubre de 2026

VIDEO RECREACION GUARDIA CIVIL TRAYECTORIA AVION



PLACAS FOTOVOLTAICAS CABECERA PISTA 36-L y ENTRE LAS PISTAS 36-L Y 36-R

Pilar Vera Palmés – Fundación de Seguridad Aérea



Pueden contactarnos en estos emails;

chair@aircrashvictims.com

presidencia@fasa20.org

Esta foto de Autor desconocido está bajo licencia CC BY-SA