

Catástrofe aérea en Madrid

# El MD-82 despegó sin un sistema de freno que Spanair anuló días antes

La compañía "canceló" una de las reversas al hallar "un defecto" - El avión siguió volando con una sola, la que apareció activada en una turbina tras el siniestro

R. MÉNDEZ / J. A. HERNÁNDEZ - Madrid - 28/08/2008

El MD-82 siniestrado despegó sin uno de los sistemas de freno. La aerolínea Spanair "canceló" la reversa del motor derecho unos días antes de que se estrellase. Los mecánicos habían "hallado un defecto" en esa reversa, según fuentes de la compañía. Pese a los 154 muertos en el accidente, Spanair no ha informado de los fallos. Ayer, la aerolínea afirmó que no haría comentarios.

El historial de fallos del McDonnell Douglas matrícula EC-HFP crece. Hace menos de un mes, un comandante abortó un despegue en Palma de Mallorca hacia Copenhague (Dinamarca) al observar "un ruido excesivo en el tren de aterrizaje". El día del siniestro, el comandante del MD-82, Antonio García Luna, abortó un primer despegue a las 13.42 cuando detectó un fallo en una sonda para medir la temperatura exterior, lo que retrasó más de una hora la salida del vuelo. Los mecánicos lo solucionaron desconectándolo. Además, unos días antes -Tele 5 adelantó ayer que fue el 17 de agosto- los mecánicos "cancelaron" la reversa de la turbina derecha. Cancelar significa que, como funcionaba mal, la desconectaron.

Un MD-82 puede volar con una sola reversa durante días, según el manual mínimo de equipamientos (MEL) de Spanair, explicaron fuentes de la compañía. Y así lo hizo Spanair, que ha insistido en la seguridad de sus inspecciones, al igual que Aviación Civil, del Ministerio de Fomento, que ha afirmado que el avión tenía los papeles en regla.

La reversa es un sistema de freno del avión que actúa devolviendo hacia la parte delantera el aire que expulsa la turbina hacia atrás. Este sistema ayuda a los alerones y al freno de las ruedas a detener el avión cuando toma tierra a una velocidad cercana a los 300 kilómetros por hora. Y es relevante en el caso del MD-82, ya que una de ellas -según las fuentes consultadas ayer fue la del motor izquierdo, no la del derecho, como informó este periódico- ha sido hallada desplegada tras el accidente. Es importante porque teóricamente sólo puede ser activado en tierra, no en vuelo, y no se usa para despegar. Fuentes conectoras del MD-82 matrícula EC-HFP explican que "sólo tenía operativa la reversa izquierda".

Fuentes de la aerolínea afirman que la reversa es un sistema adicional para frenar el aparato, pero que las aeronaves están certificadas para volar sin ellas. No obstante, que esa reserva estuviese "cancelada" no explica, en principio, que la aeronave tuviese problemas para tomar altura. Los sindicatos de pilotos insisten en la seguridad de los vuelos de la compañía y de sus inspecciones.

El avión, con 162 pasajeros y 10 tripulantes a bordo, despegó por la pista 36 L de Barajas. Llevaba viento de cola de nueve nudos (a partir de 10 nudos, no está certificado para despegar así) y apuró la pista. Los técnicos de Barajas estaban sopesando si cambiaban la configuración de salida de los vuelos para que los aviones despegasen con viento de cara. Según fuentes del caso, despegó unos 500 metros más tarde de lo habitual para un avión de esas características con el peso que llevaba.

La reversa derecha activada podría ayudar a explicar por qué el avión se escoró hacia ese lado. Pero al abrir sólo la izquierda, es posible que lo hiciera el comandante durante los 1.200 metros que recorrió al salirse de la pista antes de acabar en un arroyo. También pudo abrirse por el impacto, aunque las fuentes consultadas lo ven difícil, ya que su apertura depende de un sistema hidráulico.

Que el avión, ni en su recorrido por la pista, de 4.440 metros, ni al comenzar a tomar altura, parecía no tener la potencia suficiente lo han manifestado casi todos los heridos, muchos de ellos con gran experiencia en viajes aéreos. Esta supuesta falta de potencia también la ha relatado a la Guardia Civil una azafata que está ingresada en un hospital y que es la única miembro de la tripulación que ha logrado sobrevivir. Ésta señaló que, tras sentir un vaivén, notó que el avión no tenía apenas fuerza para despegar.

© **Diario EL PAÍS S.L.** - Miguel Yuste 40 - 28037 Madrid [España] - Tel. 91 337 8200  
© **Prisacom S.A.** - Ribera del Sena, S/N - Edificio APOT - Madrid [España] - Tel. 91 353 7900