

LOS PILOTOS DEL MD-82 INTERRUMPIERON LA COMPROBACIÓN DE 'FLAPS' PARA PEDIR PISTA



El comandante de Spanair paró la verificación que se ejecuta tras encender motores

[EL PAIS](#)

LARA OTERO Madrid 15 DIC 2008

Los pilotos del MD-82 de Spanair interrumpieron una de las listas de verificación -la que se realiza tras encender los motores- para pedir permiso de rodaje a la torre de control de Madrid-Barajas, según fuentes de la investigación del siniestro del vuelo JK5022. La cadena de fallos que llevó al accidente del MD-82 de Spanair, en el que fallecieron 154 personas el pasado 20 de agosto, incluyó un corte en la lectura de la lista, para solicitar permiso para dirigirse a la pista para el despegue, precisamente cuando los pilotos iban a comprobar los *flaps* y *slats*, los alerones que dan sustentación al avión.

El comandante emplazó al copiloto (que era quien llevaba los mandos, algo totalmente habitual) a aprovechar un hueco en la frecuencia de radio de la torre (muy ocupada en pleno mes de agosto, uno de los de más tráfico aéreo) para pedir ese permiso. En la grabación de la *caja negra* se oye algo así como un "aprovecha ahora", según fuentes conocedoras de la investigación.

El vuelo llevaba ya un retraso de más de una hora por la avería de una sonda

Los investigadores descartan prácticamente un fallo mecánico

El sistema de alerta para avisar del fallo en 'flaps' y 'slats' tampoco funcionó

La verificación de los *flaps* es la última línea de esa lista de Spanair (cada compañía aérea elabora sus propios checklists, o listas de comprobación, que aprueba la autoridad aeronáutica de su país), de modo que la tripulación la dio por terminada sin leer ese último renglón, según las mismas fuentes. Los pilotos llevan esas listas en la cabina impresas en una suerte de tarjeta, de tamaño folio y plastificada. Uno de ellos lee los distintos puntos a revisar y el otro contesta si está en orden o no, lo que sea apropiado en cada caso.

En la *caja negra* de datos del MD-82, según consta en el informe oficial preliminar de la Comisión de Investigación de Incidentes y Accidentes de Aviación Civil (CIAIAC, un organismo dependiente del Ministerio de Fomento) quedó reflejado que el avión llevaba cero grados de *flaps*, es decir, no se habían desplegado. Además, ese texto hace referencia a que en la grabación "se identifican algunas expresiones que corresponden a las listas de comprobación". La que se realiza tras encender motores (*after start checklist*) es la única que incluye la palabra *flaps* antes del despegue. Después, la tripulación lleva a cabo otras dos listas: la de rodaje (*taxi checklist*) y la de despegue inminente.

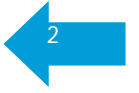
En ambas están implícitas sendas comprobaciones más, pero se hacen de memoria. En la lista de *taxi* los *flaps* están incluidos en el epígrafe *Briefing* y en la de despegue inminente bajo el de *Final Items*, pero no figuran en la tarjeta que se lleva a bordo, sino en el manual. Es decir, los pilotos sólo leen en su chuleta una vez la palabra *flaps* antes del despegue.

Así, todas las fuentes consultadas consideran que, con los datos disponibles, la causa primaria del siniestro fue, probablemente, que los pilotos se olvidaron de activar los alerones y luego no verificaron cómo estaban. Tampoco debieron fijarse apropiadamente en los indicadores de la posición de *flaps* en el panel de instrumentos. "Habrà que ver, por ejemplo, cómo estaba incidiendo la luz del sol en ese momento, quizá hubo deslumbramiento", aventura una fuente conocedora de la investigación.

En las condiciones de carga, temperatura, altitud y velocidad de despegue, el aparato apenas consiguió levantar 40 pies (12,2 metros) del suelo. Fuentes de la investigación consideran prácticamente descartable que se produjese un fallo mecánico, es decir, que la tripulación activase la palanca de *flaps* pero que no funcionase el sistema hidráulico que los mueve.

¿Por qué pudieron cometer los pilotos esos fallos? "¿Por qué un cirujano se deja una gasa en un paciente? Somos humanos; cometemos errores, nos despistamos", apunta un responsable de seguridad aérea.

En el caso del MD de Spanair, los pilotos estaban en ese momento tratando de no perder más tiempo, ya que la avería les produjo un retraso de más de una hora (debía haber salido a las 13.00, pero el despegue no se produjo hasta las 14.23) y les hizo perder su franja horaria de salida (*slot*).



Trágicamente, la alarma de configuración de despegue incorrecto -la red de seguridad diseñada expresamente por si existe un despiste o fallo humano de la tripulación- no funcionó. Ese aviso sonoro (un insistente "flaps, flaps") hubiese advertido a la tripulación de su error en la comprobación de los *flaps* y los *slats*. Ahora la investigación trata de determinar si la solución que se le dio a la avería detectada en el *Sunbreeze* antes del fatídico despegue (la desconexión de una sonda de temperatura que se sobrecalentaba) determinó que el sistema de alarma quedase inutilizado.

* Este artículo apareció en la edición impresa del Lunes, 15 de diciembre de 2008