

## BOEING NO AVISÓ A SPANAIR SOBRE EL SISTEMA DE ALERTA



### El fabricante del MD-82 admite al juez que no facilitó esa información

[EL PAÍS](#)

JOSÉ A. HERNÁNDEZ - Madrid - 12/01/2009

La compañía norteamericana Boeing, fabricante del MD-82 siniestrado en Barajas el 20 de agosto de 2008, ha reconocido al juez de Madrid que investiga el accidente que no alertó a Spanair de la necesidad de revisar el funcionamiento del sistema de alarma, el TOWS (*Take Off Warning System*), antes de cada vuelo. "No existe ningún servicio de alerta exclusivo y específico para la aeronave concreta", aclara Boeing al juez, Juan Javier Pérez. El magistrado había pedido a Boeing que le comunicase si había dictado algún "servicio especial de alerta" respecto al MD-82 JK5022, el avión que se estrelló en Barajas.

Boeing ofrece al juez "toda su colaboración" en la investigación. Si bien, de soslayo, recuerda los cauces legales -comisión rogatoria a través de las embajadas- que hay entre ambos países para estas consultas. Otra cuestión que ha planteado el juez a la compañía americana, y que hasta hace unos días no había sido contestada, es si fue correcta la actuación en Barajas del mecánico de Spanair que revisó el aparato antes del accidente. El avión volvió al parking desde la cabecera de pista tras advertir el comandante, el fallecido Antonio García Luna, que la temperatura de la RAT del avión era muy elevada. La RAT es una sonda situada en el morro de la nave que mide la temperatura exterior. El mecánico, Felipe G., antes de despachar el MD-82, JK 5022 quitó un fusible, vio que la temperatura bajaba y dejó salir el avión. Lo hizo, según él, de acuerdo con el Manual de Equipamientos Mínimos del Avión (el MEL), que permite diferir el arreglo de esa avería durante 10 días.

En la comunidad aeronáutica existe la convicción de que el accidente de Barajas es "un calco" del ocurrido en Detroit (EE UU) el 16 de agosto de 1987. Era el mismo modelo de avión. Y murieron 154 pasajeros, la misma cifra que en Barajas.

El informe sobre aquel accidente elaborado por el organismo americano que investiga las tragedias aéreas revela que el piloto de Detroit olvidó desplegar los *flaps* y *slats*, necesarios para el despegue de una nave que, como en el caso de Madrid, iba a tope de pasajeros. Además, según ese informe, el TOWS tampoco avisó de ello.


En navegación aérea, la ingeniería debe suplir cualquier olvido humano. Y para ello Boeing dispuso el TOWS, la alarma sonora que se activa cuando el avión detecta cualquier problema a la hora de realizar una operación. Tras el siniestro de Detroit, la comisión estadounidense recomendó que los pilotos del modelo MD-82 debían revisar antes de cada vuelo si el TOWS funciona. Y así lo hizo saber Boeing el 1 de septiembre de 1987 mediante un "télex a todos los operadores". Pero entonces, Spanair no existía. La nave siniestrada fue adquirida por Spanair a una compañía coreana que tampoco fue avisada específicamente al respecto.

Pero la citada comisión pidió otra cosa más: que los MD-82 dispusieran sin falta de un dispositivo luminoso en la cabina que advirtiera al piloto del estado del TOWS. Boeing dejó de fabricar el modelo siniestrado meses después del accidente de Detroit y ningún dispositivo de este tipo se instaló en los algo más de 1.000 aviones iguales que navegaban entonces por el mundo (el 70% de ellos, en EE UU).

¿Por qué Spanair no impuso a todos sus pilotos la obligación de revisar el TOWS antes de cada vuelo? ¿Estaba Boeing eximida de instalar esos dispositivos en los MD-82 que ya estaban operativos? De hecho, sí lo hizo en el modelo de avión que sustituyó al MD-82. Muchos de los antiguos MD-82 estaban en manos del Ejército americano. Éstas serán las dos grandes batallas jurídicas de la investigación. Los intereses de Boeing y Spanair son opuestos en esta causa. Por medio están las millonarias indemnizaciones a las víctimas.

Según fuentes jurídicas, Boeing reprocha que el manual de vuelo de Spanair es diferente del suyo. Es decir, que no incluye la obligada revisión del TOWS antes de cada vuelo. Fuentes de Spanair destacan que su listado de instrumentos del avión a revisar antes de cada vuelo es una "adaptación al de Boeing", "ofrece mayor seguridad" y es "más estricto y seguro". Y, además, sostienen en Spanair, cuenta "con el visto bueno" del Ministerio de Fomento español.

Aún así, Spanair admite que antes del siniestro no obligaba a revisar el TOWS antes de cada vuelo. Esa obligación se ceñía al primer vuelo del día y a todos los vuelos consecutivos,



excepto cuando uno de los tripulantes del primer vuelo original permanece en cabina y no abandona el avión. En el caso de Madrid, el avión procedía ese día de Barcelona, donde fue chequeado el TOWS antes de partir. En Madrid seguían los mismos dos pilotos, que no volvieron a analizar el sistema de alerta. Nueve días después del accidente de Barajas Spanair ha incorporado a su manual la obligatoria comprobación de TOWS antes de cada vuelo, sin excepciones.

