

LOS PERITOS HAN TRATADO DE DETERMINAR SI EL RELÉ R2-5 RECUPERADO DE LOS RESTOS ESTABA DEFECTUOSO.



CANARIAS AHORA

El juez Javier Pérez, que investiga el accidente del avión de Spanair en el que fallecieron 154 personas, ha ordenado a la comisión pericial designada por su Juzgado que desmonte los motores del avión siniestrado el 20 de agosto de 2008, lo que se realizará en una nave de Barajas, según han informado fuentes jurídicas.

Por otro lado, el juez está a la espera de recibir un informe en el que se detallan los resultados de la prueba que se realizó hace unos meses en el Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica, que depende del Ministerio de Defensa.

En la prueba, los peritos han tratado de determinar si el relé R2-5 recuperado de los restos del avión siniestrado estaba defectuoso y si ello provocó que no funcionara el Take Off Configuration Warning System (TOWS) y se conectase la calefacción de la sonda Ram Air Temperature (RAT).

El relé R2-5 actúa sobre cuatro sistemas: el TOWS, el calefactor de la sonda RAT, la indicación de ventilación del compartimento de aviónica y el sistema de alimentación cruzada de AC. El TOWS es el sistema que avisa sonoramente en cabina al disponerse a despegar con una configuración inadecuada y el RAT mide la temperatura del aire exterior y tiene un calefactor que funciona cuando el avión está en modo vuelo y no en tierra.

Según el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación (CIAIAC), dependiente del Ministerio de Fomento, podría haber fallado el relé, lo que hizo que se desconectase el TOWS y se conectase la calefacción del RAT, que subió a 100 grados antes del primer intento de despegue, aviso este último que motivó la vuelta a parking del avión.

El informe apuntaba a que los técnicos de mantenimiento (uno de ellos está imputado) revisaron el fallo y consultaron en el libro de equipo mínimo que indicaba que se podía despachar el avión con el calefactor del RAT inoperativo, con la única condición de que el vuelo no se desarrollase en condiciones de formación de hielo, por lo que procedieron a desactivarlo tirando su 'circuit breaker' correspondiente.

Dicho libro consultado era la MEL y está aprobado por Aviación Civil. En él se recogen los sistemas que pueden encontrarse inoperativos al despachar el avión para volar. El problema es que el hipotético fallo del relé R2-5 habría afectado adicionalmente al TOWS, problema que no habrían advertido ni tripulación ni técnicos al no haber aviso de fallo en dicho sistema.

Al no funcionar el chivato del TOWS, el piloto no fue alertado de que el avión intentaba despegar sin que los *flaps* y *slats* (dispositivos hipersustentadores de ala necesarios para el despegue) estuvieran extendidos. Esta circunstancia provocó que el avión no pudiera coger altura y se estrellara a los pocos segundos de despegar.