



conectar   subscribirse   newsletter

- portada
- guía TV
- programas
- participa
- videos
- noticias**
- móviles
- tienda



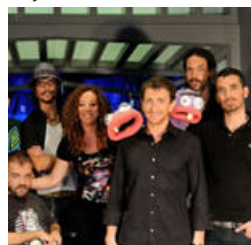

## noticias

Hoy a las 22.15h



**El superchef**  
Cine Cuatro

Hoy a las 21.30h



**El Hormiguero**  
Diviértete en serio

### NACIONAL

# Un experimentado ex piloto habla para el diario El País sobre el accidente de Barajas

## "Avisé a España que podía pasar lo del MD y no hicieron nada"

CUATRO - 05/10/2008 - 16:37

"Me siento culpable, pero avisé a la comisión de investigación española en enero pasado de que podía ocurrir un accidente como el de Spanair y no hicieron nada. Sólo quiero que no se repita". James W. Hudspeth, Jack para los amigos, chasquea la lengua. Remueve el café en la habitación del hotel de las afueras de Viena en el que se aloja antes de volar a Menorca. El azar le ha colocado en un lugar clave de la investigación del McDonnell Douglas 82 siniestrado en Barajas.

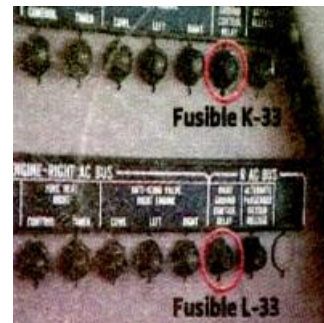
Este piloto de 63 años, de cerrado acento estadounidense, capitán de MD con 17.200 horas de vuelo, tiene las claves de cómo se pudo estrellar el avión, qué le pudo ocurrir al vuelo JK5022 y a otro igual en Detroit en 1987, en el que fallecieron otras 154 personas. Un MD-83 de su compañía, la austriaca Mapjet, estuvo a punto de estrellarse en junio de 2007 en Lanzarote por una cadena de fallos similar: salió sin flaps, alerones fundamentales para que el avión se eleve, y no sonó la alerta de mala configuración en el despegue por un problema eléctrico. El avión quedó intacto de milagro y él ha podido estudiarlo durante meses. No es posible decir que fue la misma causa pero su caso replica punto por punto lo sucedido en Barajas.

Las similitudes son enormes. El día 4 de junio de 2007, el anterior al incidente, el comandante del MD-83 matrícula OE-LMM avisó a los mecánicos de que la sonda que mide la temperatura exterior (RAT) daba una temperatura demasiado alta. Un calefactor que sólo debe funcionar en vuelo estaba calentando la sonda. Los técnicos vieron que un fusible "había saltado". Así lo anotaron en el libro de mantenimiento del avión y lo repararon, según la documentación confidencial a la que ha tenido acceso EL PAÍS. El avión de Spanair también comenzó el día anterior al accidente a registrar temperaturas demasiado altas en la RAT.

El fusible que había saltado es la clave del problema. El left ground control relay (control de modo vuelo izquierdo) le dice a una serie de sistemas del avión si están en tierra o en vuelo. En función del peso que soportan las ruedas del morro del avión, un muelle enciende o apaga los circuitos y les dice si deben funcionar o no.

La mayoría de los sistemas tiene el control del modo tierra o vuelo duplicado a través de otro circuito (right ground control relay, control derecho de modo vuelo), por si hay un fallo. Sin embargo, la sonda RAT, las luces de posición en vuelo, el sistema de aviso de mala configuración en el despegue (TOWS) o el aire acondicionado izquierdo sólo dependen del relé izquierdo. Es decir, que aunque la pata de morro transmita correctamente la información del paso del suelo al aire, esa información no llega a estos sistemas.

El avión de Lanzarote, que volaba para Air Comet con 140 pasajeros y seis tripulantes a bordo, enfiló la carrera de despegue sin flaps: "Vi las cajas negras y allí no había flaps ni slats; no los habían puesto, pero tampoco sonó el aviso de mala configuración en el despegue", explica Hudspeth. Lo mismo que ocurrió 20 años antes en Detroit y el



Un experimentado ex piloto habla para el diario El País sobre el accidente de Barajas. Ver video

- Imprimir
- Enviar a un amigo



### DESTACAMOS


**NOTICIAS**  
**La opinión de Iñaki Gabilondo**  
Repasa los vídeos en la web de Cuatro

**NOTICIAS**  
**Noticias de Deportes**  
Los Manolos. No te pierdas sus vídeos en la web.

**ACTUALIDAD**  
**Noticias Cuatro**  
Toda la actualidad del día

**ANÁLISIS**  
**Noticias Fin de Semana**  
Con Marta Reyero, Miguel Ángel Oliver y Jose Ramón Pindado

**BLOG**  
**Se alquila Casa Blanca**  
Carlos de Vega,

en programas 

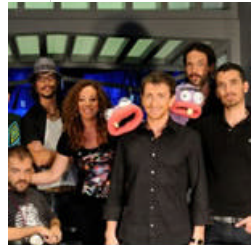
**noticias**

Hoy a las 22.15h



**El superchef**  
Cine Cuatro

Hoy a las 21.30h



**El Hormiguero**  
Diviértete en serio

pasado agosto en Barajas. Siempre con aviones similares. La comisión de investigación de Barajas hace referencia al accidente de Detroit en su borrador de informe preliminar, pero no menciona el de Lanzarote, que lleva más de un año analizando y del que tiene todos los datos.

El MD-83 es más potente que el MD-82. Eso le salvó. "Aunque llevaba la máxima carga para esa pista, unos 65.000 kilos, no es la máxima que puede llevar", señala Hudspeth. Iba al 89% de su capacidad, mientras que el de Barajas iba al 96%. La tripulación logró levantar la aeronave. "Tenían un buen viento de cara y motores mucho más potentes. Por eso controlaron el avión". Pero por poco. La aeronave rozó un concesionario de coches e hizo alabeos de hasta 55 grados, superiores a los de Barajas. La gente que pasaba por allí se tiró al suelo. La tragedia estuvo cerca.

Hudspeth, que entonces era jefe de pilotos de Mapjet (que alquila aviones a otras aerolíneas), voló a Lanzarote a ver qué había pasado, y allí permaneció dos semanas. "Descubrimos que en la cabina había un fusible sacado, el que le dice al TOWS y al RAT si están en tierra o en el aire. Nadie te habla de ese fusible, pero es muy importante y todos los pilotos deberían comprobarlo al subirse a un MD. Por eso he decidido hablar", explica.

La importancia de su testimonio radica en que éste es el único incidente conocido de un MD que despegó sin flaps y sin aviso de alarma y quedó intacto. En Detroit nunca se supo qué hizo que no sonara la alarma -la comisión concluyó con un genérico "fallo eléctrico" y apuntó a un relé que comparten el TOWS y el RAT, y algo similar puede ocurrir en Barajas-. "Llevamos el avión a Estocolmo a que lo revisaran de arriba abajo, pero no vieron nada. El único problema que tenía era el fusible sacado".

Hudspeth empezó a investigar por qué ese fusible estaba fuera. "Es un procedimiento común en mantenimiento. En la revisión diaria al avión los mecánicos sacan ese fusible y comprueban las luces de vuelo. No hay pruebas, pero está en la naturaleza humana que algo que se realiza miles de ocasiones a veces se olvida. Así que deduzco que mantenimiento se olvidó de meter bien de nuevo el fusible".

El panel de fusibles del MD está a la espalda del piloto y al entrar la tripulación mira de perfil a los cientos de botones para ver si alguno sobresale. Una argolla de color delata si alguno no está correctamente introducido. En Lanzarote, "la argolla blanca que demuestra que el fusible está fuera estaba negra de tanto manipular el fusible y era fácil no verlo".

En cada accidente aéreo hay una suma de causas. En el caso de Lanzarote, la tripulación no puso los flaps, no comprobó el sistema de despegue y no vio el fusible que un mecánico había sacado ese mismo día tras detectar el problema en la escala anterior. Lo más grave es que Hudspeth descubrió que los tres MD de su compañía habían estado al menos seis veces sin ese fusible en los tres meses previos al incidente. Al piloto le da vértigo multiplicar eso por los 850 MDs que quedan volando por el mundo: "Es muy probable que lo mismo pasase en Detroit y en Barajas. Es como un rayo cayendo dos veces en el mismo lugar. Es impensable, pero me temo que hay muchos aviones de esa clase despegando sin el fusible bien puesto. Y al final...". Si el rayo va siempre al mismo sitio es que éste sobresale en la llanura, que el diseño del MD (hoy propiedad de Boeing) es, como mínimo, mejorable. El testimonio de Hudspeth salpica al fabricante, pilotos, mecánicos y a la comisión de investigación por no haber alertado.

En su investigación descubrió que en Dublín, Varsovia o Madrid la retirada del fusible era algo habitual. "Un piloto me dijo que en Dublín se calentaba el RAT en tierra y el mecánico subió y pulsó el fusible como si ya se lo conociera y arregló el problema". En Madrid, sin embargo, cuando la sonda RAT se calentaba en tierra el mecánico de Spanair no acudió al left ground control relay (situado en el panel en la posición K-33), sino al de la sonda RAT (Z-29, abajo a la derecha, el panel se ordena como el juego de hundir la flota). Al sacar ese fusible desconectó la sonda y despachó el avión. El día anterior, con el mismo problema, los mecánicos de Spanair apagaron y encendieron la sonda a ver si así dejaba de calentarse en tierra.

Hudspeth afirma que viajó el 24 de enero pasado a entrevistarse con la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), adscrita al Ministerio de Fomento pero de funcionamiento independiente, que lleva la investigación oficial. "Estuve con la investigadora del caso, otro hombre y un capitán de Spanair de MD que les asesoraba en la investigación. Me grabaron durante dos horas y les dije todo esto, pero no han hecho nada. Supongo que tardan tanto porque como no hubo víctimas pensaron que no era importante. En cuanto hay un muerto, todo el mundo se vuelve loco, pero si no...".

La CIAIAC no comenta las investigaciones hasta que las concluye. El decreto que regula su funcionamiento da un plazo de un año, "si es

corresponsal en EEUU, nos cuenta las elecciones norteamericanas



**NOTICIAS**  
**Las entrevistas de Iñaki Gabilondo**  
Todos los videos de sus entrevistas.

noticias

Hoy a las 22.15h



**El superchef**  
Cine Cuatro

Hoy a las 21.30h



**El Hormiguero**  
Diviértete en serio

posible", para concluir la investigación. Con un avión intacto y la tripulación viva, el plazo no fue suficiente para la CIAIAC. "Quizá fueron lentos y alguien debía haber avisado, pero no puedo culparlos", medita Hudspeth. Su habitación tiene las paredes de papel floreado rosáceo, se hace café y lo mueve con unas tijeras. Hace tres años llegó a Europa para trabajar para Mapjet, una aerolínea con tripulación de medio mundo. Como las aerolíneas alquilan sus aviones, sus pilotos nunca saben cuándo van a volar.

A este veterano de Vietnam le "dio la impresión de que la comisión española conocía el problema: insistían en preguntarme por qué los pilotos no habían puesto los flaps y cómo era posible, pero no me preguntaban por el sistema de alerta apagado, parecía que lo sabían".

Hudspeth da una explicación que encaja perfectamente con lo ocurrido en Barajas. Allí la RAT se calentaba el día anterior, aunque los pilotos no volvieron a mantenimiento. Sólo lo hicieron el 20 de agosto, cuando la temperatura alcanzó los 105 grados. "Cuando la RAT supera los 100 grados salta un aviso en la cabina y limita la entrada automática de gases en el motor", señala el piloto. Es lógico que la temperatura sólo llegara a los 100 grados en Madrid, porque el camino que realizó el avión desde la T2 hasta la T4 es mucho mayor y también hacía más calor que en Barcelona. Aunque no hay datos, en Detroit la tripulación sólo consiguió conectar la entrada automática de gases al segundo intento, lo que podría sugerir un problema similar.

RAFAELMÉNDEZ

[PRENSA](#) [VENTA DE CONTENIDOS](#) [PUBLICIDAD](#) [CONTACTO](#) [AUTORREGULACIÓN](#) [MAPA DEL WEB](#)

[WEBS.PRISA](#)

Copyright © Sogecable, S.A. 2008. Todos los derechos reservados. [Aviso legal](#) - [Política de privacidad](#)