

Falta la segunda caja negra

ANÁLISIS

Javier Ortega Figueiral



Cuando el 24 de julio del 2014 un avión de la compañía madrileña Swiftair se estrelló en la región de Gossi, el gobierno de Mali, que en principio tenía que haberse encargado de la investigación del suceso, delegó la investigación de las causas del accidente en una institución francesa, la BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile). Aquel MD83 alquilado por Air Algerie, que transportaba a 110 personas e iba tripulado por seis españoles, quedó totalmente destrozado en un paraje desértico y ninguno de sus ocupantes sobrevivió.

Al cabo de cuatro días, las dos cajas negras del avión llegaron a Francia. Ambas presentaban daños externos aunque todo lo registrado pudo ser analizado al detalle en los laboratorios parisinos de la BEA. Fue un trabajo largo y laborioso que dio como resultado un informe pormenorizado, aunque de carácter provisional, que se publicó el 20 de septiembre, casi dos meses después del fatal accidente.

De conformidad con el anexo 13 de la convención relativa a la aviación civil internacional, los informes de este tipo de instituciones no están destinados a establecer culpables de los accidentes aéreos ni a buscar responsables, sino que ayudan a saber con precisión quirúrgica qué es lo que ha sucedido y así prevenir accidentes futuros. Tras su redacción se toman las medidas oportunas basadas en las recomendaciones establecidas en el informe final del accidente, concluyendo así la investigación.

Los mismos laboratorios en los que se analizaron hasta el último



AFP / YVES MALENFER / DICOM / MINISTÈRE DE L'INTERIEUR

Gendarmes rescatando el pasado martes los restos del avión

detalle los dos grabadores del avión de Swiftair tienen ahora en su poder el CVR (grabador de voces de cabina) del Airbus 320 de Germanwings que se estrelló en los Alpes y que, según la Fiscalía de Marsella, revela algunos detalles del último cuarto de hora del vuelo 4U9525 Barcelona-Düsseldorf, poniendo en principio todo

el peso de la caída del avión en manos del primer oficial del vuelo, Andreas Lubitz, que se habría quedado solo en la cabina del A320 alemán.

Todo lo dicho hasta ahora ha provocado un vendaval de elucubraciones, algunas que apuntan a verídicas y otras que se han confirmado eran meras invenciones,

como los supuestos graves problemas oftalmológicos del piloto, que harían peligrar su carrera de aviador o incluso su supuesta conversión al islam, como llegó a apuntar un medio alemán. Ayer mismo también trascendió a través el diario *Bild* y la revista *Paris-Match*, que se había hallado un "dramático vídeo" de los últimos minutos vividos a bordo, algo desmentido categóricamente por Brice Robin, el mismo fiscal que encendió la mecha de todas las sospechas hacia Lubitz.

Mientras tanto, en medio de este terremoto informativo, han pasado nueve días del accidente y

Sigue sin aparecer algo fundamental: las memorias del FDR, el grabador de datos de vuelo

sigue sin aparecer algo fundamental para la investigación: las memorias de la segunda caja negra del avión: el FDR o grabador de datos de vuelo por sus siglas en inglés, un dispositivo diseñado para soportar fuertes presiones, fuego, inmersiones prolongadas en diferentes sustancias o impactos directos equivalentes a más de 300 millas por hora. Su función es grabar todos los parámetros técnicos de un vuelo, revelando segundo a segundo el desarrollo del mismo. Con estos datos, se puede reproducir a través de un ordenador el viaje del 4U9525 por completo hasta el momento del impacto: velocidades, alturas, funcionamiento de todos los dispositivos, alarmas y accionamiento sobre los mandos. Sin esta información, se seguirá especulando. ¿Necesitamos cualquier respuesta rápida o una explicación verídica y útil? ●

Homenaje. Los presidentes de Lufthansa y Germanwings colocan flores en Le Vernet

CLAUDE PARIS / AP



LA LEYENDA CRECE

NAVITIMER 46 mm

BREITLING BOUTIQUE

SERRANO 86 • +34 917 81 68 63

MADRID