

Mundo

La aviación de lujo sí cambió los sensores Pitot defectuosos

El director de Air France dice no estar «convencido» de que esos detectores causaran la tragedia



Un avión militar brasileño rastrea la zona del Atlántico donde se estrelló el Airbus, con un especialista observando las aguas desde cada lado del aparato. FUERZA AÉREA BRASILEÑA



**Público en
PARIS**

ANDRÉS PÉREZ
CORRESPONSAL

Air France tenía en sus hangares los nuevos sensores de velocidad que podían evitar la catástrofe sólo tres días antes de la tragedia del Río-París. Pero no llegó a tiempo para instalarlos. Y no encontró tiempo pese a que, durante 2008, había sufrido al menos diez incidentes causados por esos sensores Pitot obsoletos. Sus fallos eran tan conocidos que la aviación de lujo los sustituyó de inmediato.

Eso es lo que se desprende de las declaraciones efectuadas ayer por el director general de Air France, Pierre-Henri Gourgeon, y de lo indicado a *Público* por fuentes de la aviación civil francesa. De un lado, el número uno de las líneas aéreas francesas convocó una muy esperada rueda de prensa para intentar descargar de to-

da responsabilidad a su compañía, así como al constructor Airbus. De otro, expertos y analistas señalan que las alertas sobre los detectores defectuosos fueron repetidas y constantes, en 2002, 2007 y 2008, y que otras compañías sí supieron rectificarlos a tiempo.

Gourgeon empleó un tono bastante acerado ante los periodistas especializados en aeronáutica y dijo no estar «convencido» de que los detectores de velocidad fueran la causa del accidente del vuelo de Air France en el que murieron 228 personas. El tono sorprendió, porque nadie está convencido ni se reclama que se conozcan ya las causas de la tragedia.

Por el contrario, el Buró de Investigaciones y Análisis (BEA) de la aviación civil francesa sí ha comunicado que el Río-París emitió una señal de avería en sus sensores de velocidad, porque daban datos «incoherentes» a los pilotos.

Además, los consejos eran insistentes, de Airbus, de la Federal Aviation Administration

Dassault equipa sus 'jets' de lujo con los sensores norteamericanos

La familia de una de las víctimas presenta acusación particular

(FAA) de EEUU y de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), para reemplazar los sensores del modelo obsoleto de Thales e instalar los nuevos de esa firma, o los de su competidora Goodrich.

Según una nota interna que pudo consultar *Público*, la compañía francesa Air Caribes, con sede social en la región de París, registró en agosto y septiembre de 2008 sendos fallos en los sensores Pitot instalados en sus Airbus A330-200 que volaban entre las Antillas francesas y la ca-

pital. En septiembre, sin demora, «los sensores Pitot Thales PN C16195BA (el modelo obsoleto) fueron desmontados para ser reemplazados por los sensores Pitot Thales PN C16195A», reza la nota.

Diez incidentes en 2008

Según ha podido saber *Público*, Air France comunicó en 2008 diez incidentes de seguridad con los sensores Pitot obsoletos, sin que acelerase su sustitución. Hubo que esperar al 27 de abril pasado para que iniciara el plan general de recambio (cuatro días antes de la catástrofe), y hasta que la compañía no se vio ante una amenaza de huelga del personal de vuelo (tras la catástrofe) no aceleró esa renovación.

En cambio, según una nota de la FAA, se están modificando desde 2007 los detectores de velocidad en los reactores de negocios de clase Falcon, Fan Jet y Mystère en servicio en Estados Unidos.

Es más, la propia fabricante de los jets privados, la fran-

cesa Dassault Aviation, está equipando su flamante y selecta gama de Falcon 7X con los sensores Goodrich. Y eso pese a que Dassault posee más del 20% de las acciones de la competidora Thales.

Ayer también se desencadenó la batalla judicial. Una primera familia de víctimas del Río-París presentó acusación particular en el marco de la investigación abierta «contra X» por la jueza francesa Sylvie Zimmerman, por un presunto «homicidio involuntario».

La abogada de la familia, Sophie Bottai, subrayó, en respuesta al número uno de Air France: «No se trata de exigir respuestas definitivas sobre la causa del accidente, sino respuestas legítimas a preguntas legítimas que no necesitan años de investigaciones para los que ya tienen la información».

«Hay intereses económicos enormes y financieros colosales» y las familias, declaró la abogada Bottai, «tienen la sensación de que no se está diciendo toda la verdad». *

PRECEDENTES

Sospechas previas sobre Airbus

— 1988

CAE UN VUELO DE PRUEBA

El 26 de junio de 1988, un Airbus A320 se estrelló contra los árboles tras un vuelo de prueba en Habsheim. De los 130 pasajeros, murieron tres y más de 50 fueron heridos. Las autoridades culparon a los pilotos, pero el capitán Christian Roger descubrió numerosas anomalías en la investigación, empezando por la manipulación ilegal de las cajas negras.

— 1992

ACCIDENTE SIN ESCLARECER

Las familias de las 87 víctimas del A320 que se estrelló en enero de 1992 en el Mont Saint-Odile (Alsacia) aún esperan. La justicia francesa no intervino hasta diciembre de 2005. En junio del año pasado, dictó una condena parcial del constructor Airbus y de la compañía Air France, que siempre acusaron al piloto.