

---

El copiloto ensayó el choque del avión de Germanwings en el vuelo de ida

06/05/2015



Andreas Lubitz, el copiloto que estrelló el pasado 24 de marzo un avión de Germanwings en los Alpes franceses, había ensayado la maniobra horas antes durante el vuelo de ida, lo que refuerza la tesis de que el impacto, en el que murieron los 150 ocupantes del aparato, fue premeditado, indicaron hoy los investigadores.

La Oficina de Investigación y Análisis (BEA), responsable de las pesquisas técnicas, publicó hoy un informe preliminar en el que destaca el análisis del vuelo de ida entre Düsseldorf y Barcelona que se desarrolló en el mismo avión y con idéntica tripulación que el que se estrelló horas más tarde.

Una hora y veinte minutos después de haber despegado de la ciudad alemana a las 06.00 horas, Lubitz se quedó solo en la cabina, momento en que el control aéreo francés le ordenó que redujera la altura, de 37.000 pies a 21.000, una maniobra normal.

Pero en el transcurso de la misma, el copiloto dirigió hasta en cinco ocasiones en menos de cuatro minutos el piloto automático del avión hacia el suelo, una operación que no fue percibida ni por los pasajeros ni por los otros miembros de la tripulación ni por el control aéreo francés, según afirmó a un grupo de medios internacionales el director del BEA, Rémi Jouty.

Lubitz programó el piloto automático para que el avión descendiera a una altura de 100 pies, unos 30 metros, la mínima que permiten esos aparatos y la misma que puso horas más tarde cuando causó la catástrofe.

Fueron operaciones cortas, muy puntuales, de apenas unos segundos, sin relación con la maniobra que habían ordenado desde tierra y sin que tuvieran efecto, por su breve duración, en la trayectoria del avión.

"Podemos concluir que estaba ensayando el gesto que repitió en el vuelo fatal, por motivos que ignoramos", indicó Jouty, que se mostró incapaz de discernir si el copiloto hizo ya un primer intento, abortado, de suicidio o si simplemente probó la maniobra.

Dos minutos antes de que el piloto retornara a su puesto, Lubitz situó el avión en posición normal y el vuelo aterrizó sin incidencias en Barcelona.

Diferente fue la vuelta, cuando Lubitz aprovechó otro momento de soledad en la cabina para encerrarse en ella y, esta vez, dirigir el avión hacia el suelo y no corregir la trayectoria hasta que se estrelló en una escarpada zona de los Alpes franceses.

El informe preliminar del BEA confirma los elementos conocidos hasta ahora y aporta pocas novedades del trágico vuelo de vuelta.

Lubitz estaba consciente durante la maniobra suicida e incluso aceleró para que fuera más corta. El copiloto hizo caso omiso a los avisos del control aéreo y a los llamamientos desde el exterior de la cabina para que abriera la puerta.

Tampoco atendió a un contacto de la defensa aérea francesa, cuya procedencia tratan de determinar los investigadores, si fue desde tierra o desde un avión militar.

Jouty indicó que lo esencial del accidente se conoció pocas horas después del mismo, pero señaló que la investigación continúa y que el informe definitivo no estará concluido hasta dentro de un año.

Los expertos del BEA tratan ahora de conocer todos los elementos para evitar que este tipo de incidentes se repitan.

En particular, se centran en el perfil psicológico de Lubitz y en las circunstancias que, pese a sus problemas psiquiátricos, le permitieron ser copiloto de un avión de pasajeros.

La investigación ha determinado que el copiloto detuvo su formación en el seno de la Lufthansa entre noviembre de 2008 y agosto de 2009 por una depresión.

Ahora analizan cómo el servicio médico de la aerolínea lo consideró apto para retomarlos.

Otro punto esencial que analizan los investigadores del BEA es el que se refiere al sistema de cierre de las puertas de la cabina introducido en los aviones a partir de los atentados del 11-S de 2001 en Estados Unidos y que Lubitz utilizó para aislarse el día del choque.

Para Jouty, la exigencia de seguridad de ese sistema es "contradictoria" con un problema médico como el que tuvo lugar el pasado 24 de marzo.

La presencia de dos personas de forma permanente en la cabina tampoco parece un elemento determinante, puesto que el BEA ha recopilado seis casos de suicidio de tripulantes y, antes del de Germanwings, solo en uno de ellos había una única persona al mando.

---