

ESPAÑA

ACCIDENTE AÉREO EN SEVILLA »

Un fallo del 'software' de los motores causó el accidente del A400M

Airbus alerta a los usuarios del avión militar europeo para que revisen su flota

RAÚL LIMÓN / MIGUEL GONZÁLEZ | Sevilla | 19 MAY 2015 - 15:45 CEST

Archivado en: Airbus Industrie Sevilla Accidentes aéreos Sector aeronáutico Accidentes Andalucía España Sucesos Transporte aéreo Empresas Transporte Economía Industria



Un avión de pruebas A400M aterriza en Sevilla tras el siniestro del pasado sábado día 9. / JULIO MUÑOZ (EFE)

Un fallo en el *software* del ordenador que controla los motores fue la causa del accidente que el pasado día 9 sufrió un avión A400M en Sevilla y que [provocó la muerte de cuatro tripulantes](#) y heridas a otros dos, según los primeros resultados de la investigación. Eso explica que el avión de transporte militar perdiera empuje poco después de despegar en un vuelo de prueba y que se precipitara a pesar de contar con cuatro motores, que no pueden fallar simultáneamente.

El problema se ha localizado en las Unidades de Control Eléctricas (ECU), que forman parte del FADEC (Full Authority Digital Engine Control), el ordenador que controla el sistema de propulsión. En concreto, los ECU se encargan del motor y la hélice y han sido fabricados por un consorcio formado por la empresa alemana MTU y la francesa Snecma.

Falta por saber si este problema es común a todos los A400M fabricados hasta ahora o se ha producido en alguna actualización del software incorporada solo a algunas unidades y por qué la planta de Sevilla no detectó el fallo en los controles de calidad en tierra que deben realizarse antes del primer vuelo.

La compañía [Airbus Defence and Space](#) ha enviado este martes una alerta (Alert Operator Transmission - AOT) a todos los operadores del A400M para informales de la necesidad de realizar comprobaciones específicas en los motores de la flota para "evitar potenciales riesgos en cualquier vuelo futuro", según ha informado la compañía. La mayoría de los operadores del avión (Reino Unido, Alemania, Turquía y Malasia) ya habían paralizado los vuelos y solo Francia los mantenía, aunque restringidos a los "muy urgentes".

La alerta enviada por Airbus requiere que los operadores realicen "comprobaciones únicas y específicas de las Unidades de Control Electrónicas (ECU)" en cada uno de los motores del avión antes de su vuelo y detalla comprobaciones adicionales que deberán realizarse "en el caso de cualquier cambio posterior de motor o de ECU".

Este aviso responde al resultado del "análisis interno" realizado por Airbus Defence and Space y se ha distribuido como "parte de la actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad, independientemente de la investigación oficial en marcha", según la nota oficial.

La titular del Juzgado de Instrucción 13 de Sevilla, Ana Rosa Curra, mantiene el caso bajo secreto de sumario. Tras ser enviadas inicialmente a París, las cajas negras fueron remitidas a Estados Unidos ante la dificultad para descifrar su contenido: los parámetros del vuelo y las conversaciones en cabina. Las fuentes consultadas indican, no obstante, que los daños sufridos en el siniestro no han impedido descargar toda la información contenida en las cajas negras.

El diseño de un motor de nuevo cuño para el A400M fue una de las dificultades que tuvo que afrontar el proyecto y que provocó notables demoras en su lanzamiento. También se detectaron deficiencias en los complejos sistemas informáticos que llevan los propulsores, en el sistema de gestión de vuelo y en el reductor diseñado para invertir el sentido de rotación de las hélices.