

La nave SpaceShipTwo desplegó su sistema de frenos antes de lo debido



Los primeros datos sobre la investigación de lo ocurrido con la SpaceShipTwo de Virgin Galactic señalan que las alas plegables traseras se activaron antes de lo debido. La Junta Nacional de Seguridad de

Transporte estadounidense (NTSB), encargada de la investigación, ha confirmado que las alas traseras rotaron hacia arriba antes de lo debido, tras ser activado el sistema en un primer paso por el co-piloto Michael Alsbury, quien murió en el accidente. El piloto Peter Siebold logró saltar en paracaídas y está hospitalizado con heridas graves.

Se trata de los primeros datos oficiales que intentan explicar lo ocurrido en el accidente de la SpaceShipTwo. El presidente en funciones de la NTSB, Christopher Hart, confirmó ayer noche en rueda de prensa que los datos obtenidos hasta ahora son solo la confirmación de hechos, no de causas. “Estamos muy lejos aún de encontrar la causa del accidente. Tenemos meses y meses de investigación por delante”, afirmó.

Lo que sí ha podido señalar la investigación hasta ahora es que el sistema de alas plegables se accionó antes de lo debido, segundos después de que se encendiera el motor de cohete híbrido. “Unos nueve segundos después de que se encendiera el motor, los datos de telemetría muestran que los parámetros de las alas cambiaron de bloqueado a desbloqueado”, dijo Hart.

Para cambiar este parámetro, se necesita activar un

interruptor en la cabina que haga pasar el sistema de “bloqueado” a “desbloqueado”. Las cámaras en la cabina y los datos obtenidos, asegura Hart, muestran que efectivamente el co-piloto movió ese interruptor. Sin embargo, para que las alas traseras roten hacia arriba y se plieguen, se necesita mover otro interruptor en la cabina. Según la investigación, este segundo paso no se realizó y, aún así, las alas traseras se plegaron igualmente. En palabras de Hart:

Esto es lo que llamaríamos un plegado no solicitado, lo que significa que el plegado ocurrió sin que el interruptor de pliegue se moviera en la posición requerida. Tras ser desbloqueadas, las alas se movieron en la posición de pliegue, y dos segundos después vimos la desintegración del aparato.



Esto ocurrió al alcanzar la nave una velocidad supersónica de Mach 1,0, cuando las alas solo debían plegarse al llegar a velocidad Mach 1,4. Este sistema de pliegue de alas era el que utilizaba la nave al alcanzar la altura de 110 km, minutos antes

de iniciar el descenso y utilizarlo como freno. Al llegar a los 23 kilómetros de altura, las alas se volvían a desplegar en preparación para el aterrizaje.

La investigación señala también que se han encontrado restos del aparato en una extensión de 8 kilómetros de diámetro, lo que confirma que la nave, como mostraban las imágenes iniciales, se desintegró en el aire. Dentro de ella, seis cámaras y seis sensores recopilaban datos de todo lo que ocurría, por lo que aún quedan por conocer muchos detalles de lo sucedido. Los investigadores entrevistarán también al piloto superviviente.

Estos nuevos datos contradicen las especulaciones iniciales de que el fallo se podría haber producido en el motor de cohete

híbrido, que funcionaba con un nuevo tipo de combustible basado en poliamida (un tipo de polímero), en teoría más inestable. La investigación también abre la posibilidad de un error humano, aunque de momento Hart no lo ha confirmado. “Estamos mirando a un número de posibilidad, y esta es una de ellas”, dijo, pero aún quedan meses de investigación para asegurar algo de forma definitiva.

Puedes ver debajo la rueda de prensa de Christopher Hart (en inglés) en la que da todos los detalles sobre la investigación hasta el momento.

Fuente: gizmodo.