

Fecha: 24-04-2024  
 Medio: La Prensa Austral  
 Supl.: La Prensa Austral  
 Tipo: Noticia general

Pág.: 24  
 Cm2: 742,5  
 VPE: \$ 970.445

Tiraje: 5.200  
 Lectoría: 15.600  
 Favorabilidad:  No Definida

Título: A 50 años de la catástrofe del vuelo 812 de Pan Am: la falla que provocó 107 muertes y el principio del fin de un gigante

# A 50 años de la catástrofe del vuelo 812 de Pan Am: la falla que provocó 107 muertes y el principio del fin de un gigante

» La madrugada del 22 de abril de 1974, un Boeing 707 despegó de Hong Kong con destino a Indonesia. Cuando estaba por aterrizar en un aeropuerto de la isla de Bali se estrelló contra un volcán inactivo. La búsqueda desesperada de los restos, la difícil tarea de recuperar los cuerpos de las víctimas y las causas de una tragedia que preanunció la caída de la tercera aerolínea más grande del mundo.

«Torre, aquí ocho-uno-dos, ¿cuál es la visibilidad ahora?», preguntó el capitán Donald Zinke, pero el mensaje nunca fue recibido por los operadores de la torre de control del aeropuerto internacional Ngurah Rai, en Bali, Indonesia.

Eran las 0:23 del 22 de abril de 1974 en Bali y el vuelo 812 de Pan Am ya estaba realizando las maniobras de aproximación para aterrizar. Las condiciones meteorológicas eran normales y la visibilidad era buena, pero desde la torre no se las mencionó porque la pregunta del comandante no quedó registrada. Por el contrario, los operadores comenzaron a preocuparse por la falta de comunicación desde el Boeing 707 de la aerolínea estadounidense.

«Clipper ocho uno dos, aquí Torre de Bali, ¿me copia?», preguntó una y otra vez el controlador de vuelos sin obtener respuesta. Desde el avión ya no podían comunicarse, acababa de estrellarse contra la ladera del volcán inactivo Mesehe, que se eleva abrupta y escarpadamente desde la selva en la parte noroeste de la isla, a casi 47 kilómetros del aeropuerto.

El Boeing 707 había partido poco más de cuatro horas antes desde Hong Kong con 96 pasajeros -la mayoría estadounidenses y japoneses- y once tripulantes a bordo. Bali era primera escala del vuelo 812 con destino a Los Ángeles, California, y paradas intermedias en Sydney, Australia; Nandi, en Fiji, y Honolulu. Sin embargo, casi todos los pasajeros tenían previsto desembarcar en



La madrugada del 22 de abril de 1974, el vuelo 812 de Pan Am debía aterrizar en el aeropuerto internacional de en Bali, Indonesia. Los restos del avión los encontraron casi dos días después.

Bali para pasar unas vacaciones en las famosas playas de la isla.

Con el vuelo desaparecido, las tareas de respuesta a una posible emergencia comenzaron de inmediato, pero pasarían horas hasta que se descubriera la trágica suerte corrida por el avión y sus tripulantes.

La tragedia del vuelo 812 se convertiría en la mayor catástrofe aérea de Indonesia, con un saldo de 107 muertos, pero también marcaría un nuevo hito en la lenta caída hacia su desaparición de Pan American World Airways, una de las compañías de aeronavegación comercial más grandes del mundo.

## Un lugar inaccesible

A pesar de que el operativo de búsqueda y rescate -del que incluso participaron paracaidistas del ejército indonesio- se inició de inmediato, durante las primeras horas fue imposible ubicar al avión. Recién al día siguiente, dos campesinos de una recóndita aldea de montaña los encontraron por casualidad y avisaron a las autoridades.

Sin embargo, saber dónde estaban los restos del Boeing no terminó con las dificultades, porque el lugar del accidente resultaba prácticamente inaccesible. Los primeros grupos de rescate no pudieron llegar hasta allí, por

lo que el gobierno le ordenó al Ejército que se encargara.

Recién la noche del 23, los soldados pudieron llegar hasta lo que quedaba del avión. «Una unidad del Ejército indonesio, después de luchar durante casi un día para abrirse camino a través de la densa selva y subir una montaña empinada, llegó esta noche al lugar del accidente de un Boeing 707 e informó que ninguna de las 107 personas a bordo había sobrevivido», informó el 24 de abril The New York Times en una nota fechada el día anterior.

Casi al mismo tiempo que el gobierno indonesio, Pan Am comunicó oficialmente que no ha-

bía sobrevivientes. El encargado de dar la noticia fue Randall Johnson, gerente de la compañía aérea en Indonesia. «La unidad del Ejército de 25 a 30 hombres informó por radio que es una pérdida total. El informe del ejército que recibí dice claramente que todos están muertos. Ahora es cuestión de sacar los cuerpos», dijo en una conferencia de prensa la misma noche del 23.

## Versiones contradictorias

«La causa del accidente aún no se ha determinado. El clima estaba despejado y el avión se preparaba para aterrizar en el aeropuerto de Bali, cerca de Denpa-



En el Boeing 707 viajaban 107 personas, entre pasajeros y tripulantes. Ninguno pudo sobrevivir al choque sobre la ladera de una montaña empinada.



Alexander P. Butterfield, administrador de la Administración Federal de Aviación por aquel año, se comprometió a realizar una exhaustiva investigación sobre la compañía aérea Pan Am, luego del accidente.

Fecha: 24-04-2024  
 Medio: La Prensa Austral  
 Supl.: La Prensa Austral  
 Tipo: Noticia general  
 Título: A 50 años de la catástrofe del vuelo 812 de Pan Am: la falla que provocó 107 muertes y el principio del fin de un gigante

Pág.: 25  
 Cm2: 727,0  
 VPE: \$ 950.254

Tiraje: 5.200  
 Lectoría: 15.600  
 Favorabilidad:  No Definida

sar, capital de la provincia, cuando chocó con la montaña, cerca de la cima", decía un comunicado oficial del gobierno indonesio.

Pese a que las autoridades insistían en que era necesario esperar que se realizara una investigación para dar información más precisa, las versiones oficiales comenzaron a ser reproducidas por los medios, tanto en Indonesia como en los Estados Unidos, país que sumaba 26 ciudadanos entre las víctimas.

"Hay informes contradictorios sobre prácticamente todas las fases del accidente. Algunos testigos dicen que el avión estaba en llamas antes de caer. Otros dicen que las llamas se produjeron después del accidente. Algunos informes dicen que el piloto, el capitán Donald B. Zinke, un californiano de 52 años, se acercaba para aterrizar desde el noroeste a través de las montañas, aunque la aproximación habitual y más segura es desde el oeste. Pero otros informes dicen que simplemente estaba dando vueltas para aterrizar y golpeó la montaña mientras daba vueltas", resumía una nota de The New York Times.

Mientras tanto, los funcionarios de Pan Am guardaban un hermético silencio, aunque se sabía que un grupo de gerentes y expertos de la compañía había viajado de inmediato a Indonesia y estaba alojado en el lujoso Hotel Bali Beach.

"Esta noche, los hoteles de Bali estaban abarrotados de funcionarios de Pan Am, funcionarios del gobierno indonesio, investigadores de accidentes y representantes diplomáticos de los países a los que pertenecían los pasajeros", informaban los medios indonesios.

El único comunicado oficial de Pan Am del 24 de abril desglosó las nacionalidades de los pasajeros muertos: 29 japonesas, 18 francesas, 17 estadounidenses, 16 australianos, cinco alemanes, tres filipinos, tres canadienses, dos indonesios, dos taiwaneses, un sueco y un indio. Sobre las causas del accidente, sus voceros no dijeron una sola palabra.

#### El FBI y las identificaciones

La evacuación de los cuerpos se vio obstaculizada debido al terreno del lugar del accidente, por lo que era imposible sacarlos por vía aérea. Todo se debió hacer a pulso, con soldados cargando camillas con cadáveres o partes de cuerpos por la ladera de la montaña. Al cabo de cinco días, solo se habían recuperado 43 cuerpos.

Para identificar a los ciudadanos estadounidenses, el FBI instaló un campamento de crisis en un hangar en Denpasar, pero los forenses solo pudieron tomar las



Pan Am desapareció como línea aérea en 1993, casi dos décadas después de que uno de sus aviones se estrellara sobre un volcán inactivo en Bali.

huellas de diez de ellos y allí debieron detenerse, debido a que, sin dar explicaciones, el gobierno de Indonesia detuvo el proceso de identificación.

"No había cuerpos completos, pero sí algunos torsos. Los bajaron y los metieron en bolsas. El equipo del FBI estaba allí para tratar de ayudar con la identificación, aunque a mí no me parecía posible que esto pudiera suceder. Instalaron un taller en el hangar de Denpasar y estaban convencidos de que estarían en condiciones de identificar la mayoría de los restos, pero no fue así", recordó años después William

Pierces, un oficial de Servicios Generales de la Embajada de Estados Unidos en Indonesia.

Hubo demoras también para encontrar los registros que podrían ayudar a establecer las causas del accidente. La grabadora de datos de vuelo se recuperó el 16 de julio y los registros de voz de la cabina de mando recién dos días después.

Pasarían meses antes de que los expertos estadounidenses pudieran llegar a determinar por qué el avión se estrelló contra el volcán. Se estableció que se produjo una falla en uno de los buscadores de dirección auto-

máticos (ADF) del Boeing, lo que confundió al comandante Zinke, que decidió entonces realizar un viraje temprano a la derecha en 263 grados.

Nunca se sabrá la razón por la cual el piloto se guió por ese ADF y no por los otros, que siguieron funcionando normalmente. "La Junta determinó que la causa probable de este accidente fue la ejecución prematura de un giro a la derecha para incorporarse a la pista de salida de 263 grados que se basó en la indicación dada por uno solo de los ADF, mientras que el otro estaba todavía en condiciones estables", estableció meses después un informe del Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Turismo de Indonesia.

#### La caída de un gigante

Más allá de la tragedia y de sus víctimas, la catástrofe del vuelo 812 tuvo un efecto devastador sobre la imagen de Pan Am, cuyos aviones venían protagonizando una llamativa seguidilla de accidentes.

El 27 de julio de 1973, 78 personas habían muerto cuando uno de sus 707 se estrelló en el Pacífico poco después de despegar de Papeete, Tahití. El 3 de noviembre, los tres tripulantes de un avión de carga, también 707, murieron durante un aterrizaje de emergencia en el aeropuerto Logan de Boston, y el 30 de enero de 1974, 97 personas murieron cuando otro Boeing con destino a Los Angeles se estrelló mientras se preparaba para aterrizar en Pago Pago, Samoa Americana.

Tal vez por eso, después de la caída del vuelo 812, las autoridades de la compañía mantuvieron un hermético silencio, mientras que la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos decidió realizar una profunda

inspección, no ya sobre el accidente sino sobre las condiciones en que volaban los aviones de Pan Am.

"La inspección, que comenzará de inmediato, cubrirá áreas como la capacitación de pilotos, la calificación del área, los procedimientos operativos, la supervisión de los pilotos, la programación de los pilotos y los procedimientos de verificación de líneas, así como otras áreas", informó Alexander P. Butterfield, director de la agencia aeronáutica estadounidense apenas dos días después del accidente.

Los aviones de Pan Am continuaron volando casi veinte años más, hasta 1998, pero la suerte de la compañía se avizoraba desde muchos años antes. Pese a que era la tercera compañía aérea más grande del planeta, también fue acumulando una desgracia tras otra.

Para mediados de la década de los '80 contaba con una flota de siete Boeing 747-200, dos Boeing 747-100, doce Airbus A 300-B4 y 36 Boeing 727-200. En su planta de personal había 776 pilotos, 1.480 tripulantes de cabina, 1.425 empleados de mantenimiento, 1.900 servicios en tierra, 520 empleados en el área de finanzas y un millar en los sectores de marketing y ventas.

Pero si su estructura era gigantesca, también lo eran sus dificultades financieras, que comenzaron en 1979, cuando la compañía compró National Airlines por 432 millones de dólares, un precio que los especialistas consideraron demasiado alto para una aerolínea que era incompatible con Pan Am en su equipamiento y en su estructura de vuelos. Fue su última jugada de crecimiento, porque en 1985 debió vender sus rutas del Pacífico a United Airlines y entró en una etapa de reducción para sobrevivir.

En eso estaba cuando el 21 de diciembre de 1988, su vuelo 103 despegó desde Londres con destino a Nueva York y una bomba lo hizo estallar en el aire sobre la localidad escocesa de Lockerbie. Como consecuencia del atentado murieron 243 pasajeros, 16 tripulantes y once vecinos del lugar donde cayeron los restos incendiados del avión.

A partir de entonces, la caída de compra de pasajes en aviones de la compañía no se detuvo y las indemnizaciones que debió pagar la compañía a las víctimas la llevaron a la quiebra en 1991 y a su desaparición como línea aérea en 1993.

El gigante se había estrellado por última vez.



El memorial ubicado en Bali que recuerda las 107 vidas que se perdieron en la catástrofe aérea.

Por Daniel Cecchini  
 Infobae