

Fecha: 16-08-2025  
Medio: La Prensa Austral  
Supl.: La Prensa Austral  
Tipo: Noticia general  
Título: El vuelo fantasma que viajaba sereno hacia la muerte escoltado por dos aviones militares y el héroe que evitó una tragedia mayor

Pág.: 24  
Cm2: 709,5

Tiraje: 5.200  
Lectoría: 15.600  
Favorabilidad: ☐ No Definida

## El vuelo fantasma que viajaba sereno hacia la muerte escoltado por dos aviones militares y el héroe que evitó una tragedia mayor

» 121 personas murieron el 14 de agosto de 2005, hace veinte años, a bordo del Boeing 737 de la empresa griega Helios Airways. El avión terminó estrellándose contra una montaña ubicada a cuarenta kilómetros de Atenas, pero las víctimas habían fallecido antes del impacto. La historia de una catástrofe que pudo haberse evitado y la gesta de la única persona que entendió lo que estaba por pasar

**F**ue una gran tragedia que se pudo evitar. Más que evitarse, pudo no suceder, que no es lo mismo. No tuvo el aura de los grandes fatalismos griegos, sino cierto decadente hálito de chapucería, de desidia, de tontería que, de no haber provocado ciento veintidós muertos, no hubiese pasado de ser una anécdota más entre las casi nunca reveladas anécdotas de los aeropuertos.

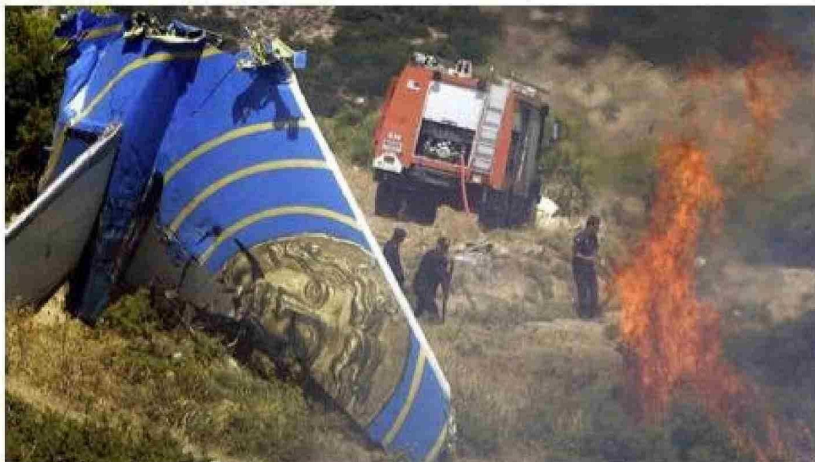
El 14 de agosto de 2005, hace veinte años, un Boeing 737 de la empresa griega Helios Airways, con una ruta fijada entre Lárnaca, Chipre, y Praga, Checoslovaquia, con escala en Atenas, se estrelló contra una montaña cerca de Grammatikó, una población a cuarenta kilómetros al norte de Atenas. Allí murieron sus ciento quince pasajeros, entre ellos cuarenta y ocho chicos, y sus seis tripulantes, aunque es probable que ya todos estuviesen muertos antes de la caída. Todos menos uno, porque esta tragedia tuvo un héroe.

Todo empezó a suceder, con inevitable exactitud, la noche anterior, cuando el avión de Helios llegó a Lárnaca desde Londres. Registrado con la sigla D-ADBQ, el 737-300 llevaba siete años y ocho meses de vuelos regulares desde el día de su bautismo, el 29 de diciembre de 1997. La tripulación del vuelo que llevó al Boeing a Lárnaca desde Londres alertó a los mecánicos e ingenieros chipriotas de tierra que, durante el vuelo, se habían producido algunos ruidos anormales en la puerta trasera derecha de la nave y que habían detectado uno de los sellos de esa puerta congelado: algo pasaba con la presurización del Boeing, sospecharon, y pidieron una revisión completa de la puerta.

Un ingeniero de tierra se encargó del desperfecto; hizo algunos arreglos mínimos, no se trataba de un problema grave en el 737 y, luego, para probar el éxito de su trabajo, presurizó la nave para saber si todo andaba bien. Cuando los motores están encendidos, la presurización de un avión es automática; de lo contrario, hay que presurizarla en modo manual. Es sencillo: hay que girar una perilla y ubicarla alineada con la letra "M", al otro lado del punto con la leyenda "AUTO", y listo. Todo funcionaba muy bien y el ingeniero dejó el avión en condiciones de volar



El vuelo 522 de la aerolínea Helios del 14 de agosto de 2005 se estrelló contra una montaña cerca de Grammatikó, una población a cuarenta kilómetros al norte de Atenas.



El avión de la empresa griega de aviación civil cubría una ruta fijada entre Lárnaca, Chipre, y Praga, Checoslovaquia, con escala en Atenas. Gran parte de los pasajeros volvía de sus vacaciones.



Coches de bomberos, ambulancias y policías reunidos cerca del lugar del accidente de un avión de pasajeros que transportaba a ciento quince pasajeros y seis tripulantes.

a la mañana siguiente. El sistema de presurización de la cabina nunca fue cambiado al modo automático.

La hipoxia es el mal que provoca la falta de oxígeno en el cerebro y puede ser originada por inhalar humo, como en los incendios, por intoxicación con monóxido de carbono, por asfixia, por enfermedades que paralicen los músculos de la respiración como la esclerosis lateral amiotrófica, ELA, por exposición a grandes alturas, por sofocamiento o por presión sobre la tráquea. También un paro cardíaco, complicaciones durante una anestesia general, convulsiones, un ACV o una presión arterial muy baja pueden impedir que el oxígeno llegue al cerebro. Los síntomas leves de una hipoxia provocan cambios en la atención, distracciones, trastornos en el habla, yerros de discernimiento, incoherencia; la falta de oxígeno prolongada, la hipoxia cerebral severa, conduce a la inconsciencia, al coma y a la muerte.

A primera hora de la mañana del 14 de agosto, pleno verano en las azules aguas del Egeo que iba a sobrevolar, el capitán Hans-Jürgen Merten, un alemán de cincuenta y nueve años, subió al 737 de Helios para llevar a sus pasajeros primero a Atenas y después a Praga. Era un profesional con treinta y cinco años de experiencia, acumulaba diecisiete mil horas de vuelo, más de cinco mil de esas horas como piloto de los 737. Lo acompañaba el primer oficial, Pámpos Charalambous, un chipriota de cincuenta y un años que había volado para Helios en los últimos cinco años, acumulaba siete mil quinientas horas de vuelo, cuatro mil en 737. Junto a los experimentados pilotos subieron al Boeing los cuatro tripulantes. No era un vuelo demasiado largo hasta Atenas.

Después embarcaron los ciento quince pasajeros: ciento tres chipriotas y doce griegos. De ellos, cincuenta y nueve adultos y ocho chicos bajarían en Atenas. El resto continuaba a Praga. En su mayoría, era gente que regresaba de sus vacaciones, terminada ya la primera quincena del mes más caluroso del año: era domingo. Las autoridades nunca se pusieron de acuerdo cuántos "menores" murieron en la tragedia. Las cifras más confiables hablan de cuarenta y ocho.

Fecha: 16-08-2025  
Medio: La Prensa Austral  
Supl.: La Prensa Austral  
Tipo: Noticia general  
Título: El vuelo fantasma que viajaba sereno hacia la muerte escoltado por dos aviones militares y el héroe que evitó una tragedia mayor

Pág.: 25  
Cm2: 708,0

Tiraje: 5.200  
Lectoría: 15.600  
Favorabilidad: ☐ No Definida

El balance se rige según la edad que las autoridades toman para calificar a alguien como "menor de edad" y, tal vez, en el deseo de hacer más llevadera una gran tragedia.

Cuando el Boeing al mando del comandante Merten empezó a ganar altura, los yerros, los malos entendidos, las especulaciones equivocadas y los malos cálculos, como fichas de dominó, sellaron el destino de todos. A medida que el avión trepaba hacia cielo azul, la presión en el interior empezó a disminuir. Al llegar a los doce mil pies, unos tres mil seiscientos metros, sonó una alarma de advertencia de altitud. Eso debió haber bastado para los pilotos nivelaran el avión y no treparan más: algo no andaba bien. Pero identificaron el sonido como una "alarma de configuración de despegue", o TOWS (Take Off Warning System), una señal que indica que el Boeing no está listo para despegar y que suena sólo en tierra, algo imposible dado que el avión había despegado. Consultaron con la torre de control, pero allí no supieron interpretar la alarma. La presurización automática estaba anulada y, al parecer, nadie lo notó. El avión siguió su ascenso. ¿Cómo pudieron dos pilotos experimentados confundir una alarma de despegue con una que alertaba sobre la baja presión en la aeronave? Porque ambas sonaban igual. También se había activado una señal luminosa en el tablero de mando, pero es de suponer, y así lo hicieron los investigadores, que el intenso sol de la mañana impidió a los pilotos distinguirla.

A mayor altura alcanzada por el Boeing, más bajos eran los ni-

veles de presión a bordo. Al llegar a los cinco mil quinientos metros, sobre las cabezas de los ciento quince pasajeros cayeron las máscaras de oxígeno: todos cubrieron con ellas sus bocas y "respiraron normalmente", como requerían las instrucciones que les habían dado ni bien habían abordado el Boeing. Pero el oxígeno que proveen esas mascarillas sólo alcanza para doce minutos: luego, tripulación y los pasajeros empezaron a padecer los síntomas de hipoxia, leves primero, más graves después.

De haber notado a tiempo la falta de presión, los pilotos podrían haber hecho un descenso de emergencia, brusco y riesgoso pero efectivo, hasta nivelar al 737 en una altura de tres mil quinientos metros o menor. Pero los investigadores sostuvieron luego que era muy probable que también los pilotos padecieron de inmediato los primeros síntomas de hipoxia. El comandante Merten había activado el sistema de piloto automático con rumbo a Atenas, de modo que, si se lo veía desde el exterior, el Boeing de Helios Airways navegaba seguro y sereno rumbo a su destino. Pero dentro del avión, el drama era tremendo: los pilotos estaban desmayados o muertos frente a los comandos; y en la cabina, los ciento quince pasajeros y los cuatro tripulantes también estaban desmayados o muertos.

Entre las nueve treinta y las nueve cuarenta de la mañana, el Control de Tráfico Aéreo (ATC por su sigla en inglés Air Traffic Control) de Nicosia, Chipre, intentó contactar con los pilotos varias veces. No tuvo respuesta. A las nueve treinta y siete, el 737



El auxiliar de a bordo Andreas Prodromou fue el gran responsable de que el avión no cayera sobre la ciudad de Atenas y en su último aliento de vida dirigió el vuelo hacia una montaña.

de Helios pasó de la Región de Información de Vuelo (FIR por su sigla en inglés - Flight Information Region) a la de Grecia. Pero el ATC de Atenas tampoco pudo ponerse en contacto con el avión. Fue entonces cuando campeó sobre Atenas el fantasma del derribo de las Torres Gemelas de New York de septiembre de 2001 y, ante la posibilidad de un secuestro y de otro desastre similar, el almirante Panagiotis Chinoftis, jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional Helénica, ordenó, cerca de las once de la mañana, que dos aviones militares interceptaran la nave o, al menos, trataran de saber qué pasaba con ese avión mudo.

El 737 había llegado ya a cielo ateniense pilotado por una

computadora; obediente, la nave había hecho lo que le ordenaba su armo automático: al llegar a destino y sin una nueva orden, había empezado a sobrevolar en amplios círculos el flamante aeropuerto internacional de Atenas, Eleftherios Venizelos, inaugurado en 2001. Minutos después de la orden de Chinoftis, dos cazas F-16 de la Fuerza Aérea Griega (Hellenic Air Force) se pusieron a la par del Boeing de Helios que navegaba plácido y sereno mientras se agotaba su combustible. Lo que vieron los pilotos de los F-16 los aterró: el piloto no estaba en la cabina (probablemente había caído al piso); el copiloto yacía en apariencia inconsciente sobre los instrumentos de vuelo; en la ca-

binas, se habían activado las mascarillas de oxígeno y todos los pasajeros las tenían colocadas, pero todos parecían inconscientes: en ese avión en vuelo no había vida.

Sin embargo, minutos más tarde, en una nueva aproximación al Boeing, más cercana a la cabina de mando y de las ventanillas que iluminaba el sol cercano al mediodía, aviadores griegos vieron a una persona que entraba a la cabina de mando del 737. Después del ataque a las Torres Gemelas, los aviones volaban con las puertas de las cabinas cerradas; los investigadores dedujeron luego que en algún momento, el comandante Merten desactivó ese cierre hermético por alguna razón que escapa a cualquier certeza: o lo hizo en busca de algún auxilio, o la hipoxia ya le había dañado la razón y el entendimiento.

Quien había entrado a la cabina del 737 era el auxiliar de a bordo Andreas Prodromou, un chipriota de veinticinco años que le había robado oxígeno a la tragedia: había sido uno de los primeros en darse cuenta de que algo andaba mal y, cuando cayeron las mascarillas sobre las cabezas de los pasajeros, él se hizo con los botellones de oxígeno de emergencia que le dieron unos treinta minutos más de aire que los efímeros doce que el sistema destinaba a los pasajeros. Prodromou era buzo profesional, había usado sus técnicas de respiración para administrar mejor el oxígeno y durar algo más de tiempo consciente en el avión; además tenía algunos conocimientos de aviación, era piloto de ultraligeros, pero no tenía experiencia alguna sobre cómo domar un 737 para aterrizarlo. Todo esto lo supieron luego los investigadores del accidente: en esos momentos, nadie en tierra, ni



La aleta de cola del Boeing 737, la parte más intacta del avión, en el lugar del accidente, cerca de Atenas.