

Texto: Ricardo Villalba Gómez

El pasado 27 de marzo se cumplieron 40 años de la tragedia del Aeropuerto de los Rodeos en Tenerife, el accidente aéreo más grave de la historia, al colisionar dos aviones Boeing 747 Jumbo, falleciendo 583 personas.

ANTECEDENTES DEL SINIESTRO

Este accidente es el ejemplo claro de cómo una cadena de acontecimientos fatales pueden dar lugar a la mayor tragedia de la aviación comercial de la historia de la humanidad.

Los aviones siniestrados fueron el KLM 4805, vuelo chárter de la línea aérea holandesa KLM, que volaba desde el Aeropuerto de Schiphol en Ámsterdam

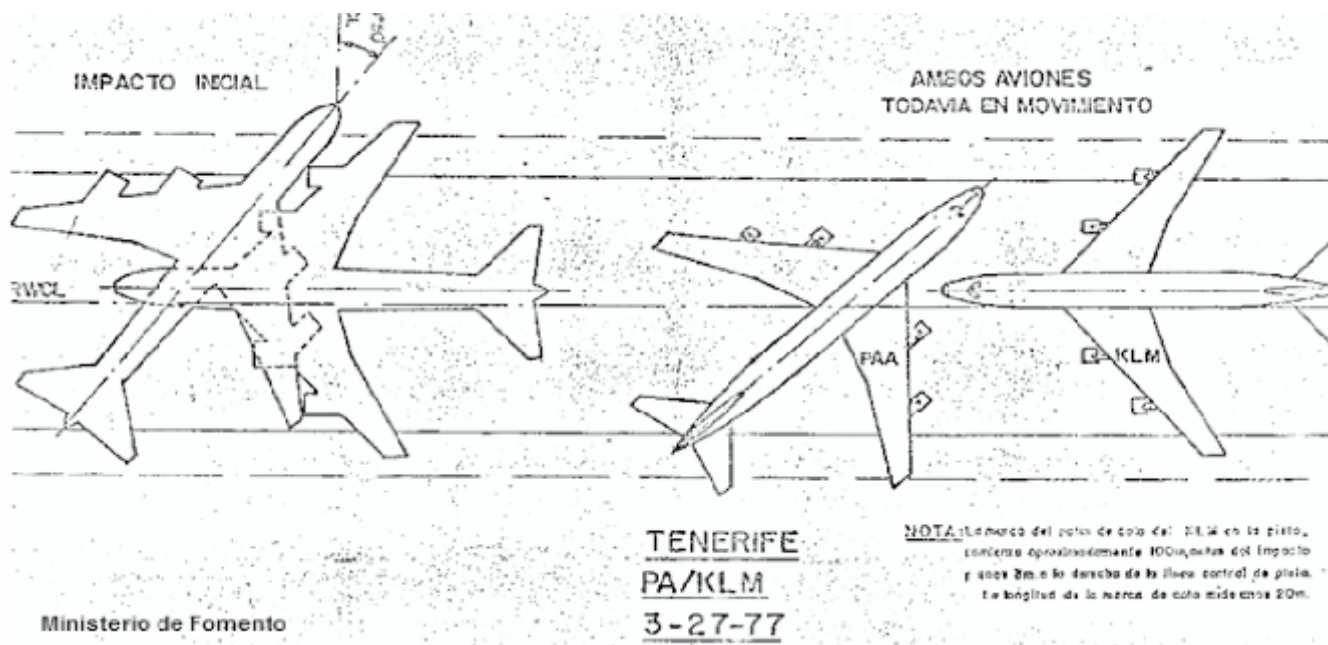
(Países Bajos) en dirección al cercano aeropuerto de Gran Canaria, y el PAA 1736, vuelo regular de Pan Am, que volaba desde el Aeropuerto Internacional John F. Kennedy en Nueva York, procedente del Aeropuerto Internacional de Los Ángeles (Estados Unidos), hacia el aeropuerto de Gran Canaria.

El MPAIAC (Movimiento por la Autodeterminación e Independencia del Archipiélago Canario) iba a protagonizar el

primer acontecimiento que desencadenó la tragedia, este grupo terrorista coloca una bomba en la floristería de Gando (Gran Canaria). La bomba explota a las 13:15 hora local (14:15 en Madrid) en la terminal de pasajeros del aeropuerto. Más tarde hubo una segunda amenaza de bomba, debido a lo cual las autoridades cerraron el Aeropuerto de Gran Canaria por unas horas. Por lo que ambos vuelos son desviados al Aeropuerto de Los Rodeos en la vecina isla de Tenerife, junto con muchos

Aeropuerto de los Rodeos después del accidente.
Foto: Ministerio de Fomento





otros.

EL AEROPUERTO DE LOS RODEOS (TENERIFE)

Los Rodeos era un aeropuerto pequeño para absorber tanto tráfico aéreo. Sus instalaciones eran muy limitadas. Tenía una sola pista de despegue y sus controladores no estaban acostumbrados a tantos aviones, mucho menos jumbos, y era domingo, por lo que sólo había dos de turno. No poseían radar de tierra y las luces de la pista estaban estropeadas. Además, el aeropuerto de Tenerife Sur, que se había previsto para descongestionar el vetusto aeropuerto tinerfeño, no abriría hasta noviembre de 1978 y estaba aún en fase de construcción.

El Aeropuerto de Los Rodeos (Tenerife) está situado a 632 metros (2.073 pies) de

elevación. La pista tenía una longitud de 3.400 metros (11.155 pies), más dos "stopways" de 60 metros. Su anchura es de 45 metros. La elevación en la cabecera de la pista 30 es de 2.001 pies; en la 12 de 2.064 pies y el punto más alto del Aeropuerto está próximo a la intersección de la calle de salida C3.

Debido a su elevación y situación en una especie de vaguada entre montañas, el Aeropuerto tiene una especial meteorología, con frecuente penetración de nubes a menudo pegadas al suelo. El 27 de marzo de 1977 la niebla era predominante en la pista y la visibilidad se redujo a unos 100 metros.

EL ACCIDENTE

El comandante del Jumbo de KLM inicia el vuelo sin la autorización preceptiva de la

torre, y con 55.000 litros de combustible recién repostados. El impacto se produjo a las 17:06:50 tras lo cual los controladores aéreos no pudieron volver a comunicarse con ninguno de los dos aviones. Debido a la intensa niebla, los pilotos del avión de KLM no pudieron ver al avión de Pan Am enfrente. El vuelo KLM 4805 fue visible desde PAA 1736 aproximadamente 8 s y medio antes de la colisión, pero a pesar de haber intentado acelerar para salir de la pista, el choque era ya inevitable.

El KLM ya estaba completamente en el aire cuando ocurrió el impacto, a unos 250 km/h. Los expertos estiman que 25 pies (7,62 metros) más hubieran sido suficientes para evitar el desastre. Su parte frontal golpeó la parte superior del otro Boeing, arrancando el techo de la cabina y la cubierta superior de pasajeros, tras lo cual los dos motores golpearon al avión de

PAN AM HISTORICAL FOUNDATION





Land Rover contraincendios similar a los que actuaron en los Robores
Foto: Ricardo Villalba

En la extinción del fuego se emplearon inicialmente los cuatro camiones con torre-monitor disponibles, con su correspondiente dotación. Posteriormente se añadieron todos los vehículos de la Unidad Contraincendios del Aeropuerto, menos uno que se encontraba fuera de servicio y los dos Land-Rover de primera ayuda. Asimismo se unieron en pocos minutos unidades de bomberos de La Laguna y Tenerife con tres camiones cisterna.

Pan Am, matando a la mayoría de los pasajeros de la parte trasera instantáneamente.

El avión holandés continuó en vuelo tras la colisión, estrellándose contra el suelo a unos 150 m del lugar del choque, y deslizándose por la pista unos 300 m más. Se produjo un violento incendio inmediatamente y a pesar de que los impactos contra el Pan Am y el suelo no fueron extremadamente violentos, las 248 personas a bordo del KLM murieron en el incendio, así como 335 de las 380 personas a bordo del Pan Am, incluyendo a nueve que fallecieron más tarde por causa de las heridas.

Las condiciones atmosféricas hicieron imposible que el accidente fuera visto desde la torre de control, desde donde solamente se oyó una explosión seguida de otra, sin quedar claras su situación o causas.

RESPUESTA DE EMERGENCIAS AL ACCIDENTE

La situación meteorológica con bancos de niebla a cero metros, impidió la visualización directa o inmediata del accidente desde la Torre de Control, donde sólo oyeron una explosión seguida de otra sin localizar el lugar de donde procedían, ni

la causa de las mismas. Momentos más tarde un avión situado en la plataforma de aparcamiento avisa a la Torre que ve un fuego, sin precisar lugar exacto ni motivo del mismo, inmediatamente desde la Torre se pulsa la alarma de bomberos.

El fuego no se extinguió totalmente hasta las 3:30 de la madrugada del día 28 de Marzo. En la extinción del incendio se consumieron 5.000 Kgs. de espuma (Tutógeno) y unos 500.000 litros de agua.

El plan general de evacuación funcionó muy de acuerdo con lo previsto para caso de emergencia. En general, se hizo con gran rapidez y hubo fluidez de tráfico entre el aeropuerto y los hospitales. Esta operación fue dirigida por la Guardia Civil de Tráfico, en el momento del accidente había cinco ambulancias en el Aeropuerto.

La donación de sangre fue masiva. En los hospitales de Sta. Cruz se atendió pronta y debidamente a todos los heridos, por lo que no fue necesario utilizar tres equipos quirúrgicos y 89 camas de hospital dispuestas en el Puerto de la Cruz.

CONCLUSIONES

Es evidente que la responsabilidad principal del accidente fue del comandante del Jumbo de KLM, ya que despegó sin

autorización, no obedeció a la torre de control y no interrumpió el despegue al indicar el Jumbo de Pan Am que todavía estaba en pista. Otros factores que posiblemente contribuyeron a que el accidente se produjese fueron:

- Estado anímico de tensión creciente al irse acumulando los problemas para el Comandante de KLM.

- La peculiar meteorología de Tenerife.

- Efectuarse dos transmisiones al mismo tiempo.

- No haber abandonado el PANAM la pista por la tercera intersección.

- Inusitada congestión de tráfico que obligó a la Torre a efectuar maniobras de rodaje en tierra

Debemos tener en cuenta que el atentado terrorista que tuvo lugar en el aeropuerto de Gando (Gran Canaria) ese día, contribuyó decisivamente a tener que adoptar configuraciones de tráfico aéreo especiales y forzadas, situación está que obligó a la asunción de unos riesgos innecesarios con una meteorología adversa. ■

Avión K.L.M. 4805

Cuadro de datos

LESIONES	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	14	234	-
No mortales	-	-	-
Ilesos	-	-	-
Total	14	234	-

* 9 de éstos pasajeros murieron posteriormente como consecuencia de las heridas recibidas.

Avión P.A.A. 1736

Cuadro de datos

LESIONES	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	9	317	-
No mortales	7	61*	2**
Ilesos	-	-	-
Total	16	378	2

** Empleados de la Compañía, sentados en los trasportines de la cabina, que habían subido al avión en Tenerife.

Ministerio de Fomento