

PEDRO CARVALHO

**¡PREPARADOS
PARA EL IMPACTO!**

**ALGO ESPANTOSO
ESTÁ A PUNTO DE OCURRIR 2**

ÍNDICE

Introducción	15
01. DESASTRE EN HEATHROW. VUELO 38 DE BRITISH AIRWAYS	19
Un misterio trae de cabeza a los investigadores. Un flamante Boeing 777, el bimotor de pasajeros más grande del mundo, acaba de estrellarse a pocos metros de la cabecera de la pista 27L en Heathrow. ¿Por qué?	
02. EL PEOR ACCIDENTE DE LA HISTORIA DE ÁFRICA. VUELO DEL ANTONOV AN-32B DE AIR AFRICA	25
La salida de pista de un Antonov An-32B provocó en 1996 una de las mayores tragedias aéreas de la historia, la peor ocurrida en el continente africano y la peor de todo el mundo en cuanto a número de víctimas en tierra	

- 03. ATERRIJAJE CATASTRÓFICO. VUELO 390 DE TACA** 29
- Una aproximación desestabilizada, unas condiciones meteorológicas terribles y uno de los aeropuertos más peligrosos del mundo formaron, en 2008, un siniestro cóctel que provocó uno de los más espantosos accidentes aéreos de la historia de Centroamérica
- 04. EXCESO DE CONFIANZA EN MADRID. VUELO 11 DE AVIANCA** 37
- Un relato cronológico de la segunda mayor catástrofe aérea por número de víctimas ocurrida en la historia de España
- 05. ¡TENSION SOBRE MADRID! VUELO 837 DE AIR CANADA** 43
- En 2020, un 767 de Air Canada pasó varias horas dando vueltas en círculo sobre Madrid, una odisea que fue seguida en directo por televisión. Pero ¿qué pasó?
- 06. DESPEGUE CATASTRÓFICO. VUELO 712 DE BOAC** 53
- Esta es una historia de héroes, aunque no son habituales en un accidente aéreo. Los pilotos hicieron un gran trabajo, pero la gran protagonista de este capítulo es Jane Harrison, una auxiliar de vuelo. Este es un homenaje a ella
- 07. DESASTRE EN QUITO. VUELO 6463 DE IBERIA** 61
- Se trata del último accidente serio sufrido por la aerolínea española Iberia. En 2007, un Airbus A340 con 359 personas a bordo realizó un aterrizaje desastroso en Quito

(Ecuador) que llevó a la pérdida de la aeronave. ¿Qué ocurrió?

- 08. APROXIMACIÓN LETAL. VUELO 642 DE CHINA AIRLINES 69**
 Un MD11 con más de 300 personas a bordo está a punto de aterrizar en Hong Kong, pero muy cerca del aeropuerto hay una enorme tormenta tropical que amenaza gravemente a la aeronave
- 09. INFIERNO EN LA TIERRA. VUELO 742 DE VIASA 76**
 Fue uno de los accidentes aéreos más horribles de la historia y el segundo peor de Venezuela en cuanto a número de víctimas. Una concatenación de errores y un exceso de confianza crearon un auténtico infierno en la Tierra tras el despegue del vuelo 742 de VIASA
- 10. DEVASTACIÓN TOTAL. VUELO 17 DE MALAYSIA AIRLINES 82**
 El conflicto que ha dado lugar a la guerra entre Rusia y Ucrania no es algo raro. Comenzó en 2014 en Crimea. Ese mismo año se cobró las vidas de las 298 personas que viajaban a bordo de un Boeing 777
- II. CONSUMIDO POR LAS LLAMAS. VUELO 120 DE CHINA AIRLINES 88**
 ¿Puede una pequeña arandela destruir por completo un Boeing 737? Un error de mantenimiento provocó una espantosa cadena de eventos que redujo a cenizas el vuelo 120 de China Airlines

- 12. DESASTRE EN EL DESPEGUE. VUELO 2263 DE ONUR AIR 94**
Parecía un detalle sin importancia pero que, unido a una concatenación de errores humanos, llevará a este MD-88 al desastre durante la maniobra de despegue
- 13. LA CATÁSTROFE DE BIJLMER. VUELO 1862 DE EL AL .. 100**
Un accidente espeluznante, no solo por las circunstancias en las que tuvo lugar, sino por todo lo que se ocultó y que se haría público años más tarde
- 14. PILOTO DESBORDADO. VUELO 371 DE TAROM 106**
Un cúmulo de circunstancias desafortunadas y una falla no documentada en un popular avión de Airbus provocaron la mayor tragedia aérea de la historia de Rumania
- 15. ¡DEMASIADA FUERZA! VUELO 587 DE AMERICAN AIRLINES 112**
Un Airbus A300 que acaba de despegar está completando la maniobra de ascenso cuando, de repente, la aeronave empieza a caer en picado hasta estrellarse. ¿Qué ocurrió? ¿Qué llevó al accidente del vuelo 587, el segundo peor de la historia de Estados Unidos?
- 16. HORROR EN SÃO PAULO. VUELO 3054 DE TAM LINHAS AÉREAS 119**
Un trágico error en medio de una intensa lluvia, y en uno de los aeropuertos más complicados del mundo, originó el mayor desastre aéreo de la historia de los A320. Esta es la espantosa historia del vuelo 3054 de TAM Linhas Aéreas

- 17. DESPEGUE GROTESCO. VUELO 028 DE LAC-COLOMBIA 127**
 Una catástrofe perfectamente evitable. Una omisión clamorosa de los procedimientos y las más elementales medidas de seguridad llevaron a la mayor tragedia aérea de la historia de Paraguay. El vuelo 028 de LAC se convirtió en una espantosa fatalidad
- 18. EL AVIÓN QUE NO QUISO DESPEGAR. VUELO 389 DE CUBANA 132**
 Una de las mayores tragedias aéreas de la historia de Ecuador. Se supone que si una aeronave supera la V1, ya no puede abortar el despegue y los problemas habrán de resolverse en vuelo, pero ¿y si el avión no consigue elevarse? El vuelo 389 de Cubana no lo logró
- 19. VOLANDO A CIEGAS. VUELO 120 DE TAME 137**
 En 2002, un Boeing 727 de la aerolínea ecuatoriana TAME prepara un aterrizaje rutinario en Tulcán, pero hay un problema: los pilotos no están donde creen estar
- 20. EL AVIÓN DEL MILAGRO. VUELO 231 DE AVIACO 142**
 Parece que, en ocasiones, los milagros existen. En 1992, Granada fue escenario de lo que pudo haber sido una de las mayores tragedias aéreas ocurridas en suelo español
- 21. RUTA HACIA LA MUERTE. VUELO 901 DE AIR NEW ZEALAND 147**
 La tragedia ocurrida en 1979 en el monte Erebus es, aún hoy, la mayor catástrofe aérea de la historia de Nueva

Zelanda y provocó la dimisión de toda la alta dirección de la aerolínea

22. COLISIÓN AÉREA DE CHARKHI DADRI. VUELOS 763 DE SAUDIA Y 1907 DE KAZAKHSTAN AIRLINES 152

El desastre de Charkhi Dadri es, hasta la fecha, el mayor accidente aéreo de la historia ocurrido en el aire, pero, como en todo este tipo de catástrofes, sirvió para aprender una valiosa lección: la importancia del TCAS

23. TRAGEDIA EN PORTUGAL. VUELO 495 DE MARTINAIR 160

Un pobre nivel de inglés y una cadena de errores por parte de la tripulación en medio de un escenario de mal tiempo, poca visibilidad y cizalladura, sellaron el destino del vuelo 495 de Martinair. Se trata de una de las mayores catástrofes aéreas ocurridas en el país vecino

24. INFIERNO SOBRE GALICIA. VUELO 118 DE AVIACO ... 167

Ocurrió hace casi cincuenta años, pero sigue siendo uno de los peores accidentes de la aviación civil en España. Esta es la espantosa historia del vuelo 118 de Aviaco

25. ¿ACCIDENTE O MAGNICIDIO? VUELO 101 DE LA FUERZA AÉREA POLACA. EL DESASTRE DE SMOLENSK 173

En 2010, el avión que llevaba a bordo al presidente polaco y otros dignatarios de este país se estrelló en Rusia causando la muerte de sus 96 ocupantes. Hoy en día todavía hay controversia sobre si fue realmente un accidente o un acto deliberado

- 26. ERROR LETAL. VUELO 826I BINTER MEDITERRÁNEO 179**
 A veces, un pequeño error puede tener gravísimas consecuencias
- 27. MUERTE SILENCIOSA. VUELO 522 DE HELIOS 185**
 Un Boeing 737 no para de dar vueltas sobre el cielo de Atenas, pero ¿por qué no responde? ¿Qué hace en patrón de espera a 34.000 pies? ¿Ha sido secuestrado?
- 28. EL AEROPUERTO FANTASMA. VUELO 514 DE ALROSA AIR 195**
 Un fallo catastrófico ha dejado al vuelo 514 de Alrosa Air sin instrumentos, sin comunicaciones y con sus motores a punto de pararse. Solo hay una opción: aterrizar de inmediato en un aeropuerto que no existe
- 29. PESADILLA SOBRE EL ATLÁNTICO. VUELO 447 DE AIR FRANCE 202**
 En 2009 se produjo el mayor accidente por número de víctimas mortales de la historia de Air France. ¿Qué pasó para que se estrellara el vuelo 447 muriendo las 228 personas que había a bordo?
- 30. EL PLANEADOR DE GIMLI. VUELO 143 DE AIR CANADA 212**
 Existe la errónea creencia de que los grandes aviones se «caen» a plomo si se quedan sin motores, de que la capacidad de planeo es algo exclusivo de las aeronaves más pequeñas y no: todos los aviones planean y, a veces, incluso ocurren milagros

31. EL «SULLY» ESPAÑOL. VUELO 261 DE IBERIA 221

Se pueden contar con los dedos de la mano los amerizajes que han concluido con éxito. Uno de los más conocidos es el del vuelo 1549 de US Airways en el río Hudson, en Nueva York. Pero antes de «Sully» hubo otro «Sully», y era español

32. AVIÓN CONFLICTIVO. ¿QUÉ PASA CON EL BOEING 737 MAX? VUELOS 610 DE LION AIR Y 302 DE ETHIOPIAN AIRLINES 228

El Boeing 737 Max es hoy en día un gran avión, pero para llegar a serlo ha tenido que superar una serie de errores de diseño que provocaron dos gravísimos accidentes y la pérdida de 346 vidas

INTRODUCCIÓN

Volar es, sin duda, una de las actividades donde, a lo largo de los siglos, el ser humano ha depositado más deseos y anhelos. Sin embargo, incluso hoy, en la segunda década del siglo XXI, aún hay una gran cantidad de aerofóbicos (personas con miedo a volar). ¿Por qué? ¿Está justificado?

Si algo me quedó claro tras la publicación de mi libro *Algo espantoso está a punto de ocurrir* es que una parte importante de esos temores provienen del profundo desconocimiento que el común de los mortales tiene de los aviones y de la aeronáutica en general y que, a medida que este se va reduciendo, los miedos también lo hacen en la misma proporción.

Conocer por qué los motores «parece que se paran» tras completar el despegue, por qué el hecho de que uno o dos motores se detengan no va a hacer caer «a plomo» el avión o qué son esos «extraños pliegues» que muestran las alas han hecho volar mucho más tranquilas a muchas personas.

Evidentemente, quien sufra una patología va a necesitar ayuda psicológica, pero, en la mayoría de los casos, racionalizar los temores es el primer paso para superarlos.

Es bastante comprensible. Volar es totalmente antinatural, y si encima no comprendemos cómo vuelan los aviones, qué es verdaderamente un riesgo y qué no lo es, nuestro cerebro, sediento de información, va a tratar de «rellenar» todos los huecos utilizando su imaginación, y esa imaginación suele mostrarse en forma de cosas espantosas.

No obstante, la realidad es muy distinta. En los últimos catorce años no ha muerto ni una sola persona en España en un accidente de aviación comercial. Las mayores cifras de fatalidades las encontramos en el trayecto en coche que realizamos de casa al aeropuerto (o al centro comercial).

Entonces, ¿por qué esta serie de libros sobre accidentes aéreos? Porque, muy al contrario de lo que ocurre en otras industrias, en aviación, todos los accidentes e incidentes que suceden, sean estos pequeñas nimiedades o grandes catástrofes, se toman muy en serio en aras, precisamente, de la seguridad futura.

Cada vez que ocurre un incidente aéreo, por insignificante que pueda parecer a primera vista, se lleva a cabo una exhaustiva investigación, no con propósitos punitivos y para buscar responsabilidades (de ello ya se encargarán, si procede, los tribunales de justicia), sino para averiguar qué ha sucedido, por qué y, sobre todo, tomar medidas para que lo que sea que haya pasado no vuelva a ocurrir.

La aviación se reinventa constantemente y, aunque el riesgo cero no existe en ninguna actividad humana, estudiando los accidentes aéreos hemos conseguido perfeccionar de tal manera los aviones, su tecnología, las infraestructuras y

la formación de los pilotos que, hoy en día, volar se ha convertido en una de las actividades más seguras (y placenteras) que podemos llevar a cabo.

Preparados para el impacto comienza donde acabó *Algo espantoso está a punto de ocurrir*, con treinta y dos nuevas espantosas historias, muchas acaban bien, otras no tanto, pero todas ellas han enseñado importantes lecciones, y para que usted, amable lector, no se pierda entre tanto tecnicismo aéreo, he procurado utilizar un lenguaje ameno y sencillo, deteniéndome a explicar en cada capítulo aquellos conceptos técnicos que puedan resultar difíciles de comprender en un lenguaje fácilmente entendible por aquellos que sean legos en aeronáutica.

Así que no se preparen para el impacto, sino para disfrutar aprendiendo de aviación. Abróchense los cinturones y buenos vuelos.

01

DESASTRE EN HEATHROW

VUELO 38 DE BRITISH AIRWAYS

Un misterio trae de cabeza a los investigadores. Un flamante Boeing 777, el bimotor de pasajeros más grande del mundo, acaba de estrellarse a pocos metros de la cabecera de la pista 27L en Heathrow. ¿Por qué?

Jueves, **17 de enero de 2008**. Pasan unos minutos de las 10.00 en el **aeropuerto internacional de Pekín-Capital (China)** y el **vuelo 38 de British Airways** se prepara para partir **rumbo a Londres-Heathrow (Reino Unido)**.

La aeronave es un **Boeing 777-200**. Con capacidad para más de 500 pasajeros, el 777 o «triple siete» es un avión comercial de reacción bimotor, de largo alcance y fuselaje ancho. Se trata del bimotor más grande del mundo.

Al mando del aparato se encuentra el **capitán Peter Burkill**, de cuarenta y tres años y una experiencia de 12.700 horas de vuelo, 8.450 de ellas en Boeing 777. Le acompaña el **primer oficial y copiloto John Coward**, de cuarenta y un años y 9.000 horas de vuelo, 7.000 de ellas en este tipo de avión.

Al ser un vuelo transatlántico, disponen también de un **copiloto de reserva: Connor Magenis**, de treinta y cinco años y unas 5.000 horas de vuelo de experiencia.

Completan la tripulación **13 auxiliares de vuelo**. Además, hay **136 pasajeros**, por lo que el **total de personas a bordo** asciende a **152**.

10.10 HORAS

El vuelo 38 despegó sin incidentes a las 10.10 hora local (2.09 UTC). Tras 11 horas de vuelo y sobrevolar Mongolia, Siberia y Escandinavia a una altitud comprendida entre el nivel de vuelo 348 y 400 —aproximadamente entre 34.800 y 40.000 pies—, los pilotos empiezan a **preparar la aproximación a Londres**.

40.000 pies son más de 12 kilómetros de altitud. En invierno y a esas cotas tan altas, las **temperaturas** son extremadamente frías, de en torno a los $-70\text{ }^{\circ}\text{C}$.

Los pilotos son especialmente cautelosos con esto y siguen unos procedimientos muy concretos cuando hacen frente a temperaturas tan bajas, pues deben evitar que se llegue a congelar el combustible.

12.40 HORAS

El vuelo 38 ya está a pocas millas de Heathrow. Realizarán una aproximación ILS a la pista 27L. Tanto el piloto automático como el *autothrottle* están activados y operan con normalidad. Coward lleva los controles en tanto el capitán Burkill monitorea el vuelo.

12.42 HORAS

Se encuentran ya a poco menos de 2 millas del aeropuerto (3,7 kilómetros), en la etapa final. El sistema automático mantiene la aeronave estable en la **senda de planeo**, los pilotos bajan el tren. Nadie a bordo puede siquiera imaginar que **algo espantoso está a punto de ocurrir**.

i

La *senda de planeo* (*glide slope* en inglés) es una especie de «carretera virtual» en el aire, un sistema de guía vertical incorporado en el sistema de aterrizaje por instrumentos que indica la desviación vertical de la aeronave de su trayectoria óptima de descenso.



Empieza a sonar una alarma. Es el piloto automático solicitando a los motores un incremento de empuje, pero estos **no responden**. La aeronave empieza a **perder velocidad** hasta los 108 nudos. Coward lucha por mantenerla dentro de la senda de planeo.

—Radioaltímetro: 500... 300... 200 pies...

De repente, **el piloto automático se desconecta**. Están a solo 150 pies del suelo (unos 45 metros). Mientras Coward toma el control manual, el capitán reduce el ajuste de los *flaps* de 30° a 25° para disminuir la resistencia del avión y *estirar* el planeo.

Pero no es suficiente. El avión sigue perdiendo altitud rápidamente y está muy por debajo de la senda de planeo. **No tiene velocidad suficiente para llegar a la pista**. El capitán Burkill declara emergencia.

—BA38: Mayday, mayday, mayday. Speedbird 38 declarando emergencia.

TOO LOW, TERRAIN! PULL UP! PULL UP!

No servirá de nada. El 777 se estrella a solo 270 metros de la pista. Durante el impacto y el breve deslizamiento sobre el suelo, el tren de morro colapsa y el tren principal derecho se separa del avión penetrando en el depósito central de combustible.

La aeronave se detiene en las marcas del comienzo del umbral de la pista, produciéndose una importante fuga de combustible. Afortunadamente, no llega a producirse ningún incendio.

Un pasajero ha sufrido lesiones graves (conmoción cerebral y fractura de pierna). Por lo demás, otros 8 pasajeros y 4 miembros de la tripulación registran lesiones leves. La aeronave, sin embargo, sufrió daños severos y no pudo ser recuperada.

¿QUÉ OCURRIÓ?

La investigación reveló que el vuelo y la aproximación se desarrollaron con normalidad hasta la etapa final de la aproximación.

Cuando la aeronave alcanzó los 600 pies, a 2 millas del aterrizaje, el *autothrottle* demandó un incremento de empuje de los motores, pero estos no respondieron. Tras nuevas peticiones de aumento de empuje por parte del *autothrottle*, y posteriormente la tripulación de vuelo moviendo las palancas de aceleración, los motores tampoco respondieron.

La velocidad de la aeronave se redujo y el aparato descendió sobre la hierba a poca distancia de la superficie pavimentada de la pista.

La decisión de elevar los *flaps* permitió que el avión no alcanzara una autopista cercana, ni la baliza ILS dentro del perímetro del aeropuerto, evitando así daños más importantes.

¿Y por qué los motores perdieron potencia en una fase tan crítica del vuelo como es el aterrizaje? Porque si bien los pilotos siguieron el procedimiento para evitar el congelamiento del combustible, hubo algo con lo que no contaron.

Para que el combustible se congele, la temperatura de los tanques tiene que bajar de los -34° C. Si bien la temperatura del mismo se mantuvo muy por encima, se llegaron a formar algunos cristales de hielo, lo que causó una restricción al flujo de combustible del motor en la cara de la FOHE (*Fuel Oil Heat Exchanger*), en ambos motores.

La FOHE, a pesar de cumplir con los requisitos de certificación aplicables, demostró ser susceptible de restricción cuando se le presentaba hielo blando en una alta concentración, con una temperatura del combustible inferior a -10° C y un flujo de combustible superior al de ralentí.

Los requisitos de certificación, que debían cumplir la aeronave y los sistemas de combustible de los motores, no tenían en cuenta este fenómeno, ya que el riesgo no se reconocía en ese momento.

Los pilotos gestionaron con gran profesionalidad esta crisis lo que les hizo merecedores de la medalla a la seguridad de British Airways, galardón que se hizo extensivo también al resto de la tripulación por su excelente trabajo durante la evacuación.

Y A PARTIR DE ENTONCES...

Los accidentes aéreos no ocurren en vano. Cada vez que tiene lugar uno, se lleva a cabo una exhaustiva investigación técnica, no con propósitos punitivos, sino para averiguar qué ha

ocurrido y por qué, así como para tomar las medidas correctivas oportunas para que los hechos que lo han provocado no vuelvan a suceder

Tras el accidente del vuelo 38, tanto la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA por sus siglas en inglés) como la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) requirieron tanto a Boeing (fabricante del avión) como a Rolls-Royce (fabricante de los motores) para que tomaran medidas que evitaran en adelante este tipo de sucesos.

En concreto, Rolls-Royce y Boeing remodelaron el diseño del sistema de combustible y el motor del 777 para impedir que el hielo provoque una restricción del flujo de combustible en el intercambiador de calor del fueloil.

Desde entonces, no ha vuelto a suceder ningún accidente de un Boeing 777 por este motivo.

FUENTES Y REFERENCIAS

Informe oficial del accidente:

https://reports.aviation-safety.net/2008/20080117-0_B772_G-YMMM.pdf

Ficha del accidente en Aviation Safety Network:

<https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20080117-0>

Entrada sobre el accidente en Wikipedia:

https://en.m.wikipedia.org/wiki/British_Airways_Flight_38

02

EL PEOR ACCIDENTE DE LA HISTORIA DE ÁFRICA

VUELO DEL ANTONOV AN-32B DE AIR AFRICA

La salida de pista de un Antonov An-32B provocó en 1996 una de las mayores tragedias aéreas de la historia, la peor ocurrida en el continente africano y la peor de todo el mundo en cuanto a número de víctimas en tierra.

Nuestra siguiente historia tiene lugar el **8 de enero de 1996** en el **aeropuerto de N'Dolo**, en Kinshasa, en la actual **República Democrática del Congo**. Pasan unos minutos del mediodía y un **vuelo de carga de Air Africa** operado por **Moscow Airways** se prepara para **partir rumbo al aeropuerto de Kahemba**, cercano a la frontera con Angola.

El avión es un Antonov An-32B, una aeronave de transporte bimotor turbohélice de fabricación ucraniana, desarrollado a partir del An-26.

El fabricante es el mismo que desarrolló en los ochenta el tristemente famoso Antonov An-225, el mayor avión de carga de la historia y que fue destruido recientemente por tropas rusas durante la invasión de Ucrania.

Al mando de la aeronave se encuentra el **capitán Nicolai Kazarin**. Le acompaña el primer oficial y **copiloto Andrei Gouskov**. Completan la tripulación otros 2 tripulantes responsables de la carga. Hay, además, 2 pasajeros, por lo que el **total de personas a bordo** asciende a **6**.

12.42 HORAS

Tras una puesta en marcha y rodaje sin incidentes, el Antonov se dirige a la **cabecera de la pista 26** y, tras recibir la preceptiva autorización, inician la maniobra de despegue.

—**Capitán:** 80 nudos... V1...

Pero algo no va bien. La aeronave va mucho más lenta de lo que debería. Empieza a acabárseles la pista. Sin embargo, los pilotos continúan con la maniobra.

—**Capitán:** *Rotate...*

Al alcanzar la **velocidad de rotación**, el capitán tira de la columna de gobierno para tratar de elevar el aparato. No obstante, aunque este eleva ligeramente el morro, **se niega a ascender. Algo espantoso está a punto de ocurrir.**

—**Capitán:** ¡Cancelando despegue!

Desesperadamente, los pilotos **activan las reversas** y ponen los **frenos al máximo**, pero es demasiado tarde. La elevada veloci-

i

Los aviones tienen, básicamente, tres sistemas de frenado: los frenos de las ruedas del tren de aterrizaje, los *spoilers*, pequeñas láminas móviles situadas en el extradós de las alas que, al levantarse, provocan una gran resistencia aerodinámica y contribuyen a detener el avión, y los reversores de empuje o reversas. En los aviones a reacción, las reversas desvían, de forma temporal, los gases de escape expulsándolos en una dirección diferente a la de la marcha de la aeronave, lo que también contribuye a frenarla.

dad de la aeronave y la poca longitud de la pista (apenas 1.680 metros) no permiten detener el avión, que acaba saliéndose de la pista a más de 204 km/h.

Y esto no es lo peor. La pista 26 colinda con un barrio que tiene un mercado al aire libre llamado Simbazikita que a esa hora está abarrotado de gente.

Durante más de 100 metros, **la aeronave arrasa con todo lo que encuentra a su paso**, hasta que, finalmente, al detenerse, **se rompen los tanques de combustible** generando una **enorme explosión** que convierte al Antonov en **una bola de fuego**.

Fallece 1 miembro de la tripulación y los otros **5 ocupantes resultan heridos**, pero lo peor es el **balance en tierra: mueren 297 personas y otras 253 resultan heridas**, muchas de ellas de gravedad.

Se calcula que, en el momento del accidente, en el mercado de Simbazikita había entre 1.000 y 2.500 personas.

Los pilotos sobreviven y, cuando son rescatados, son brutalmente agredidos por una turba enfurecida que cree que ha sido un atentado. Se trata del mayor accidente aéreo de la historia de África, así como el de mayor número de muertes en tierra causadas por un accidente de avión.

¿QUÉ OCURRIÓ?

Se determinó que el avión no pudo despegar porque su **peso total** en el momento del accidente era **muy superior al MTOW**.

La capacidad de carga del Antonov An-32B es de 6,7 toneladas sin tener en cuenta el peso del combustible en las alas. Los investigadores no pudieron determinar el valor exacto del exceso de peso, aunque lo cifraron entre 2 y 7 toneladas.

Además, la **decisión de la tripulación de abortar el despegue** se tomó **demasiado tarde** y la **longitud de la pista** era **insuficiente**. Se acreditó, por otro lado, que **el vuelo fue operado ilegalmente** en nombre de Scibe-Airlift, otra aerolínea que no participó en la operación.

El certificado de aeronavegabilidad había expirado el mes de diciembre anterior y **el avión no estaba autorizado a volar**.

La investigación revelaría, asimismo, que **la aeronave transportaba armas de forma ilegal a UNITA** (uno de los movimientos armados que luchaban en la guerra civil angoleña), tal y como los propios pilotos reconocerían en sede judicial.

Por todo ello, **Kazarin y Gousov** serían **acusados de homicidio involuntario y condenados a dos años de prisión** cada uno.

La seguridad aérea en la República Democrática del Congo brilla totalmente por su ausencia y nunca se abordaron los peligros subyacentes de los aviones sobrecargados que sobrevolaban zonas densamente pobladas, y el 4 de octubre de 2007 se repitió prácticamente el accidente cuando un An-26 se estrelló en el aeropuerto internacional de Ndjil.

Dado que el informe oficial nunca llegó a hacerse público, no están claras las cifras de muertos y heridos que varían según las fuentes consultadas. Además, algunas fuentes recogen que el número de pasajeros no sería de 2, sino de 16.

FUENTES Y REFERENCIAS

Ficha del accidente en Aviation Safety Network:

<https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19960108-0&lang=es>

Entrada sobre el accidente en Wikipedia:

https://en.wikipedia.org/wiki/1996_Air_Africa_crash