

La Historia de Margareth Abraham

Vuelo fatal de ALM LM980

Accidente, 2 de mayo de 1970

Las fuentes de esta información incluyen 'Luchthavenontwikkeling Curaçao 1913-1976 HATO', escrito por el Sr. Rudy Sprock, junto con otras fuentes.

Lo más trágico fue el accidente del vuelo LM 980 procedente de Nueva York, en camino hacia San Martín, con un DC-9 "Carib Queen", fletado por la ONA estadounidense, matrícula N935F.

Desarrollo del vuelo

El avión despegó del aeropuerto John F. Kennedy (JFK) el 2 de mayo de 1970 a las 11:14 de la mañana con 57 pasajeros y 6 tripulantes a bordo. En JFK se cargaron un total de 28,900 libras de combustible. En teoría, eso es aproximadamente suficiente para 289 minutos de vuelo, y por lo tanto, también suficiente para el vuelo de 4 horas y media. Cabe destacar, por cierto, que los tanques de combustible adicionales (requeridos por la FAA) aún no estaban instalados y además, que el mismo avión el 15 de abril de 1970 tuvo problemas con una cantidad mínima de combustible al llegar a San Martín.

En ruta, el Capitán Balsey DeWitt recibe un mensaje del Control de Tráfico de San Juan, indicando que el tiempo en San Martín está por debajo del estándar mínimo de aterrizaje. Solicita y recibe un nuevo rumbo hacia San Juan. Aproximadamente cinco minutos después, el capitán recibe un mensaje de la torre de San Martín indicando que las condiciones meteorológicas han mejorado, por lo que el capitán recibe permiso para cambiar su rumbo hacia San Martín. A las 3:15 de la tarde, el LM980 inicia su aproximación, pero ésta tiene que ser abortada debido a la insuficiente visibilidad. A las 3:19 se realiza otro intento, que también tiene que ser abortado. Diez minutos más tarde, se realiza un tercer intento, de nuevo sin éxito, y el LM980 solicita y recibe permiso a las 3:31 para desviarse hacia la isla de Santo Tomás. Entonces, tanto el copiloto como el navegante informan de que el totalizador (indicador de combustible) indica que quedan 850 libras de combustible (después de 4 horas y 18 minutos de vuelo). El capitán se pone en contacto con el Control de Tráfico Aéreo de San Juan y anuncia que va a ascender con la esperanza de llegar parcialmente en vuelo de planeo cerca de St. Croix ("Me queda poco combustible y tengo que subir"). Este intento fracasa y en condiciones meteorológicas extremadamente difíciles el capitán realiza con éxito un aterrizaje de emergencia en el mar a las 3:48 (ambos motores se apagaron).

Pasajeros y tripulantes

En los aterrizajes de emergencia, es habitual (incluso obligatorio), que el capitán indique primero que un aterrizaje de emergencia es inminente, dando así a la tripulación de cabina la oportunidad de asegurarse de que todos los pasajeros se han abrochado los cinturones de seguridad. De hecho, el Capitán DeWitt dio esta instrucción verbalmente al jefe de cabina Spencer. Justo antes del aterrizaje real, es habitual que el capitán también lo indique, para que los pasajeros y la tripulación de cabina puedan adoptar la posición de emergencia. Esta instrucción no fue dada por el capitán. De hecho, no pudo hacerlo, porque el sistema de megafonía entre la cabina de mando y la cabina no funcionaba (esto se había descubierto antes del despegue). Por consiguiente, en el momento del impacto, no todos llevaban puesto el cinturón de seguridad. El avión aterrizó a una velocidad de unos 130 nudos. Algunos cinturones de seguridad se rompieron.

El Capitán Balsey DeWitt realizó un aterrizaje de emergencia ejemplar en el mar en condiciones extremadamente adversas. La lamentable pérdida de vidas tuvo mucho que ver con la falta de comunicación, incluso con la falta de comunicación técnica. Y la causa del aterrizaje de emergencia en el mar tuvo mucho que ver con la evaluación humana de las situaciones. Al Capitán DeWitt nunca se le permitió volver a volar.

De los 63 personas a bordo, se pudieron rescatar 35 pasajeros, más tres miembros estadounidenses de la tripulación de cabina de mando y dos asistentes de vuelo de ALM; 22 pasajeros perdieron la vida, al igual que la tripulante de ALM de Curaçao, la azafata Margareth Abraham. En su memoria, la plaza frente al edificio del aeropuerto en Hato fue nombrada en su honor "Plaza Margareth Abraham".

El capitán de una aerolínea estadounidense que se dirigía de Pointe-à-Pitre (Guadalupe) a San Juan (Puerto Rico) había captado las señales de emergencia del DC-9. Vio cómo el avión aterrizaba en el mar y cómo se rompía la sección de cola.

Inmediatamente pudo transmitir la posición del avión accidentado a los guardacostas estadounidenses. Los helicópteros de los guardacostas y el portaaviones Guadalcanal, que operaba casualmente en las cercanías de St. Croix, pudieron iniciar las labores de rescate.

A las cinco y media se recogieron del mar los primeros sobrevivientes y cuando hubo que abandonar la búsqueda alrededor de las siete debido a la oscuridad, se había rescatado a 40 sobrevivientes. Quince personas tuvieron que ser ingresadas con heridas en el Charles Harwood Memorial Hospital de St. Croix. La condición de uno de ellos era bastante grave. Un pasajero falleció en el camino al hospital a causa de sus heridas. Por la noche, se pudo hacer el balance preliminar de esta mayor catástrofe que afectó a ALM: 1 muerto, 40 rescatados y 22 desaparecidos. Para estos últimos, había pocas esperanzas. A las once de la mañana del día siguiente, las autoridades de St. Croix decidirían si continuar o no la búsqueda. Entre los desaparecidos se encontraba la azafata Margareth Abraham, de 24 años, que estaba realizando uno de sus últimos vuelos para ALM, debido a sus planes de boda con el conocido presentador de televisión antillano, Robby Schouten. Los demás eran en su mayoría turistas estadounidenses, en camino a San Martín para pasar unos días de vacaciones sin preocupaciones. Entre los rescatados: la tripulación estadounidense de cabina de mando formada por el Capitán Balsey DeWitt, el primer piloto Harry Evans y el navegante Hugh Hart, el jefe de cabina antillano Wilfred Spencer y el asistente de vuelo Tobias "Tito" Cordeiro.

Conclusión de la NTSB

El accidente fue investigado por la Junta Nacional de Seguridad del Transporte de los Estados Unidos (U.S. National Transportation Safety Board - NTSB). El informe concluyó que la causa del accidente fue una mala gestión del combustible, complicada por la falta de atención y la distracción de la tripulación causadas por la situación meteorológica y los múltiples desvíos. Algunos problemas específicos citados incluyen el cálculo erróneo del índice de consumo de combustible, la lectura incorrecta de los indicadores de combustible y el cálculo incorrecto de la cantidad de combustible que se esperaba que quedara al momento de aterrizaje. El informe de la NTSB afirmó: "La Junta determina que la causa probable de este accidente fue el agotamiento de combustible que resultó de los continuos y fallidos intentos de aterrizar en San Martín hasta que no quedó combustible suficiente para llegar a un aeropuerto alternativo". La NTSB también concluyó que las posibilidades de supervivencia en el accidente se vieron empeoradas por la mala coordinación entre la tripulación antes y durante el amerizaje. Las recomendaciones en el informe incluyeron agregar "advertir a los pasajeros" a la lista de procedimientos para aterrizajes de emergencia y amerizajes, requerir que los vuelos no se despachen sin un sistema de megafonía en funcionamiento y eliminar gradualmente un tipo más antiguo de cinturón de seguridad que se utilizaba entonces a favor de diseños más modernos.