

# “Damas y caballeros, les habla su capitán”: cuatro motores apagados, trece minutos para morir y un vuelo que cambió a la aviación

21/04/2026



Volaban dentro de una oscuridad total. Los 248 pasajeros del vuelo 009 de British Airways, que circulaba a 11.277 metros de altura sobre el Océano Índico, descansaban tranquilamente. Habían partido del aeropuerto de Heathrow, en Londres, y el itinerario tenía escalas programadas en Bombay, Kuala Lumpur, Perth y Melbourne antes de llegar a su destino final en Auckland. Los quince miembros de la tripulación habían abordado el avión en Kuala Lumpur.

No hubo turbulencias, pero dentro de lo que parecía una noche cerrada y sin luna, por las ventanillas del avión, algunos pasajeros observaron un espectáculo de destellos, luces eléctricas estáticas, bailando entre las espesas nubes. Cada tanto se veían también reflejos de una luz blanca brillante.

Eric Moody (41), el piloto, había ido al baño. El ingeniero de vuelo lo llamó para que volviera de inmediato. Mientras lo hacía Eric observó preocupado bocanadas de humo saliendo de las rejillas de ventilación de la aeronave y percibió un marcado olor acre que no supo identificar. Al entrar en la cabina de vuelo vio lo mismo que sus pasajeros pispeando por las ventanillas: **en el parabrisas estaba desplegada una intensa actividad eléctrica atmosférica**. De pronto, hubo una llamarada blanca intensa que pareció extenderse sobre las alas. El ingeniero de vuelo, Barry Townley-Freeman, le avisó a Moody y al primer oficial Roger Greaves, que el motor número 4 del avión había dejado de funcionar. En segundos se detuvo otro, y otro y otro. **Se habían quedado sin los cuatro motores**. Estaban suspendidos a más de once mil metros de altura, tendrían que planear.

A pedido de Moody, Greaves transmitió de inmediato, la llamada de socorro: *"Mayday. Mayday. Yakarta control, Speedbird 9. Hemos perdido los cuatro motores. Repito, hemos perdido los cuatro motores"*. No sabían que la estática del ambiente interfiere con las transmisiones radiales. La crepitación, por momentos, hacía que sus voces se perdieran. Lo que sí supo Moody es que tendrían que accionar alternativas, estar en calma y ser creativos si querían sobrevivir.

Las alarmas sonaban y cada intento de reiniciar un motor hacía que el combustible saliera a borbotones por la parte trasera de la aeronave y se extendiera peligrosamente por las alas. La estática seguía dando su buen espectáculo en el cielo oscuro. El humo blanco que salía del sistema de aire acondicionado y el golpeteo de algo que parecía arena contra el fuselaje resultaban aterradores. ¿Qué estaba pasando? se preguntaba el

trío a mando de la aeronave que solo contaba con tres años de servicio.

En la cabina los pasajeros mantenían silencio mientras al mismo tiempo veían cosas que no cuadraban con un vuelo normal. Fue entonces cuando la voz del capitán Eric Moody resonó en la cabina dejándolos petrificados:

*“Damas y caballeros, les habla su capitán. Tenemos un pequeño problema. **Los cuatro motores se han detenido. Estamos todos haciendo lo posible para hacerlos funcionar nuevamente. Confío en que no estén demasiado angustiados**”.*

Era la noche del 24 de junio de 1982 y, debido a la situación, parecía ser la última para los 263 seres humanos que viajaban por el aire encendido.

## Trece minutos para morir

Moody le advirtió a sus compañeros: *“Creo que nos quedan unos diez ó quince minutos de planeo”*. Serían trece. El avión iba perdiendo altura. Era un gigante pájaro de 170 toneladas planeando sobre las montañas de Java. Moody lo tuvo claro desde el principio: si los motores no arrancaban antes de llegar a los 3600 metros de altura tendría que intentar un amerizaje en medio del océano. Eso implicaba una muerte casi segura para todos a bordo.

El pasajero de Scarborough, Arthur Ewen, consciente del momento que vivían se abrazó a su mujer Shirley y observó que el resto rezaba en silencio. En los momentos cruciales no siempre hay histeria colectiva o gritos. **De hecho en el vuelo 009 se percibía una extrema tensión envuelta en silencio.**

Betty Tootell (57) y su madre Phil estaban sentadas una al lado de la otra en la parte de atrás de la cabina turista, volvían a Nueva Zelanda luego de un viaje por la capital británica. Cuando sonó la voz del capitán Betty dejó por un

momento de leer su libro Mansfield Park de Jane Austen. Miró por su ventanilla y vio esos destellos. Intentó tranquilizarse y seguir leyendo. Imposible. Un extraño olor a azufre le invadió la nariz. Pensó que podía ser alguien fumando. En ese entonces todavía se fumaba en los vuelos. Pensamientos enloquecidos la asaltaron: ¿moriría quemada o se ahogarían por el humo?

Delante de ellas estaba Charles Capwell quien viajaba con sus dos hijos: Chas de 10 años y Stephen de 7. En unas horas se reunirían con la madre de los chicos en su casa de Perth, Australia. Charles le pidió a sus hijos que cerraran su ventana. Quería que estuvieran calmos. Lo hicieron y miraron a su padre preocupados: *“¿Y ahora qué deberíamos hacer, pa?”*.



La sensación de la cabina era de irrealidad absoluta. Entendían perfectamente que la situación era gravísima y aun así el clima era artificialmente tranquilo

El olor hizo que el auxiliar de vuelo Graham Skinner fuera a revisar los baños. Algo estaba mal, pensó con razón. **Las azafatas empezaron automáticamente a guardar todo lo que**

**estaba suelto y le pidieron a los pasajeros que se pusieran correctamente los cinturones de seguridad.** Skinner intentó mostrarse en calma, no quería que ellos se asustaran más de lo que él ya lo estaba.

La sensación de la cabina era de irrealidad absoluta. Entendían perfectamente que la situación era gravísima y aun así el clima era artificialmente tranquilo. El jugador de cricket neozelandés Ewen Chatfield reveló: **“Todos pensamos que íbamos a morir. No había pánico”**. Cada uno estaba aferrado a sus propios pensamientos y plegarias.

Cuando la tragedia es inminente no hay espacio para dramatismos.

Los pilotos desconcertados no veían que hubiera alarmas indicando incendio. Ni la tripulación ni los controladores aéreos sabían en ese momento qué estaba pasando. Barajaban la idea de una tormenta inusual o de un fallo técnico múltiple. No habían estudiado una situación semejante jamás.

Ante la evidente emergencia el avión fue desviado hacia Yakarta, a la pista más cercana. Los controladores tenían la esperanza de que los motores volvieran a funcionar y la tripulación lo intentaba una y otra vez.

Moody planeó alejándose de la nube fatal mientras iban, sin potencia, acercándose a la superficie del mar. Ya no había vibraciones ni sacudidas. Solo un tranquilo descenso hacia quién sabe dónde. El único sonido era el del aire rozando el fuselaje. Lo único que Moody podía hacer era bajar y subir la nariz del avión para intentar la velocidad adecuada para encender los motores.

A 7900 metros cayeron las máscaras de oxígeno. En la cabina Roger, el ingeniero, se la fue a poner y la mascarilla se rompió. Nada salía bien. Moody entendió que Roger se desmayaría en breve sin oxígeno. Decidió hacer una caída controlada de unos dos mil metros en pocos segundos para

evitarlo. Lo necesitaba colaborando con él. **El terror de los pasajeros ante la maniobra fue inmenso, pero Moody logró lo que necesitaba. A 6000 metros podrían respirar sin ayuda.**

Charles seguía intentando distraer a sus hijos y cuando las cosas parecieron un poco más tranquilas sacó su lapicera y escribió en sus pasajes: "Hicimos lo mejor por los chicos. Te quiero. Perdón, Pa". Era su despedida, estaba seguro de que morirían.



l terror de los pasajeros ante la maniobra fue inmenso, pero Moody logró lo que necesitaba. A 6000 metros podrían respirar sin ayuda

## Aterrizar a ciegas

Cuando estaban a 4115 metros ocurrió el primer milagro. Unos trece minutos después del anuncio de Moody, el motor número 4 arrancó.

En los 90 segundos que siguieron empezaron a encenderse los otros tres. El motor número 2 comenzó a vibrar violentamente. Lo apagaron. Volarían con tres. Respiraron aliviados, pero la adrenalina seguía corriendo porque el peligro no había terminado.

Así fue que encararon la pista en el Aeropuerto Internacional Halim Perdanakusuma de Yakarta.

**El Boeing 747 volaba a ciegas porque el parabrisas estaba cubierto de polvo.** Solo tenían una pequeña franja en el vidrio por donde ver algo. Deberían aterrizar confiando plenamente en los instrumentos. Una emergencia no admite miedos. Ahí fueron.

Finalmente, después de unos minutos de terror, lograron tocar tierra. **Los pasajeros y la tripulación estallaron en aplausos eufóricos.** Algunos lloraban. Al bajar el ingeniero de vuelo, Barry Townley-Freeman, besó el suelo agradecido.

Poco después todos supieron lo que había ocurrido: el Monte Galunggung, un volcán activo a 180 kilómetros al sureste de Yakarta, había entrado en erupción y despedido cenizas volcánicas mientras ellos lo sobrevolaban. **Los motores se habían apagado por la ingestión de esas cenizas ardientes que les habían parecido nubes oscuras.** Los resplandores que habían presenciado, un fenómeno que suele denominarse "Fuego de San Telmo", aunque en ese momento no lo asociaron con eso. La fricción de las cenizas había generado ese show lumínico.



Poco después todos supieron lo que había ocurrido: el Monte Galunggung, un volcán activo a 180 kilómetros al sureste de Yakarta, había entrado en erupción y despedido cenizas volcánicas mientras ellos lo sobrevolaban (USGS vía AP)

Lo cierto es que fue la primera vez que un avión comercial enfrentó cenizas volcánicas a esa altitud.

El particular humor de Moody salió a la luz una vez más cuando la prensa preguntó sobre la actitud del ingeniero de vuelo que besó el suelo al bajar del avión como suele hacerlo el Papa cuando viaja. Su respuesta arrancó carcajadas: **“Es que él vuela en Alitalia”**.

El peligroso incidente dejó muchas enseñanzas porque hasta entonces no había un sistema claro de alertas para estos fenómenos como se tiene hoy.

Se cambiaron los protocolos de aviación y esta posible situación se estudia hoy en los manuales de entrenamiento de todo el mundo. Sin embargo, hasta que se instrumentaron todas las alertas, siete años después volvió a suceder. **En 1989 el vuelo KLM 867** estaba descendiendo para su escala en Anchorage, Alaska, cuando ingresó sin percatarse en una nube de cenizas

producida por el Monte Redoubt. ¡También se le apagaron los cuatro motores y comenzaron a caer! La tripulación recordó el caso del avión de British y sospechó que estaban en una situación similar. Percibían el olor del azufre y veían resplandores. Por suerte lograron volver a encenderlos antes de impactar.

Después de este nuevo incidente, la comunidad aeronáutica se apuró a implementar **el sistema actual de alertas.**



El peligroso incidente dejó muchas enseñanzas porque hasta entonces no había un sistema claro de alertas para estos fenómenos como se tiene hoy

## **El héroe que no quiso serlo**

**Eric Moody** no había querido ser un héroe. Era un hombre común y corriente, un piloto británico que le tocó enfrentar una

circunstancia peligrosísima de la que salió airoso. El mensaje calmo que soltó esa noche bien podría ser parte de un guión de película, pero en realidad fue producto de su buen entrenamiento y de su flema inglesa. Hizo gala de la sobriedad digna que caracteriza a los grandes hombres en los momentos dramáticos.

Moody nació el 7 de junio de 1941 en el Reino Unido. Desde que vio a los tres años los combates aéreos de la Segunda Guerra Mundial sobre los muelles de Southampton, dijo que sería piloto de caza. A los 16 empezó a volar planeadores. Esa experiencia de volar sin motor le resultaría clave en el accidente.

En 1966 se casó con Patricia Collard con quien tuvo dos hijos: Sarah e Iain. Cuando ocurrió el accidente llevaba varios años trabajando con British Airways. Fue su formación rigurosa y sus miles de horas de experiencia en vuelo los que marcaron la diferencia. Luego de su excelente desempeño recibió condecoraciones, elogios y dio algunas pocas entrevistas. No se mostraba cómodo con la idea de que había salvado al avión y a los pasajeros. No escribió libros ni documentales, pero sí dio conferencias y trabajó con pilotos jóvenes. **También siguió trabajando para British hasta completar un total de 32 años. Se jubiló, en 1996, con más de 17 mil horas de vuelo y 55 años.** Con la tripulación y los pasajeros de ese vuelo tan especial continuaron en contacto a través de una organización llamada Galunggung Gliding Club.

Lo curioso fue que de este grupo derivó un gran amor: Betty Tootell (autora del libro *Los cuatro motores fallaron*, publicado en 1985) se casó con James Ferguson, el hombre que iba justo sentado en el asiento delante de ella. James viajaba aquel día con su mujer Sybil. En las reuniones de supervivientes todos se hicieron muy amigos. En 1992 murió Sybil y, un tiempo después, Betty terminó contrayendo matrimonio con James. Hay experiencias en la vida que terminan uniendo demasiado. Vivieron veinte años juntos y volaron

infinitas veces hasta la muerte de James en 2015.

**El Boeing 747, City of Edinburgh, continuó en servicio hasta el año 2004.** Terminó siendo desguazado en el aeropuerto de Bournemouth, Dorset, Inglaterra en el 2009. A Moody, como homenaje, le dieron la palanca de vuelo.

En uno de los pocos reportajes que otorgó, hizo una vez más gala de su humor inglés: “Cuando aprendí a volar en los años 50, volar era peligroso y el sexo era seguro. Cuando me jubilé en los años 90, la situación se había invertido!”. En otro momento cuando alguien le inquirió sobre cómo había sido el aterrizaje a ciegas en Yakarta, con el parabrisas lleno de cenizas, respondió bromeando y con su voz calma: “fue un poco como abrirse camino por el trasero de un coatí”. La metáfora indicaba que así de oscuro y estrecho había sido el aterrizaje, provocó risas. Luego agregó, restándose importancia: “el avión aterrizó solo, besó la tierra, fue maravilloso”. También contó que como “me formaron esperando que el avión se rompiera en cualquier momento”, eso lo había ayudado a no perder la calma ni por un segundo. **Lo que se dice, nervios de acero.**

**Eric Moody murió a los 82 años,** el 18 de marzo de 2024, mientras dormía en la absoluta tranquilidad de su casa en Chilworth, Hampshire.

Fuente: Infobae