

Un cigarrillo mal apagado en el baño: la tragedia que terminó con la insólita costumbre de fumar en los aviones



Hubo un tiempo en el que nadie se sorprendía de ver personas fumando dentro de un avión. Había ceniceros (aún los ve en algunos viejos modelos), zonas para no fumadores y hasta hoy la señal de “no fumar” sigue presente en las aeronaves. Sí, el consumo de **tabaco** estaba permitido en los aviones. En pleno vuelo, los viajeros podían encender cuantos **cigarrillos** quisieran hasta llegar a destino, siempre que estuvieran en la zona de fumadores, la mitad del avión aproximadamente. En el checkin, después de la pregunta ¿pasillo o ventanilla? venía ¿fumador o no fumador?, para determinar el asiento de cada pasajero.

Hoy no sólo está terminantemente prohibido fumar dentro de los aviones y en muchos otros espacios públicos cerrados, sino que elementos como fósforos y encendedores son considerados peligrosos y tampoco pueden ingresarse a la cabina de pasajeros.

El **11 de julio de 1973** un accidente marcó un precedente clave para que los cigarrillos desaparecieran de una vez y para siempre de los aviones.



Años atrás era posible fumar cigarrillos, habanos y pipas en la zona fumadores de los aviones

La historia comenzó en el aeropuerto de Galeão, de Río de Janeiro. El vuelo 820 de Varig, que se llevaría a cabo con un Boeing 707-345C, estaba listo para despegar hacia el aeropuerto Orly, en París, Francia.

Cerca de las 3 de la mañana, el capitán de la nave, **Gilberto Araujo Da Silva** junto a su copiloto **Alvio Basso**, el ingeniero de vuelo, **Claunor Bello**, y al navegante **Zilmar Gomes da Cunha**, se prepararon para despegar. Completaban la tripulación un segundo equipo de comandantes y 9 sobrecargos, además de 117 pasajeros. Un total de 134 personas se dirigían a París en ese vuelo.

Todo sucedió como estaba previsto, comenzaron a sobrevolar Río de Janeiro y enfilaron hacia París. El vuelo se llevó a cabo sin inconvenientes y a las 13:57 del 12 de julio (horario centroeuropeo) la aeronave comenzó con las maniobras de aproximación, perdiendo cada vez más altitud.

Tan sólo un minuto después de que Da Silva le informó al control en Orly que se estaban

aproximando, **varias alarmas comenzaron a sonar** dentro de la cabina de los comandantes; había **fuego dentro del avión**.

Inmediatamente Da Silva le informó de la situación a su tripulación para que intentaran detectar el origen del fuego. En paralelo emitió una señal de *Mayday* a tierra para que le habilitaran un aterrizaje de emergencia. Le asignaron la pista número 7 y ya con las mascarillas colocadas en las caras de los pasajeros comenzaron a descender a toda velocidad.



Bomberos, rescatistas y policías asisten al lugar del siniestro en búsqueda de sobrevivientes. (AP Photo/Paul Roque)

Mientras tanto, las azafatas y el resto de la tripulación buscaban sin éxito el origen del fuego y la cabina de pasajeros se iba llenando de un denso **humo** negro que no sólo afectaba la vista, sino que comenzaba a impedir la normal respiración de los viajeros.

En un momento los pasajeros empezaron a desmayarse debido a los fuertes y tóxicos humos que, para ese momento, minutos después de las dos de la tarde, ocupaban la totalidad de la cabina, lo que hizo que la situación se tornase verdaderamente grave.

El humo ya había invadido toda la cabina de los pilotos. Con **muy poca visibilidad**, conscientes de que la situación era crítica y aún faltaban algunos kilómetros para el aeropuerto de Orly, los pilotos **decidieron aterrizar en un descampado**.

Poco a poco, sin saber exactamente en qué ángulo estaba descendiendo –luego se sabría que lo hicieron con la nariz más hacia arriba de lo recomendado– fueron perdiendo altura hasta que la nave impactó contra árboles y cayó de panza al suelo.

El impacto fue duro y volvió aún más dramática la situación dentro de la aeronave. Por el golpe las alas se rompieron y los motores se desprendieron. El fuselaje no sufrió daños, pero **un nuevo incendio comenzó en el avión**.

Solamente 10 personas, todas ellas tripulantes, lograron escapar de ese infierno en el que se había convertido el Boeing 707-345C; el resto de los pasajeros y los otros 7 empleados de la aerolínea quedaron atrapados en el avión, envuelto en llamas y humo.

Tan solo siete minutos tardaron los bomberos en llegar: lograron rescatar a 4 personas vivas, de las que sólo una logró sobrevivir: el resto, **123 personas, fallecieron producto de la asfixia o calcinados por el fuego**.



Así quedó el avión de Varig luego del accidente en el que fallecieron 123 personas

¿Qué originó el incendio?

La Oficina de Investigación y Análisis para la Seguridad de la Aviación Civil (BEA, por sus siglas en francés) estuvo a cargo de la investigación del hecho y reveló que la causa del incendio había sido **un cigarrillo mal apagado en uno de los baños**.

Los sistemas del avión detectaron el humo, pero los tripulantes no lograron descubrir su origen y no tuvieron tiempo de actuar para combatir el fuego. Además, no contaban con las herramientas necesarias para apagar un incendio ni evitar la propagación del humo, lleno de monóxido de carbono. Hubo dudas sobre la explicación del cigarrillo mal apagado como origen del siniestro. En el informe final se incluyó que “era posible” que una falla eléctrica hubiera sido la verdadera causa del incendio.

¿Qué pasó luego de la tragedia del vuelo 820?

Pero más allá de esa duda, tras el accidente, la Administración Federal de Aviación de EEUU (FAA, por sus siglas en inglés) emitió la recomendación de que no se permitiera fumar en los aviones. La respuesta no fue inmediata. Hoy todos saben que está terminantemente prohibido hacerlo, pero hubo que esperar hasta el 1989 para que una empresa aérea, Northwest Airlines, lo prohibiera. Y no fue por motivos de salud o seguridad, sino porque cayó en la cuenta de que se ganaba 10 minutos en las escalas si la tripulación no debía vaciar los ceniceros.

De todas formas, desde comienzos de la década del 90, diferentes países y aerolíneas comenzaron a prohibirlo y **en el año 2000 se alcanzó la erradicación total del tabaco en los aviones comerciales de todo el mundo**. Igualmente, todavía es obligatorio que las aeronaves cuenten con ceniceros, por mera seguridad, por si algún despistado, que estará incurriendo en una contravención, se le ocurre encender un cigarrillo en pleno vuelo.

Fuente: Infobae