

Melilla, la crónica de un suceso aéreo

Javier Ronda Iglesias

Grupo de Investigación en Estructura, Historia y Contenidos de la Comunicación
Periodista de Canal Sur Radio

El 25 de septiembre de 1998 se escribía una de las páginas más tristes de la historia de sucesos de España. Un avión que cubría la línea aérea entre Malaga-Melilla se estrelló en las inmediaciones de la ciudad norteafricana. No hubo supervivientes y murieron los 38 ocupantes del aparato que se precipitó sobre suelo marroquí minutos antes de aterrizar. La pequeña ciudad de Melilla sólo es noticia de forma habitual con asuntos relacionados con los inmigrantes pero en esta ocasión el accidente aéreo hizo que se convirtiera en portada de todos los informativos nacionales, europeos e incluso mundiales. Después del V Centenario de la fundación de la ciudad, esta tragedia se convirtió en la mayor concentración de medios de comunicación nacionales y extranjeros en una tranquila ciudad poco conocida, no acostumbrada a grandes sobresaltos. Quien firma este texto, cubrió el suceso, como enviado especial de Canal Sur Radio. Su testimonio es de utilidad para futuros periodistas.

1. El vuelo de la muerte

El viernes 25 de septiembre de 1998 a las 8 y 25 la mañana despegó del aeropuerto Pablo Picasso de Málaga rumbo a Melilla, el avión cuatrimotor BAE 146 de la Compañía Pauknair que cubre la línea entre la ciudad andaluza y la norteafricana. Viajaban 34 pasajeros y 4 miembros de la tripulación aunque la capacidad del aparato es de 84 pasajeros. El primer vuelo hacia Melilla de la mañana transcurría de forma normal, se debía cubrir en una media hora.

Media hora después la aeronave desapareció de las pantallas de los radares. El avión que pilotaba el comandante instructor cordobés Diego Clavero Muñoz instantes después apareció estrellado entre las montañas marroquíes próximas a Melilla. La última comunicación del avión se recibía a las nueve menos cinco en el Grupo de Combate Antiaéreo de Melilla (GAL-7), en ella el comandante Clavero no informaba de ninguna anomalía y anunciaba que comenzaba el aterrizaje. Esa fue la última vez que el avión comunicó con tierra.

En ese momento el avión debía iniciar la maniobra de aterrizaje en la pista de Melilla. En ese momento el parte meteorológico indicaba que la visibilidad sobre la ciudad era de unos tres kilómetros, había algo de neblina y nubes bajas, casi no había viento que soplaban a unos 7 km./h.

Sobre las nueve no había señal del avión y la Guardia Civil de Melilla dio la voz de alerta. Minutos después se confirmaba que el avión se había estrellado en la ladera de una colina de unos 700 metros de altura a 12 kilómetros al norte de Melilla, en territorio marroquí, en el Cabo de las tres Forcas, entre Cabo Cañaveral y Cabo Viejo, en un lugar conocido también como "el fin del mundo". El avión tuvo el siniestro al iniciar la maniobra de aproximación a la pista cuando llevaba rumbo 15 (por el lado noroeste).

Los cadáveres mutilados y casi desintegrados se esparcieron por unas colinas cerca del mar y próximo a unos poblados marroquíes donde había que acceder después de cruzar la frontera por pistas forestales. El rescate de los cadáveres fue complicado. Marruecos restringió el aterrizaje de los helicópteros de salvamento españoles y sólo permitía que aterrizaran de uno en uno. También médicos forenses marroquíes se desplazaron hasta la lonja de Melilla donde se depositaron los cadáveres para la identificación de los cuerpos. El gobierno marroquí autorizó a que bomberos, policías, ambulancias y vehículos militares por primera vez entraran en su territorio. Todo se gestionó entre los dos ministros del Interior Dris Basri y Mayor Oreja, y existieron algunos problemas de coordinación porque en el lugar del accidente no había cobertura telefónica y las decisiones llegaban con minutos de retraso, incluso alguna hora.

Al atardecer, antes de las ocho ya se habían recuperado los 38 cadáveres que estaban en la lonja de Melilla donde a primera hora del sábado, el día siguiente del accidente, los equipos de la policía científica desplazados desde Sevilla, Málaga y Madrid, habían cumplido con su trabajo y los cuerpos estaban identificados en su totalidad.

Las 38 historias de las víctimas se mezclaban con decenas de los que perdieron el avión porque se quedaron dormidos o cambiaron el billete a última hora. Los equipos de psicólogos no eran suficientes para controlar tanto dolor y llanto. La mayoría de los fallecidos eran de Melilla: militares, directivos de un club de fútbol local, un marroquí que venía deportado, el presidente del Colegio de Árbitros de Ceuta y Melilla.....

Las historias de los que iban en el avión eran de dominio público: cuatro chicas que fueron a presentarse a unas oposiciones a Málaga, una mujer que

fue al dentista y regresaba, su marido en el puerto contaba que ella siempre iba en avión y él en barco porque le daba miedo, un empleado que cumpliendo las órdenes de su jefe, le sustituyó en el viaje en el último instante, incluso viajó con el billete a nombre de su jefe, y así hasta 34 pasajeros.

Habían vuelto a nacer, un matrimonio que venía de Barcelona de hacer unas compras para su negocio, un joven que se fue de “marcha” y decidió coger el siguiente vuelo.

2. Melilla, cita informativa mundial

La ciudad de Melilla sólo cuenta con media docena de medios de comunicación locales, pero con el accidente había casi doscientos representantes de medios informativos que se desplazaron desde la península para cubrir el accidente. Las televisiones conectaban en directo, igual que las emisoras de radio en cada informativo, los periódicos y las agencias de noticias junto con las revistas semanales habían desplazado fotógrafos y redactores. La ciudad casi estaba “tomada” por platós de televisión y periodistas con cámaras y grabadoras que se encontraban por toda la ciudad. Probablemente fue la mayor concentración de periodistas por kilómetro cuadrado de todo el mundo. En menos de veinte kilómetros cuadrados, que es la extensión de la ciudad, se divisaba por cualquier lugar a los profesionales de la comunicación que eran más de 200 entre periodistas, cámaras de televisión y personal técnico; no había sitio casi ni para dormir, todas las plazas de hotel estaban completas.

Melilla, sólo “suena” en los medios por algún episodio en un cuartel de los que quedan en la ciudad, las historias de inmigrantes, y los mapas del tiempo. Los españoles casi no conocen esta ciudad española ubicada en el Norte de África, rodeada por el Mar Mediterráneo y Marruecos, hasta Melilla hay que ir, no se pasa. Los melillenses se quejaban a los periodistas que la ciudad sólo era noticia por hechos negativos y que a partir de ahora la imagen de la ciudad siempre se asimilaría al accidente aéreo¹.

El número de muertos, 38, el accidente aéreo en suelo marroquí, la ubicación de la ciudad española de Melilla, la investigación del siniestro,

¹ La Teoría General de la Información tiende a afirmar que los medios de comunicación social no presionan sobre la masa, sino que tratan de convencer, de persuadir, mediante la donación de hechos o mediante su interpretación. En la práctica sí suelen ejercer una fuerte presión, a veces muy fuerte, sobre los públicos.

convierten esta noticia o acontecimiento en un hecho de actualidad mundial².

Para ofrecer un servicio a la sociedad hay que dar al público la información que se produzca sin tener en cuenta el lugar, la hora o el día, el principio de actualidad mediante la difusión periódica y en función de la proximidad que se da siempre entre los hechos y la sociedad³.

Al día siguiente los periódicos locales publicaron ediciones especiales y con monográficos de la noticia. *El Telegrama de Melilla* recogía en la portada el titular apoyado con dos fotografías pero llamaba la atención la publicidad del pie de página que era de una compañía de seguros.⁴ Los periódicos locales melillenses se convierten en un improvisado diario necrológico.⁵

ABC publicaba un croquis sobre este accidente de aviación el más grave y el único registrado en la década de los ochenta en España⁶.

Dos días después de la tragedia, en *El País*, en la página donde se incluye información sobre el accidente la publicidad recoge un anuncio *muy apropiado* sobre una academia de pilotos⁷.

La lista de los 38 fallecidos fue publicada por todos los periódicos e incluso sus nombres se difundieron por la radio y la televisión. *ABC* la tituló “Los nombres de la tragedia”⁸.

² La proximidad aparece como una exigencia en el trabajo de la prensa, la radio, la televisión o las agencias de noticias para narrar la información de actualidad, la periodística. La información periodística –La Ciencia Periodística pura, como la llama Groth, para realizar su plena función social, requiere respetar una serie de exigencias sin las cuales no se da la función periodística. Ver OTTO GROTH, *Die Unnerkannte Kulturmacht, Libro Primero*, Walter de Gruyther, Berlín, 1969, pp. 101-267.

³ Groth, no habla de la *Proximidad* como característica esencial de la Ciencia Periodística pura pero la deberíamos añadir como consecuencia de la *Actualidad*.

⁴ Ver Anexo Documental Nº 1 la portada, *El Telegrama de Melilla* del 26 de septiembre de 1998. La publicidad es de una compañía de seguros en el pie de página, muy apropiada tras un accidente aéreo con 38 muertos. “La información actual ejerce una influencia social condicionante sobre el individuo y, a su vez, la estructura socioeconómica la ejerce sobre la información y los procesos que la generan” en REIG, Ramón, *La Información Binaria*, Gallo de Vidrio, Sevilla 1994, p. 195.

⁵ Ver Anexo Documental Nº 2 y 3, *El Telegrama de Melilla*, 26 de septiembre de 1998. pp. 3-5.

⁶ Ver Anexo Documental Nº 4 *ABC*, 26 de septiembre de 1998, p. 63.

⁷ Ver Anexo Documental Nº 5, *El País*, 27 de septiembre de 1998, p. 22.

⁸ Ver Anexo Documental Nº 6, *ABC*, 26 de septiembre de 1998, p. 65. Ver LÓPEZ HIDALGO, ANTONIO: «La necrológica como género periodístico», *Ámbitos, Revista Andaluza de Comunicación* Nº 1, Grupo de Investigación en Estructura, Historia y Contenidos de la Comunicación, Facultad de Ciencias de la Información, Universidad de Sevilla, 1998, pp. 89-105.

3. Crónica personal de un enviado especial

Pasaban algunos minutos de las nueve de la mañana, del viernes 25 de septiembre de 1998. En la redacción central de Andalucía Información (Canal Sur Radio) en la Isla de la Cartuja (Sevilla) aparecía un escueto teletipo donde se olía la tragedia: “el vuelo Málaga-Melilla de la Compañía Pauknair se retrasaba y no había llegado al aeropuerto”. Rápidamente pude contactar con el Jefe de Prensa de la Ciudad Autónoma de Melilla, al estar comunicando el teléfono de la compañía aérea, el del aeropuerto y el de la Guardia Civil. Este portavoz autorizado ya tenía algunos datos y apuntaba la tragedia en directo en Andalucía Información, eran las diez de la mañana más o menos.

Pasaba el tiempo, y sobre las diez y media se confirmaba que el avión se había estrellado en territorio marroquí y los equipos de rescate se aproximaban al lugar. Minutos más tarde todo estaba claro, no había supervivientes. El Jefe de Informativos de Andalucía Información-Canal Sur Radio, decidió que había que cubrir la noticia desplazando a un redactor hasta Melilla. Cuando me di cuenta, eran casi las doce y estaba en el Helipuerto de la Isla de la Cartuja esperando a unos compañeros de Canal Sur Televisión y Telecinco. Sólo tuve unos minutos para coger dos grabadoras, cintas, pilas, un teléfono móvil y un par de cargas, material indispensable para un enviado especial de radio. Un grupo de diez periodistas despegamos desde Sevilla poco después del mediodía en un vuelo a bordo de un helicóptero de la Compañía Helisureste. En el vuelo no se hablaba mucho por el ruido ensordecedor de los motores del helicóptero y en el rostro de algunos compañeros se contemplaba caras de preocupación porque no habían viajado en este medio de locomoción. Volamos a una altura de unos 1000 metros y nos aproximábamos a Melilla a una velocidad de unos 250 km./ h. El helicóptero sólo se movió algo más cuando sobrevolamos los Montes de Málaga donde había algunas nubes y turbulencias. Los jóvenes pilotos nos dijeron que el viaje era seguro y que tardaríamos unas dos horas en llegar a Melilla. Cuando nos aproximamos a la costa africana después de cruzar el Mediterráneo habíamos divisado varios barcos de salvamento que llevaban rumbo hacia Melilla. El piloto del helicóptero nos iba explicando el viaje mediante los auriculares, pero algunos compañeros no olvidábamos que nos aproximábamos al lugar de la tragedia aérea y estábamos impacientes por ver.

El piloto, sobre las dos de la tarde, dijo a los cámaras que se prepararan que íbamos a dar una pasada por el lugar del accidente donde esta-

ban los restos del fuselaje del avión estrellado. Hizo una pasada, y cuando se disponía a realizar la segunda, una comunicación militar de Melilla alertaba que no se podía sobrevolar la zona porque lo habían prohibido las autoridades marroquíes y debíamos abandonar el lugar en el que nos encontrábamos de forma inmediata ya que era espacio aéreo de Marruecos.

Eran las dos y diez cuando me “dio paso” en el Informativo del Diario de la Tarde, mi compañera Margarita Huertas, estaba todavía en el helicóptero y funcionó el teléfono móvil, durante un par de minutos, el tiempo justo para contar desde el aire lo que había visto: el fuselaje y el lugar del accidente. Solo unos minutos después, aterrizamos, tocamos tierra firme, algunos compañeros he de reconocer que respiraron profundamente y volví a “entrar en el informativo” después de que el teniente de la Legión, responsable del Helipuerto Militar donde aterrizamos me diera algunos detalles sobre el lugar del accidente y de las tareas de rescate que estaban en marcha.

Llevaba lo puesto, y me dirigí al puerto de Melilla donde las autoridades habían decidido que iban a trasladar los cadáveres para depositarlos en las cámaras frigoríficas de la lonja. Comencé a ver los rostros del dolor de algunos familiares que se habían agolpado junto a unas vallas de color amarillo que había colocado la Policía Nacional para impedir el paso a los cientos de personas que se concentraban en el recinto portuario.

He de reconocer, que conozco la ciudad de Melilla donde había realizado algunos viajes, al menos seis, y algunos de los compañeros periodistas que se desplazaron de la península me preguntaban por algunos datos de la ciudad porque era la primera vez que la visitaban. Al menos el conocimiento que tenía de la ciudad me valía para moverme rápido y tener unos cuantos contactos y fuentes informativas. En el puerto, entraba cada 30 minutos en Andalucía Información, contando cómo llegaban las ambulancias con unos sacos de color negro donde estaban depositados los restos mortales de las víctimas. Conseguí poner mis cargadores de pilas del teléfono en la redacción de un periódico local, **El Telegrama**, que jamás nunca tuvo la noticia tan cerca, delante de sus cristaleras y ventanas estaban los familiares de los fallecidos y el depósito de cadáveres provisional colindaba con las instalaciones de la rotativa del diario.

Mientras sonaban las ambulancias que llegaban de Marruecos con los restos de los cadáveres, al menos hicieron una docena de viajes que inundaba de ruido a una ciudad enmudecida por la tragedia, la policía local

escoltaba las ambulancias hasta la lonja del puerto donde los familiares hacían comentarios cada vez que entraban estos improvisados vehículos fúnebres.

No cesaba de mandar crónicas para mi emisora central de Sevilla, no había comido nada y eran las siete de la tarde, empezaba a oscurecer y la mayoría de los cadáveres ya habían llegado a Melilla. Tuve que tomar la decisión si visitaba el lugar de la tragedia en suelo marroquí pero entendí que debía quedarme en Melilla donde se centralizaba toda la operación de rescate de los cadáveres porque en el lugar del accidente no había cobertura de los teléfonos móviles y no podría enviar las crónicas a mi emisora. Un comandante y un teniente de la Guardia Civil me dijeron que no fuera a Marruecos porque la mayoría de los fallecidos venían de camino además había más de una hora de recorrido hasta el lugar del accidente.

*Unos compañeros del periódico **El Telegrama de Melilla** me invitaron a pasar a su redacción para ver un reportaje que iban a emitir sobre el lugar del accidente, eran más de la seis de la tarde. Se podía ver las imágenes de la tragedia porque un cámara melillense había filmado en territorio marroquí. Al atardecer algunos marroquíes en la zona portuaria incluso ofrecieron fotos horribles de la tragedia a compañeros gráficos por un precio de unas 50 mil pesetas. Las habían tomado en el lugar del accidente y las querían vender a los periodistas españoles en el puerto. Pero lo que más me estremeció fue cuando algunos miembros de los equipos de rescate comentaron que de los poblados marroquíes de la zona se habían desplazado algunas personas para saquear a las víctimas para llevarse las pocas pertenencias que quedaron tras el impacto.*

El puerto de Melilla era un hervidero de personas entre periodistas desplazados desde la península y Marruecos, los familiares de las víctimas y los curiosos, aunque toda la ciudad estaba afectada por la tragedia y se encontraba en la calle.

Por la tarde, empezaron a llegar los políticos a Melilla, y acudí a varias ruedas de prensa. Eran las 12 de la noche y todavía seguía mandando crónicas en directo. No daba tiempo ni a comer, sólo pensaba en tener la pila de repuesto del teléfono cargada. Acabé agotado. Había mandado por lo menos 25 crónicas. El sábado me levanté temprano pero se había decretado luto en la ciudad y estaba todo cerrado. Acudí al puerto, para comprobar cómo estaba la situación y comencé a enviar crónicas de nuevo. Conseguí investigar al mediodía por el aeropuerto y contactar con varios

empleados de la compañía aérea para determinar porqué se había producido el accidente. En un boletín de noticias de la tarde como exclusiva pude informar que era el último día de vuelo del piloto y que abandonaba la compañía para cambiar de empresa. Por la tarde los directivos de la compañía Paunkair convocaron una rueda de prensa, además de las autoridades locales para seguir informado del accidente. El sábado pasó muy rápido, se confirmó que las cajas negras del avión, que en realidad son naranjas, se localizaron y se quedaban en Marruecos como marca la normativa aérea para su investigación. Meses después aún no queda claro el accidente, aunque todo apunta a que fue un fallo del piloto. El domingo con los funerales a las 12 del mediodía se hizo más largo. En el Pabellón de los Deportes se celebraron unos curiosos funerales, donde estuvieron presentes las cuatro religiones de la ciudad: la católica, la hindú, la musulmana y la hebrea a la que acudieron los Duques de Lugo.*

Volví agotado a Sevilla el mismo domingo por la tarde, sólo estuve algo más de 48 horas en Melilla pero parecía que había transcurrido una semana, al menos debí mandar más de 50 crónicas, la mayoría en directo, la misión como enviado especial había terminado.

4. Siniestros aéreos en España

El accidente aéreo de Melilla donde se estrellaba un avión de la compañía española Pauknair, que viajaba de Málaga a Melilla con 38 personas a bordo, es el primer siniestro de gravedad de la aviación comercial de España ocurrido hasta ahora en los trayectos nacionales en los últimos trece años. Sin contar el de Melilla, 1.688 personas han muerto en los once accidentes aéreos ocurridos en las últimas dos décadas en nuestro país, el más reciente de ellos se produjo en febrero de 1985.⁹

1) El siniestro aéreo con mayor número de víctimas mortales ocurrido en España se registró el 27 de marzo de 1977 en el aeropuerto de Los Rodeos en Tenerife. En aquella ocasión perecieron 585 personas al chocar de forma frontal un avión de la compañía holandesa KLM y otro de la estadounidense Pan Am cuando realizaban las maniobras previas al despegue. Esta ha sido una de las mayores catástrofes aéreas mundiales.

* Los días 5 y 6 de marzo de 1999 los medios de comunicación se hicieron eco de un informe final que detectó alcohol en la sangre del piloto, si bien el hecho no encerraba necesariamente la responsabilidad de iste en el accidente. (Nota de la redacción).

⁹ EFEDATA. Agencia EFE S.A.

2) El 3 de julio de 1970 murieron 112 personas al estrellarse un avión “Comet 4” de la compañía Dan Air, poco antes de tomar tierra en el aeropuerto de Barcelona.

3) El primer día del año 1971 fallecieron 27 personas al caer al mar, cerca de la isla de Menorca, un vuelo chárter que cubría el trayecto entre Argel y la isla balear. Entre las víctimas se encontraban los componentes de un equipo de fútbol argelino.

4) El 7 de enero de 1972 se estrelló un avión “Caravelle” de Iberia en las proximidades del aeropuerto de Ibiza donde murieron 104 personas.

5) 1972 fue trágico y once meses después, el 3 de diciembre, un avión “Convair” de la compañía española Spantax estalló en el aire pocos segundos después de despegar del aeropuerto de Los Rodeos. En el accidente fallecieron 155 personas.

6) El 13 agosto de 1973 cayó un avión “Caravelle” de la aerolínea Aviaco a pocos kilómetros al noroeste de La Coruña donde murieron 84 personas.

7) El 23 de abril de 1980 murieron 146 pasajeros al estrellarse un Boeing 727 de la Compañía Dan Air en las cercanías del aeropuerto de Los Rodeos cuando se disponía a tomar tierra.

8) Dos años después, el 13 de septiembre de 1982, fallecieron 53 personas al estrellarse un DC-10 de Spantax cuando iba a iniciar la maniobra de despegue al sur del aeropuerto de Málaga.

9) 181 personas perdieron la vida el 27 de noviembre de 1983 en un accidente ocurrido en Mejorada del Campo, muy cerca del aeropuerto madrileño de Barajas, cuando un Boeing 747 de la compañía colombiana Avianca se estrelló cuando se disponía a aterrizar.

10) Unos meses después, el 7 de diciembre de 1983, se produjeron 93 muertos y 42 supervivientes al colisionar en la pista de despegue del aeropuerto de Barajas un Boeing 727 de Iberia y un DC-9 de Aviaco. Este último avión quedó prácticamente desintegrado y sus 42 ocupantes perecieron en el acto.

11) El 19 de febrero de 1985, 148 murieron al estrellarse un Boeing 727 de Iberia a 30 kilómetros de Bilbao.

El aeropuerto de Los Rodeos en Tenerife ha sido el que ha registrado el mayor número de víctimas, en dos accidentes fallecieron 731 personas. El Boeing 727, el avión que más siniestros ha tenido en la historia de la aviación española, tres accidentes.

El aeropuerto de Melilla no es de los que los pilotos consideran fácil a la hora de aterrizar, aunque en las últimas décadas desde que funciona el aeropuerto nunca se ha producido ningún accidente en los miles de vuelos que se han realizado. La entrada en pista se hace en curva, no existía un sistema de aterrizaje automático ILS que ayuda al piloto a hacer coincidir el eje de la aeronave con el de la pista. El aterrizaje se realiza de forma visual con la ayuda de un radio posicionador llamado NDB donde hay dos picos altos en la zona, el monte Gurugú con 1300 metros y la zona del accidente donde la cota llega a los 700 metros.

Las investigaciones apuntan a que el accidente pudo deberse a un fallo humano, aunque todavía sigue siendo una incógnita. El caso se encuentra en los tribunales y según la acusación particular que representa a los familiares de los fallecidos, en los restos del piloto había 0,4 gramos de alcohol en la sangre según un informe del Instituto de Toxicología. Sin embargo, la familia del piloto, que además era instructor, descarta esta posibilidad, también se cuestiona este informe realizado al comandante de la aeronave postmortem*.

El accidente de Melilla ha sido cubierto y recogido por todo tipo de medios de comunicación. La Revista especializada *Ovnis* asegura que el accidente se ha producido en el *Triángulo de la Muerte* donde se han registrado otros incidentes poco explicables¹⁰.

* Como se dijo, el dato está ya confirmado. (Nota de la redacción).

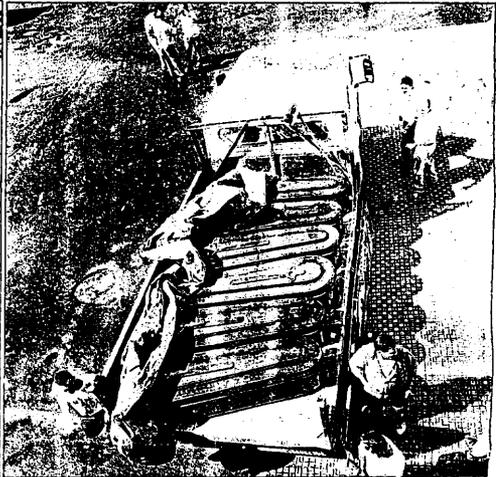
¹⁰ ...Según el investigador Antonio Ribera, los enigmas del Mar de Alborán, parten del siglo pasado cuando los habitantes de las Chafarinas popularizaron sus relatos acerca de misteriosos "fuegos fatuos" que entraban y salían del mar, Ribera en su obra *Los Doce Triángulos de La Muerte, Plaza & Janés, 1996*, recoge al menos una veintena de incidentes acaecidos desde 1944. El más importante ocurrió ese mismo año cuando nueve pilotos británicos perdieron la vida al estrellarse el avión en Tres Forcas, prácticamente en el mismo lugar. El incidente más misterioso tuvo lugar el 1 de julio de 1969 cuando un avión antisubmarino Gumman de Ejército del Aire se perdió justo al decir el piloto "nos dirigimos hacia un gran sol". El comandante de este aparato, Antonio González de Boado y su avión aún continúan sin aparecer. La misión parecía tener como objetivo la localización de submarinos soviéticos en el Estrecho. El piloto desaparecido era uno de los primeros investigadores sobre OVNIS en España. Revista OVNIS, 1998.

EL TELEGRAMA del Siglo de Melilla

I Epoca - Nº 280 - Martes a Sábado 125 pesetas/ Domingo 150 pesetas-Director: José Carlos Ruiz Jaime- Sábado, 26 de Septiembre de 1998



El rescate de las víctimas mortales se prolongó durante varias horas.



Los cadáveres fueron trasladados a la lonja del puerto.

T. SUAREZ

Melilla sufre una nueva tragedia con la muerte de 38 pasajeros

Melilla volvió a vivir otro día negro. Un avión de Paukn-Air procedente de Málaga y que tenía previsto aterrizar en nuestro aeropuerto a las nueve y diez de la mañana se estrelló en una colina del cabo de Tres Forcas, sin que por el momento se conozcan las causas. Las treinta y ocho perso-

nas que viajaban en el avión no resistieron el brutal impacto que sufrió este aparato y cuyos restos se encontraban diseminados en un área de dos kilómetros cuadrados.

Todas víctimas mortales fueron trasladadas a Melilla a partir de las cinco de la tarde, una vez solventados los pro-

blemas burocráticos con las autoridades marroquíes y que impidieron durante varias horas la repatriación. Delegación del Gobierno acondicionó la lonja del puerto como cámara frigorífica donde se realizaron hasta las dos y media de esta madrugada las pruebas de identificación de los cadá-

veres. Los ministros de Trabajo y Justicia, Javier Arenas y Mariscal de Gantía se desplazaron a nuestra ciudad, así como el director general de la Policía, Juan Cotino quien visitó el lugar del siniestro. Además, numerosos familiares de las víctimas llegaron en diferentes vuelos nada más conocer la noti-

cia. En nuestra ciudad, la tragedia provocó un enorme pesar a pertenecer los fallecidos a familias muy conocidas.

La Ciudad Autónoma ha declarado tres días de luto y los comercios no abrirán hoy sus puertas.

Especial 48 páginas

winterthur seguros

En Melilla. Seguros Arias.

Gral. Marina, 10 Tfnos. 268 18 83 - 268 25 99. Fax. 268 15 76

Lista de Fallecidos

BLANCO ASTIGARRAGA, Gustavo Alberto
De 39 años, natural de Buenos Aires, domiciliado en Málaga

BAKKAL Abdelaziz
De 21 años, natural de Nador (Marruecos)

BENITEZ GARCIA, José Joaquín
De 19 años, natural de Sevilla, domiciliado en Sevilla

LEON ACEVEDO, Antonio
De 18 años, natural de Sevilla, domiciliado en Sevilla

PANIAGUA RUZ, José Antonio
De 49 años, natural de Málaga, domiciliado en Málaga

ARCAS ESTEVANEZ, María Isabel
De 45 años, natural de Alicante, domiciliado en Melilla

GADEA ARCAS, Amalia
De 22 años, natural de Alicante, domiciliado en Melilla

PARDOS BRAVO, Pedro Domingo
De 26 años, natural de Melilla, domiciliado en Melilla

CARRILLO PEREZ, Jorge
De 33 años, natural de Melilla, domiciliado en Melilla

CANELA COCA, Francisco Javier
De 21 años, natural de Melilla, domiciliado en Melilla

COCA TORTOSA, Josefa
De 41 años, natural de Melilla, domiciliada en Melilla

LECHADO ONIEVA, José
De 64 años, natural de Málaga, domiciliado en Málaga

LOPEZ SAAVEDRA, Concepción
De 19 años, natural de Melilla, domiciliada en Melilla

MARQUEZ GONZALEZ, Susana
De 20 años, natural de Melilla, domiciliada en Melilla

GOMEZ ROMERO, José Antonio
De 38 años, natural de Bélgica, domiciliado en Málaga

GOMEZ ROSADO, José Antonio
De 42 años, natural de Málaga, domiciliado en Málaga

PERALTA ROLANDO, José
De 46 años, natural de Málaga, domiciliado en Málaga

GARCIA PAYA, María Teresa
De 25 años, natural de Málaga, domiciliada en Melilla

GUTIERREZ RAMON, Miguel

TELEFONOS PARA FAMILIARES

95 213 61 93

95 267 22 49

De 31 años, natural de Melilla, domiciliado en Melilla

ATENCIA GUERRERO, José
De 42 años, natural de Málaga, domiciliado en Málaga

COPE MEDINA, Agustín
De 57 años, natural de Melilla, domiciliado en Melilla

PRADA BONILIA, Juan Antonio
De 37 años, natural de Melilla, domiciliado en Melilla

GARCIA LOPEZ, Domingo
De 40 años, natural de Melilla, domiciliado en Melilla

GARCIA LOPEZ, Pedro
De 43 años, natural de Melilla, domiciliado en Melilla

RIVAS GIL, José
De 40 años, natural de Málaga, domiciliado en Málaga

GONZALVEZ CRUZ, Enrique Julio
De 43 años, natural de Melilla, domiciliado en Melilla

CRUZ AMO, Rafael
De 41 años, Natural de Madrid, domiciliado en Málaga

MARTIN NAVAS, Juan Carlos
De 40 años, natural de Melilla, domiciliado en Melilla

CEREZO PAVON, Patricia María
De 28 años, natural de Córdoba, domiciliada en Málaga

JODAR SAEZ, Rosa
De 51 años, natural de Melilla, domiciliada en Melilla

ESPEJO CRESPO, Jorge Alberto
De 32 años, natural de Madrid, domiciliado en Málaga

HAMIDA MOHATAR, Mimona
De 36 años, natural de Melilla, domiciliada en Melilla

TRIPULANTES

CLAVERO MUÑOZ, Diego
De 39 años, natural de Córdoba, domiciliado en Córdoba

BARTOLOME JIMENEZ, Fernando
De 28 años, natural de Bilbao, domiciliado en Vitoria

JORGE RODRIGUEZ, Laura Seiene
De 26 años, natural de Las Palmas de Gran Canaria

BAZ ALONSO, Rosa María
De 23 años, natural de Pontevedra, domiciliada en Pontevedra

¿Tiene goteras?



IMPERMEABILIZAMOS CUBIERTAS
Garantizamos con póliza de seguros por 10 años
SISTEMA PROTEC®
Sobre cualquier superficie
NO PRECISA OBRAS
Consulte sin compromiso
PROTEFA S.L.
Delegación en Melilla Droguería VICENTE MARTINEZ
García Cabrelles, nº 3. Tlf.: 95-268 62 97. Tlf.: 900.400.022

CLINICA DENTAL
DR. CARROQUINO

Nos hemos trasladado a un nuevo domicilio a Avda. de la Duquesa de la Victoria, nº 2 (Esquina Luis de Sotomayor, frente al Parque Hemández).
Telf.: 95 268 37 29 Consulta de Lunes a Viernes (Por las tardes)

Odontología general, implantes, periodoncia, cirugía bucal
Compañías: ASISA, ADESLAS, SANITAS

ABRIMOS EL DIA 31 DE AGOSTO

¡Un momento!



¡Observe la publicidad! Es de utilidad

CATASTROFE AEREA



El efecto del golpe fue brutal y provocó la muerte inmediata de los pasajeros.



La ladera de la montaña presentaba restos esparcidos del avión.

GUERRERO

Mueren 38 personas al estrellarse un avión de Paukn-Air contra un monte marroquí

La mayoría de los pasajeros era de Melilla y el resto procedía sobre todo de Andalucía

PILAR SALAS
Ninguna de las 38 personas, 34 pasajeros y cuatro tripulantes, que iban a bordo del avión de Paukn-Air que salió del aeropuerto de Málaga a las 8.15 horas con destino a Melilla sobrevivió al brutal impacto sufrido contra la cima de un monte de Marruecos del pueblo Cap Dinya (El fin del mundo), situada a 20 kilómetros de la ciudad y a cuatro del cabo de Tres Forcas.

El trágico suceso se produjo sobre las nueve de la mañana, sin que aún haya sido posible determinar las causas. En principio se habló de una densa niebla, opción que descartó la compañía; después se comentó que quizá el

avión recibió un inesperado golpe de viento que le llevó a estrellarse contra la colina, pero ninguna hipótesis se confirmó ayer.

Según el director general de la Policía, Juan Cotino, la cola del aparato chocó contra la cima y el avión se desmenuzó en pedruzcos que quedaron dispersados por la zona y que no llegaron a alcanzar a las viviendas que allí se encuentran.

La tripulación no comunicó ninguna anomalía a la torre de control del aeropuerto melillense, donde se perdió el contacto con el aparato en el momento del accidente. La inquietud surgió ante el retraso en la llegada del vuelo.

El avión, modelo RAE-146 era un tetrarreactor fabricado en 1981 en Inglaterra es utilizado en sus desplazamientos por la Casa Real británica y tiene una capacidad de 86 pasajeros.

La noticia del accidente produjo una movilización inmediata. Hasta el lugar se desplazaron unidades de salvamento de Capitán Marítima, servicio de socorro del aeropuerto de la ciudad, bomberos, unidades del Ejército de la Comandancia General de Melilla, helicóptero de Salvamar del Servicio Aéreo de Rescate, unidades de rescate de Cádiz y Granada, efectivos de Protección Civil, Guardia Civil, Policía Nacional y Local, Cruz Roja, am-

bulancias, equipos médicos y todos los medios humanos disponibles. También vino un helicóptero de la Policía Científica de Madrid para la identificación de las víctimas mortales.

El acceso a la zona era muy complicado debido a su carácter montañoso, tanto por carreteras como por mar y aire. Las primeras noticias sobre las consecuencias del siniestro se hicieron esperar hasta el mediodía debido a las dificultades encontradas para acceder a la zona.

Servicios de rescate

En cuanto se tuvieron noticias de la ausencia de supervivientes, los esfuerzos se centraron en el acondiciona-

miento de unas cámaras frigoríficas situadas en la lonja del puerto -nave contigua a las instalaciones de "El Telegrama" para proceder a la identificación de los cadáveres.

Un equipo de diez forenses españoles más tres marroquíes, seis funcionarios de la Policía Científica de Madrid y personal médico de Sevilla, Granada y Málaga acudieron de inmediato.

También se decidió que el pabellón polideportivo "Ciudad Autónoma de Melilla" acogiera la capilla ardiente y sería el escenario del velatorio de las víctimas mortales de la ciudad. La Consejería de Bienestar Social puso a disposición de los familiares que viajaron desde

Asimismo se establecieron gabinetes de atención a los familiares de los fallecidos, con psicólogos y asistentes sociales, tanto en la terminal del aeropuerto militar como en el Palacio de la Asamblea. Las autoridades comenzaban a movilizarse para hacer frente a la tragedia, la segunda que sucedió en Melilla en menos de un año, y la mayor de la aviación civil española en los últimos 13 años.

El aeropuerto continuó operativo durante toda la jornada, aunque sólo recibió vuelos de Binter Mediterráneo, ocupados principalmente por familiares de los fallecidos.

Curiosamente, era el primer día de Miguel Marín como director de estas instalaciones. Ayer se reincorporó a un puesto que ya ocupó entre los años 92 y 95.

La jornada se cerró con la visita de los ministros de Justicia, Margarita Mariscal de Gante, y Trabajo, Javier Arenas, que acudieron a expresar la condolencia del Gobierno central.

CAMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE MELILLA

Esta Corporación Oficial profundamente afectada por la terrible desgracia en la que está sumida la Ciudad con motivo del luctuoso accidente aéreo, acaecido en el día de ayer, quiere expresar y transmitir su más sentida condolencia a las familias de todos los afectados

Jorge Espejo Crespo

ABOGADO

Fallecido en accidente aéreo el 25 de Septiembre de 1.998

El Decano, la Junta de Gobierno y demás colegiados ruegan una oración por su alma.

SÁBADO 26-9-98

SUCESOS

ABC / 63

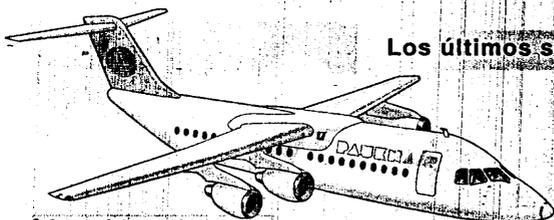
El avión de Pauknair se partió en tres trozos y ardió tras chocar contra la cima de una colina

Segundos antes, el piloto mantuvo el último contacto con la torre de control de Melilla

No informó de que tuviera problemas y dijo que comenzaba la aproximación al aeropuerto

A las nueve menos cinco minutos de la mañana de ayer el comandante Diego Clavero, piloto del BAE-146 de la compañía aérea española Pauknair, que había despegado a las ocho y cuarto del aeropuerto de Málaga, mantuvo su último contacto por radio con la torre de control del aeropuerto de Melilla. En esa comunicación el

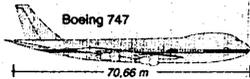
Melilla / Madrid. José María Camacho, S. S. responsable de la aeronave precisó que todo transcurría con normalidad e informó de que ya estaba realizando las maniobras de aproximación, al tiempo que facilitaba su posición exacta. Unos segundos después el aparato se estrellaba contra la cima de un monte próximo al cabo Tres Forcas, aún en territorio marroquí.



Características del BAe146-100

- Longitud: 30,9 m.
- Envergadura: 26,21 m.
- Altura: 8,61 m.
- Velocidad máx.: 767 km/h.
- Vel. de pérdida: 165 Km/h.
- Autonomía: 3.000 Km.

Comparativa



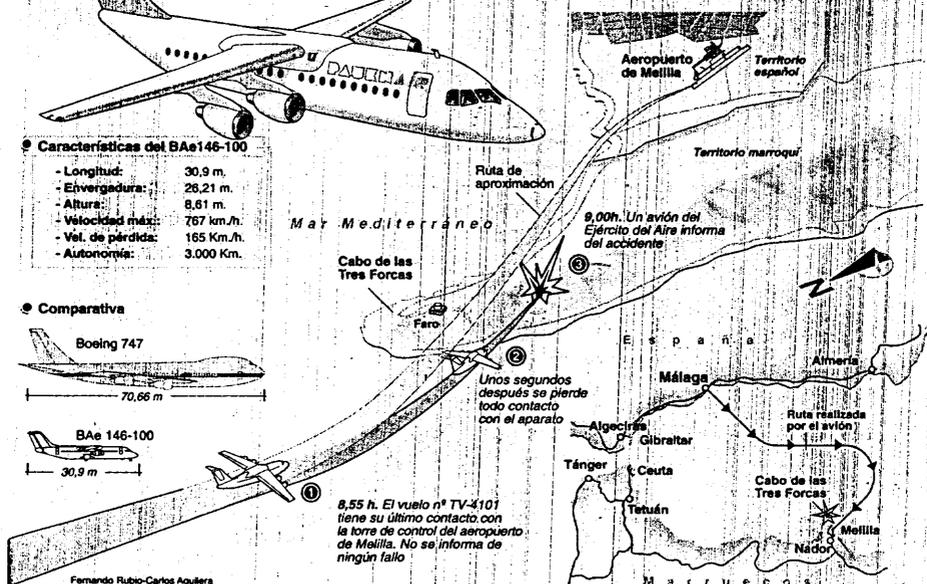
Boeing 747
70,66 m



BAe 146-100
30,9 m

Fernando Rubio-Carlos Aguilera

Los últimos segundos del avión de Pauknair



Hay que precisar que en el momento de producirse el accidente el vuelo número TV-4101 ya se encontraba en la jurisdicción del aeropuerto de Melilla, cuyos controladores dirigían las maniobras de aproximación. No obstante, hay que destacar que este aeródromo no cuenta con radar, por lo que el seguimiento del aparato con este sistema se realizaba desde Málaga, que cuenta con los medios técnicos suficientes para ello. Hasta las nueve menos cinco de la mañana todo transcurría con normalidad. Durante la media hora que se llevaba de vuelo los contactos con las torres de control de ambas ciudades

habían sido normales y el piloto no informó en momento alguno de problemas técnicos a bordo. De hecho, la última conversación por radio fue normal. Sin embargo, sólo unos segundos después se perdía la comunicación con el avión que, además, desaparecía de las pantallas del radar del aeropuerto malagueño. Un avión del Ejército del Aire, un T-12 del Ala 37, fue el primero en percatarse de la tragedia. Casi al mismo tiempo que se perdía el rastro del BAE-146 los pilotos militares observaban cómo una densa columna de humo se elevaba hacia el cielo. De inmediato se informaba de la incidencia al director del aero-

puerto de Málaga, al tiempo que el T-12 se dirigía al lugar del impacto, una colina situada a tres millas del cabo Tres Forcas, entre cabo Viejo y Punta Cañaveral, a poco más de diez kilómetros de Melilla, ya en territorio marroquí. La tripulación del aparato militar informaba poco después de que el fuselaje de la aeronave siniestrada se había partido en tres trozos, que estaban envueltos en llamas y que se había dado de panza. Asimismo, precisaron que se podían ver restos del BAE-146 en un radio de 500 metros y que, en una primera inspección visual, distinguían 18 cadáveres. Poco más tarde los equipos de

rescate confirmaban que no había habido supervivientes. La compañía Pauknair no quiso adelantar ayer las posibles causas de la tragedia, si bien destacó que no hubo un fallo técnico en el aparato. En este sentido señaló que quizá pudo influir la «leve neblina» que en esos momentos había en la zona. Por la tarde la empresa hacía público un comunicado en el que afirmaba que el piloto y los otros tres tripulantes eran muy expertos y perfectamente cualificados. El director general de aeropuertos españoles señaló que el aeródromo de Melilla cumple todos los requisitos en cuanto a sistemas de aproximación y balizamiento.

22 / ESPAÑA

EL PAÍS, domingo 27 de septiembre de 1998

LA CATÁSTROFE DEL VUELO A MELILLA

Una comisión mixta indagará las causas del accidente aéreo

El avión siniestrado se construyó en 1984 y fue revisado en junio, según la compañía

LEONOR GARCÍA, Málaga, aseguró que las causas del accidente aéreo ocurrido el viernes en las cercanías de Melilla siguen siendo una incógnita: "Las cajas negras ya han sido recogidas y están en Marruecos. Se ha creado una comisión mixta que llevará adelante la investigación". El propietario de Pauknair, Gerd Peter Paukner, contó ayer que el aparato fue fabricado en 1984 y que había pasado una revisión en junio.

Paukner, empresario alemán dueño del 80% de las acciones de la aerolínea, añadió que en breve adquirirá otro aparato del mismo fabricante British Aerospace. Dos responsables de esta compañía se trasladaron ayer a Melilla para iniciar una investigación interna.

Paukner decidió ayer, un día después de la tragedia, suspender todos sus vuelos. Esta compañía sólo cuenta con dos aeronaves para cubrir una media de 15 conexiones diarias.

Según el jefe de tráfico de la compañía, Jordi Baralla, estos vuelos habían sido reducidos a la mitad, pues uno de los aparatos se encuentra en Gran Bretaña, para someterse a una de las dos revisiones anuales obligatorias. La compañía reestablecerá los servicios el próximo viernes.

El subdirector general de Pro-

tección Civil, Angel Villa, aseguró a Europa Press que el trabajo de la comisión mixta (que estará integrada por expertos marroquíes, españoles y británicos) se prolongará bastante tiempo.

Meses de investigación

"Las causas que han provocado esta tragedia no se conocerán en meses, por lo que debemos tener paciencia a la hora de esperar resultados", dijo. Añadió que las dos cajas negras del aparato siniestrado continúan en poder de las autoridades marroquíes, aunque según Villa existe el compromiso por parte de Marruecos (en cuyo territorio cayó el avión) de que se an entregadas a los responsables españoles.

La comisión fue formada por parte marroquí el mismo viernes por la noche y desde el primer momento se solicitó a España que formase parte de la misma. Los investigadores se encuentran en el lugar del accidente recabando toda la información que sea posible. Villa comentó que dicha comisión es "absolutamente flexible, no tiene una sede fija y se reúne donde sea necesario".



Familiares y policías esperan la llegada de atalades al pabellón Ciudad de Melilla. / RAFAEL VARGAS

El ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, por su parte, aseguró ayer que el aeropuerto de Melilla "tiene todos los instrumentos técnicos necesarios para recibir los vuelos que tiene que

recibir, que son los aptos para la extensión de su pista de aterrizaje".

Aeropuerto adecuado

Rechazó que carezca de un sistema de aproximación de vuelos y explicó que tiene los sistemas propios de la mayoría de los aeropuertos. Arias Salgado, que llegó a Melilla tras la salida de los titulares de Justicia y de Trabajo, Margarita Muñoz de Gante y Javier Arenas, hacia Málaga, explicó que se están analizando las pie-

zas del avión siniestrado, que no hay datos y que no se transmitirá información hasta que se alcancen unas conclusiones validas.

"El delegado del Gobierno en Andalucía destacó la colaboración y la coordinación con las autoridades marroquíes: "La prueba está en que el accidente fue por la mala suerte y por la tarde ya se habían reparado a Melilla todos los restos. El Gobierno ha hecho un gran esfuerzo para la identificación y la repatriación de los cadáveres. Pero para eso estamos y en eso nos hemos volcado".

¿Por qué dejar volar tu imaginación...



...cuando puedes volar tú?

Si tienes el COU, en sólo dos años obtendrás la licencia de **PILOTO COMERCIAL** que será válida para la Comunidad Europea*

Hazte Piloto de Líneas Aéreas en SENSA

ULTIMAS PLAZAS PROXIMA CONVOCATORIA: **Noviembre / 98**

Infórmate en el: **902 112 112**

Horario de 9:00 a 18:00 horas.

Sociedad Estatal para las Enseñanzas Aeronáuticas
Avda. de la Hispanidad, 12 - 28042 MADRID / Ctra. Salamanca - Madrid, Km. 14 - SALAMANCA

E-mail: comercial@sensa.com

¿Qué pasaría si alguien en quien tú confiabas te traicionara?

¿Qué pasaría si tú fueses la última pieza del puzzle de un asesino en serie?

La noche guarda el secreto.



EWAN MCGREGOR
JOSH BROLIN
PATRICIA ARQUETTE
y NICK NOLTE

LA SOMBRA de la NOCHE

DIRIGIDA POR OLE BORNEDAL

AMERICA

En el mismo lugar donde se produjo el siniestro, nueve pilotos militares británicos perdieron la vida en 1944 al estrellarse también contra la colina su aeronave

en tierra marroquí, a no más de una docena de kilómetros de la frontera, se realizaban los trabajos de rescate de los infortunados. Estas labores resultaban muy dificultosas, muy penosas, entre otras razones por el lugar en el que había caído el aparato, concretamente al lado contrario de una loma en la que en el año 1944 otros nueve pilotos británicos perdieron la vida, en plena virulencia de la Segunda Guerra Mundial.

Un lugar éste inhospito, pedregoso, de abrasadoras piedras y de una vegetación que se reduce prácticamente a la tabaiba. Un lugar donde el escorpión se enseñorea bajo esas piedras.

El aparato, se había incendiado tras partirse en mil y un pedazos, hasta el punto de saltar como si se tratase de auténtica metralla en un radio de unos quinientos metros. En resumen, un estallido feroz como aullido de muerte que dejó esparcir pedacitos por el aire de lo que instantes antes fuese puntera tecnológica.

El trozo mayor del avión —afirman— era como una pequeña barca, a lo más un pequeño automóvil.

Y... además, el horror, pues al igual que el bonito aparato se había desintegrado, también lo habían hecho sus ocupantes, esas treinta y ocho personas que, momentos antes, se habían preparado para el aterrizaje de un vuelo corto y feliz, de un vuelo más.

Desgraciadamente, la miseria también se enseñoreó en la zona. Y por ello, hubo pillaje, al menos eso cuentan, informa Beñoña Rubio: Chiquillería y también más de un adulto que acudió presuroso a llevarse cuanto pudiera, pues, desde luego, ninguno de esos ocupantes iba a protestar cuando una mano ágil se llevara una cartera, un portafolios, una maleta con ropa...

En contrapunto, la buena voluntad de todos aquellos que, desinteresadamente, pasando incluso calamidades, ayudaban a paliar, en lo posible, la enorme tragedia. Así, barcos de la Armada, la Cruz Roja española, la Media Luna marroquí, Protección Civil, policías, guardias civiles, voluntarios, Ejército y un largo etcétera con equipos y medios de toda índole, tanto terrestres como aéreos, se volcaban en el rescate de víctimas. Una labor, sin duda tan maravillosa como rápida, pues, por la tarde, antes de las ocho, todas las víctimas, habían sido ya evacuadas del lugar del desastre y trasladadas hasta la lonja de la ciudad de Melilla, junto al puerto, en las proximidades de la bella plaza de España. Allí, en las cámaras frigoríficas fueron depositados los cuerpos, o lo que quedaba de ellos, pues muchos estaban prácticamente irreconocibles, des-



Los equipos de rescate se dirigen penosamente a pie hacia los restos del BAE-146-100

membrados por la fuerza del brutal impacto. Y allí también se preparaban seis unidades del equipo de Grandes Catástrofes de la Comisaría General de Policía Científica enviados desde Madrid para las labores de identificación, pues, sin duda, una de las prácticas a realizar no era otra que el examen detallado necrodactilar para saber quién era ésta u otra persona.

A primeras horas de la noche el responsable de estos hombres comenzaba la penosa tarea de recibir a los familiares de las víctimas para explicarles los pormenores de la tragedia y los pasos que ahora habrían de realizarse para concretar las identidades exactas. En este punto conviene destacar que estos expertos —un jefe de sección antropológica forense, dos médicos especialistas en la recogida de

muestras e inspecciones oculares, dos expertos en dactiloscopia y otro en fotografía y vídeo— han participado ya en este tipo de trabajos en tragedias ocurridas en otros países.

Con la panza

El director general de la Policía, Juan Cotino, tras regresar del lugar de la tragedia, manifestó que había señalado que durante las labores de búsqueda se había podido ver en la cima de una ladera que da al mar una zona de cien metros arrasada, por lo que se sospechaba que ahí había podido chocar la panza del avión, desequilibrándose y despenándose a continuación por la ladera hasta estrellarse en un valle.

Por su parte, el presidente de la Ciudad Autónoma de Melilla, Enrique Palacios, calificó los hechos de "rescate dantesco".

Desde los primeros momentos, y tras una llamada del ministro del Interior español, Jaime Mayor Oreja, a su colega marroquí, Dris Basri, los efectivos del Ejército español pudieron intervenir en el rescate y evacuación de los cadáveres.

Ayer por la tarde, el ministro de Trabajo, Javier Arenas, y de Justicia, Margarita Mariscal de Gante, llegaron a Melilla para seguir las labores de socorro e interesarse por las familias de las víctimas.

La capilla ardiente se han habilitado en el pabellón municipal mellense Lázaro Fernández.

Sobre la investigación, hay que destacar que un equipo de expertos de Aviación Civil, que se desplazó ayer a Melilla, participará en estos trabajos.

Los nombres de la tragedia

Entre los pasajeros figuraba el letrado José Atencia Guerrero, pionero en el asesoramiento jurídico del sindicato Comisiones Obreras. Tenía 43 años, estaba casado y era padre de una niña de 14. Viajaba junto al también abogado José Paniagua, para participar en un juicio.

En el aparato viajaban asimismo los hermanos Domingo y Pedro García López. El primero era director del Melilla Fútbol Sala de la Primera división nacional y su familiar ocupaba un cargo directivo en la Unión Deportiva Melilla de Segunda B. Otro de los pasajeros era José Lechado, presidente del Colegio de Arbitros de Ceuta y Melilla.

En la lista inicial apareció el nombre de José León González, presidente del club de fútbol San Félix. Sin embargo, poco después se com-

probó que envió en su lugar a su empleado de confianza, José Peralta.

La tripulación la componían el comandante Diego Clavero Muñoz, Fernando Bartolomé Jiménez, Laura Jorge Rodríguez y Rosa Baz.

El resto de los ocupantes son: María Arcas, José Benítez García (cabo de reemplazo), Gustavo Blanco, Francisco J. Canela, Jorge Carrillo Pérez, P. Cezezo Pavón, P. José Coca, Agustín Cope, Rafael Cruzamo, Asís Elbakal, Jorge Espejo Crespo, A. Gadea, María Teresa García Payá, José Gómez, José Gómez Rosado, Enrique González, Miguel Gutiérrez Ramírez, R. Jódar Sáez, Antonio León Acevedo (cabo de reemplazo), C. López Saavedra, S. Márquez González, F. Martínez Cort, Juan Martín Nava, Mohamed Mimonahamida, Pedro Pardo, Juan Prada Bonilla (militar), José Revuelto, y José Rivas.