

## El fallo de un motor, posible causa del accidente



Foto Efe

### Conmoción por la catástrofe aérea de Málaga

- El avión, instantes después de despegar, cayó a la pista, derribó un muro de protección, cruzó la carretera Cádiz-Málaga y se incendió.

(Págs. 4, 5, 13, 57 y 58)

### Firmada la coalición AP-PDP

- Manuel Fraga y Oscar Alzaga se funden en un abrazo tras el acto de la firma del acuerdo por el que sus respectivos partidos se presentarán juntos a las elecciones en toda España.



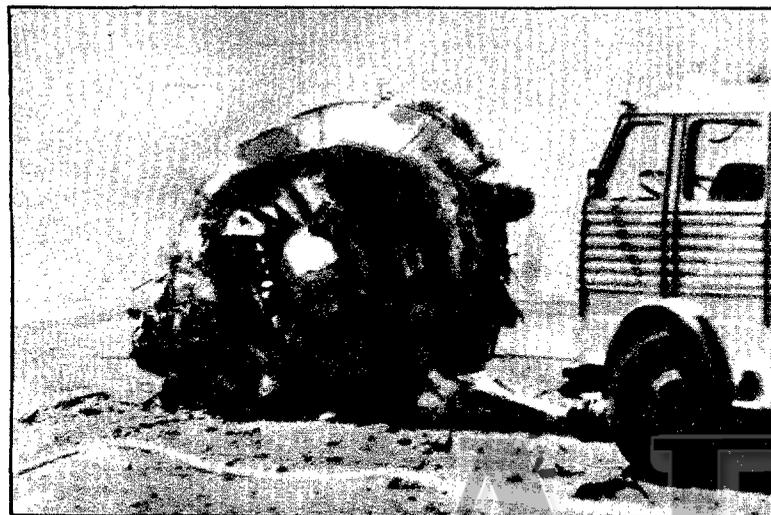
Foto José García

Este año comienza la implantación del Ciclo Medio en la EGB

### Siete millones de escolares, a punto de comenzar el curso

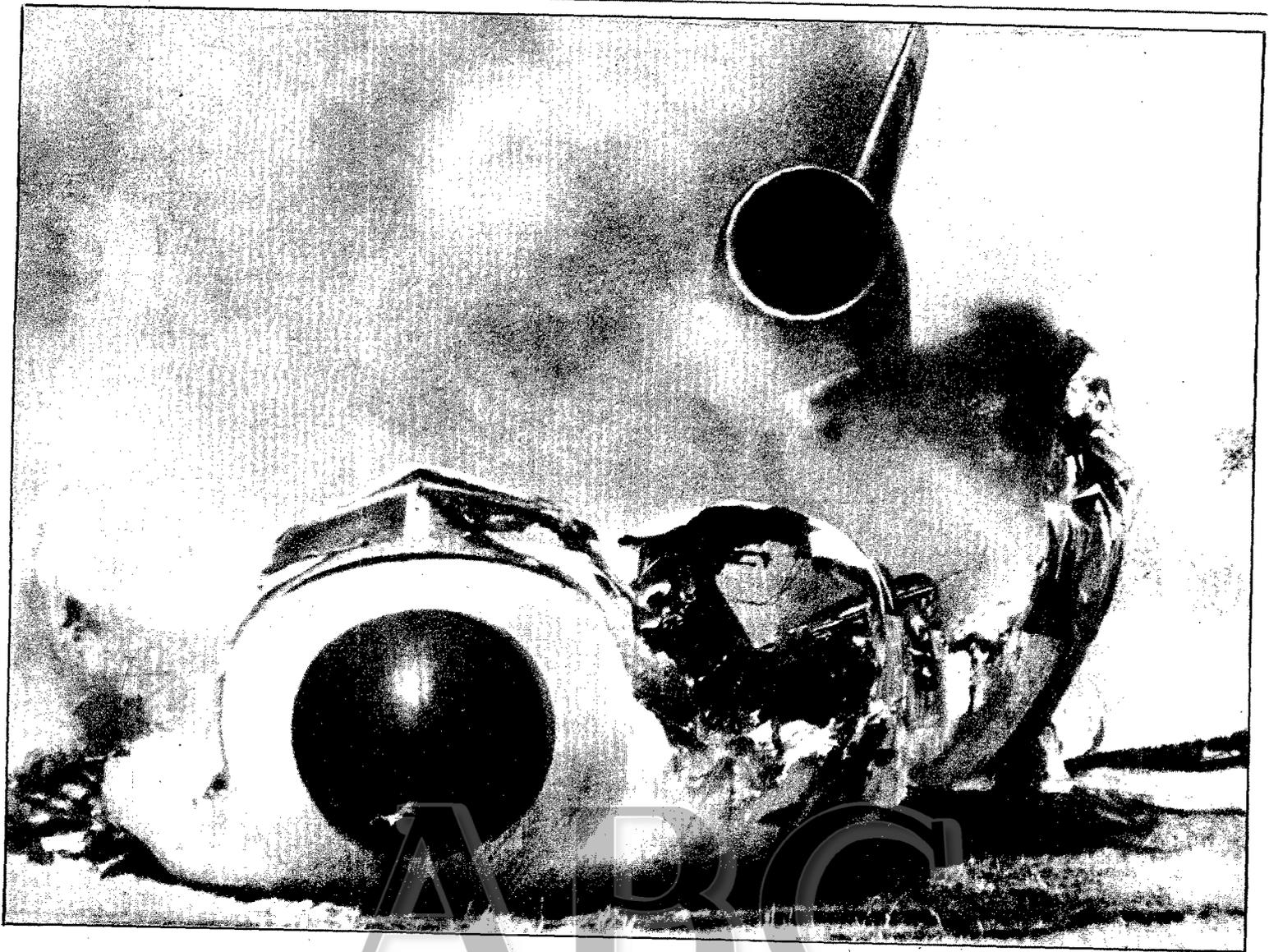
- Nuevos programas, nuevos contenidos y otro sistema de evaluaciones

(Págs. 43 y 46)



Inmediatamente comenzaron las labores de rescate de las víctimas, obstaculizadas por las llamas del combustible ardiendo, contra las que luchaban equipos de bomberos. El presidente del Gobierno viajó por la tarde a Málaga y visitó a algunos de los heridos en la catástrofe





## Málaga: En unos instantes, todo fue una tragedia

Bastaron unos segundos para que todo se convirtiera en un dantesco caos. El DC-10 de la compañía Spantax acababa de partir del aeropuerto de Málaga, rumbo a Nueva York, con los depósitos, como es lógico, llenos de combustible. El aparato acababa de elevarse unos metros cuando, tras una fuerte vibración, cae de nuevo a tierra, derriba un muro de protección, cruza la carretera Cádiz-Málaga y se convierte, sobre un arenal, en un ascua de hierros retorcidos llameantes. La tragedia se había desatado. De su magnitud y su dramatismo dan buena cuenta estas imágenes



MARTES 14-9-82

ABC.es Hemeroteca.

Copyright (c) DIARIO ABC S.L., Madrid, 2009. Queda prohibida la reproducción, distribución, puesta a disposición, comunicación pública y utilización, total o parcial, de los contenidos de esta web, en cualquier forma o modalidad, sin previa, expresa y escrita autorización, incluyendo, en particular, su mera reproducción y/o puesta a disposición como resúmenes, reseñas o revistas de prensa con fines comerciales o directa o indirectamente lucrativos, a la que se manifiesta oposición expresa, a salvo del uso de los productos que se contrate de acuerdo con las condiciones existentes.

ABC/5

Fotos Efe

Cuarenta y seis muertos y treinta y un desaparecidos,  
balance provisional de la tragedia

## El DC-10 accidentado en Málaga había superado todas las revisiones técnicas

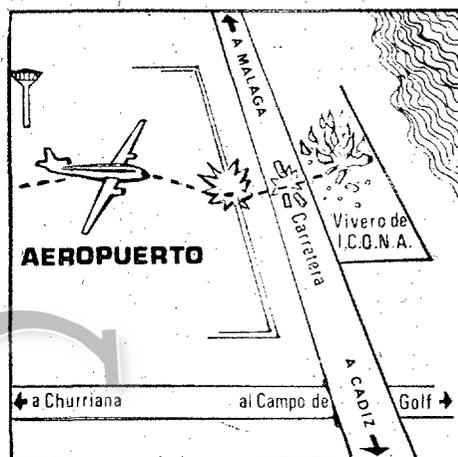
A primeras horas de la madrugada de hoy, la Subsecretaría de Aviación Civil difundía una nota informativa en la que se precisaba que el accidente aéreo ocurrido ayer en Málaga había causado cuarenta y seis muertos y otras treinta y una personas no habían aparecido. La identificación de los cadáveres estaba siendo dificultada por el hecho de que al estar la mayor parte de los cuerpos calcinados se habían quemado las documentaciones.

Este accidente ocurre precisamente cuando aún no se han apagado los ecos de la tragedia de Mannheim (Alemania federal), en el que murieron 46 personas, y del suceso, sin víctimas, de un Jumbo colombiano ocurrido, durante la madrugada del sábado al domingo, en el aeropuerto madrileño de Barajas, en donde gracias a la pericia del piloto se evitó lo que pudiera haber desembocado en una catástrofe.

Según informa desde Málaga nuestro enviado especial Alfredo Semprún y el corresponsal de ABC Francisco Acedo, el accidente se produjo al filo de las doce menos cuarto de la mañana, cuando un avión DC-10 de la compañía Spantax, con 393 personas a bordo —380 pasajeros y 13 tripulantes— se encontraba efectuando la maniobra de despegue, y en el momento que el aparato había tomado la máxima potencia, posición conocida en el argot aeronáutico como «situación V-1». Parece que fue entonces cuando el comandante del aparato notó una vibración extraña en el motor derecho e intentó tomar tierra —el aparato ya se había elevado un poco— faltándole pista.

Sin embargo, el ministro de Transportes, Luis Gámir, señaló en rueda de

(Pág. 57)



## EE UU pide a árabes y judíos que acepten el plan de Reagan

La Administración Reagan, a través del secretario de Estado, George Schultz, ha hecho un llamamiento a los más influyentes miembros de la comunidad judía norteamericana para que apoyen el plan de paz propuesto por Reagan para la pacificación de Oriente Medio. En un discurso pronunciado el domingo, Schultz pidió también a las autoridades del Tel-Aviv y a los pueblos árabes que aprovechen esta oportunidad única «que no se volverá a repetir».

(Pág. 17)

Concluido el pacto entre AP y PDP, junto a otros grupos regionalistas

## Fraga califica la nueva coalición de liberal-conservadora

Ayer se firmaron en Madrid los documentos de coalición electoral entre Alianza Popular y el Partido Demócrata Popular, a escala nacional, y entre el grupo aliancista y el Partido Aragonés Regionalista, Unión del Pueblo Navarro y Unión Valenciana, de carácter regional.

Los documentos fueron firmados por Manuel Fraga, por AP Oscar Alzaga, del PDP Hipólito Gómez de las Rocas, por el PAR; Javier Gamora, de UPN, y Francisco Ramos, por el grupo valenciano.

Según los acuerdos suscritos ayer, el PDP formará un subgrupo parlamentario dentro del propio grupo de la coalición, y mantendrá su autonomía de iniciativa parlamentaria. La campaña electoral será conjunta, y en el anagrama de la coalición constarán en primer lugar las siglas AP.

Queda ahora la redacción definitiva de las candidaturas, que irán encabezadas según el peso específico de cada uno de los políticos que la integren en las respectivas circunscripciones. Por otra parte, José Luis Alvarez, podría presentarse en el cuarto puesto de la lista de Madrid, detrás de Fraga, Fernando Suárez y Osorio, y por delante de Alzaga.

(Pág. 27)

### En este número

★ Delegaciones de España y la OTAN se reúnen hoy en Bruselas

(Pág. 34)

★ No hubo «boom» de ventas de TV en color

(Pág. 51)

#### Secciones

Opinión.....	14	Cultura y sociedad	42
Internacional.....	17	Economía.....	50
Tomas de posición	24	Sucesos.....	57
Nacional.....	27	La fiesta.....	61
Local.....	35	Deportes.....	62
Agenda.....	38	Espectáculos.....	69
El tiempo.....	39	Pasatiempos.....	77
Sanidad y cons.....	41	Al día.....	92

EL CORTE INGLES  
con su garantía de calidad habitual, le ofrece los servicios de su Agencia de Viajes.

• Programaciones propias.  
• Precios sin competencia.



### • Elecciones generales

Hoy se firma el pacto UCD-AP para el País Vasco. José Luis Alvarez explica su salida de UCD. Manuel Clavero, y su partido Unidad Andaluza, no se presentarán a las elecciones. UCD-Madrid eleva su propuesta de candidatura. El PCE aplaza su reunión del Comité Central sobre el programa electoral.

(Págs. 27 a 31)

Al notar un fallo en el motor

## El piloto intentó detener el despegue a la desesperada

(Viene de la pág. 13)

Prensa que el DC-10 había superado las revisiones posvuelo y prevuelo y no hacía mucho había revalidado en Londres el certificado de aeronavegabilidad. Por otro lado, el comportamiento del piloto parece haber sido correcto y se descarta la concurrencia de un fallo humano. Algunos pasajeros señalan que, desde la salida de Madrid, habían oído ruidos extraños.

La realidad fue que el avión se precipitó desde unos quince metros de altura contra la valla de protección del aeropuerto y cruzó, casi a ras del suelo, la carretera nacional Málaga-Cádiz, arrastrando a su paso a tres vehículos, una furgoneta Mercedes, un Simca 1.200 y un Seat 127. Finalmente el gigantesco avión fue a estrellarse al otro lado de la carretera en unos viveros propiedad de ICONA. Al caer a tierra una de las turbinas del aparato salió despedida a la vez que se incendiaba la parte trasera del avión. Posteriormente, una fuerte explosión podía escucharse en varios kilómetros a la redonda. Un ala repleta de combustible había estallado, provocando un espectacular incendio que tardó varias horas en ser sofocado por los servicios contra incendios de Málaga, Torremolinos y del propio aeropuerto.

**ESCENAS DE PANICO.** Las escenas de pánico se produjeron desde los primeros momentos. Niños y mujeres que corrían despa- voridos, personas abrasadas, envueltas en llamas, con piernas o brazos rotos se arrojaban por las puertas de emergencia a través de una balsa de espuma. Desgraciadamente, otras muchas que habían quedado atrapadas en la cola del avión, cuyas puertas no se habían abierto, perecieron en el siniestro. Cuatro horas después, cuando los servicios de rescate lograron acceder a esta parte del aparato encontraron agolpadas junto a la puerta trasera los cadáveres de numerosas personas completamente calcinados. A medida que los restos humanos eran sacados del avión iban siendo trasladados a un hangar de la zona militar del aeropuerto para proceder a su posterior identificación.

**ATASCO DE TRAFICO.** Asimismo, habían acudido desde los primeros momentos fuer-

## Los tres accidentes más importantes de Spantax

MADRID. El 5 de marzo de 1973, dos aviones comerciales españoles, un Convair de Spantax y un DC-9 de Iberia colisionaron en pleno vuelo, a 9.000 metros de altitud sobre la vertical de Nantes (Francia). En este accidente murieron 68 personas. Todas las víctimas pertenecían al avión de Iberia, que se estrelló tras el choque. El aparato de Spantax, con 107 personas a bordo, consiguió aterrizar.

El 3 de diciembre de 1972, un Convair Coronado de Spantax, con 155 personas a bordo, hizo explosión en el aire a los pocos segundos de despegar del aeropuerto de Los Rodeos, de Tenerife.

El 13 de agosto de 1980, dos directivos y dos pilotos de la compañía Spantax murieron al sufrir un accidente el aparato Lear-Jet 35, bimotor para transporte de ejecutivos, al intentar aterrizar en Palma de Mallorca.

zas de la Guardia Civil, Policía Nacional y Municipal, tanto para colaborar en los trabajos de evacuación como para regular el tráfico en la carretera Málaga-Cádiz y desviarla por otras secundarias. El atasco de tráfico fue formidable. Las comunicaciones terrestres entre Málaga y las localidades de Torremolinos, Benalmádena, Fuengirola y Marbella quedaron cortadas por espacio de varias horas. El tránsito rodado por esta carretera es uno de los más intensos de la Península, por lo que los embotellamientos son frecuentes y en el mes de septiembre junto con agosto es una de las carreteras de más afluencia turística de la Costa del Sol, por lo que la circulación es intensísima.

Según las últimas noticias, un total de 200 ciudadanos americanos viajaban en el vuelo charter, otros 85 españoles residentes en Estados Unidos y una cifra idéntica de residentes en España. La Embajada norteamericana en Madrid, al tener noticia de la catástrofe, organizó un centro de control para atender a sus compatriotas afectados. Por su parte, la compañía Iberia fletó un avión especial, anoche, para trasladar a Nueva York a los viaje-

Según uno de los viajeros del aparato siniestrado

## Las puertas traseras del avión no se abrieron tras el accidente

**MALAGA.** Enrique Jesús Enciso Encinas, uno de los pasajeros del avión DC-10 de la compañía Spantax siniestrado, narró los detalles del accidente cuando se encontraba en el hotel Holliday Inn, de la capital malagueña, adonde había sido trasladado.

Enrique Jesús Enciso narró el momento del accidente de la siguiente forma: «El avión comenzó a coger velocidad en la pista y supongo que no alcanzaría la suficiente para despegar. Chocamos contra la alambrada del aeropuerto, pasamos por la autopista y el avión se detuvo en un campo próximo. Comenzó a verse humo por la cola del aparato y la gente empezó a salir del avión por las puertas de delante y las centrales.»

Preguntado si el avión llegó a despegar del suelo, el señor Enciso contestó: «Yo creo que no. Las ruedas de atrás aseguro que no dejaron de tocar el suelo. Sobre las de delante no puedo decirlo exactamente, porque hay diversidad de opiniones, pero las de atrás seguro que no.»

A la pregunta de si las puertas de atrás se habían abierto, Enrique Jesús Enciso respondió: «No. Se abrieron las dos de delante y las dos del centro. Las de atrás no se abrieron. Un chaval que iba a mi lado consiguió abrir una de las puertas del centro y por ahí salió mucha gente.»

El señor Enciso, que se encontraba ya muy tranquilo y comiendo en el hotel al que había sido trasladado, describió así los primeros momentos del accidente: «Cuando el avión se quedó parado en el campo, los paneles del techo del aparato cayeron sobre los pasajeros y algunos de ellos sufrieron golpes fuertes, pero, en general, estábamos todos tranquilos. Después vimos humo en la cola del avión. Nos dimos cuenta de que había fuego en la cola y entonces cundió el pánico. Todos querían salir deprisa y muchos pasajeros gritaron.»

● El aparato rompió la valla de protección, atravesó la autopista y arrastró a tres vehículos

ros que no sufrieron daños. Sin embargo, medio centenar de ellos rechazaron este ofrecimiento para quedarse unos días en Málaga.

**EFICACIA DE LAS AZAFATAS.** Muchos de los pasajeros que resultaron ilesos habían sido trasladados a hoteles próximos concretamente en Torremolinos y Benalmádena costa. Todos ellos coincidían en señalar que todo había ocurrido de forma muy rápida; que escucharon un zumbido muy fuerte y que momentos después se produjo el accidente. «Las azafatas del avión hicieron un buen trabajo; gracias a ellas pudimos salir del aparato. Detuvieron a la gente, colocaron las escaleras de emergencia y muchos salimos con bastante tranquilidad.» Esta versión la facilitaba un súbdito italiano residente en los Estados Unidos que sólo dijo llamarse Angelino. También entre los pasajeros viajaba Juan Carlos Gallardo, de diecinueve años, novillero mexicano, quien manifestó «que la experiencia es mucho más dramática, desde luego, que la de enfrentarse a un toro».

El DC-10 accidentado era el único aparato de este modelo que tenía la compañía Spantax y realizaba tres veces a la semana el vuelo Madrid-Málaga-Nueva York, los lunes, jueves y sábado. Concretamente, la semana pasada se suprimió el vuelo de los jueves por

«En el momento de abandonar yo el aparato —añadió Enrique Jesús Enciso— quedarían en el avión unas cuarenta personas más o menos, algunas de las cuales las vi salir después por su propio pie. Cuando dejó de salir gente andando, todavía sacaron a más personas que estaban heridas.»

Por su parte, un súbdito norteamericano que viajaba en el avión siniestrado manifestó que, en su impresión, fallaron los motores del avión en el momento del despegue. En otro sentido se manifestaría Angel Fernández Montes, de cuarenta y siete años, natural de Madrid y de profesión industrial, quien manifestó que, según su impresión, «el avión no tuvo suficiente fuerza para despegar. Era como si tuviera exceso de peso».

Una súbdita cubana manifestó también que hubo problemas a la hora de abandonar el avión porque muchos viajeros quisieron salir llevando consigo los equipajes; lo que produjo aglomeraciones en las puertas de emergencia y la evacuación fue más lenta de lo previsto.

Otro pasajero, súbdito norteamericano, puntualizó que el DC-10 tardó bastante tiempo en arrancar y a poco de comenzar a elevarse dio varios golpes en el suelo, hasta que terminó cayendo en un campo. «Se abrieron las puertas —dijo— y segundos después comenzó a salir humo. Yo salté del avión como buenamente pude y una señora me cayó encima. En esos momentos había una cierta serenidad, pero después todo fue patetismo. Cundió el pánico y pude ver cómo salían personas completamente destrozadas.»

## ● Más de cuatro horas estuvo ardiendo el DC-10 hasta que pudieron entrar los equipos de rescate

haber cancelado el contrato con una compañía de turismo norteamericana, coincidiendo con el final del verano. Asimismo, veinte de los pasajeros que viajaban en el avión accidentado tenían previsto tomar el vuelo del pasado sábado, pero no pudieron hacerlo por producirse un «over booking», según informó el director del hotel Pez España, señor Torquemada. El sábado, estas veinte personas se fueron al aeropuerto, pero no pudieron embarcar y tuvieron que regresar al hotel, donde permanecieron hasta la mañana de ayer. Sus vacaciones habían sido organizadas por una agencia de turismo.

**UN GRUPO DE ESPAÑOLES.** En el avión siniestrado se encontraba también un grupo de españoles que viajaban mediante la agencia Club de Vacaciones. Hasta el momento no se ha podido precisar el número de estos viajeros, ya que otro grupo de la misma agencia hacía el trayecto a través del promotor de viajes Carefree-David Travel.

Pese al trágico accidente, el aeropuerto no interrumpió en la mañana de ayer su actividad y permaneció en servicio. No obstante, hubo algunas limitaciones en los vuelos, ya que el aparato siniestrado arrolló algunas de las instalaciones de ayuda a la navegación.

Por otra parte, el plan de protección civil en la provincia de Málaga funcionó bien. El plan se encontraba en pleno desarrollo, debido a que Málaga había sido sede del Mundial de Fútbol, y con este motivo se perfilaron a fondo todos los detalles. Poco después de producido el accidente, unos veinte o treinta miembros de la columna de protección civil se encontraban ya en el aeropuerto, por haberse enterado por la radio del accidente. El personal de la Ciudad Sanitaria Carlos Haya se personó, igualmente, en su totalidad poco después del siniestro, voluntariamente.

**RESERVA DE LA COMPAÑÍA.** Expertos de la compañía Spantax en materia de seguridad de vuelo se trasladaron urgentemente ayer por la mañana a Málaga para investigar en nombre de la empresa las causas del accidente, según informaron fuentes de esta sociedad de líneas aéreas desde Palma de Mallorca, sede central. Estas fuentes señalaron que la compañía se reserva por el momento opiniones sobre el accidente hasta que no tenga en su poder los primeros informes de estos expertos.

Este accidente está considerado como el quinto de gravedad de toda la historia de la navegación aérea comercial española y es el primero de tal envergadura que ha ocurrido en el aeropuerto de Málaga considerado a niveles oficiales como uno de los más seguros

que existen en todo el territorio nacional. Según ha indicado Spantax, no se van a facilitar listas de pasajeros hasta la total identificación de las víctimas del suceso.

### GRAN INQUIETUD EN ESTADOS UNIDOS AL CONOCERSE LA NOTICIA

**NUEVA YORK** (corresponsal). Desde primeras horas de la mañana las emisoras norteamericanas vienen dando en tonos destacados noticia del accidente sufrido por el avión de Spantax en Málaga, habiendo bloqueado las llamadas telefónicas las líneas de la oficina de la compañía en Nueva York. La falta de datos concretos sobre las víctimas no ha hecho más que aumentar la tensión. En la ONU, el que el delegado de Efe, Manuel Dompablo, se encuentre entre los pasajeros, hace que el accidente tome un cariz personal y mucho más próximo.

Los comentarios no ya entre los profesionales de la aviación, sino entre el público general, se centra en dos puntos críticos: en la sobrecarga con que vuelan hoy los aviones —con unas compañías que han multiplicado los asientos y abierto la mano en el exceso de equipaje para hacer los vuelos rentables— y en el trágico récord que tienen los DC-10, «que si no fuera americano —escucho— ya habrían buscado la forma aquí de que estuviera prohibido».



Los primeros pasajeros rescatados del DC-10 siniestrado fueron atendidos en la Residencia Sanitaria Carlos Haya, de Málaga, donde muchos enfermos cedieron sus camas para que fueran asistidos los accidentados

## Un millar de muertos en accidentes de DC-10 desde su puesta en servicio

**MADRID.** Desde que en agosto de 1971 empezó a volar, el DC-10 ha sufrido una serie de accidentes que han provocado la muerte de cerca de un millar de personas, lo que le ha valido de cierta fama de avión con mala suerte, a pesar de sus magníficas cualidades técnicas y sus buenas prestaciones en la mayoría de las compañías aéreas del mundo.

La primera señal de alarma sonó al año escaso de su puesta en servicio, cuando en pleno vuelo uno de estos aparatos perdió una puerta. Las críticas que su diseño había provocado en determinados sectores del mundo de la aviación aumentaron notablemente. En marzo de 1974 un DC-10 de las líneas aéreas turcas se estrelló en las cercanías de París muriendo sus 346 pasajeros. Al parecer, la causa del accidente fue otra vez el desprendimiento de una puerta. Se acusó al fabricante de negligencia, pues ya era conocido que la puerta era defectuosa. De este fallo concreto se pasó a criticar todo el diseño del aparato y llegó a publicarse un libro titulado «Destino: desastre», en el que se acusaba a los constructores de imprudencia temeraria al diseñar un avión sin plenas garantías de seguridad, únicamente interesados en hacer la competencia a los Jumbos de Boeing.

En mayo de 1977 se produjeron dos accidentes, uno sobre Ginebra y otro en pleno Pacífico, sin que hubiera víctimas; en octubre de ese mismo año, otros dos DC-10 se accidentan en Lisboa y París, también sin víctimas; en marzo de 1978, dos accidentes más, uno en Honolulu, sin víctimas, y otro, en Los Angeles, con dos muertos; en noviembre del mismo año se registró otro accidente sin víctimas en Robersfield.

En mayo de 1979 un DC-10 de la American Airlines se estrelló minutos después de haber despegado del aeropuerto de Chicago, en lo que fue la catástrofe aérea más importante de la historia de la aviación americana,

muriendo sus 273 ocupantes. Uno de los motores del aparato se había desprendido en pleno despegue. El suceso conmocionó al mundo aeronáutico internacional. El prestigio de la casa fabricante, la McDonnell-Douglas sufrió un durísimo golpe.

Las autoridades de aviación civil norteamericanas ordenaron la paralización de todos los vuelos de DC-10 hasta que se conociese con exactitud la causa de la caída del motor en pleno vuelo y se aconsejaba a las compañías aéreas extranjeras dejar sus aparatos en tierra hasta que todo se aclarase.

Al mismo tiempo que se investigaban las causas del accidente de Chicago, todos los DC-10 en servicio eran sometidos a revisión, sobre todo en el sistema de anclaje de los motores. Los técnicos americanos descubrieron que uno de los tornillos de sujeción del motor se había roto a causa de un exceso de presión. Otros aparatos tenían defectuosas las placas de anclaje, grietas o «fatiga» en distintas piezas metálicas.

La paralización de la flota mundial de DC-10, a petición norteamericana, provocó enormes pérdidas económicas a la mayoría de las compañías aéreas y estuvo a punto de causar la ruina de pequeñas compañías especializadas en los vuelos trasatlánticos a precio reducido. Tras ser autorizados nuevamente a volar, en ese mismo año de 1979 se produjeron otros dos accidentes: un DC-10 de la Western se estrelló en México, muriendo setenta pasajeros, y otro neozelandés en la Antártida, pereciendo doscientas cincuenta y siete personas.

INTERNATIONAL ART  
UNIVERSITY

Anuncia la inauguración en Madrid  
de su

ALTA ESCUELA  
DE MODA

Formación de: DISEÑADORES, ASESORES,  
ESTILISTAS Y COMPRADORES DE MODA  
CURSO 82-83: 5 OCTUBRE

Información y reserva de plaza:

I.A.D.E. Claudio Coello, 48

Tels. 275 24 42-431 01 02

La admisión será por riguroso orden de solicitud.

Según el ministro de Transportes

## El aparato había superado las revisiones y se descarta un fallo humano

**MÁLAGA (A. Semprún Guillén, enviado especial).** «Todos los datos que podemos aportar deben tomarse a título meramente provisional», reiteró varias veces el ministro de Transportes, Luis Gámir, a lo largo de la rueda de Prensa mantenida con los informadores sobre las ocho de la tarde de ayer. Una hora antes había regresado a Madrid el presidente del Gobierno, tras girar una visita a los heridos en el accidente del DC-10 de Spantax.

«La Comisión de Investigación de Accidentes me ha facilitado los primeros datos reunidos —explicó el ministro—, que, en síntesis, son los siguientes: el comandante del avión, Juan Pérez Pérez, notó unas vibraciones extrañas en el fuselaje. Ya había alcanzado la velocidad de despegue y, para ahorrar males mayores, decidió abortarlo. Logró salvar una primera colisión con unas edificaciones del aeropuerto —concretamente, una caseta de señales— y luego, sin poder frenar, se salió de la pista.»

«Debo decir que el avión disponía de su certificado de aeronavegabilidad y que había sufrido su última revisión mecánica en Londres.»

También se facilitó la lista provisional de víctimas. Cuarenta y cuatro cadáveres recogidos de entre los restos del avión. Dos personas más fallecidas en el hospital Carlos Haya. Por otro lado, hay varios restos humanos sueltos que pudieran pertenecer a uno o más fallecidos.

Respecto a los heridos, 14 se encuentran en la UVI del Carlos Haya; 45 están hospitalizados en el mismo centro, y otros 21, en el Hospital Clínico. Asimismo, no se ha localizado el paradero de 31 personas, entre las que se encuentran tres azafatas.

**DESAPARECIDOS.** Su desaparición puede deberse a tres causas: han muerto y sus cadáveres están aún entre los restos del avión, fueron atendidos en hospitales y regresaron a sus casas y, finalmente, resultaron ilesos y no se presentaron en los puntos de revisión.

El avión llevaba 393 personas, incluidos los 13 tripulantes; la mayoría eran norteamericanos, aunque viajaban 80 españoles. Asimismo, en la rueda de Prensa, un delegado de la Comisión de Accidentes negó que la causa de la catástrofe estuviera relacionada con los fallos detectados hace unos años en este tipo de aparato. Como se sabe, a raíz de un accidente de un DC-10 en Chicago se decidió retirar los aparatos del mismo tipo en servicio para ser sometidos a una revisión. Esta medida había afectado también al DC-10 ahora incendiado en Málaga.

Finalmente, el señor Gámir manifestó que el avión de Spantax había realizado el vuelo Madrid-Málaga con absoluta normalidad; una vez en el aeropuerto de esta ciudad sufrió la revisión postvuelo y la prevuelo antes de iniciar el salto a Nueva York. «Desde luego —dijo el ministro— el aeropuerto, sus instalaciones, no han tenido nada que ver con lo ocurrido. Este es sin duda uno de los mejores aeropuertos de Europa por su seguridad.»

Por otro lado, un miembro de la Comisión de Investigación nos dijo que descartaba la posibilidad de un fallo humano. «El piloto debió de notar alguna irregularidad muy grave para abortar el despegue. Es posible que

esta irregularidad no tenga que ver ni con el fallo de motor, como ocurriría en el caso del accidente de Chicago, ni con una puerta trasera, como también ocurrió en el caso de un accidente de un avión turco. Ahora nos queda descubrir qué nuevo fallo tiene el DC-10 o por qué se ha producido.»

**SE BUSCAN LAS CAJAS NEGRAS.** Luis Gámir señaló que se había instalado un potente equipo de iluminación en el lugar del accidente con el fin de continuar los trabajos durante la noche, tanto para localizar más cadáveres como para tratar de encontrar las

Medio centenar de personas no pudieron alcanzar las rampas de emergencia

## Cuarenta y dos cadáveres calcinados se alineaban en un almacén del aeropuerto

**MÁLAGA (A. S.).** Cuarenta y dos cadáveres calcinados se alinean cubiertos por plásticos en un almacén del aeropuerto de Málaga. Una docena de muchachos de la Cruz Roja y algunos policías nacionales esperan que les comuniquen a dónde han de transportarlos para empezar el trabajo de identificación. El secretario general del Colegio de Médicos de Málaga, forense accidental durante toda la jornada, trata de buscar alguna autoridad para que autorice el transporte, macabro, hasta un hangar que ya debería estar preparado.

Mientras, los equipos de rescate siguen sacando escombros del fuselaje abrasado del DC-10 de la Spantax. Con azadones y palas progresan a través del caos de objetos carbonizados, sacando a la superficie botellas de alcohol, bolsos, zapatos, cámaras fotográficas, y también aquí, una muñeca rubia extrañamente respetada por el fuego. El trabajo se hace con mucho cuidado. No en vano el ala izquierda aún contiene 45.000 litros de queroseno. Mientras, en la Residencia Sanitaria Carlos Haya se lucha por la vida de los heridos.

El comandante y su tripulación de cabina —la «técnica»— lograron salir. «Yo era el comandante, yo era el comandante», es lo único que acierta a decir a los primeros que acuden al lugar. La tripulación «auxiliar» —azafatas y auxiliares masculinos— empujan materialmente a los pasajeros por las dos únicas rampas de salvamento, las de delante, que han podido abrirse. Luego, cuando las llamas se apoderan de la parte trasera y el horror es insuperable, saltan a tierra con los supervivientes.

**ATRAPADOS.** Medio centenar de personas han quedado atrapadas en el interior del avión. Fue excesiva la distancia de pasillo hasta las rampas abiertas. Los gritos de los pasajeros y de, al menos, una azafata, se ahogan entre las llamas. La explosión de los depósitos es inminente. Los extintores interiores han funcionado parcialmente, pero no han sido bastante. A cien metros, sobre un promontorio, los supervivientes contemplan la

● Durante toda la noche continuaron los trabajos para recuperar las cajas negras del avión

dos cajas negras del aparato que contienen las conversaciones de cabina y los datos del vuelo.

El ministro destacó la labor realizada por las autoridades sanitarias de Málaga, así como la colaboración general de la población gracias a lo cual se habían podido reducir los efectos del accidente. El ministro indicó que se había previsto un dispositivo, en colaboración con el Ejército del Aire, para evacuar a los heridos hacia otros centros sanitarios en caso de necesidad.

Luis Gámir informó que la mayor parte de las víctimas mortales fallecieron a consecuencia del golpe de calor que se produjo al quemarse el queroseno que llevaba como combustible el avión. Cuando se estaba desarrollando la rueda de Prensa penetró en la sala un hombre que gritó: «¿Dónde está mi hijo? A las ocho de la mañana le dejé en Barajas y ahora no saben decirme dónde está.» El forense designado para el caso, que se encontraba junto al ministro, acompañó a este hombre al hangar del aeropuerto donde se encuentran los cadáveres por si podía reconocer de entre ellos a su hijo. La escena fue de gran dramatismo y emotividad.

catástrofe. Para los atrapados es el final. Hasta las cuatro de la tarde, los equipos de rescate no pudieron empezar la tarea. Ya habían sido trasladados a los hospitales los primeros heridos; algunos los recogieron a veinte metros del fuselaje, a donde los arrojó la explosión. Están gravísimos y algunos morirán a poco de su ingreso en la Residencia Sanitaria Carlos Haya. En este mismo centro los enfermos allí ingresados abandonaron sus camas para que fueran utilizadas para atender a los heridos del accidente. La confusión es total. Durante cerca de cuatro horas los bomberos luchan contra las llamas y enfrían el avión. Luego, en hora y media, saldrán a la superficie cuarenta y dos cadáveres. Y, por turno, los hombres de Icona, de la Cruz Roja y de Protección Civil continúan rastreando el fuselaje en busca de nuevas víctimas.

**BAJO LOS FOCOS.** A última hora de la tarde una potente grúa había sido llevada al lugar del accidente para suspender la cola del avión, así como grupos electrógenos para suministrar luz durante la noche.

Entretanto, las autoridades malagueñas piden a los pasajeros del avión siniestrado que no hayan dado cuenta de su paradero se presentaran cuanto antes en el Gobierno Civil o en las oficinas de la compañía Spantax de Málaga. Este llamamiento obedecía al hecho de que 31 personas que figuraban en la lista de embarque del DC-10 no habían sido localizadas y se albergaba la esperanza de que no todas ellas estuvieran en el interior del aparato siniestrado.

**El DC-10 está asegurado en tres mil millones de pesetas**

## Un grupo de expertos norteamericanos investigará las causas del accidente

**MADRID.** Un grupo de expertos norteamericanos en transporte aéreo se desplazará a España para unirse a las investigaciones sobre el accidente, según ha informado a la agencia Efe un portavoz del Consejo estadounidense de seguridad en el transporte. El citado portavoz indicó que el equipo de expertos está formado por un alto funcionario del Consejo, un experto en «factores humanos» y un miembro de la oficina del consejo en Miami designado por sus conocimientos del idioma español.

Por otra parte, la compañía fabricante del DC-10, la McDonnell Douglas ha mandado a España un equipo de ingenieros para que colabore en las investigaciones destinadas a esclarecer las causas técnicas del accidente.

Todos estos técnicos se unirán a los expertos de la Comisión de Accidentes del Ministerio de Transportes y de la compañía Spantax en la investigación del accidente.

El portavoz americano del Consejo de Seguridad del Transporte ha manifestado que es muy prematuro hacer cualquier afirmación sobre una posible relación entre el accidente de Málaga y el sufrido por un DC-10 en Chicago en 1979 cuando al iniciar el despegue se desprendió un motor del avión, resultando muertas 273 personas, lo que provocó la prohibición de vuelo de todos los DC-10 durante un mes para investigar unos defectos encontrados en los ensamblajes de los motores. El DC-10 ha estado implicado en tres de

los cuatro peores accidentes de la historia de la aviación.

El embajador estadounidense, que se desplazó ayer a Málaga, puso a disposición de las autoridades españolas los servicios de la base norteamericana de Rota para el rescate de las víctimas, así como el Centro de Quemados de la base de USA en Alemania Federal.

Por otra parte, se ha sabido que el DC-10 siniestrado ayer está asegurado en unos tres mil millones de pesetas. La compañía inglesa Lloyd's actúa como principal reaseguradora, figurando las empresas españolas La Unión y el Fénix y La Equitativa como coaseguradores españoles.

Spantax compró este avión prácticamente nuevo a la compañía americana Ona en 1979 y actualmente contaba con unas doce mil horas de vuelo. El precio del avión es de unos tres mil quinientos millones de pesetas.

**Nota de la Subsecretaría de Aviación Civil**

## El comandante del DC-10 cuenta con dieciséis años de experiencia

A primera hora de la madrugada del martes, la Subsecretaría de Aviación Civil difundió una nota oficial en la que únicamente se da cuenta de que el DC-10 había sufrido un accidente al despegar, sin proporcionar ningún dato nuevo sobre la forma en que se produjo el accidente.

La nota dice, entre otras cosas, lo siguiente:

«Poco después del mediodía, el avión DC-10/30CF, matrícula EC-DEG de la compañía Spantax, que procedente de Madrid y con destino Nueva York se disponía a despegar del aeropuerto de Málaga con 380 pasajeros y 13 tripulantes, sufrió un accidente a consecuencia del cual se incendió minutos después. Según manifestaciones de diversos testigos, a unos 1.500 metros de la iniciación de la carrera de despegue se produjo una vibración, que obligó al piloto a poner la «reversa» en las turbinas y accionar los frenos. Sin que, pese a la maniobra, el aparato pudiera detenerse, por lo que después de atravesar los 300 metros de zona de seguridad del aeropuerto, destrozó con un plano la caseta de un localizador ILS de ayuda a la navegación, rompió la cerca, cruzó la autopista Málaga-Cádiz y se detuvo, finalmente, en una zona de viveros. Como consecuencia de todo ello se destrozó la zona derecha del avión, entre el encastre y la cola, incendiándose seguidamente.

Pese a que las puertas traseras se habían quedado bloqueadas por deformaciones más de 200 pasajeros lograron salir del avión siniestrado por sus propios medios, con la ayuda de la tripulación y por las rampas y puertas de emergencia, en tanto se ponía rápidamente en acción los servicios de seguridad y contraincendios del aeropuerto.

El avión iba tripulado por el comandante Juan Pérez Pérez, que cuenta con dieciséis

años de experiencia de vuelo, de ellos, cuatro años en DC-10. El segundo piloto era Carlos Creus Ramírez de Har, con nueve años de experiencia de vuelo, de ellos, cuatro en DC-10, y el mecánico Teodoro Cabezas Baroque, que cuenta con diecinueve años de vuelo, de ellos, cuatro en este tipo de aparato. La aeronave fue fabricada en 1977, era de la serie 46.962 y formaba el número noveno en una serie de doce.

## Suspendidos los trabajos de rescate hasta la mañana de hoy

A primera hora de la madrugada de hoy se suspendieron las tareas de búsqueda de cadáveres debido a la falta de iluminación del interior del avión, a pesar de los grupos electrógenos instalados. Los focos no llegaban hasta el interior de la cola del aparato, zona en la que se presume se encuentren más víctimas. A primeras horas de la mañana de hoy se reanudarán los trabajos de rescate.

*Empiece el día  
con ABC*

Calvo-Sotelo y otras personalidades, en Málaga

## Toda Andalucía se volcó en ayuda de las víctimas

**MALAGA.** La solidaridad de los malagueños no se hizo esperar. Fue unánime e instantánea. Centenares de personas acudieron al Banco de Sangre de la localidad, centro que tuvo que cerrar sus puertas a las dos horas, dado el ofrecimiento masivo. Momentos después del siniestro, otros centros andaluces se sumaron solidariamente a prestar sus servicios a las víctimas.

En la residencia malagueña Carlos Haya ingresaron noventa y ocho personas, de las que murieron cuatro: dos norteamericanas, E. M. K. y Karin Rubin; la canadiense Idahm, de veintiséis años, y su hermano Hattman, de catorce.

El director general de Protección Civil, Ezequiel Jaquete, se trasladó a Málaga, desde donde coordinó las operaciones. Los medios materiales puestos en marcha por Protección Civil fueron: una columna de servicios sanitarios de Almería; otra, de Granada, y tres helicópteros sanitarios del Ejército.

En el avión siniestrado viajaba la siguiente tripulación: el comandante, Juan Pérez Pérez; el copiloto, Carlos Creus, y un mecánico de vuelo y las azafatas Elena Soto, Francisca González, Pilar Ribal, María Burgos, Blanca Sulueta, Dolores Fernández, Marina Pérez, María Montserrat, Rosario Picatoste y su hermana María del Mar.

Diversas personalidades de ámbito nacional, regional y local se han trasladado a Málaga con la intención de conocer «in situ» los pormenores del suceso. Entre ellos figuran el presidente del Gobierno, Leopoldo Calvo-Sotelo, al que acompañaba el embajador de los EE UU en Madrid. Con los ministros de Transportes y Sanidad, el presidente de la Junta de Andalucía y del Parlamento andaluz, así como primeras personalidades provinciales y locales, visitó el presidente del Gobierno a los heridos, regresando después a Madrid.

### PRIMERA LISTA DE HERIDOS

A las once y media de anoche el Gobierno Civil de Málaga facilitó una lista de las personas ingresadas en la Residencia Sanitaria Carlos Haya como consecuencia de las heridas sufridas en el accidente del avión DC-10 de la compañía Spantax.

Los heridos son los siguientes

Ingresados en la Unidad de Vigilancia Intensiva: Joe Blickstein, Denver Pearse, Cynthia Richard, Paul Maikel Madel, Domingo Cristino, Antonio Labrada, Anne Novak, Daria Jaimchck, Flora Brenes, Cintya Parker, Susana lesals, Tony Cristino.

Ingresados en Traumatología: Marion Sibbealt, Yenny Morales Aguilar, Carmen Márquez Sánchez, Ana Pringarro.

Ingresado en Neocirugía: Francisco Caro Cabello.

Ingresados en Cirugía cardiovascular: Teresa Berna, Humberto Rodríguez, Julia Meyer, Laura Núñez, Kevin Robert, Hadase Baker, Amelia Jones, Doris C. Baker.

Ingresados en Cirugía Plástica: Ana María Rodríguez, Carlos Gisbert, James Laroca, Mary Beth Meyer, Silvia Siabad, Kattlesh Laust, Cristina Bohórquez, Ros Larocca, Neill Elen, Lauren (mujer), Vivian Robertf, Filomena Lanzarote, Georgina Aracena, Carmen Cortés de Aracena, Manuel Crispino, José Ministello, Maloney Burray, Blewoi, Joseph de Alessio.

Unidad de Quemados: Karen Maloney, Sara Sissia, Seagle.

La lista se completa con otras dos mujeres, una ingresada en la UVI y otra en la Unidad de Quemados, en estado muy grave, de las cuales no se posee ningún dato.