

## CATÁSTROFES EN HUETE Y SU TIERRA

1880/1980

### EL AVIÓN IRANÍ

#### EL HECHO CONTADO:

Huete está en fiestas. El barrio de Atienza celebra el día de San Juanillo. Hoy es domingo 9 de mayo de 1976. La tarde está tormentosa, llueve copiosamente con fuerte aparato eléctrico. La banda de la legión se concentra en la plaza.

Hacia las 16,40 algunas personas observan un enorme avión cuya ala izquierda está en llamas. El avión vuela extremadamente bajo, sorteando a duras penas el cerro del Castillo y a los pocos segundos se oye una fuerte explosión que proviene de la carretera de Vellisca. Inmediatamente los legionarios al toque de generala se concentran en la plaza y se dirigen al lugar donde presumiblemente se ha estrellado el aparato. Muchas personas dejan la fiesta y acuden también al lugar. El avión ha caído en el paraje denominado Los Pajares .

El espectáculo que aparece ante los ojos de legionarios y optenses es dantesco, llamas, olor a piel quemada, fuerte olor a queroseno y piezas del avión esparcidas en un radio de tres kilómetros, aquí un trozo de motor, aquí una rueda, allá restos del fuselaje. La Guardia Civil acordona la zona e impide el paso a los curiosos que se arremolinan en torno a los restos.

Se da inmediatamente aviso a las autoridades y esa misma tarde se presentan en Huete el Gobernador Civil de la provincia D. XXX y el Presidente de la Diputación XXX. El Juez Instructor de Tarancón y la Comandancia de la Guardia Civil se hace cargo de la situación. Cae la noche y se suspenden las tareas.

A la mañana siguiente, a las dos de la tarde llega el Sr XXX, embajador del Irán que revisa los pasaportes rescatados del siniestro, mientras tractores de la localidad de Huete y Vellisca tiran de los restos para tratar de encontrar a la tripulación y pasajeros del Jumbo. A las 13,00 horas ya se habían rescatado 13 cadáveres y una hora más tarde otros dos. Todos se meten en bolsas de plástico y se llevan al cementerio municipal de Huete.

En el cementerio son examinados los restos por un forense llegado expresamente de Madrid D. XXX de 30 años. Los cuerpos son trasladados a Madrid . El 14 de mayo son enviados al lugar de destino del avión (McGuire en New Jersey) los restos incompletos de los cuatro americanos.

La propietaria del avión (IIAF, Imperial Iranian Air Force) indemniza posteriormente a los propietarios de las tierras donde ocurrió el siniestro, al parecer sembradas de girasoles en aquella primavera.

## LOS DATOS Y HECHOS REALES:

### El avión:

Era un 747-131F, vuelo ULF48, conocido popularmente como Jumbo, que las Fuerzas Aéreas Iraníes compraron en noviembre de 1975 a la TWA (Trans World Airlines). Quedó registrado con el número N53111 aunque una vez adquirido por Irán se le asignó la matrícula 5-8104. Irán lo destinó a avión de transporte militar. El avión medía 70,6 metros y su peso en vacío 174,000 kilos. El avión, al parecer, no llevaba distintivo alguno salvo la matrícula y la bandera iraní. La última inspección del avión se realizó el 4 de mayo de 1976, cinco días antes del accidente. Sólo había acumulado 14 horas de vuelo. Al despegar de Teherán llevaba 254,600 libras de combustible (115,600 kilos), al estrellarse se calcula que llevaba 114,000 libras (51.700 kg)

### EL PLAN DE VUELO:

El avión despegó a las 08,20 hora local del aeropuerto de Merhabad en Teheran con 10 tripulantes y 7 pasajeros. El plan de vuelo era hacer escala en Barajas para repostar y continuar viaje hasta la base de McGuire en New Jersey, USA. La hora estimada de llegada a Barajas eran las 14,50 (GMT), 16,50 hora local.

### EL VUELO:

El vuelo se desarrolló con toda normalidad volando a una altura de crucero de 33.000 pies (unos 10 Kms de altura), al pasar por el VOR de Castejón (Estación de seguimiento), desde Barajas se les comunica que desciendan a 10,000 pies (3,5 Km aprox).

A las 14,30 gmt (16,30 hora local) la tripulación comunica a Barajas que se desvían a la izquierda para evitar una zona tormentosa. Dos minutos más tarde Barajas autoriza al 747 descender a 5000 pies (1,5 Km) y coloca al avión en la senda de aproximación final a Barajas. A las 14,33 (16,33 local) el avión solicita a Barajas un nuevo rumbo para desviarse de la actividad tormentosa que advierte delante. La última transmisión con Barajas refiere a la confirmación de la tripulación que el rumbo es 260º dirigiéndose directamente a pista de aterrizaje y que descienden a 5000 pies. Posteriormente el avión se estrella cerca de Huete en un lugar a 3000 pies de altitud sobre el nivel del mar.

### EL ACCIDENTE:

Un rayo alcanzó al aparato, entrando por la parte delantera y saliendo el sistema de descarga de estática del ala izquierda. El camino del rayo, cerca del depósito nº 1 de combustible, causó que los vapores producidos por el mismo se inflamaran, arrancando la parte superior del ala izquierda. Esto provocó una alteración de las características aerodinámicas de la misma, que comenzó a oscilar, produciendo el desprendimiento de la antena de HF y la parte final del ala. Al poco tiempo falló toda la estructura produciéndose la separación casi total del ala izquierda en vuelo.

## LA EXPLOSIÓN DE BONILLA

### EL HECHO:

España está en plena Guerra Civil, 1937. La pequeña población de Bonilla se prepara para recibir la primavera dejando el frío invierno de la Alcarria. Bonilla está acostumbrada al paso de aviones de guerra, sobre todo bombardeos, que sobrevuelan la pequeña localidad.

El 1 de marzo de 1937 no es un día más en Bonilla, es el día en que los bonilleros celebran el Santo Angel, el día del Angel, primer lunes de marzo. Ha amanecido un día malo, desapacible y la gente se refugia en sus casas, sin embargo para otros es un día normal y hay que ir a trabajar. El pastor, al que todos llaman xxx sale con su rebaño a pastar. Mientras tanto xxxx pasea por el monte que en Bonilla llaman el Cerrajón. Repara en un objeto metálico de algo más de un metro que se encuentra en el suelo. La curiosidad le mueve a acercarse, no parece advertir que puede ser peligroso. Decide que es hallazgo importante y resuelve llevárselo al lugar para enseñárselo a sus paisanos. Lo mete en el serón de la borrica y se baja al pueblo. Por el camino se encuentra con el pastor, xxx, le enseña el artefacto y éste advierte que es una bomba y le conmina a xxx para que lo tire a un "zanjón", que no lo lleve al lugar que puede provocar una catástrofe, XXX no le escucha y hacia las seis de la tarde llega a las calle del Medio, junto a la plaza, se encuentra con algunos vecinos y les comenta su hallazgo. Descarga el objeto de la borrica y lo deposita en el suelo. Ante semejante artefacto, un grupo de personas se arremolina en torno al hallazgo. Sin duda, alguien hurga con una vara o garrote en lo que resulta ser a todas luces una bomba, al activar la espoleta, esta explota y alcanza su metralla a todos los que se encuentran en los alrededores. XXX, una niña de 16 años que trabaja en casa de una familia conocida como "XXX" sale en ese momento a por un recado que le ha mandado su señora y le alcanza también la metralla. A XXX le ocurre lo mismo. Los cadáveres destrozados son llevados a la iglesia y enterrados al día siguiente.

Bonilla entra en shock, la gravedad del accidente hace que se empiecen a buscar culpables y a exigir responsabilidades. Comienza el rumor de que los culpables han sido los "XXX", familia del lugar, sin embargo, Epifanio, antes de morir comentó que no debían culpar a nadie salvo a él como único responsable. El alcalde XXX pone paz entre los vecinos y apacigua los exaltados ánimos

Resultado: 9 personas muertas y varias heridas, especialmente XXX que es llevada al hospital internacional de Uclés para su tratamiento y XXX.

### UNA EXPLICACIÓN:

¿Por qué una bomba en un paraje inhóspito y deshabitado de Bonilla? ¿Quién la puso allí?  
¿Por qué? ¿Por qué no explotó al caer?.

Para responder a estas preguntas debemos conjeturar ya que del hecho en sí no hay información alguna en ningunos de los medios consultados: prensa de la época, archivos militares, archivo histórico de Cuenca, etc.

Como es sabido la provincia de Cuenca estaba en el bando republicano. Sabemos también que hubo cinco bombardeos en Cuenca, concretamente en la estación de ferrocarril. El primero de

ellos fue el 5 de febrero de 1937, un mes antes de la tragedia de Bonilla. La aviación italiana utilizaba para estos bombardeos el trimotor Savoia-Marchetti 79 al que apodaban Sparvieto (gavilán en italiano). Pueden hacerse varias conjeturas con respecto al desprendimiento de la bomba del avión a su paso por Bonilla, bien fue accidental, que se desprendiera del soporte del fuselaje, bien intencionado por parte del piloto para aligerar peso, costumbre arraigada en los pilotos de la época ya que eran aviones poco fiables y no solían aterrizar con bombas. Por otro lado parece que la base desde donde operaban estaba en Salamanca y a menos peso menos consumo de combustible. Sin embargo, se comenta por Bonilla que esa bomba pertenecía a la aviación republicana, cosa improbable y que estaba en el monte Cerrajón porque "se hacían maniobras"

En cuanto al artefacto, el más habitual que solían llevar este tipo de bombardeos era 108 centímetros de longitud total, divididos en 68 centímetros el cuerpo de la bomba y el resto las aletas estabilizadoras; 20 centímetros de diámetro y un radio total de 63 centímetros. El peso total de la bomba son 55 kilos, de los cuales 16,40 los son de Trilita, explosivo que porta y su cuerpo es de fundición acerada.

La espoleta utilizada en este tipo de bombas es la R.H.S 22D, modelo 1936, de funcionamiento por percusión y activación eléctrica, no necesitando, por su diseño, que la bomba caiga de morro para que explote. En el alojamiento que tiene la bomba para la espoleta, lleva unos discos de tetralita que es lo que hace que explote la trilita que es un explosivo muy estable.

#### LA EXPLOSIÓN DE "EL POLVORÍN" DE TARANCÓN

26 de julio de 1949, 6 de la mañana

#### LOS HECHOS:

Este grave accidente ocurrió a las dos de la mañana del 26 de julio de 1949. Por causas no aclaradas aunque sin duda por una negligencia, este polvorín que almacenaba miles de artefactos explosivos procedentes de la Guerra Civil explotó causando estragos en la población. Muchas casas quedaron destruidas, gran parte de la iglesia y las conducciones de agua.

El polvorín estaba situado a unos 500 metros de la población y estaba ubicado en la zona denominada Cuevas de Cuenca y Cuevas de Santa Ana. Fue construido por el gobierno de la República. A Tarancón acudieron las autoridades locales y provinciales, el gobernador civil de Cuenca, XXX, equipos de transfusiones de sangre, el jefe de sanidad. De Madrid acudieron fuerzas de artillería e ingenieros y al frente el Capitán General XXX

La mayor parte de los fallecidos vivían en la barriada de San Ana que estaba en fiestas. Quedaron destruidas 107 cuevas y más de mil casas muy deterioradas. La circunstancia de haberse producido de noche y sin luz, el pánico en la ciudad fue notorio.

#### ¿QUÉ CAUSÓ LA EXPLOSIÓN?

Una vez surgieron pronto los rumores de un sabotaje, nunca probado. Algunos testigos (XXX) manifestaron haber visto "un vehículo negro con gente desconocida que bajó por Zapatería y

bajó la cuesta del polvorín con dirección a Cuenca y luego subió rápidamente antes de la explosión". Se habla de la presencia de unos mecánicos búlgaros unos días antes que acudieron a trabajar en los talleres y que nunca se les vio tras la explosión.

Para el archivero XXX no cabe duda que fue un sabotaje tal y como escribió en la revista Malena. Nada parece quedar demostrado aunque se barajan varias hipótesis además de las alusivas al sabotaje.

Según parece el polvorín albergaba una pólvora denominada Semtex, de fabricación checa, muy explosiva que detona fácilmente por el calor que debía ser mucho esa noche del 16 de julio. Se comentó también la posibilidad de un cigarro mal apagado de los encargados de la custodia, dos soldados que murieron o tal vez un cohete de la cercana fiesta que pasara por una de las ventanillas de ventilación del polvorín.

#### MUERTOS Y HERIDOS:

Las cifras variaron en las horas posteriores a la catástrofe. Los cadáveres fueron llevados al teatro Alcázar ya que la iglesia de la Asunción quedó bastante deteriorada. Ese mismo día desde el teatro Alcázar fueron llevados a hombros 22 féretros con la bandera nacional al cementerio (22 féretros albergaban a 26 cuerpos ya que en algunos había varios miembros de una misma familia). Posteriormente el número de muertos pasaría de la treintena.

#### BIBLIOGRAFÍA:

- <http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/1976/05/12/081.html>
- [http://elpais.com/diario/1976/05/11/espana/200613631\\_850215.html](http://elpais.com/diario/1976/05/11/espana/200613631_850215.html)
- <http://hemeroteca.lavanguardia.com/preview/1976/05/11/pagina-18/33795113/pdf.html>
- <http://aviation-safety.net/>
- <https://www.wikileaks.org> (archivos)
- Informe oficial de la NTSB de los Estados Unidos
- Prensa española: Diario de Cuenca, El País, ABC, la Vanguardia
- Periódico LA OFENSIVA
- ABC, 27 de julio de 1949
- LA VANGUARDIA, 28 de julio de 1949
- Programa de fiestas de Tarancón 2009. Jesús Garrido Gallego
- <https://www.youtube.com/watch?v=PznG-NVEDtY>
- La Vanguardia
- <http://lahistoriademira.blogspot.com.es/2011/01/la-epidemia-de-gripe-de-1918-y-1919.html>
- Instituto tecnológico geominero de España

©MANUEL OLARTE MADERO

Extracto de la charla impartida en Huete el 7 de febrero de 2015