

# S.O.S.

## AL MONTSENY

### LA PITJOR CATASTROFE AÈRIA DELS PAÏSOS CATALANS

A les sis de la tarda del divendres 3 de juliol del 1970, un avió de la companyia anglesa Dan Air procedent de Manchester, amb 112 passatgers a bord, va estavellar-se al massís del Montseny. Reconstruïm el seu vol i desgranem les incògnites que encara cuegen quaranta anys després. PER IGNASI GALLART

**E**ls núvols baixos s'arrapaven als vessants del Montseny aquella tarda d'inici d'estiu. La calma cobria el municipi de Viladrau quan, de sobte, es va sentir la remor d'un avió que volava amagat dins la boira, a molt poca altura. Era ben estrany que un aparell sobrevoles aquell indret. "Recordo —diu Pere Bellvehí, resident al poble— que vaig comentar a un xicot que hi havia per allà que aquell avió no passaria el coll de Bordoriol...".

#### L'ÚLTIMA CONVERSA

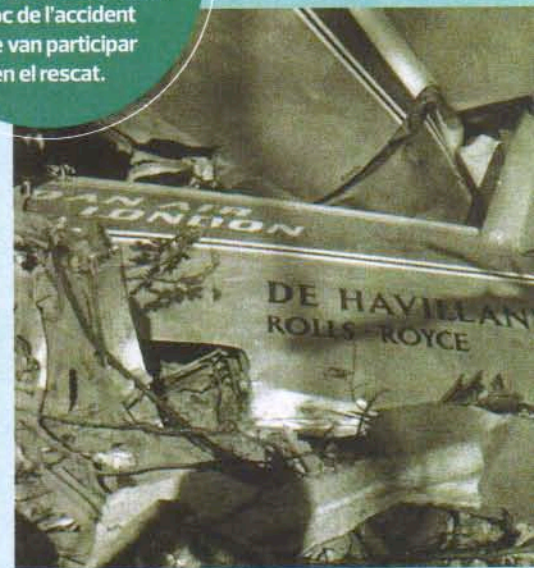
Des del control aeri d'aproximació a Barcelona, se seguia per radar la trajectòria de l'aparell, un Comet 4 de la companyia anglesa de vols xàrter Dan Air procedent de Manchester, i se li donaven instruccions per ràdio. La transcripció de la que seria l'última conversa deixa ben clar que el pilot, aliè al perill que corria, ja començava a pensar en l'aterratge: "Barcelona, sol·licitem pista en servei". Des de la torre de control van contestar: "Pista en servei número 25. Altura?". Des de l'avió van informar: "Estem passant els 4.000 peus". Un parell de minuts més tard, el controlador va tornar a contactar per demanar quin rumb seguia l'aparell. No hi va haver cap resposta. L'avió havia desaparegut amb 112 persones a bord.

Hi havia desconcert a l'aeroport de Barcelona. Les autoritats aèries militars van suposar que l'aparell, ja pròxim a l'aeroport, hauria caigut a la mar, davant les costes del Maresme. Però passaven les hores i no el localitzaven. A la matinada, la notícia va saltar des de Londres a les redaccions dels diaris de Barcelona. Quan el dissabte 4 de juliol van difondre-ho a través de la ràdio, alguns dels veïns de Viladrau van relacionar l'avió que havien sentit el dia anterior amb el desaparegut. Estaven convençuts que l'aparell volava tan baix que no devia haver superat les Agudes, un dels cims més elevats (1.706 metres) del massís del Montseny. No anaven errats.

Els veïns de Viladrau, acompanyats per agents de la Guàrdia Civil, van ser els primers a localitzar el lloc de l'accident, un bosc de fort pendent a poc més de 1.100 metres d'altitud dins la finca de Regàs, ja al terme d'Arbúcies. L'escenari que van trobar-se sobre el terreny era corprendor. "Vam fer un tomb per assegurar-nos que no hi hagués algú viu —recorda Bellvehí—, però de seguida ens vam adonar que allà no hi havia supervivents". L'enviat especial de *La Vanguardia*, Albert Duran, un dels primers a arribar-hi, ho descriuria amb aquestes paraules: "L'impacte contra el terra va

#### UN ESCENARI ESFEREÏDOR

Els veïns de Viladrau i Arbúcies van ser els primers que van localitzar el lloc de l'accident i que van participar en el rescat.





CARLOS PÉREZ DE HOZAS / AIRRUJ FOTOGRAFÍA



## Una de les hipòtesis més probables és que es produís una interferència radioelèctrica i que el radar no identificqués correctament l'avió

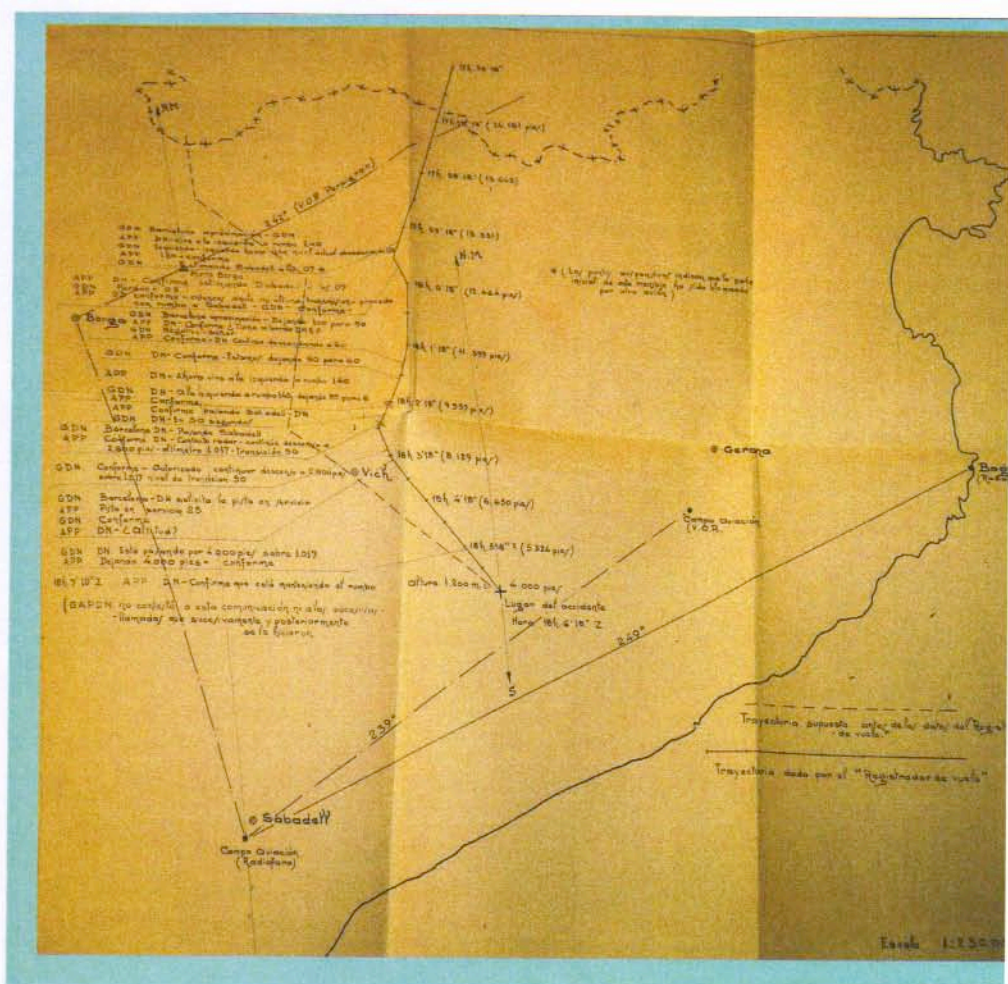
provocar un forat d'uns 50 metres de diàmetre. Part del fusellatge apareix penjat als arbres a una distància de dos-cents i tres-cents metres, i unes rodes del tren d'aterratge, a uns set-cents metres del lloc del xoc. Apareixien després dispersats i com en un ventall les restes dels cossos dels ocupants de l'avió sinistrat”.

La retirada dels cossos va ser molt penosa. Als veïns de Viladrau i Arbúcies, s'hi van afegir voluntaris de Sant Celoni, guàrdies civils de Manresa, Vic i Girona, membres de la Creu Roja, bombers de Barcelona i soldats de Sant Climent de Sescebes. “L'indret de l'accident feia una ferum tremenda. Això no va impedir, però, que ens hi passéssim moltes hores, agafant trossos de cossos que anàvem posant en caixes de fusta destinades a portar tabac” —recorda el voluntari d'Arbúcies Josep Ferrerons.

Les tasques de rescat van ser supervisades per les autoritats de la regió militar aèria, el cònsol britànic a Barcelona i Victorino Anguera Sansó. El flamant governador civil de Girona era molt conscient que aquell accident

podia “cuestionar el sistema aèreo espanyol” i representar un “mazazo para el turismo”. Anguera Sansó ho va encertar a mitges. Tot i que l'accident no afectaria l'arribada d'estrangers, sí que posaria a l'ull de l'huracà l'obsolet sistema aeri espanyol (vegeu desglossat).

Segons la normativa internacional, la investigació del sinistre corresponia a l'Estat espanyol. La pregunta clau era per què l'avió volava fora de la ruta aèria establerta.



UN 'MAZAZO' TURÍSTIC. Al governador civil de Girona, Victorino Anguera Sansó, encarregat de supervisar les tasques del rescat, el preocupava que l'accident no afectés l'arribada d'estrangers.

En la reconstrucció del vol, es va veure que el Comet 4 ja havia creuat els Pirineus lleugerament desviat cap a l'est respecte de la ruta aèria UB-31 que l'havia de portar a Barcelona passant per Berga i Sabadell —on es trobava el principal radiofar. Una anomalia que no van detectar ni el comandant de l'avió ni el control d'aproximació a Barcelona. De fet, tampoc no van adonar-se que les estimacions de temps de pas per Sabadell que anava donant el pilot al controlador no concordaven ni amb la distància que encara havia de recórrer l'avió, ni amb la seva velocitat. Al voltant de les sis de la tarda es produïa aquesta conversa:

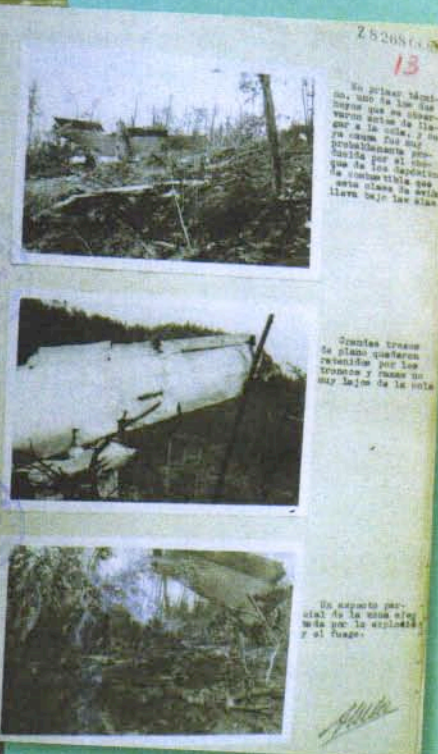
**Controlador:** Confirmi pas per Sabadell ara. **Comandant:** D'aquí a 30 segons. **Controlador:** D'acord. **Comandant:** Barcelona, estem passant Sabadell.

### EL TRIPLE INTERROGANT

Segons la versió oficial, al radar del control aeri es va observar un punt sobre Sabadell que coincidia amb el rumb i la velocitat del Comet 4. El controlador va confirmar el pas: “Contacte radar, continuï descens a 2.800 peus”. Però l'avió encara era a una cinquantena de quilòmetres de Sabadell. Quan el controlador, convençut que era a Sabadell, va dir-li que continués el descens i virés 140 graus, li va marcar un rumb que, sense saber-ho, l'enviava directe cap al Montseny tapat per la boira.

Els últims segons de vol del Comet 4 deixaven clar que la tripulació s'havia estavellat sense adonar-se'n quan volava a 450 km/h.

INFORME PERICIAL.- En la Base Aérea de Reus, a principios de diciembre de 1975, el Comandante del Arma de Aviación (C.A.) y un representante de la Base de Sabadell, Comandante del Arma de Aviación (C.A.) y un representante de la Base de Sabadell, Comandante del Arma de Aviación (C.A.) y un representante de la Base de Sabadell, Comandante del Arma de Aviación (C.A.)...



**MATERIAL INÈDIT.** L'avió ja va creuar els Pirineus lleugerament desviat respecte de la ruta que l'havia de dur a Barcelona, passant per Berga i Sabadell. L'informe pericial (dalt) ho va atribuir exclusivament a un error del pilot, però la caixa negra (bola del costat) va deixar llibertes altres incògnites.

IMATGES I DOCUMENTS: IGNAZI GALLART

L'informe tècnic afirmava que "tots quatre motors funcionaven a gran potència i que l'aparell estava completament sota control quan va passar l'accident". Però de qui va ser l'error: del controlador?; del pilot?; de les deficiències del sistema aeri espanyol?; de tot plegat? Segons les primeres diligències, el controlador s'hauria refiat del que li deia el comandant del Comet 4, corroborat pel senyal que emetia el radar. És clar que

els radars que es feien servir fa quaranta anys no eren com els actuals. Alguns controladors de l'època admetien *sotto voce* que "eren molt primaris, poc precisos i que, quan veïen un punt o una taca a la pantalla, tant podia representar un avió, com un núvol o una muntanya, depenent de les condicions meteorològiques. A la pantalla del radar de Barcelona fins i tot es veïen els camions grossos que passaven per l'autopista al costat de l'aeroport".

Pel que fa al comandant, era un pilot amb més de set mil hores de vol, encara que aquell fos només el seu segon viatge a Barcelona. Ningú no pot aventurar si això va influir-hi, ni si va arribar a veure la ciutat de Vic entre els núvols i va confondre-la amb Sabadell. En qualsevol cas, tant ell com el primer oficial havien de seguir el rumb a través de les diferents ajudes a la navegació terrestres, com els radiofars, perquè en aquella època els aparells no duïen incorporat sistemes de navegació via satèl·lit (tipus GPS) que donessin la seva posició exacta. Si hem de jutjar per l'anàlisi de les restes de l'aparell que va recollir el Ministeri de l'Aire espanyol, els instruments de navegació de l'avió funcionaven correctament.

També la British Accident Investigation Branch va elaborar el seu propi informe. La conclusió era que "no hi ha cap explicació racional perquè el pilot digués al controlador que estava passant Sabadell si no és que assumim que l'agulla de l'ADF [giny que captava els senyals dels radiofars orientant l'avió per la ruta preestablerta] va desviar-se prou per indicar que ja havia passat el radiofar".

Els encarregats del manteniment del radiofar de Sabadell admetien en privat que la instal·lació no anava alhora, que funcionava amb vàlvules que procedien dels EUA i que sovint fallava el subministrament. I quan això passava, s'originaven problemes de precisió i interpretació des de l'avió. Jaume Soler, tècnic d'equipaments terrestres de navegació aèria, que treballava a l'aeroport de Girona l'any de

## LA VERSIÓ OFICIAL (I LES EXTRAOFICIALS) L'OBSOLET SISTEMA AERI ESPANYOL

Un mes després de la catàstrofe, Espanya va reestructurar l'espai aeri, assumint les directius de l'Organització d'Aviació Civil Internacional per situar-se "d'acord amb els criteris dels organismes internacionals". Era un dels passos necessaris per millorar la seguretat aèria, que no s'havia adaptat a l'augment del trànsit impulsat pel turisme. A Espanya, en aquella època, hi havia 286 controladors, quan segons els paràmetres dels Estats Units, n'hi calien uns 3.000. Mentre aquí només hi havia la versió oficial de l'accident, el diari anglès *The Guardian* i la revista especialitzada *Flight* publicaven reportatges on els professionals aeronàutics

denunciaven les mancances del sector. El controlador Miguel Hidalgo, per exemple, va escriure molts articles crítics sense signar-los. "Em vaig mantenir en l'anonimat per raons òbvies. No es tractava d'un risc d'expedient, sinó d'un ingrés a presó."

**L'ADQUISICIÓ DE NOUS RADARS**  
La situació dels controladors aeris era molt diferent de l'actual, ja que depenien de comandaments militars. Un dels efectes directes de l'accident del Comet 4 al Montseny va ser l'adquisició de radars de segona generació que permetien identificar els avions correctament. A Barcelona es va instal·lar un radar secundari el 1971.



## LES ÚLTIMES VACANCES ELS 112 DE MANCHESTER

Entre la ferralla de l'avió van aparèixer alguns objectes personals i fullets turístics de Calella, destí dels 105 turistes anglesos que anaven a passar les vacances a Catalunya. Eren gent humil de la rodalia industrial de Manchester que havien comprat un paquet de vacances d'un dels principals operadors turístics britànics. Entre les víctimes hi havia nens petits, dues famílies senceres i set membres d'un club de futbol de Padiham. També les set persones de la tripulació: comandant, primer oficial, mecànic de vol i quatre hostesses. La Guàrdia Civil es va fer càrrec de la documentació i dels objectes personals trobats, però alguns van anar a parar a cases particulars, agafats per curiosos que van estar al lloc de l'accident. Un d'aquests objectes era un dietari en què a la pàgina del dia 3 de juliol del 1970 posava: "Avui començo les vacances!".

l'accident, està convençut que es va produir una interferència a la radiobalisa de l'aeroport gironí i el radiofar de Sabadell perquè emetien en freqüències molt pròximes. "Hi devia haver una zona de confusió radioelèctrica, on l'aguella de l'ADF es devia tornar boja, i el pilot va creure que rebia la indicació que sobrevolava el radiofar de Sabadell". No s'ha d'oblidar que, poc després de l'accident, el Ministeri de l'Aire va fer canviar la freqüència de Girona.

El cap de Manteniment de Navegació de l'Aeroport de Girona, Robert Amer, reconeixia que l'accident havia propiciat que es canviés la freqüència "per a més seguretat", però negava que hi hagués hagut cap tipus d'interferència. La investigació espanyola va descartar qualsevol alteració provocada per les ajudes a la navegació dels seus aeroports.

### NÚMEROS QUE NO QUADREN

La sospita, però, que es volia passar pàgina a l'assumpte ben aviat la van corroborar els fets que es van produir els dies següents del tràgic accident. El diumenge 5 de juliol, o sigui només 48 hores després, s'anunciava que els cossos dels 112 passatgers s'enterrarien aquell mateix dia en una fossa comuna del cementiri d'Arbúcies. La identificació dels cadàvers es va fer amb una llista provisional de passatgers. Encara ara alguns veïns de Viladrau asseguren que al cementiri es van contar 113 caps i no els 112 reconeguts oficialment.

La fossa comuna, justificada per la impossibilitat d'embalsamar i conservar els cossos, va semblar raonable als veïns. Però xocava amb les intencions d'una delegació anglesa integrada per un forense de la British Accident Investigation Branch, John Kenyon Mason, i un representant d'una funerària vinguts expressament per repatriar els cadàvers. "Estic convençut —va certificar Kenyon— que seria segur i desitjable transportar les despulles a Anglaterra per a l'enterrament." De fet, hi havia un clar precedent: la repatriació al Regne Unit dels 88 morts de l'accident d'un avió anglès al Canigó el juny del 1967.

Però el cònsol general del Regne Unit, D.H. Clibbor, no va prendre en consideració aquesta opció. Segons consta en un document de les diligències de l'accident conservat a l'Arxiu Militar del Tribunal Territorial Tercer de Bar-

**La catàstrofe es va enterrar ràpidament com un afer local, sense la repercussió que hagués tingut la imatge dels 112 taüts traslladant-se a Anglaterra**



CARLOS FÉREZ DE ROSAS / ARXIU FOTOGRAFIC DE BARCELONA

**NOTÍCIA EFÍMERA.** La decisió d'enterrar ràpidament els cossos en una fossa comuna d'Arbúcies, fent cas omís de la delegació anglesa que havia vingut per reparar els cadàvers, va ser criticada pels mitjans britànics.

celona i que *Sàpiens* publica per primer cop, el cònsol va dir a un alt militar que les restes serien inhumades al cementiri, amb un argument poc creïble: "Ja que no s'ha mostrat interès per traslladar-les a Anglaterra, ni per part dels familiars ni de cap altra persona" i, afegeix el document, que "les persones que s'han presentat al cementiri com a representants del Govern anglès no tenen aquesta condició i, per tant, s'ha de prescindir de les seves peticions".

L'enterrament es va fer la tarda del diumenge, sense temps que els familiars es traslladessin a Catalunya —la seva protesta, però, va ser recollida pels mitjans britànics. La cerimònia va ser oficiada pel mossèn d'Arbúcies i per un reverend anglicà, amb la presència del cònsol, el governador civil, autoritats militars i veïns. Tot i la magnitud de l'accident, no hi van ser ni l'ambaixador del Regne Unit a Espanya, ni cap ministre del Govern franquista.

La catàstrofe s'enterrava com un afer local, sense la repercussió que hagués tingut la imatge de les màximes autoritats dels governs davant la fossa comuna, o dels 112 taüts traslladant-se a Anglaterra.

La instrucció militar dels fets va acabar dos anys més tard amb l'arxiu de les diligències, considerant el pilot l'únic culpable: "El pilot al comandament de l'avió no va prendre en consideració cap de les dades dels instruments de bord que contínuament van estar denunciant els seus errors de posició" i tampoc "va servir-se de les radioajudes de terra". El controlador no va ser jutjat perquè no van creure'l culpable d'uns fets "concurrència d'un conjunt de circumstàncies fortuïtes i imprevisibles", induïdes pel pilot. S'eliminava així cap responsabilitat del sistema de navegació aeri espanyol.

Al cementiri d'Arbúcies flors i fotografies demostren que encara hi ha qui recorda els protagonistes d'una tragèdia gairebé esborrada de la història oficial. Enfront s'alcen imponents les Agudes i, amagat enmig del bosc, el monòlit que va erigir-se en memòria de les 112 víctimes. Al seus peus, la muntanya, encara hi té algunes restes del fusellatge de l'avió. ■



IGNASI GALLART ÉS PERIODISTA.

**PER SABER-NE MÉS**

- 1 Museu Etnològic del Montseny, la Gabella. Arxiu Històric Municipal d'Arbúcies. Major, 6. Tel. 972 86 09 08
- 1 Pàgina web en anglès amb informació detallada sobre aquest i altres accidents dels avions De Havilland Comet: <http://www.oocities.com/capecanaveral/lab/8803/fcogapdn.htm>



**Coneix la Xarxa d'Espais de Memòria de Catalunya**

<http://memorialdemocratic.gencat.cat/esp>