



MINISTERIO  
DE DEFENSA

**NOTA ELABORADA POR EL GENERAL MANUEL BRETÓN, DIRECTOR DEL GABINETE TÉCNICO DEL MINISTRO, DE LA REUNIÓN CELEBRADA EL DÍA VEINTINUEVE DE JUNIO DE DOS MIL CUATRO ENTRE LAS 16,30 Y LAS 19 HORAS EN LA SALA DE REUNIONES DEL MINISTRO DE DEFENSA.**

**Asistentes:**

- D. José Bono, Ministro de Defensa.
- D. Francisco Pardo, Secretario de Estado de Defensa.
- D. Roberto López, Director del Gabinete del Ministro.
- General D. Manuel Bretón, Director del Gabinete Técnico del Ministro.
- Tte. Coronel D. Ángel Valcárcel, Consejero del Gabinete Técnico
- Capitán Doña Almudena Martínez Conde. Gabinete Técnico.
- Coronel D. Ricardo Fortún Esquifino, Asesoría Jurídica del Ministerio
- Tte Coronel D. Rafael Sánchez Gómez, Comisión Internacional para la investigación del accidente del Yak-42.
- Comandante Médico D. José Ramón Ramírez García, patólogo del equipo médico de identificación de cadáveres del accidente del Yak-42.
- Coronel D. Ricardo Álvarez Oguejo, Consejero del Gabinete Técnico
- D. José Luis Mora Cuesta, Asesor del Gabinete.
- D. Carlos Penedo Cobo, Asesor del Gabinete.
- D. Cristóbal Rozalén Parra, Asesor del Gabinete.
- Doña Blanca García Manzanares, Asesor del Gabinete.
- D. José Luis Fernández Peña, Director General de Comunicación.

**Objeto de la reunión y Contenido.**

El objeto de la reunión es facilitar al ministro de Defensa información sobre algunos aspectos del accidente del Yacovlev 42 que tuvo lugar en Turquía.

**Momento y lugar del accidente. Primeras informaciones del mismo.**

El general Bretón informa, de manera resumida, que el accidente se produjo a las 4,15 horas de la noche del 25 al 26 de mayo del año 2003, poco después de finalizar la jornada electoral de las elecciones Municipales y Autonómicas españolas.

La noticia llegó al Ministerio, a las 6,01 horas, a través del Gabinete Telegráfico que, sin duda, había tenido información del accidente a través de llamadas cuyo origen se ignora en este momento o por referencias aparecidas en Internet.

Inmediatamente, el Ministro Federico Trillo convoca una reunión que tiene lugar a las 8,30 horas de la mañana y a la que asisten, además de él, Fernando Díez Moreno, Secretario de Estado de Defensa; el Almirante Moreno Barberá, Jefe del Estado Mayor de la Defensa; Javier Jiménez Ugarte, Secretario General de Política de Defensa; Alberto Martínez Arias, Jefe de Prensa del Ministro; el



MINISTERIO  
DE DEFENSA

General Manuel Bretón, Director del Gabinete Técnico del Ministro y el Director General de Política de Defensa.

El Ministro Trillo informó al Presidente del Gobierno, a S.M. El Rey y a los Grupos Parlamentarios sobre el accidente y viajó a Turquía acompañado por el General Manuel Bretón, el General Ortuño, el General Beltrán, el General Navarro, cinco sanitarios y el jefe de prensa, Alberto Martínez Arias.

Cuando el personal sanitario militar salió de Madrid hacia Turquía, ya sabían que todos los ocupantes del avión habían muerto y, por tanto, decidió llevar el material necesario para hacer autopsias y no el instrumental para auxiliar a enfermos o lesionados.

**Identificación de los cadáveres.**

Al llegar a Turquía, sobre las 18,45 horas del día 26, según manifiesta el Comandante Médico Ramírez, los cadáveres de los fallecidos en el accidente estaban ya en las cinco cámaras frigoríficas de una antigua fábrica de pescado que se utilizó como tanatorio.

El personal sanitario militar español entró en la morgue y, al contar las diferentes bolsas que contenían los cadáveres, constató que había una más que el número de personas que viajaban en el avión. Posteriormente, las autoridades turcas manifestaron que esto se debía a que varias partes de un mismo cadáver habían sido introducidas en dos bolsas diferentes.

Comenzaron a trabajar separando los cadáveres de los militares españoles del resto. Para ello les fueron identificando por los uniformes.

Cuando habían abierto unas siete bolsas, llegaron las autoridades turcas y, con gran enfado, les obligaron a parar. El Comandante Médico Ramírez García consideró lógica esta reacción de las autoridades turcas, porque "si hubiese sido al revés en España no se les hubiera dejado tocar a los cadáveres para proceder a las autopsias porque las habrían hecho sanitarios españoles".

Les impidieron seguir con el trabajo y les trasladaron a un hotel donde permanecieron durante una hora y media, presenciando una larga discusión entre las autoridades turcas cuyo contenido no conocen ya que ninguno de los sanitarios españoles comprendía el idioma turco.

Más tarde, las autoridades turcas toman la decisión de prohibir a los sanitarios españoles que trabajen durante la noche del día 26.

A las ocho de la mañana del día 27 vuelven los sanitarios españoles al tanatorio y las autoridades y los sanitarios turcos ya están allí trabajando en la identificación de los cadáveres.



MINISTERIO  
DE DEFENSA

El comandante Ramírez relata que tuvo un altercado con el fiscal turco cuando sacó una documentación del bolsillo del cadáver de un militar español, así como la alianza matrimonial que llevaba en el dedo. Cuenta que fue obligado por el fiscal a depositar de nuevo la alianza y los documentos en el dedo y en el bolsillo, respectivamente.

Durante todo el día 27, el equipo sanitario español estuvo como mero observador de las autopsias que llevaron a cabo las autoridades turcas, sin participar en ningún trabajo porque no les dejaron hacerlo.

A las 21 horas los forenses turcos habían logrado identificar 32 cadáveres y a las 2,30 horas de la madrugada del día 28, sin poder avanzar más en el proceso de identificación, dejaron de trabajar y se marcharon de la morgue.

Cuando las autoridades y los forenses turcos se ausentaron, los sanitarios militares españoles, por orden del General Navarro, comienzan a trabajar en la identificación de los cadáveres que no habían sido identificados por los forenses turcos. El comandante Ramírez manifiesta que los trabajos se realizaron en tres mesas diferentes, en cada una de las cuales se identificaron a cuatro o cinco cadáveres más. Los trabajos de identificación se prolongaron hasta las 6 de la mañana, bajo la dirección del General Navarro.

La idea del comandante Ramírez es que cuando los cadáveres son introducidos en los aviones de regreso a España, están todos identificados, pero añade: "yo no hubiese firmado las actas de defunción porque hubiésemos necesitado más tiempo para hacer las cosas mejor".

Respecto de las prisas por concluir los trabajos de identificación, el comandante manifiesta que sabían que había un funeral el día 28 por la tarde y que los cadáveres tenían que estar en el funeral.

Preguntados por el Ministro, todos los presentes ignoran quién determinó el día y la hora del funeral.

También pregunta el Ministro, si no les causa sorpresa que se pudiesen identificar 30 cadáveres en unas 3 horas cuando en el atentado del 1-M en Madrid un equipo muy numeroso de forenses tardaron varios días. Todos coinciden con que es sorprendente la rapidez en la identificación de los cadáveres. Concretamente, el Teniente Coronel Valcárcel dice que para identificar el cadáver del periodista Julio Anguita Parrado y separarlo de otros tres cadáveres que venían junto al suyo, se tardó en Salzburgo (Austria) más de 48 horas utilizando las técnicas y medios más sofisticados y modernos del mundo.

#### **Entierro de las víctimas.**

El Coronel Fortún y la Capitán Martínez Conde, miembros del cuerpo Jurídico del Ejército, informan que el General Juliani, como Asesor Jurídico General de la Defensa, habló con el Juez de guardia de la ciudad de Torrejón de Ardoz para



MINISTERIO  
DE DEFENSA

que expidiese las correspondientes órdenes de enterramiento, pero el juez se negó a intervenir y manifestó que tan solo tomaba nota de lo que se le decía, pero que se negaba a intervenir en este asunto.

Ni el Coronel, ni la Capitán dan noticia de quien autorizó el traslado de los cadáveres hasta los puntos de la inhumación y tampoco sobre quien dio la orden de enterramiento. Se limitan a decir que desde Turquía, días después del entierro, llegaron los certificados del Registro Civil Consular. Ignoran ambos quien firmó el salvoconducto sanitario.

**Características del avión siniestrado y posibles causas del accidente.**

El Coronel Fortún afirma que a él le merecían confianza los Yakolevs porque “no había quejas de estos aviones; tenían los certificados pertinentes de Ucrania y, además, habían sido autorizados por aviación civil española”.

Interviene el Ministro para preguntar qué certificados son los que se daban en Ucrania. El Teniente Coronel Sánchez Gómez responde que los certificados ordinarios que expedía Ucrania sobre el estado del avión acreditaban que funcionaban los sistemas operativos pero podían no funcionar, como de hecho ocurrió con la caja negra que debía haber registrado las conversaciones en la cabina y que no funcionaba desde el 11 de abril anterior, fecha ésta en la que aparece la última grabación en la mencionada caja. Según el Teniente Coronel, al tener el registrador de voz averiado, el avión no debería haber salido de Ucrania porque la legislación ucraniana lo prohíbe

También manifiesta que en caso de que él se encontrase un avión en que no estuviese operativo el registrador de voz, consideraría que se trata de un asunto grave y que habría que proceder a repararlo de manera inmediata. Añade “no estaba operativo el sistema de grabación en cabina y éste es un elemento determinante de la seguridad”. El Tte. Coronel Valcarcel apunta que ese fallo no afecta a la seguridad de la aeronave que carece de él.

Respecto a las autorizaciones de la aviación civil española, el Ministro se interesa por el contenido de esa autorización y por la autoridad que la solicitó. El Teniente Coronel Valcárcel contesta que se solicitó en julio del 2002, pero ignora quien la solicitó y qué trámite se realizó para comprobar el estado del avión al que se concedió la autorización.

El teniente coronel Valcarcel informa que estos aviones, según el contrato que España tenía firmado con la empresa, podían y debían ser inspeccionados por las autoridades españolas. Concretamente, el Yakolev siniestrado fue inspeccionado en febrero de 2002, el 23 de diciembre del 2002 y el 14 de abril de 2003. El Ministro solicita detalle de esas inspecciones y el informe que debió acompañarlas y que no consta en el Ministerio, según le dicen los presentes. Exige que se le facilite con urgencia información precisa sobre esas inspecciones y quién las hizo.



MINISTERIO  
DE DEFENSA

Pregunta el Ministro acerca de cuanto costó el vuelo del Yakovlev accidentado y se le informa que el importe ascendió a 149.000 dólares. Pregunta también el Ministro por el recorrido y el plan de vuelo que hizo este avión y se le dice que fue el siguiente:

TRAMO	DESPEGUE	ATERRIJAJE
Kharkov (Ucrania) – Torrejón	12:49Z (día 24)	18:00Z (día 24)
Torrejón – Zaragoza	20:09Z (día 24)	20:36Z (día 24)
Zaragoza – Estambul	21:32Z (día 24)	01:02Z (día 25)
Estambul – Aksabad (Turmekistán)	02:49Z (día 25)	06:48Z (día 25)
Askabad – Kabul (Afganistán)	08:35Z (día 25)	10:10Z (día 25)
Kabul – Manas (Kirguistán)	11:50Z (día 25)	13:48Z (día 25)
Manas – Trabzon (Turquía)	20:12Z (día 25)	

**NOTA:**

La hora local española se obtiene al sumar 2 horas a la hora "Z"

La hora local turca se obtiene al sumar 3 horas a la hora "Z".

En relación con la compañía propietaria del Yak 42, el Teniente Coronel Sánchez Gómez afirma que disponía de tres aviones: dos DC9 y un Yakovlev, que fue el que sufrió el accidente. Estaba en proceso de adquirir varios Airbus pero como éstos no llegaban, la compañía "volaba forzada y había presión sobre los aviones y las tripulaciones".

También manifiesta el Teniente Coronel que las horas de vuelo de la tripulación del avión cuando se produjo el accidente eran excesivas. Concretamente llevaban 23 horas y 26 minutos de trabajo desde que empezaron a preparar el despegue en Estambul, de las cuales 12 horas y 35 minutos eran de vuelo.

Ante las preguntas reiteradas del Ministro al teniente coronel Sánchez Gómez acerca de cuál era a su juicio la causa del accidente, responde que cree que debieron concurrir diversas causas y que no descarta la fatiga de las tripulaciones. En concreto, dice que es muy elocuente el hecho de que el avión intentase una primera aproximación al aeropuerto que tuvo que abortar cuando el avión estaba a 150 metros del suelo y que su salida fue con una potencia en motores superior a la que es normal y con otras anomalías lo que le lleva a pensar en el nerviosismo de la tripulación. Nadie niega, a preguntas del ministro, que el cansancio de la tripulación pudo haber influido en el accidente.



MINISTERIO  
DE DEFENSA

En este sentido, el Teniente Coronel Sánchez Gómez informa que se están revisando las conversaciones de las tripulaciones con las distintas torres de control, para ver si se puede detectar en las voces la fatiga, el cansancio o cualquier otra circunstancia que pudiera haber conducido a un error humano.

Madrid, a 29 de Junio de 2004.

**Resumidamente, estas seis hojas recogen a modo de acta lo tratado en la Reunión que en el encabezamiento se indica**

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M. Bretón', written over a horizontal line.

**Fdo.: General Manuel Bretón,  
Director del Gabinete Técnico del Ministro**