

EL ACCIDENTE NUCLEAR DE PALOMARES. (RELATO BASADO EN FUENTES INFORMATIVAS ESTADOUNIDENSES)

MATEO CASADO BAENA
Profesor de la Northern Arizona University

I. EL ACCIDENTE

En la mañana del 17 de enero de 1966 dos aviones militares norteamericanos, un superfortaleza volante B-52 y un avión nodriza de abastecimiento en el aire KC-135, colisionaron a unas seis millas sobre el cielo de Palomares. La explosión provocó la caída de unas 800.000 toneladas de metal destrozado que milagrosamente no causó víctima alguna. Pero junto con los restos de los dos aparatos, también cayeron cuatro bombas de plutonio-uranio-235, o bombas de hidrógeno, de 1.5 megatones cada una capaz de haber destruido el sureste español y el norte de Africa y afectado el resto de la Península. Los 1.5 megatones representaban una fuerza 75 veces superior a la bomba atómica lanzada sobre Hiroshima en 1945.

Desde 1961, en plena guerra fría, los Estados Unidos mantenían en vuelo aviones con carga nuclear las 24 horas del día con objeto de poder responder a un posible ataque con cohetes intercontinentales desde la Unión Soviética. Tres de los itinerarios discurrían cerca del polo norte. El cuarto cruzaba el Atlántico pasando sobre España a la altura de Madrid hasta llegar a la costa turca desde donde giraba 180 grados para poner rumbo de nuevo a los Estados Unidos. Este vuelo de retorno cruzaba el Mediterráneo, para pasar por la vertical del sureste peninsular, llegar al océano Atlántico y atravesarlo de este a oeste. Cada vuelo consistía en dos superfortalezas volantes que eran abastecidas sobre España a la ida y a la vuelta por aviones nodriza KC-135 de las bases de Torrejón, en Madrid, y de Morón, cerca de Sevilla. Los vuelos habían sido permitidos según el tratado militar hispanonorteamericano firmado en 1953. El punto geográfico de abastecimiento para los aviones de retorno era sobre la perpendicular de Palomares.

En la madrugada del 16 de enero, dos aviones B-52 pertenecientes al escuadrón de bombarderos número 51 en Goldsboro, Carolina del Norte, despegaron para realizar este vuelo de rutina. Uno de los aparatos iba pilotado por los aviadores Charles Wendorf (comandante) y Michael Rooney y Larry Messinger (copilotos), llevando como navegante a Stephen Montanus, como radarista a Ivens Buchanan, George Glesner como oficial electrónico y Ronald Snyder como bombardero; en total siete tripulantes. El avión fue abastecido sin contratiempo en su vuelo de ida entre Zaragoza y Barcelona por aviones tanque con base en Torrejón de Ardoz con 30.000 galones de carburante y continuo hasta los confines del Mediterráneo con Turquía donde viro hacia el oeste para poner rumbo de vuelta a los Estados Unidos. De la base de Morón habían salido dos aviones tanque con cuatro tripulantes cada uno similares a los Boeing 707 cargados de gasolina para repostar a los B-52 en el vuelo de retorno.

Una vez colocados en paralelo el B-52 redujo la velocidad de crucero de 600 millas a 275 millas por hora y descendió unos 2.000 pies para comenzar el abastecimiento. En ese instante, la superfortaleza volante, en su aproximación al avión tanque choco con la manguera metálica del KC-135 produciéndose instantáneamente una gigantesca explosión que destrozó los dos aparatos a unos 30.000 pies de altura en el cenit de Palomares. Eran exactamente las 10 y veintidós minutos de la mañana del 17 de enero de 1966.

Los restos humeantes del avión cisterna cayeron en el Cabezo Negro, detrás de la casa de Julio Ponce Navarro. Los cuatro aviadores del avión tanque quedaron carbonizados en el acto. Los restos del B-52 cayeron en un pequeño valle entre la finca de Antonio Saviote y la casa de Eduardo Navarro. Tres tripulantes del B-52, Wendorf, Messinger y Buchanan