

AVISTAMIENTO DE FENÓMENOS EXTRAÑOS (EXPEDIENTES OVNI)



EXPEDIENTE NÚMERO: 791111 / 791117 / 791128

LUGAR: VALENCIA / MOTRIL / MADRID

FECHA: 11, 17 y 28 de Noviembre de 1979

BIBLIOTECA CENTRAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE (BCEA)

CUARTEL GENERAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE

ROMERO ROBLEDO 8

PLANTA PRIMERA PTA. 155

28071 – MADRID

Secretaría:

TEL.: 91 5032456

FAX.: 91.5032248

CORREO ELECTRÓNICO: bcea@ea.mde.es

MANDO OPERATIVO AÉREO

ESTADO MAYOR
SECCIÓN DE INTELIGENCIA

CONFIDENCIAL

AVISTAMIENTO DE FENÓMENOS EXTRAÑOS

DESCLASIFICAR			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECH.
EMA/DOF	3216	SESPA	11-8-94
OBSERVACIONES:			

EXPEDIENTES: - 791111/791117/791128

LUGAR: - VALENCIA/MOTRIL/MADRID

FECHA: - 1979 / días 11, 17 y 28 de Noviembre.

RESUMEN:

EXP 791111 - 791117 - 791128

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C.3	

- El día 11 de Noviembre a las 20:27Z la Torre de Valencia recibe una llamada del SAR Madrid comunicando que se han recibido informes sobre una estación de radio que emite, en 121.5, una señal. La Torre no recibe señal alguna, así como los aviones IB 558, IB 231 y un LAKER que despegaba de Alicante. Sin embargo, el piloto del IB 231 manifestó que anteriormente, realizando la línea IB 608, Madrid-Ibiza, sí que había detectado la señal y así lo comunicó al Control que le pidió la información. Según el SAR, la señal se detectaba a unas 40 NM al NE de Valencia, por lo que ante la posibilidad de que perteneciera a alguna avioneta del Aeroclub de Castellón, se contacta con el guarda del mismo, que confirma estar todo normal.
- A las 22:02Z Barcelona Control contacta con el JK 297 de la Cía. TAE, de Palma para Tenerife, requiriéndole si escucha en 121.5 alguna señal de emergencia, confirmando éste que la oyen pero que no la pueden identificar.
- La tripulación del JK 297 comunica al Control, a las 22:05Z, que tiene a la vista, a sus diez y a nivel, dos luces rojas intensas que suponen pertenece a un tráfico convergente con ellos y a una distancia de unas tres a cinco millas, aunque no le observan luz anticolidión. En ese momento la posición del TAE es 15 NM al S de Ibiza y en ascenso de FL 230 para FL 330. La tripulación no vio en ningún momento objeto alguno pero debido a la proximidad de las luces y ante el peligro de colisión con lo que suponían un objeto de gran tamaño, deciden desviar su ruta y tomar tierra en Valencia.
- A las 22:24Z y autorizados a proceder a VLC a 4.000 fts., comunican que han dejado de observar las luces rojas y simultáneamente dejaron de oír la señal de 121.5. El TAE toma tierra a las 22:45Z.
- Enterados de la llegada del TAE, el personal de Servicio del Aeropuerto sale al exterior de las instalaciones y observa en el firmamento tres luces que destacan anormalmente por su brillo; de entre ellas una especialmente, situada en dirección E/SE sobre el

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

puerto de Valencia (radial aproximado de 120º de VLC) y a unos 20º sobre el horizonte; esta luz aparentemente estática producía destellos de color verde, rojo y blanco; posteriormente se pudo constatar que seguía con bastante fidelidad el movimiento del firmamento.

- Desde la B.A. de Albacete despegó un Scramble que contacta con Pegaso a las 23:42Z. Según se desprende de la conversación mantenida por el piloto y Pegaso, la progresión hacia las luces observadas por aquel no era en absoluto apreciable por lo que se recupera en su base, despidiéndose de Pegaso a las 00:57Z. No hubo contacto radar con objeto alguno ni por parte del avión ni por parte de Pegaso aunque sí hubo interferencias radio y algunos bloqueos en el sistema de alerta del avión.

- Dos controladores del Aeropuerto aseguran haber visto con unos prismáticos, entre El Saler y La Albufera, luces de navegación similares a las de un reactor, alejándose hacia el Sur con una velocidad un poco superior a la de uno de ellos y a una altura calculada entre 2.500 y 3.000 pies; debido a que en ese momento el interceptador se encontraba al Norte de Calles, dichas luces, evidentemente, no pertenecían al mismo.

- El día 17 de Noviembre a las 16:20Z le sale a Pegaso una traza UNK (desconocida), que permanece fuera de la línea de identificación durante 15 minutos, penetrando a continuación hacia el EVA 9.

- A las 16:45Z se da Scramble al avión de Albacete que, mientras vuela hacia la zona, es informado de que el contacto es intermitente, perdiéndose definitivamente a las 17:12Z. Después de realizar varias órbitas sobre la zona sin resultado positivo, el interceptador inicia su recuperación hacia Albacete. Establecido en rumbo 025º y a 35.000 pies, el piloto observa a sus 3, a nivel y a unas 10 NM, tres luces fuertes del mismo color e intensidad, formando un triángulo isósceles. Autorizado por Pegaso, el caza puso rumbo hacia el centro del triángulo de luces, no consiguiendo ningún tipo de bloqueo radar y notando que la distancia relativa no disminuía en ningún momento.

- Después de 10 minutos de vuelo a 0.95 de mach en esa dirección y no pudiéndose acercar a las luces, el piloto decide regresar para su recuperación. Al pasar por rumbo 360º escucha en el canal de radio unas voces infantiles que reían y decían: "HOLA ¿COMO ESTAS?...HOLA, HOLA..." La interferencia duró unos 30 segundos. El avión tomó tierra sin novedad a las 18:05Z.

- El día 28 de Noviembre a las 02:30Z, Madrid Control comunica al SOC de Pegaso que, según información recibida del Observatorio Astronómico de Moncloa, se observan en la vertical de Madrid dos objetos extraños, que también están siendo observados por numerosas personas en la calle Velázquez y de lo cual se está dando noticia en Radio Nacional.

- A las 02:45Z el Controlador del SOC interroga al EVA 2 si tiene algún eco extraño en pantalla; éste confirma a Pegaso que el discriminador de altura da tres ecos estáticos a 58.000 pies, observación que se viene haciendo desde las 23:00Z del día anterior y que persiste hasta las 10:00Z; las señales se sitúan en el radial 002º 40 NM y a una altura aproximada de 80.000 pies. El EVA 1, por su parte, observa en sus pantallas tres objetos a la misma altura y en el radial 260º

BIBLIOTECA CENTRAL C. G.

01 SET. 1994

ENTRADA N.º 181

63

2

CONFIDENCIAL

DESCLASIFICADO

ESCRITO | NUM | REFERENCIA

EXP 791111- 791117- 791128

Por otra parte el Coronel Gobernador del citado campo de San Gregorio minifiesta que en sus conversaciones con los habitantes de pueblos circundantes están alarmados, - pues consideran como "Zona de OVNIS" ese lugar.

Todo lo cual pongo en conocimiento de V.E.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Zaragoza, 02 de Abril de 1.980.
EL GENERAL JEFE,



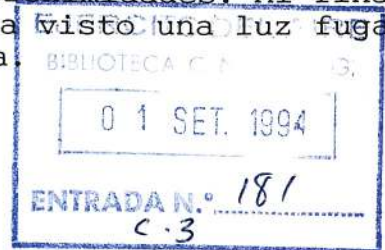
CONFIDENCIAL

80 NM, lo que determina una diferencia de posición con la anterior de 40 NM.

- A las 03:30Z el SOC da Scramble al interceptador de alerta de Torrejón para el reconocimiento de la zona. Pegaso lo dirige a la milla 34 del radial 002 del EVA 2, donde siguen viendo en pantalla a los objetos, ahora a unos 80.000 pies. Durante la subida el caza nota blocajes en su sistema de alertas.

- Al llegar al punto indicado por Pegaso, el caza vira sobre la zona a nivel 340 pasando por debajo de los supuestos ecos sin tener contacto visual. Sin embargo obtuvo cuatro contactos radar coincidiendo con la zona que indicaba Pegaso; en una ocasión al apretar media acción se observó un eco como de un avión y al bloquearlo apareció la presentación de ataque, rompiéndose el Lock-on instantáneamente.

- En otra ocasión Pegaso advirtió que el objeto se encontraba a 41.000 pies y a 2 NM en el morro de un comercial que pasaba por la vertical de Madrid; el interceptador vio perfectamente al comercial, sin poder ver ningún objeto sobre él o en sus proximidades. Al final de la misión el piloto comunica a Pegaso que ha visto una luz fugaz a baja altitud, sobre la carretera de La Coruña.



ÍNDICE DE DOCUMENTOS:

- **Documento 0001:** TTY. de Ref. Nº 2312 de 12/0810Z NOV79, del Jefe del Sector de Valencia al GJ. de la Región y del MATRA informando de la toma de tierra en Valencia, en la noche del 11 de Noviembre, de un avión de la Cía. TAE, con plan de vuelos Palma-Tenerife, por motivo de la presencia peligrosamente cercana de un objeto no identificado.

- **Documento 0002:** TTY. de Ref. Nº 7959-TR de 12/1200Z/NOV79, en el que el GJMATRA ordena al Coronel Jefe del Sector Aéreo de Valencia inicie expediente de información sobre el incidente del día 11,

- **Documento 0003:** TTY de Ref. Nº 7960-TR, del GJ de la 3ª R.A. dirigido al GJEMA, comunicando el incidente y notificando la orden dada al Jefe del Sector de abrir expediente de información.

- **Documentos 0004 al 0010:** Escrito de Ref. -C- Nº 74, de fecha 13 de Noviembre por el que el General Jefe del Sector Aéreo de Cataluña comunica al GJMATRA el incidente acaecido la noche del 11 de Noviembre, remitiendo el parte diario de la Sección de Control y la transcripción de la cinta magnetofónica del Control de Barcelona (ambos documentos aparecen posteriormente en el informe emitido por el Juez Informador).

- **Documentos 0011 al 0015:** Escrito de Ref. -INL- Nº 406, de 12 de Noviembre, del GJ del MACOM y 1ª R.A., en el que remite al GJEMA el informe recibido del Director Principal del SOC sobre objetos desconocidos en la zona de Valencia, la noche del 11 de Noviembre.

- **Documentos 0016 y 0017:** Escrito de Ref. -INL- Nº 413 de fecha 19 de Noviembre, del GJMACOM remitiendo al GJEMA la carta del Major General de la USAF, por la que comunica que ningún avión de la Sexta

DESCLASIFICADO

CONFIDENCIAL

EXP 791111. 791117 - 791128

CONFIDENCIAL

Flota estaba en vuelo durante el incidente de Valencia (este documento también se incluye en el informe del Sr. Juez).

- Documentos 0018 y 0019: Nota Informativa redactada por el Jefe de Servicio del E.M. del Aire relatando cronológicamente lo sucedido la noche de los incidentes.
- Documentos 0020 al 0103: Informe redactado por el Juez Informador referente al suceso del 11 de Noviembre.
- Documentos 0020 y 0021: Portada e Índice.
- Documentos 0022 al 0024: Antecedentes.
- Documento 0025: Comunicación del nombramiento de Juez Informador al Capitán del Ala 11 designado.
- Documentos 0026 al 0028: Métodos de redacción.
- Documentos 0029 al 0053: Información de tráfico en la que está incluida la carta del Maj. Gen. de la USAF (documento 0017), el parte diario de la Sección de Control (documentos 0006 al 0010), transcripción de las cintas del Centro de Control de Barcelona, del Centro de Control de Valencia y del SOC con el Scramble despegado de Albacete.
- Documentos 0054 y 0055: Información meteorológica.
- Documentos 0056 al 0094: Declaraciones de los 12 testigos a los que se tomó declaración con motivo de los acaecimientos.
- Documentos 0095 al 0103: Declaraciones del Sr. Juez, con el que se finaliza el informe.
- Documentos 0104 al 0107: Carta enviada por el Subsecretario de Aviación Civil al Gral. Jefe del EMA adjuntando una carta remitida desde Roca del Vallés (Barcelona), en la que un señor que firma como J.C., comenta un avistamiento presenciado la noche del 11 de Noviembre, adjuntando un dibujo para dar idea del tamaño del objeto de su observación.
- Documentos 0108 al 0115: Escrito del Coronel Jefe del Ala 11 de Ref. 31.3/43.1 Nº 293-e por el que se remite al Gral. Jefe del MATRA lo especificado en la última hoja del informe del Juez Informador (documento 0103) que es: Tráfico del 801 Escuadrón en la tarde-noche del 11 de Noviembre, informe del Ala de Alerta y Control sobre posibles contactos radar habidos en las proximidades del avión de la TAE y posteriormente en la zona en que actuó el interceptador y la declaración, así como las fotocopias de las fotos tomadas aquella noche por el testigo calificado como Nº 13.
- Documentos 0116 y 0117: Escrito Nº 12-C, de fecha 25 de Enero de 1980, del Gral. Jefe del MATRA dirigido al Gral. Jefe del EMA remitiendo la interpretación personal sobre el incidente sucedido en la noche del 11 de Noviembre.
- Documentos 0118 al 0121: Carta del Agregado Aéreo Francés en Madrid de fecha 20 de diciembre de 1979, solicitando las conclusiones de la investigación llevada a cabo sobre el incidente del 11 de Noviembre.

DESCLASIFICADO

4

CONFIDENCIAL

EXP 791111 - 791117 - 791128

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.

01 SET. 1994

ENTRADA N.º 181
C.3

Por otra parte el Coronel Gobernador del citado campo de San Gregorio manifiesta que en sus conversaciones con los habitantes de pueblos circundantes están alarmados, pues consideran como "Zona de OMNIS" ese lugar.

Todo lo cual pongo en conocimiento de V.S. para que sea nombrado un Jefe u Oficial de esa Unidad como Jefe Informador, el cual deberá pasar por la 3ª Sección de este Estado Mayor a fin de recabar la información correspondiente.

Dios guarde a V.S. muchos años.
Zaragoza, 22 de Abril de 1.980.

EL GENERAL JEFE ACCTAL,

DE C. DE S.E.

EL CORONEL JEFE ACCTAL DEL E.M.



CONFIDENCIAL

oficios de remisión de la carta a la Sección de Espacio Aéreo e Inteligencia y contestación de SESPA a Inteligencia en el que se desaconseja la solicitud del Agregado por ser Materia Reservada toda la fenomenología relacionada con los OVNI's.

- Documentos 0122 y 0123: Recortes de prensa aparecidos en Palma de Mallorca el 30 de Noviembre de 1979 y en el diario Pueblo el 3 de Diciembre.

- Documentos 0124 al 0134: Escrito de Ref. -INL- Nº 420/b, de fecha 30 de Noviembre, del Gral. Jefe del MACOM remitiendo al Gral. Jefe del EMA los Informes sobre los incidentes acaecidos los días 11, 17 y 28 del mes de Noviembre, en las zonas de Valencia, Motril y Madrid respectivamente, en los que intervinieron Unidades del MACOM.

- Documentos 0125 al 0128: Informe sobre el incidente del 11 de Noviembre en la zona de Valencia.

- Documentos 0129 al 0131: Informe sobre el incidente del 17 de Noviembre en el Espacio Aéreo de Motril.

- Documentos 0132 al 0134: Informe sobre el incidente del 28 de Noviembre en el Espacio Aéreo de Madrid.

- Documentos 0135 al 0142: A raíz de una interpelación hecha por el Diputado Sr. Múgica Herzog, del Grupo Parlamentario Socialista de Euskadi, sobre el suceso que provocó el desvío de un avión de la Cía. TAE, se remitió un escrito del Ministerio de Defensa, con Ref. 02-7.1 Nº 1332-SMA de fecha 08 de Octubre, al EMA, para informe y devolución. Dicho informe fue redactado por SESPA de la División de Operaciones y enviado a la Secretaría del Aire mediante escrito de DOP Nº 13937 de fecha 10 de Octubre de 1980. Los dos últimos documentos son las referencias que se hicieron en la prensa respecto a la citada interpelación.

CONSIDERACIONES:

Los tres expedientes han sido incluidos en la misma Propuesta de Desclasificación debido a la proximidad de las fechas y a la participación, en todos ellos, de Unidades del MACOM.

No se aprecian aspectos que hagan aconsejable mantener la condición de "MATERIA CLASIFICADA".

PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN:

DESCLASIFICADO

Torrejón, a 29 de Julio de 1994

EL OFICIAL DE INTELIGENCIA DEL MOA

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
EMA/DOP	3256	SESPA	11-8-94
OBSERVACIONES:			

EXP 791111-791117-791128
5

CONFIDENCIAL



Grupo Fecha/Hora de Origen 12/11 08:45Z		MENSAJE		Número de orden 549	
RELACION		Grupo Fecha/Hora de origen		Clasificación de seguridad	
Sección R		Info			
Remite: DE SVADERA				Número de origen 96	
Destinatario PARA				Instrucciones especiales	
De información (INFO)					
Excepción XMT					
EXC				SECRETARIA ENTRADA	

RF-4
 R TGZG
 DE TSVC 96 12/0817Z
 R 12/0817Z NOV. 79
 DE JEFE SECTPR
 PARA GJ REGION/ MATRA
 BT
 SINCLAS REF. 2312
 TEXTO:

Fecha 12 NOV. 1979
 Eln 80321
 Control

3 WFE9

COMO CONTINUACION DE LO COMUNICADO A LAS 21:15
 HORAS DE HOY POR MW AL OFICIAL DE SERVICIO ESA JEATIDA
 SEGUN ME COMUNICA DIRECTOR AEROPUERTO VALENCIA Y COMAN
 DANCIA GUARDIA CIVIL A LAS 22:50 HORAS DE AYER TOMO
 TIERRA EN DICHO AEROPUERTO AVION MATRICULA EC-CUM COM
 PANIA TAE LINEA JK-227 PALMA-TENERIFE, QUE SEGUN IN
 FORMA COMANDANTE AERONAVE SR. POR MOTIVO
 DE LA PRESENCIA PELIGROSAMENTE CERCANA DE UN OBJETO
 IDENTIFICADO, DE ELLO SE INFORMO A LA BASE AEREA DE MANISER
 EL COMANDANTE DEL AVION CANCELO SU VUELO A LA ESPERA DE
 ULTERIOR INFORMACION.

BT
 AX.....08157
 N N N N

EJERCITO DELAIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C-3	

EXP 791111 - 791117 - 791128

Pag. de		Copias A.				
page						
Fecha	Hora	Medio	Circuito	Operador	Recibí	
12/11	08:45Z	TTY		FX		

0002-

9
432 HOURS 45 MINUTES

[Signature]

P.-

12/1200Z/NOV79

SINCLAS

7959-TR

GJMATRA

CORONEL JEFE SECTOR AEREO / VALENCIA

RELACION SU TELETIPO NUM. 2312 FECHA HOY PROCEDA A INICIAR EXPEDIENTE DE INFORMACION CITADO INCIDENTE.

EXP 79111 - 79117 - 791128



SERVICIO TRANSMISIONES
Depositado a las 11 Horas 00 Minutos
N.º de Orden 438
OPERADOR [signature]

0003

R

12/1000ZNOV,79

SINCLAS

7960-TR

GJ 3ª R.A.

GJEMA

El Coronel Jefe del Sector Aéreo de Valencia en teletipo referencia 2312 de fecha 12 del actual dice lo siguiente: "... me comunica Director Aeropuerto Valencia y Comandancia Guardia Civil a las 22:50 horas de ayer tomó tierra en dicho aeropuerto avión matrícula EC-CUM compañía TAE línea JK-297 Palma-Tenerife, que según informa Comandante aeronave Sr. [redacted] por motivo de la presencia peligrosamente cercana de un objeto no identificado." Se ha solicitado a Jefe Sector Aéreo de Valencia proceda urgentemente a iniciar expediente de información citado incidente.

EXP 791111. 791117-791128



Sección.

	MINISTERIO DE DEFENSA	SECTOR AEREO DE CATALUNA
	EJERCITO DEL AIRE	- JEFATURA -

CONFIDENCIAL N.º Ref. C- Núm. 24

ASUNTO: Informando vuelo objeto desconocido.

SECRETARIA
ENTRADA
Fecha <u>14-11-79</u>
Núm. <u>1006</u>
Secre. <u>32</u>

Excmo. Sr.:

Informo a V.E. que el pasado día 11 a las 22h.04m.Z, el avión JK-297, LEPA/GCXO, de la Trans Europa, en vuelo Palma-Tenerife, comunicó al Centro de Control de Vuelo de Barcelona, que un objeto desconocido, con luces rojas, se le aproximó de frente, se le colocó a su lado y luego, detrás, a menos de media milla, siguiéndole constantemente, por lo que el piloto decidió desviarse a Valencia, hasta donde le siguió, permaneciendo aun después de la toma de tierra sobre él. Este ultimo extremo no se ha confirmado.

Pegaso informó que veían algo, próximo al JK-297.

Se adjunta transcripción de la cinta magnetofónica del Control de Barcelona, donde se registran las comunicaciones del indicado avion.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Barcelona, 13 de Noviembre de 1979.

Excmo. Sr.:

=EL GENERAL JEFE DEL SECTOR AEREO=

EXP 791111- 791117- 791128

EXCMO. SR. TENIENTE GENERAL JEFE DE LA TERCERA REGION AEREA Y MATRA.

Z A R A G O Z A

	EJERCITO DEL AIRE BIBLIOTECA CENTRAL C. G. 01 SET. 1994 ENTRADA N.º 181 C.3
---	--



0005

PARTE DIARIO

FECHA: 10-11 Noviembre 1.979

L	M	M.	J	V	S	D
---	---	----	---	---	---	---

PERSONAL

DIA 10.- S./N.

DIA 11.- S./N.



AVERIAS

DIA 10.-

Línea DAAG; SIGUE O/S. SOLO SE RECIBEN LLAMADAS DE DAAG
VASIS RWY 02/20 SIGUE O/S.
1350z, COMUNICAN AVIONES SBD NO FUNCIONA, SE AVISA TECNICO
1412z, SE COMPRUEBA POR RADIO, Y SBD YA FUNCIONA.
2155z, 133.65 DE SAN JAVIER U/S. A LAS 2200 Ok.

DIA 11.-

VASIS PISTA 02/20, SIGUE O/S.
LINEA TELEFONICA CON DAAG A LAS 1115z Ok.
DE 1312/1327z, FRECUENCIA 121.5 O/S.
1715z, DE NUEVO DAAG O/S.
LINEA DAAG Ok. (TECNICO PREGUNTARA A LA HORA QUE ESTA Ok.)

CONFIDENCIAL

EXP. 791111. 791117- 791128

INCIDENCIAS

DIA 10.- S./N.

DIA 11.- NB 1312 "C" LEPA/ESSA notifica haber oído una llamada de Emergencia en 121.5. No puede concretarse si se trata de un barco. A nosotros no nos falta ningún avión.

Sobre señal emergencia. 121.5 nos requiere SAMAR, pedimos información a aviones en vuelo. Según informan varios aviones a distintas horas unos no oyen nada, en cambio otros oyen con intermitencia.

2204Z, JK 297 LEPA/GCXO informa (entre LEPA/LEVC) un tráfico que se aproxima de frente, se coloca a su lado y luego detrás, a menos de media milla y as le sigue constantemente, hasta que el piloto decide desviarse a VLC, hasta donde le sigue el tráfico u objeto desconocido, dejando de seguirle a las 2222z. Todo en contacto con PEGASO, quienes también veían algo muy próximo al JK.297.

2250z. TWR LEBL, informa objeto luminoso verde/rojo al E.

2300z. " LEVC, informa objetos luminosos proximidades. También se informa a PEGASO y SAMAR via MW.

Barcelona, 12 Noviembre 1.979
EL JEFE OPERACIONES

HORA	EMITE	MENSAJE
2202	JK297	- Barcelona, buenas noches. JK297
	Oeste	- 297, buenas noches. Responda A3036. Según autorizado llame Alicante.
	JK297	- A.3036. Libre ahora 210 para 330. Llamaremos Alicante.
	Oeste	- JK.297, Barcelona, ¿Me puede confirmar a ver si hay alguna señal de emergencia en frecuencia 21,5?
	JK297	- ¿Puede repetir? Es que no hemos recibido
	Oeste	- Si me confirma a ver si oye en frecuencia 21,5 alguna señal de emergencia.
	JK297	- Afirmativo. Ponemos 21,5 y estamos a la escucha. Y le avisaremos si recibimos algo.
	Oeste	- 297, gracias.
2203	JK.297	- (En 121,5). Una estación llamando en 121,5?
	Oeste	- Afirmativo. Alguna estación emitiendo en 121,5, al parecer en emergencia. ¿Me puede confirmar si la recibe?
	JK297	- No. Estoy llamando en 21.5 y no recibo. TAE. (Continúa llamando en 121,5.)
	BX.836	- (Comunicación rutinaria.)
	Oeste	- JK.297, Barcelona.
	JK.297	- Recibido, para JK.297. Afirmativo. Recibimos una señal en 121,5; pero no se puede identificar.
	Oeste	- 297, recibido. Gracias; Barcelona.
2204	BY.709B	- (Comunicación rutinaria.)
	BX836	- (Comunicación rutinaria.)
2205	JK297	- Barcelona, JK.297.
	Oeste	- JK.297, dígame.
	JK297	- ¿Confirma Vd. tenemos algún tráfico próximo a nosotros a nuestra izquierda, aproximadamente a cuatro o cinco millas?
	Oeste	- 297, negativo. No hay tráfico notificado.
	JK297	- Tenemos dos señales, luces rojas, como ahora a unas tres millas a las diez de nuestra posición. Aproximadamente a la misma altura
	Oeste	- ¿A las diez de la posición, a unas tres millas a la izquierda de su posición ahora?
	JK297	- Afirmativo.

CONFIDENCIAL



EX 791111 - 791117 - 791128

HORA

EMITE

MENSAJE

0007

Oeste
JK.297
Oeste
2206 JK297
Oeste
JK297
Oeste
JK297
Oeste
2208 JK297
Oeste
JK297
Oeste
JK297
Oeste
JK297
Oeste
BY709B
2209 JK297
Oeste
BY709B
Oeste

- JK.297, recibido. Gracias.
- Si, cuando pueda me informa Vd. sobre ese tráfico.
- 297, no tenemos información de ningún tráfico procediendo en esa ruta. Es Vd. el único que procede Ibiza-Alicante.
- Muchas gracias. Es posible ese tráfico. Si.
- JK.297, ¿me confirma las luces están en el mar o están en el aire?
- ¿Repíte por favor?
- (No contesta.)
- El avión es un tráfico y está aproximadamente a nuestra altura. Y ahora estamos nosotros librando 250. Este tráfico andará entre 23 y 26.
- JK.297, recibido. Gracias.
- ¿Me confirma el tipo de avión que puede ser ese tráfico?
- JK.297, ¿me confirma si va en su misma dirección?
- Afirmativo lo tenemos cada vez más cerca.... Barcelona, JK.297. Solamente puedo ver dos luces roja fijas, sin "flashing".
- JK.297. No tenemos ningún tráfico notificado en los alrededores. También hemos llamado a Palma, para ver si fuera a nivel 240 o inferior, y nos ha dicho que no tenía ningún tráfico notificado.
- Barcelona, JK.297. He incrementado el "rate" de ascenso a través de 280, y el tráfico este sube mucho más rápido que nosotros y se acerca cada vez más.
- 297, recibido.
- (Mensaje rutinario.)
- Barcelona, JK.297. Pongo rumbo a Valencia.
- JK.297. Recibido.
- (mensaje rutinario.)
- JK.297, pase a frecuencia 133,65

EXP 791111-791117

791128



0008

HORA

EMITE

MENSAJE

CANAL 2

2210

Levante

JK297

Levante

JK297

Levante

JK297

Levante

JK.297

Levante

JK297

Levante

2211

JH297

Levante

JK297

Levante

JK297

Levante

JK297

- JK.297, Barcelona (llamados veces)

- Adelante, para JK.297.

- ¿Desea que comuniquemos con algún interceptor de la Defensa?

- Ahora mismo estoy a 290. Mantengo 290. Me voy para Valencia, rumbo a Valencia. (El piloto ha elevado mucho el tono de voz, y se le nota cierta agitación.)

- De acuerdo. ¿Desea que llamemos a algún interceptor de la Defensa?

- Si es posible, sí. Información; porque el tráfico está a menos de media milla y ahora mismo ha bajado un montón. Ha bajado ahora... debe estar a unos 3 000 ft por debajo de nosotros.

- De acuerdo. Vamos a comunicar con Defensa, por si saben algo.

- De acuerdo. Ahora mantengo 290. Me voy al VOR de Valencia.

- Recibido. Nosotros hemos puesto primario, a ver si localizábamos algún tráfico, y no nos sale nada. Notifique, mientras le sea posible, la posición del tráfico.

- De acuerdo. Manteniendo de momento 290 y el tráfico se establece otra vez a nuestra altura casi, a unos 280 de nivel. Está subiendo otra vez y lo tenemos a una media milla, aproximadamente.

- De acuerdo.

- Rumbo a Valencia, ahora JK.297

- Recibido.

- Barcelona, JK.297.

- Adelante.

- Quiero tomar tierra en Valencia. No me gusta continuar con ese tráfico, que me está siguiendo.

- Recibido. Inicialmente, descienda a nivel 250

- Okay. Librando 290 a 250, con el tráfico a la vista, lo estoy dejando...

CONFIDENCIAL



EX 791111 - 791117 - 791128

.../...

HORA

EMITE

MENSAJE

0009

lo estoy rebasando ahora. Está a menos de media milla.

Levante

?

JK297

?

JK297

?

2211

JK297

2212

?

Levante

JK297

Levante

JK297

Levante

JK.297

2213

Levante

BX836

JK297

2214

BX836

JK.297

JK297

Levante

JK297

Levante

- Recibido.

- Oye, TAE, ¿a qué distancia estás de Valencia?

- 65 Millas.

- 35?

- 65, seis cuatro ahora.

- Ah, vale. Muchas gracias. Nosotros estamos ahora a 20, de Spantax, y, claro, no vemos nada.

- Si. Ahora lo tenemos de nuevo a nuestros once. Dos luces rojas, y nos sigue... Ahora ha bajado. Lo llevábamos antes a nuestra izquierda, hacia unos cinco o seis millas, y luego nos va siguiendo, vamos. Dos luces rojas. que ahora tengo debajo y nos sigue.

- Vale, vale.

- JK.297, estamos en contacto con Defensa, y ahora nos informarán de cualquier anomalía que puedan tener en sus pantallas.

- Recibido. Muchas gracias. ¿Estamos autorizados, confirme, a 250 inicial

- Correcto. Le aviso para más descenso. ¿Cuánto quiere inicialmente?

- (No contesta,)

- 297, puede continuar a 150, a su discreción.

- 150, a nuestra discreción. Ahora estamos librando 270.

- Recibido.

- JK.297, pica.

- No podemos picar, porque tenemos 21, a la escucha y con Barcelona estamos en otra.

- Gracias, gracias.

- Spantax, pico.

- Spantax de JK (lo llama varias veces

- Ha picado. Estará en frecuencia de compañía, 123,45.

- Vale, vale.

- JK.297, Barcelona.

EXP 791111-791117-791128

.../...



0010

HORA	EMITE	MENSAJE
	JK297	- Adelante, Barcelona, para 297.
2215	Levante	- ¿Sigue viendo al tráfico?
	JK297	- Es afirmativo. Está bajando ahora más y lo tenemos detrás nuestro, a nuestra izquierda.
	Levante	- Gracias.
	BY709B	- (Mensaje rutinario.)
2216	JK297	- Barcelona, libre ahora 165 para 150. ¿Podemos bajar más?
	Levante	- Pase con Valencia, 120.1.
	JK297	- Para 120, JK.297.
	Levante	- No, negativo. Llame a Valencia 120.1.
	JK297	- Valencia 120.1. Hasta luego. Buenas noches y muchas gracias.

NOTA: Habiendo sido transferido el JK.297 a Valencia Control, se da por concluida la transcripción.

Barcelona, 12 de Noviembre de 1979
 OFICINA OPERACIONES
 INCIDENTES ATS.

EXP 791111. 791117- 791128



0011

9/16



MINISTERIO DE DEFENSA
EJERCITO DEL AIRE

MANDO AEREO DE COMBATE Y 1ª R.A.
ESTADO MAYOR

CONFIDENCIAL

S/R

Núm.

Fecha

N/R

Núm.

INL.

406

ASUNTO: Informe sobre objetos desconocidos Zona de Valencia.

ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA

ENTRADA

Núm. 1386
Fecha 12-11-79

Excmo. Señor:



Adjunto, tengo el honor de remitir a V.E.,
informe recibido del Director Principal del SOC
sobre objetos desconocidos en la Zona de Valen-
cia. **EXP 791111-791117-791128**

Se ha iniciado investigación ampliatoria,
de la que se informará oportunamente.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Madrid, 12 de Noviembre de 1.979.
EL GENERAL JEFE DEL MACOM Y 1ª R.A.

1.300-RDOP
E.A.



DESCLASIFICADO			
ASUNTO	NÚM.	FECHA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EXCMO. SR. GENERAL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL EJERCITO DEL AIRE.

Madrid.-

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

406

0012

INFORME QUE EMITE EL COMANDANTE DEL ARMA DE AVIACION
(ETS) D. , DIRECTOR PRINCIPAL EN EL S.O.C
SOBRE OBJETOS DESCONOCIDOS EN LA ZONA DE VALENCIA.

A las 22.16 z del día 11 de Noviembre, Barcelona-Control comunica a PEGASO que el avión con indicativo JK-297, un Caravelle español de la Compañía T.A.E., de Palma a Tenerife, tiene a un costado un objeto con luces verdes y rojas que se le aproxima y separa con cambios bruscos de velocidad y nivel, comunicando el Comandante de la aeronave que en esas condiciones no continúa la ruta y que se dirige a tomar tierra en VALENCIA.

PEGASO Tiene contacto radar con dicho avión, grabándose su traza, sin poderse apreciar en el radar de vigilancia algún otro dato distinto al del Caravelle, no obstante lo cual, solicitado al EVA nº 5 (BENIDORM) datos de altura y número de objetos nos informa que en el DISCRIMINADOR de OBJETOS logró distinguir hasta CINCO y unas alturas de 9.000 a 11.000 ft. (nivel del Caravelle en esos momentos, 15.000 ft.) perdiendo contacto al llegar a la línea de costa por Clútter.

A las 22.50 z comunica la Torre de Valencia que el Caravelle de T.A.E. toma tierra sin novedad y que desde la Torre se está viendo un objeto en el radial 130º - 20 NM. con luces verdes y rojas, aparentemente inmóvil a unos 4.000 ft. del suelo. **EXP 79111- 79117- 79128**

Posteriormente, el Comandante que emite el presente informe, habló con el Sr. , Jefe del Aeropuerto de Valencia y con el Sr. , Comandante del Caravelle

El primero confirma la presencia sobre el cielo de Valencia de tres objetos desconocidos:

- Uno sobre el propio Aeropuerto con destellos rojos y verdes.
- Otro sobre el Puerto de Valencia, con destellos blancos y a unos 4.000 ft. de nivel.
- Y un tercero hacia Sagunto, con destellos fuertes rojos y verdes.

CONFIDENCIAL



Esta información del Sr. fué ratificada por el Capitán de Cuartel de Manises, Oficiales de Alerta y Controladores Civiles.

El Sr. confirma la información recibida de Barcelona-Control y dice que a unas 20 NM. al Oeste de Ibiza vió al costado de su avión y a un mismo nivel (29.000 ft.), dos luces, roja y verde, que seguían su misma ruta y que decidiento tomar tierra en Valencia y no en Tenerife, que era su punto de destino, dichas luces le siguieron a todo lo largo de su ruta hasta Valencia, con cambios bruscos de velocidad y nivel.

Toda la anterior información se puso en conocimiento del Jefe de Servicio del MACOM (Comandante), decidiéndose dar SCRAMBLE al EO-01, para reconocimiento.

A las 23.26 z SCRAMBLE al EO-01.

A las 23.40 z EO-01 en el aire.

A las 23.42 z contacto radio-radar con EO-01, comunicándose a esta misma hora a VALENCIA-CONTROL y BARCELONA-CONTROL, que dados los diferentes niveles a los que iba a operar el EO-01, lo tuvieran en cuenta para la conducción del tráfico propio.

A las 23.49 z (MJQK-31) el EO-01 recibe interferencia radio. *EXP 791114-791117-791128*

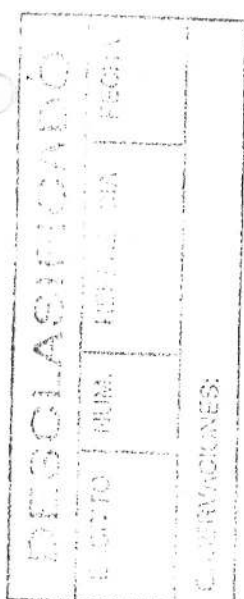
A las 23.53 z (NJQK-33) cesa la interferencia radio

A las 23.53 z (NJQK-33) EO-01, con rumbo 050° y 4 a sus TRES y sin posibilidad de calcular distancia y con nivel inferior al suyo (30.000 ft.) unas luces blancas, dirigiéndose a ellas sin lograr reducir distancia ni identificar.

A las 23.55 z (NJAK-01) vuelven las interferencias radio. Se cambia de Canal 11 al 12, continuando dichas interferencias. Se vuelve a Canal 11.

A las 23.56 z (NJAJ-14) cesan las interferencias radio y se cambia de rumbo hacia la Zona de Valencia, desistiéndose del seguimiento de luces blancas por imposibilidad de resultado positivo.

CONFIDENCIAL



A las 23.59 z información de combustible, 3.080 litros.

A las 24.00 z vertical de Valencia, luces verdes, blancas y rojas a unos 2.000-3.000 ft. más altas que el EO-01, dirigiéndose hacia ellas.

A las 00.06 z (día 12) (MJQK-32) interferencias radio.

A las 00.09 z información combustible, 2.770 litros.

A las 00.17 z (MJPL-54) abandona seguimiento de las luces vistas (que en algunos momentos creyó más próximas por aumentar su intensidad luminosa), por imposibilidad de lograr resultado positivo ante la dificultad de poder determinar su distancia, lo que hubiera llevado a un seguimiento indefinido.

En este punto se le dá nuevo rumbo hacia el triángulo VALENCIA-SAGUNTO-COLUMBRETES.

A las 00.22 z (MJQL-10) continúan las interferencias radio, que prácticamente se mantienen durante toda su permanencia en la zona.

EXP 791111- 791117- 791128

En dicha zona (VALENCIA-SAGUNTO-COLUMBRETES) permanece hasta las 00.45 z , viendo intermitentemente luces rojas, verdes y blancas sin poder precisar en ningún caso - nivel y distancia, y en una ocasión, proximidades de SAGUNTO, se sintió bloqueado por un radar de impulso cuando con rumbo - 080º veía claramente en su morro una luz blanca a distancia indeterminada.

A las 00.45 z a recuperación por combustible, haciendo un nuevo rastreo por Manises-Puerto de Valencia, sin observar en esta ocasión luz alguna.

A unas 30 NM. al Sud-Oeste de Manises se sintió nuevamente bloqueado a sus SEIS, por radar de impulso.

A las 00.57 z abandona frecuencia PEGASO (MJPK-20), con 1.230 litros de combustible, enlazando con la TORRE de ALBACETE.

CONFIDENCIAL

EJERCITO DELAIRE
• BIBLIOTECA CENTRAL C. G.

01 SET. 1994

ENTRADA N.º 181

C.3

... ./...
A las 01.07 z toma tierra sin novedad.

Como aclaración importante conviene destacar que, según informa el piloto del EO-01, las interferencias radio recibidas a lo largo de la misión, fueron en todo momento idénticas a las que días anteriores tuvo cuando, con ocasión del Ejercicio CRISEX-79, efectuaba aproximaciones al portaaviones de la NAVY participante en el mismo (desde 35 NM. aproximadamente de dicho navío)

La limpieza de la atmósfera era extraordinaria, pudiéndose divisar la iluminación de Madrid desde la Vertical de Valencia.

El piloto del EO-01 tomó, en algún momento, película de las luces vistas.

Finalizada la misión se pasó información a:

- Tte. Coronel Jefe Accidental del Ala de Alerta y Control, quien a su vez la pasó al General Jefe del MACOM.
- Jefe de Servicio del MACOM.
- Jefe de Servicio del E.M. del Aire.
- A Valencia-Control y Barcelona-Control se le comunicó hora de finalización de misión.

EXP 791111. 791117- 791128

Base Aérea de Torrejón, 12 de Noviembre de 1.979

EL COMANDANTE,



0016



MINISTERIO DE DEFENSA
EJERCITO DEL AIRE

MACOM Y 1ª R.A.
E. M.

S/R

Núm.

Fecha

N/R

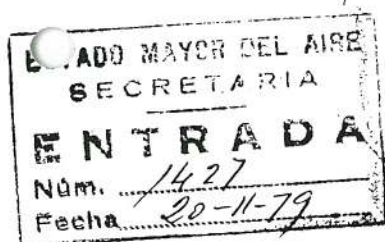
INL

Núm.

413

CONFIDENCIAL

ASUNTO: Informe sobre objetos desconocidos Zona de Valencia



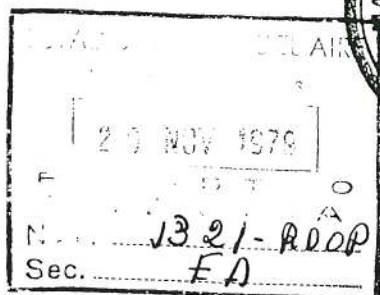
Excmo. Sr.:

Como continuación al escrito 406 de fecha 12.11.79, adjunto tengo el honor de remitir a V.E., carta del Major General de la USAF, --

EXP 791111 - 791117 - 791128

Una copia de la misma se envia tambien al Coronel Jefe del Ala 11, en la que se instruye la información e investigación pertinente.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Madrid, 18 de Noviembre de 1.979
EL GENERAL JEFE DEL MACOM Y 1ª R.A.



Excmo. Sr. General Jefe del Estado Mayor del Aire.--

CONFIDENCIAL

-CUARTEL GENERAL DEL AIRE-

0017

JOINT UNITED STATES MILITARY GROUP
MILITARY ASSISTANCE ADVISORY GROUP, SPAIN
MINISTERIO DE DEFENSA
CUARTEL GENERAL DEL EJERCITO DEL AIRE, MADRID



OFFICE OF THE CHIEF

15 November 1979

Excmo. Sr. Teniente General
D.
Jefe del Mando Aéreo de Combate
Quintana, 7
M a d r i d

Dear General :

I have been informed by message from the Sixth Fleet that no aircraft of that fleet was airborne at the time of the incident reported by the TAE Caravelle and by the interceptor pilot of the Mando Aéreo de Combate. I am further informed that no U.S. Navy carrier was near the area in which the incident was reported.

Exp 791111 - 791117 - 791128

Sincerely,

Major General, USAF
Chief



CUARTEL GENERAL DEL EJERCITO DEL AIRE
ESTADO MAYOR

0018 12

JEFE DE SERVICIO

- NOTA INFORMATIVA -



ASUNTO: Objetos volantes vistos, al parecer, en Valencia y Barcelona.

Relación cronológica de las llamadas telefónicas con su contenido.

EXP 791111- 791117- 791128

00:00 horas.- Lllaman al Jefe de Servicio del Estado Mayor del Aire del Centro de Coordinación de Salvamento de Madrid para decirle que objetos volantes aparecen en el cielo de Valencia y Barcelona. Uno de estos objetos ha obligado a tomar tierra aun avión en Valencia.

00:02 horas.- El Jefe de Servicio del Estado Mayor del Aire llama al C.O.C. para que le informe al respecto.

El C.O.C. informa que han visto puntos que aparecían y desaparecían en pantalla pero que no pueden precisar nada en concreto.

La información siguiente la dio al C.O.C. el Comandante del avión y el Director del Aeropuerto de Valencia.

Un Caravell de la T.A.E. al mando del Comandante se dirigía desde Palma de Mallorca a Tenerife, a unas 18 NM. de Ibiza, vieron un objeto con unas luces rojas y verdes que les seguían y que cambiaba muy bruscamente de nivel. (el avión iba a 20.000 ft.) El piloto ha tomado tierra en Valencia.

El C.O.C. ha seguido al avión y "posiblemente" ha detectado "algo". (4 objetos próximos al avión).

0019

A las 00:15 no están en pantalla los objetos.

00:30 horas.- El Capitán de Cuartel de Valencia informa que se ven tres objetos, uno de ellos sobre la Albufera, y que cambia intermitentemente de luces de rojas a verdes; está acompañado del Director del Aeropuerto el cual no deja salir a los aviones civiles.

El Capitán de Cuartel descarta la posibilidad de que el objeto sea un avión y le extraña de que sea un helicóptero.

00:40 horas.- El Jefe de Servicio del Mando Aéreo de Combate comunica que va a salir un C-14 de Albacete.

EXP 791111- 791117- 791128

01:10 horas.- El C.O.C. comunica que el C-14 tiene a la vista las luces y que se acerca al "objeto". Sobre Barcelona, según le dicen del Aeropuerto, hay otro "objeto".

01:37 horas.- El C.O.C. comunica que el C-14 tiene muchas interferencias radio y que cuando trata de acercarse a las luces, estas se alejan.

El C-14 no puede aproximarse más y regresa a la Base.

01:45 horas.- El Capitán de Cuartel de Valencia comunica que el objeto si que el movimiento de las estrellas y que ahora sospecha que sea un planeta.

01:55 horas.- El C-14 se recupera en Albacete.

Madrid, 12 de Noviembre de 1979
EL COMANDANTE JEFE DE SERVICIO DEL E.M. DEL AIRE



0020

INFORME INCIDENTE AVION CARAVELLE CIA. TAE
=====

EXP 791111- 791117- 791128



11 DE NOVIEMBRE DE 1.979

CONFIDENCIAL

0021

INDICE

- 1.- ANTECEDENTES.
- 2.- METODOS DE REDACCION.
- 3.- INFORMACION DE TRAFICO.
- 4.- INFORMACION METEOROLOGICA.
- 5.- DECLARACION DE LOS TESTIGOS.
- 6.- INFORME DEL SR. JUEZ.

EXP 791111 - 791117 - 791128

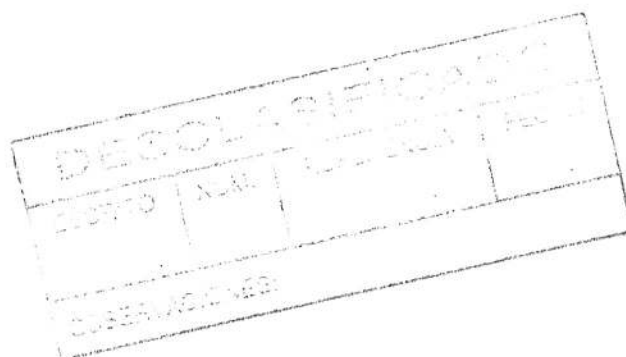
DESCLASIFICADO			
SECRET	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C.G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

CONFIDENCIAL

0022

CONFIDENCIAL



EXP 791111 - 791117 - 791128

1.- ANTECEDENTES.



CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

0023

MINISTERIO DEL AERONAUTICO
SECRETARIA
GENERAL

NOTAS MAYOR
2ª SECCION - 20

Núm.

Fecha

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.

01 SET. 1994

ENTRADA N.º 181
C.3

H/R.

Núm.

Señal

9.266-9

EXP 791111 - 791117 - 791128

Objetos Veladores no identificados (OVNI's).

Excmo. Sr.:

DESCLASIFICADO			
TIPO	NÚM.	FECHA	FECHA
OBSERVACIONES:			

Esta circular tiene la finalidad el dar las normas a seguir para llevar a cabo las oportunas averiguaciones sobre la aparición, en el espacio aéreo español, de "Objetos veladores no identificados" OVNI's, así como el poder centralizar toda la información sobre el particular.

Con fecha 5 de las corrientes, por la Oficina de Prensa de este Ministerio se envió, a los medios informativos nacionales, la nota informativa que adjunto se acompaña.

S.E. el Sr. Ministro la dispuesta que, siempre que una persona notifique por escrito haber observado un OVNI's, ante alguna de las Autoridades aeronáuticas señaladas en la citada nota informativa, se le proceda al nombramiento de un Juez Informador, en el interrogatorio, formular a la persona informadora, una serie de preguntas como pueden ser:

- Condiciones de Observación (simple vista, gemelos)
- Condiciones meteorológicas (día, noche, visibilidad, nubes, etc.)
- Percepción de ruidos
- Movilidad del objeto (dirección y velocidad)

y aquellas otras que puedan aclarar la investigación que se trata de hacer.

Una vez que se investigue la actividad aeronáutica coincidente con la hora y lugar de la observación, si existe una razón positiva que permita descartar la hipótesis de un OVNI's, el Juez Informador hará ver a la persona informadora para su tranquilidad, que el objeto

CONFIDENCIAL 0024

SECRETARIA
DEL
INTERIOR

ESTADO MAYOR
2º SECTOR-2º

Rt.	Núm.	Fecha

R/Rt. Núm.
S.1.7 9.266-3

DECLASIFICACION	

EXP 791111 - 791117 - 791128

Lo que observe se trata de un OVNI's.

5.- Todas las diligencias llevadas a cabo se elevaran a la Autoridad Regional, la cual, con su interpretacion personal, y clasificada como CONFIDENCIAL, la hará llegar a mi Autoridad.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Madrid, 26 de Diciembre de 1.968

De orden de S.E.

EL JEFE DEL ESTADO MAYOR

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C.3	

CONFIDENCIAL

0025

 VMBG	MANDO AEREO DE COMBATE Y PRIMERA REGION AEREA	ALA II OPERACIONES
	Imp. B. Manises M. 23 - 40000	

CONFIDENCIAL

Núm. 31.3

Núm. 6203

ASUNTO: Nombramiento Juez Informador.

EXP 791111-791117-791128

Para su conocimiento y efectos, comunico a Vd., que he tenido a bien designarle Juez Informador, a fin de que instruya información relativa a la presencia de un objeto no identificado que obligó a la toma de tierra en el Aeropuerto de Valencia, del avión Caravelle de la Compañía TAE, línea JK 297 vuelo de Palma a Tenerife, pilotado por el Sr.

Dios guarde a V.S. muchos años.
Manises, 10 de Noviembre de 1.979
El Comandante del Ala



CONFIDENCIAL

Sr. Capitán D.

B A S E

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 187
C.3

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

0026

RESOLUCION		
NO.	CA	FECHA
SECRETARIA		

EXP. 791111-791117-791128

2.- METODOS DE REDACCION.

EJE CIODELAIRE	
SECRETARIA CENTRAL C. G.	
01 SET.-1994	
ENTRADA N.º 181	
C.3	

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL 0027

2.1.- DECLARACION DE LOS TESTIGOS

Las declaraciones de los testigos fueron tomadas por separado y sin contacto personal entre ellos. Las páginas 1 y 2 fueron rellenas por el Juez informador ante las preguntas formuladas a los testigos.

En la página 3 de la declaración, el testigo de su puño y letra hace un resumen de la declaración para evitar posibles interpretaciones erróneas del Juez informador. Para una mayor facilidad de lectura en el informe que se remite se incluye una transcripción a maquina, quedando la manuscrita en el ejemplar de archivo.

2.2.- CLASIFICACION DE LOS INFORMES POR SU GRADO DE FIABILIDAD

Para determinar el grado de fiabilidad de los informes, se han seguido los criterios siguientes:

2.2.1.- POR LA CALIDAD DEL TESTIGO

1ª Categoría:

Profesiones: Piloto Militar, Piloto Civil, Ingenieros Aeronauticos, Autoridades Aeronáuticas, Astronomos y Meteorólogos.

EX 791111 - 791117 - 791128

2ª Categoría:

Profesiones: Títulos Universitarios, Militares, Marinos, Policías, Gardias de Tráfico, Jefes de Empresa y Periodistas de publicaciones de prestigio.

3ª Categoría:

Profesiones: Comerciantes, Bachilleres, Periodistas en general, Obreros, Campesinos y otras profesiones.

4ª Categoría:

Personas sin profesión ni estudios, o bien cualquiera de los arriba mencionados que durante la observacion se sospecha que estuvieran bajo los efectos de: crisis nerviosas, - alucinaciones, alcohol, drogas, debilidad mental ó bien que las hayan padecido alguna vez dichas circunstancias.

2.2.2.- POR LA FORMA DE LA OBSERVACION

Clasificación A:

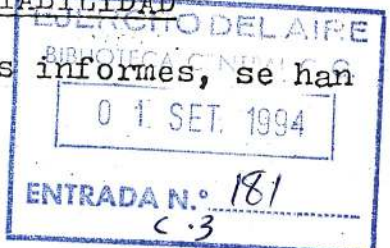
El fenomeno observado por dos ó más testigos de 1ª categoría, desde distintos lugares de observación, ó bien ha sido captado por la pantalla de un Escuadrón de Alerta y Control.

Cuando se den las dos circunstancias arriba mencionadas, simultaneamente, pondemos al lado de la letra A, la silaba EX (Extraordinario).

Clasificación B:

La observación fue hecha por dos o más testigos de categoría 1ª, desde el mismo punto de observación, o bien dos o más testigos de la 2ª categoría desde distantes puntos de Observación.

Clasificación C:



CONFIDENCIAL 0028

Clasificación D

Los testigos son de 4ª categoría, ó el fenómeno ha sido observado por un sólo testigo de cualquier categoría.

2.3.- EJECUCION DE LA CLASIFICACION,

En la cabecera de las declaraciones de los testigos se pondrá en letras mayúsculas la clasificación del grado de fiabilidad en letras rojas de la forma siguiente:

CALIFICACION: 1 A (EX), ó 3 D, etc.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EXP 791111 - 791117 - 791128

EJERCITO DELAIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C.3	

CONFIDENCIAL

0029

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EXP 791111 - 791117 - 791128

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C.3	

3.- INFORMACION DE TRAFICO.

CONFIDENCIAL

0030

 MINISTERIO DE DEFENSA EJERCITO DEL AIRE	MACOM Y 1ª R.A.
	E. M.

S/R

Núm.

Fecha

N/R

INL

Núm.

1/11

CONFIDENCIAL

ASUNTO: Objetos desconocidos zona de Valencia.

EXP 791111-791117-791128

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C.G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C-3

Adjunto remito a V.S. fotocopia de la carta del Major de la USAF, al objeto de ser incluida en la información e investigación del asunto.

Dios guarde a V.S. muchos años.
Madrid, 19 de Noviembre de 1.979
EL GENERAL JEFE DEL MACOM Y 1ª R.A.
De Orden de S.E.
EL GENERAL JEFE DEL ESTADO MAYOR

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

Sr. Coronel Jefe del Ala 11 y B.A. de Manises.-

CONFIDENCIAL -VALENCIA-

CONFIDENCIAL

0031

CONFIDENCIAL

JOINT UNITED STATES MILITARY GROUP
 MILITARY ASSISTANCE ADVISORY GROUP, SPAIN
 MINISTERIO DE DEFENSA
 CUARTEL GENERAL DEL EJERCITO DEL AIRE, MADRID



OFFICE OF THE CHIEF

15 November 1979/79

EXP 791111 - 791117 - 791128

Excmo. Sr. Teniente General
 D.
 Jefe del mando Aéreo de Combate
 Quintana, 7
 Madrid



Dear General :

I have been informed by message from the Sixth Fleet that no aircraft of that fleet was airborne at the time of the incident reported by the TAE Caravelle and by the interceptor pilot of the Mando Aéreo de Combate. I am further informed that no U.S. Navy carrier was near the area in which the incident was reported.

Sincerely,

Major General, USAF
 Chief

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

**CONFIDENCIAL****0032**PARTE DIARIO

FECHA: 10-11 Noviembre 1.979

L	M	M.	J	V	S	D
---	---	----	---	---	---	---

PERSONAL

DIA 10.- S./N.

DIA 11.- S./N.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

DIA 10.-

AVERIAS

Línea DAAG; SIGUE O/S. SOLO SE RECIBEN LLAMADAS DE DAAG
VASIS RWY 02/20 SIGUE O/S.
1350z, COMUNICAN AVIONES SBD NO FUNCIONA, SE AVISA TECNICO
1412z, SE COMPRUEBA POR RADIO, Y SBD YA FUNCIONA.
2155z, 133.65 DE SAN JAVIER U/S. A LAS 2200 Ok.

DIA 11.-

VASIS PISTA 02/20, SIGUE O/S.
LINEA TELEFONICA CON DAAG A LAS 1115z Ok.
DE 1312/1327z, FRECUENCIA 121.5 O/S.
1715z, DE NUEVO DAAG O/S.
LINEA DAAG Ok. (TECNICO PREGUNTARA A LA HORA QUE ESTA Ok.)

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º	181
	C.3

Exp 791111 - 791117 - 791128

DIA 10.- S./N.

INCIDENCIAS

DIA 11.- NB 1312 "C" LEPA/ESSA notifica haber oído una llamada de Emergencia en 121.5. No puede concretarse si se trata de un barco. A nosotros no nos falta ningún avión.
Sobre señal emergencia. 121.5 nos requiere SAMAR, pedimos información a aviones en vuelo. Según informan varios aviones a distintas horas unos no oyen nada, en cambio otros oyen con intermitencia.
2204Z, JK 297 LEPA/GCXO informa (entre LEPA/LEVC) un tráfico que se aproxima de frente, se coloca a su lado y luego detrás, a menos de media milla y así le sigue constantemente, hasta que el piloto decide desviarse a VLC, hasta donde le sigue el tráfico u objeto desconocido, dejando de seguirle a las 2222z. Todo en contacto con PEGASO, quienes también veían algo muy próximo al JK.297.
2250z. TWR LEBL, informa objeto luminoso verde/rojo al E.
2300z. " LEVC, informa objetos luminosos proximidades. También se informa a PEGASO y SAMAR via MW.

Barcelona, 12 Noviembre 1.979
RT. JEFE OPERACIONES**CONFIDENCIAL**

CONFIDENCIAL

HORA	EMITE	MENSAJE
2202	JK297	- Barcelona, buenas noches. JK297
	Oeste	- 297, buenas noches. Responda A3036. Según autorizado llame Alicante.
	JK297	- A.3036. Libre ahora 210 para 330. LLamaremos Alicante.
	Oeste	- JK.297, Barcelona, ¿Me puede confirmar a ver si hay alguna señal de emergencia en frecuencia 21,5?
	JK297	- ¿Puede repetir? Es que no hemos recibido
	Oeste	- Si me confirma a ver si oye en frecuencia 21,5 alguna señal de emergencia.
	JK297	- Afirmativo. Ponemos 21,5 y estamos a la escucha. Y le avisaremos si recibimos algo.
	Oeste	- 297, gracias.
2203	JK.297	- (En 121,5). Una estación llamando en 121,5?
	Oeste	- Afirmativo. Alguna estación emitiendo en 121,5, al parecer en emergencia. ¿Me puede confirmar si la recibe?
	JK297	- No. Estoy llamando en 21,5 y no recibo. TAE. (Continúa llamando en 121,5.)
	BX.836	- (Comunicación rutinaria.) EXP 791111-791128
	Oeste	- JK.297, Barcelona. 791117
	JK.297	- Recibido, para JK.297. Afirmativo. Recibimos una señal en 121,5; pero no se puede identificar.
	Oeste	- 297, recibido. Gracias; Barcelona.
2204	BY.709B	- (Comunicación rutinaria.)
	BX836	- (Comunicación rutinaria.)
2205	JK297	- Barcelona, JK.297.
	Oeste	- JK.297, dígame.
	JK297	- ¿Confirma Vd. tenemos algún tráfico próximo a nosotros a nuestra izquierda, aproximadamente a cuatro o cinco millas?
	Oeste	- 297, negativo. No hay tráfico notificado.
	JK297	- Tenemos dos señales, luces rojas, como ahora a unas tres millas a las diez de nuestra posición. Aproximadamente a la misma altura
	Oeste	- ¿A las diez de la posición, a unas tres millas a la izquierda de su posición ahora?
	JK297	- Afirmativo.

**DESCLASIFICADO**

ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

HORA

EMITE

MENSAJE

CONFIDENCIAL

0034

Oeste

JK.297

- JK.297, recibido. Gracias.

- Si, cuando pueda me informa Vd. sobre ese tráfico.

Oeste

- 297, no tenemos información de ningún tráfico procediendo en esa ruta. Es Vd. el único que procede Ibiza-Alicante.

2206

JK297

- Muchas gracias. Es posible ese tráfico. Si.

Oeste

- JK.297, ¿me confirma las luces están en el mar o están en el aire?

JK297

- ¿Repite por favor? **EX 791111-791117**

Oeste

- (No contesta.) **791128**

JK297

- El avión es un tráfico y está aproximadamente a nuestra altura. Y ahora estamos nosotros librando 250. Este tráfico andará entre 23 y 26.

Oeste

- JK.297, recibido. Gracias.

2208

JK297

- ¿Me confirma el tipo de avión que puede ser ese tráfico?

Oeste

- JK.297, ¿me confirma si va en su misma dirección?

JK297

- Afirmativo lo tenemos cada vez más cerca.... Barcelona, JK.297. Solamente puedo ver dos luces roja fijas, sin "flashing".

Oeste

- JK.297. No tenemos ningún tráfico notificado en los alrededores. También hemos llamado a Palma, para ver si fuera a nivel 240 o inferior, y nos ha dicho que no tenía ningún tráfico notificado.

JK297

- Barcelona, JK.297. He incrementado el "rate" de ascenso a través de 280, y el tráfico este sube mucho más rápido que nosotros y se acerca cada vez más.

Oeste

- 297, recibido.

BY709B

- (Mensaje rutinario.)

2209

JK297

- Barcelona, JK.297. Pongo rumbo a Valencia.

Oeste

- JK.297. Recibido.

BY709B

- (mensaje rutinario.)

Oeste

- JK.297, pase a frecuencia 133,65

EJERCITO DELAIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.

8 JUN 1961

ENTRADA N.º 181

C-3

DESCLASIFICADO

ESCRITO

NUM.

REFERENCIA

FECHA

OBSERVACIONES:

.../...

HORA

EMITE

MENSAJE

CANAL 2

CONFIDENCIAL

0035

Levante

JK297

Levante

JK297

- JK.297, Barcelona (llamados veces)
- Adelante, para JK.297.
- ¿Deséa que comuniquemos con algún interceptor de la Defensa?
- Ahora mismo estoy a 290. Mantengo 290. Me voy para Valencia, rumbo a Valencia. (El piloto ha elevado mucho el tono de voz, y se le nota cierta agitación.)

2210

Levante

JK297

Levante

JK.297

Levante

JK297

DESCLASIFICADO	FECHA	OBSERVACIONES:
	REFERENCIA	
	NUM.	
	ESCRITO	

- De acuerdo. ¿Deséa que llamemos a algún interceptor de la Defensa?
- Si es posible, sí. Información; porque el tráfico está a menos de media milla y ahora mismo ha bajado un montón. Ha bajado ahora... debe estar a unos 3 000 ft por debajo de nosotros.
- De acuerdo. Vamos a comunicar con Defensa, por si saben algo.
- De acuerdo. Ahora mantengo 290. Me voy al VOR de Valencia.
- Recibido. Nosotros hemos puesto primario, a ver si localizábamos algún tráfico, y no nos sale nada. Notifique, mientras le sea posible, la posición del tráfico.
- De acuerdo. Manteniendo de momento 290 y el tráfico se establece otra vez a nuestra altura casi, a unos 280 de nivel. Está subiendo otra vez y lo tenemos a una media milla, aproximadamente. *Exp 79111-79117-79118*

2211

Levante

JH297

Levante

JK297

Levante

JK297

Levante

JK297

- De acuerdo.
- Rumbo a Valencia, ahora JK.297 A.C.G.
- Recibido.
- Barcelona, JK.297.
- Adelante.
- Quiero tomar tierra en Valencia. No me gusta continuar con ese tráfico, que me está siguiendo.
- Recibido. Inicialmente, descienda a nivel 250
- Okay. Librando 290 a 250, con el tráfico a la vista, lo estoy dejando...

EJERCITO DELAIRE
BIBLIOTECA C.D.C.G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

.../...

CONFIDENCIAL

lo estoy rebasando ahora. Está a menos de media milla.

0036

Levante

?

JK297

?

JK297

?

2211 11 JK297 11

2212 12

? ?

Levante

JK297

Levante

JK297

Levante

JK.297

2213

Levante

BX836

JK297

2214

BX836

JK.297

JK297

Levante

JK297

Levante

EXP 791111-791117-791128

.../..

- Recibido.

- Oye, TAE, ¿a qué distancia estás de Valencia?

- 65 Millas.

- 35?

- 65, seis cuatro ahora.

- Ah, vale. Muchas gracias. Nosotros estamos ahora a 20, de Spantax, y, claro, no vemos nada.

- Si. Ahora lo tenemos de nuevo a nuestros once. Dos luces rojas, y nos sigue... Ahora ha bajado. Lo llevábamos antes a nuestra izquierda, hacia unos cinco o seis millas, y luego nos va siguiendo, vamos. Dos luces rojas, que ahora tengo debajo y nos sigue.

- Vale, vale.

- JK.297, estamos en contacto con Defensa, y ahora nos informarán de cualquier anomalía que puedan tener en sus pantallas.

- Recibido. Muchas gracias. ¿Estamos autorizados, confirme, a 250 inicial?

- Correcto. Le aviso para más descenso. ¿Cuánto quiere inicialmente?

- (No contesta,)

- 297, puede continuar a 150, a su discreción.

- 150, a nuestra discreción. Ahora estamos librando 270.

- Recibido.

- JK.297, pica.

- No podemos picar, porque tenemos 21,5 a la escucha y con Barcelona estamos en otra.

- Gracias, gracias.

- Spantax, pico.

- Spantax de JK (lo llama varias veces)

- Ha picado. Estará en frecuencia de compañía, 123,45.

- Vale, vale.

- JK.297, Barcelona.

DESCLASIFICADO	REFERENCIA		FECHA
	NUM.		
	ESCRITO		
	OBSERVACIONES:		

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

0037

HORA	EMITE	MENSAJE
2215	JK297	- Adelante, Barcelona, para 297.
	Levante	- ¿Sigue viendo al tráfico?
	JK297	- Es afirmativo. Está bajando ahora más y lo tenemos detrás nuestro, a nuestra izquierda.
2216	Levante	- Gracias.
	BY709B	- (Mensaje rutinario.)
	JK297	- Barcelona, libre ahora 165 para 150. ¿Podemos bajar más?
	Levante	- Pase con Valencia, 120.1.
	JK297	- Para 120, JK.297.
	Levante	- No, negativo. Llame a Valencia 120.1.
	JK297	- Valencia 120.1. Hasta luego. Buenas noches y muchas gracias.

NOTA: Habiendo sido transferido el JK.297 a Valencia Control, se da por concluida la transcripción.

EXP 791111-791117-791128

Barcelona, 12 de Noviembre de 1979
OFICINA OPERACIONES
INCIDENTES ATS.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EJERCITO DELAIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1984	
ENTRADA N.º 181	
C.3	

CONFIDENCIAL

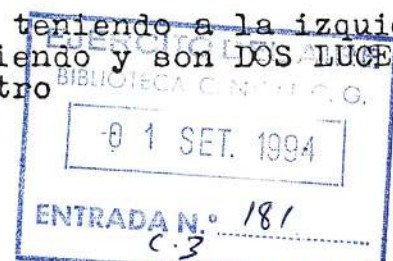
CONFIDENCIAL

0038

Transcripcion cinta magnetofónica correspondiente al JK297 y las dependencias de éste Centro de Control originada al divertir dicho avión su vuelo inicial LEPA - GCXO a éste Aeropuerto.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
Texto			
OBSERVACIONES:			

Hora	Dependencia	Texto
2217	JK297 ACC-APP	Valencia, buenas noches JK297 JK297 Valencia, buenas noches, adelante
	JK297	Estamos alcanzando y manteniendo 150,40 Millas fuera de Valencia y solicitamos antes de tomar tierra hacer espera sobre la Baliza debido a que pesamos demasiado
	ACC-APP	JK297 recibido, proceda al radiofaro VLC, mantenga 150, copie, pista 30 viento Calma CAVOK temperatura 06 Rocio 02 QNH 1025
	JK297	QNH 1025 y estamos autorizados al VLC para efectuar espera ahí
2218	ACC-APP	Si, recibido ¿Me confirma está recibiendo en 121.5 algo?
	JK 297	Un momento, vamos... oímos si, estamos oyendo una especie de emisión como de baliza pero es ilegible totalmente. <i>EXP 791111 - 791117 - 791128</i>
	ACC-APP	Ya, recibido JK297 me confirma su vuelo de Palma a Tenerife y se desvia a Valencia por seguirle un Objeto Inidentificado?
	JK297	Es afirmativo JK297 Para su información seguimos teniendo a la izquierda y vemos, o sea nos están siguiendo y son DOS LUCES ROJAS que vienen detrás nuestro
2222	ACC-APP	JK297
	JK297	Adelante para JK297
	ACC-APP	Entiendo quiere hacer espera o tirar combustible?
2223	JK297	Requerimos si es posible descender a 4.000 pies y hacer espera sobre VLC.
2224	ACC-APP	O.K. sobre VLC baliza, recibido autorizado a 4.000 pies QNH actual 1.025.
	JK297	1.025 estamos autorizados a 4.000 y hacer espera sobre VLC JK297, para su información observo las LUCES ROJAS ahora ya no nos siguen, las hemos dejado de ver hace unos dos o tres minutos
	ACC-APP	Recibido JK297
2228	JK297	JK297 alcanzando y manteniendo 4.000 pies



CONFIDENCIAL

Texto

0039

Hora

Dependencia

2228 JK297 (Continuación) para su información tendremos que estar aproximadamente unos 15 minutos

ACC-APP Vale, no hay ningún problema está Ud. solo en el Área de Valencia.

JK297 Muchas gracias.

2229 ACC-APP JK297 hemos chequeado con el Radar Militar de Pego y es afirmativo, estuvo cerca de Ud. a unos 9.000 pies aproximadamente.

JK297 Por favor nos podría informar de ¿qué era?

ACC-APP Desconocido para ellos también

JK297 Recibido

2232 Valencia de Jk297 para su información vemos las DOS LUCES ROJAS, la cosa que veíamos estuvo un buen rato un poco por debajo nuestro siguiendonos en Curso nuestro, luego se puso casi a nuestra altura luego bajó, subió, bajó y luego nos seguía cuando procedíamos ya a Valencia, venía detrás nuestro a nuestra izquierda

ACC-APP Recibido 297

JK297 Barcelona puso el primario y solo nos dijo que tenía un Spantax que le cruzó a Ud. por Valencia y nosotros o sea no tenía ningún tráfico más en pantalla ni notificado

EXP 791111 - 791117 - 791128

2233 ACC-APP 297, afirmativo, nosotros chequeamos con el Radar Militar de Pegaso y nos dijo que aproximadamente a 9.000 pies se aproximó a Ud. muchísimo.

JK297 Recibido, muchas gracias, debiera ser un UFO entonces no?.

ACC-APP Debe de ser, es que hace dos horas y media que está sonando una Baliza en 121.5 y tampoco ha sido posible localizarla.

JK297 Nosotros seguiremos a la escucha en 121.5 quiero decir seguimos a la escucha en 121.5 y no recibimos nada, antes parecía que la recibíamos un poco ilegalmente pero se recibía.

ACC-APP Desde las 21 locales se está recibiendo y no ha sido posible localizarla.

2234 JK297 Vale, muchas gracias, seguimos en espera manteniendo 4.000 pies.

ACC-APP Cuando listo, cuando crea conveniente está autorizado para Aproximación Pista 30 a su discrección

JK297 De acuerdo, a discrección le avisaremos iniciando Aproximación a la Pista 30

ACC-APP Correcto, el QNH sigue siendo el mismo 1.025

JK297 Muchas gracias, 1.025

ENTRADA N.º 181
c3
01 SET. 1994

DESCLASIFICADO	FECHA	OBSERVACIONES:
	REFERENCIA	
	NUM.	
	ESCRITO	

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

0040

Hora	Dependencia	Texto
2236	JK297	(Continuación) ILS a la Pista 31, llamaremos Baliza en final.
	ACC-APP	O.K. si recibido, la 30, a la vista puede cambiar con TWR en 118.1
	JK297	18.1 muchas gracias y buenas noches.
	JK297	Valencia buenas noches JK297
	TWR	JK297 buenas noches
	JK297	Estamos librando ahora 3.500 pies iniciando Aproximación ILS para la Pista 30.
	TWR	O.K. notifique en final para la 30, viento 3002 10 KTS
39 42	JK297	300,10, llamaremos Baliza en final JK297 Baliza en final JK297
	TWR	JK297 autorizado a aterrizar en la 30, viento 3002, 10 Kts
	JK297	Autorizado a aterrizar 30, JK297
44	Tráfico	¿ Que hay ?
	TWR	Tomando JK297
45	TWR	JK297 en pista a los 45. A la derecha, si rebasa conveniente izquierda
	JK297	Abandonaremos siguiente a la izquierda.

EXP 791111-791117-791128

Valencia 12 de Noviembre de 1979
EL JEFE DEL CENTRO DE CONTROL

EL CENTRO DELAIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

DESCLASIFICADO

ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

0041

-01 Pegaso, EO-01

PEGASO EO-01, cinco por cinco te recibo y el contacto radar contigo es positivo.

-01 Recibido, 07... steady 070, catorce angeles.

PEGASO Recibido, sigue ascendiendo al nivel que consideres mejor, vamos hacia Valencia, Manises, para reconocimiento de posible objeto en el aire.

-01 EO-01 recibido, actualmente ascendiendo para 360.

PEGASO Recibido, entiendo que en este canal me recibes cinco por cinco?.

-01 Cinco por cinco.

PEGASO Recibido, caso de pérdida de radio, nos iríamos a canal 12.

-01 Recibido, a 12 en caso de pérdida de radio.

PEGASO EO-01 te paso ligera información: un avión Caravelle de la TAE, en ruta de Mallorca a Tenerife, ha sido seguido por un objeto extraño y a la vista de ello ha decidido su Comandante tomar en Manises. Una vez que ha tomado, sobre la pista, a unos 4.000 pies, personal militar y civil de Manises ha visto tres objetos estabilizados, y posiblemente otro más cambiando bruscamente de nivel; actualmente lo tienen también dos objetos a la vista. Nos vamos a dirigir a la zona para un posible reconocimiento que tendrás que trabajar vista y radar al máximo toda vez que Pegaso no tiene contacto radar con nada en las proximidades de Valencia.

-01 Recibido.

PEGASO ¿Que nivel actual, 01?

-01 Actualmente 24 ángeles.

PEGASO Recibido, cuando estabilices comunicalo para actuar tus datos.

PEGASO Haz ahora una prueba de tus focos para ver si responden.

-01 Afirmativo. *EXP 791111-791117-791128*

PEGASO Recibido, comprueba cabina, oxígeno, paracaídas y armamento.

-01 Probado, probado.

PEGASO Roger.

PEGASO 01 vamos a rastrear la zona que hay entre Manises Base y Sagunto.

-01 Recibido, actualmente tengo Valencia a la vista.

PEGASO Roger, a 67 millas de Sagunto actualmente.

-01 Si os parece voy a estabilizar a 30 ángeles.

PEGASO Roger.

PEGASO 01, tu radar lo llevas activado?.

-01 Afirmativo.

DESCLASIFICADO

ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
---------	------	------------	-------

OBSERVACIONES:



IASO ...vigilante continuamente

CONFIDENCIAL

0042

-01 Actualmente llegando hacia la costa.

IASO Recibido, pon rumbo por la izquierda de 020.

IASO Nos comunican ahora que sobre puerto de Valencia aproximadamente, claro es de noche y no se puede precisar, a un nivel de uncs 220 hay un objeto lanzando destellos blancos.

-01 Actualmente estoy teniendo interferencias en la radio, del tipo de las que hacían el otro día los americanos, es una especie de sirena.

IASO Recibido, vete informandome para dar yo la información máxima al general.

-01 Estoy teniendo... de el BF me indica bloqueos intermitentes por la derecha y morro.

IASO Afirmativo, por la derecha, si y morro. Posiblemente morro sobre Sangunto, derecha sobre puerto de Valencia.

-01 A la vista no tengo nada

IASO Recibido, a la vista nada

IASO Ahora en ese rumbo vas hacia la Base, al llegar a la Base por la derecha a 100.

-01 Recibido.

-01 Ahora veo, parecen unas luces, si... preguntales a los de abajo si se ve como a la izquierda de la Luna.

IASO Recibido, a ver precaución, prevenido y ya ver si puedes hacer un reconocimiento... y ánimo que la noche está bonita.

-01 Actualmente virando a rumbo 100 *EXP 791111-791117-791128*

IASO Roger.

IASO ¿En radar no tienes nada?

-01 Negativo, en radar nada.

-01 Confirmado, interferencias radio.

IASO Recibido, interferencias.

-01 Cuando aprieto el micro desaparecen.

IASO Recibido, yo en mi pantalla no tengo nada radar, solamente tus datos.

IASO ¿Mirando bien a la izquierda, derecha, arriba, abajo?

-01 Las interferencias de radio cada vez son más fuertes

IASO Recibido

-01 Ahora han cesado las interferencias.

IASO Recibido, cambia de rumbo entonces y vete otra vez hacia Valencia, hacia costa.

-01 A la... a mis tres aproximadamente y a una distancia pueden ser 25 millas, mira a ver se tengo un avión o algo de eso.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:		EJERCITO DEL AIRE BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994			
ENTRADA N.º 181 C.3			

-01 ...unas luces rojas.
GASO Adelante, entiendo a tus tres.

CONFIDENCIAL 0043

-01 Afirmativo y por la distancia debe ser pues como hacia la parte de Benidorm. o por ahí.

-01 Más bajo que yo, me voy a dirigir hacia allí si te parece.

GASO Afirmativo, si.

-01 Continúan las interferencias.

GASO Roger.

-01 Las interferencias continúan.

GASO Recibido, ¿en el mismo sentido que las anteriores?

-01 Afirmativo, son las mismas que... exactamente porque el otro día salí yo a hacer la misión de buscar al portaaviones y son las mismas que hacia cuando estaba en la vertical del portaaviones.

GASO Recibido, 01.

-01 (Fuerte ruido de fondo) Vamos a cambiar de canal, a ver si en el otro que habíamos dicho antes sigue el sonido.

GASO Recibido, cambiamos al... al que dije antes y si no nos iríamos al común.

-01 Recibido.

-01 Pegaso, EO-01.

GASO Adelante, cinco por cinco te recibo, 01.

-01 A ti te recibo muy mal, continúan igual, volvemos al de antes.

GASO Roger.

-01 Pegaso EO-01, esas luces se ven como muy lejos, sabes?.

GASO Recibido, yo sigo sin contacto radar, nada en pantalla. ¿Sigue la interferencia?.

-01 Afirmativo, afirmativo.

GASO ¿Sigues con las luces a la vista?

-01 Afirmativo, son rojas pero parece que están en el agua, es posible. Pero por ahí no se yo.

GASO ¿Qué nivel llevas ahora, 01?

-01 30 ángeles.

GASO Roger.

-01 Como hay tan buena visibilidad pues, la sensación es de que están muy muy lejos, porque tengo a mi izquierda la isla de Ibiza a la vista perfectamente y eso está como más lejos, aproximadamente ahora como en rumbo 190.

ASO Recibido, ...si, Ibiza lo tienes ahora a 42 millas.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EXP. 791111- 791117- 791128

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C.3	

EGASO ¿te repites millas?

D-01 100 millas, por lo menos yo así a vista, pues como el doble de distancia, sabes.

EGASO Recibido

D-01 Las interferencias han cesado parece ser.

EGASO Entonces yo que si te parece, abandonamos esto y nos dirigimos hacia Valencia que sobre la vertical de la Base, ahora mismo hay un objeto. ...Dado que te parece mucha distancia esas luces a las que tu... tu has visto.

D-01 De acuerdo, vuelvo para Valencia.

EGASO Vira por tu derecha... ¿Qué combustible tienes ahora, 01?

D-01 3.080 litros.

EGASO Roger, 3.080.

D-01 Ahora veo un... desde aquí veo en la vertical de Valencia, lo que podría ser un avión, tienes algún avión ahí en la vertical?

EGASO Negativo, no hay ningún tráfico, Valencia ha suspendido todo tráfico sobre la... el área terminal suya.

D-01 Ahora veo algo, veo unas luces rojas y verdes.

EGASO Adelante pues, a ver si las sigues en vista, y cuando estés próximo las sigues, es la información que nos acaban de pasar, sobre vertical de Valencia un objeto con luces.

EGASO Distingues color de luces?

D-01 Verdes y rojas alternativamente.

EGASO Afirmativo si, confirman la información recibida de.. desde tierra.

D-01 En pantalla no tengo nada *EXP 79111-79117-79128*

EGASO Recibido, 01, yo tampoco tengo nada en pantalla. Toda la información que te paso es la que de Valencia me pasan desde tierra.

D-01 Afirma, ahora lo tengo a la vista.

EGASO Roger.

D-01 ¿A qué distancia estoy ahora de Valencia?

EGASO Ahora mismo te la paso. Valencia lo tienes en 3302, 48 NM.

D-01 Roger, continuo con el objeto a la vista.

EGASO 01 recibido.

EGASO 01, me puedes precisar el nivel al cual ves las luces, si están por encima o por debajo de ti.

D-01 Aproximadamente unos... pueden ser 2.000 pies ó 3.000 m's alto que yo.

EGASO ¿Qué nivel conservas tu?:

D-01 30 ángeles.

CONFIDENCIAL

0044

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			
EJERCITO DEL AIRE			
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.			
01 SET. 1994			
ENTRADA N.º 181			
C.3			

PEGASO A 18 millas de Valencia, comunican que sobre el puerto a un nivel de 8000 pies aproximadamente hay un objeto estabilizado, y otro sobre la pista que posiblemente sea el que tú veas, a eso de 2000 -- pies más alto que tú.

PEGASO Recibiste 01

CONFIDENCIAL

EO-01 Recibido

PEGASO ¿Lo tienes a la vista todavía?

EO-01 Sí pero ... a mí me da la sensación de que está muy lejos porque -- como depende de como sea la luz de grande. Eso desde luego continua cambiando de rojo a verde, blanco.

PEGASO Sí, sobre el que está a 8000 pies sobre el puerto de Valencia destellos blancos y el de el que está sobre la pista destellos verdes y rojos

EO-01 Yo es ese el que tengo a la vista; el que está sobre el puerto pues, no le veo.

EO-01 Empiezan las interferencias

PEGASO Sí, en cuanto te aproximas ahí.

EO-01 (Ilegible) ... yo le veo siempre a la misma distancia, o sea que ahora estoy en la vertical de Valencia y lo sigo viendo con mi rumbo y allá en el horizonte.

PEGASO Recibido, ¿no puedes calcular, estimar distancia aproximada?

EO-01 Ni idea, porque.... igual pueden ser 10 ó 15 millas y que esté cerquita y sea más pequeño, ó 100 millas y que este sea más grande.-- ¿Entiendes?

PEGASO Sí recibido, es lógico.

EO-01 alguna luz nada más. Yo la veo siempre igual.

PEGASO Una luz fija o parpadeante.

EO-01 Parpadeante. *EXP 79111-79117-791128*

EJERCITO DELAIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C-3

PEGASO Y ahí ahora, ¿al pasar entre Puerto de Valencia y la Base no has visto nada?

EO-01 Yo no he visto nada, he mirado para abajo sabes, pero por abajo no se veía nada. Voy a continuar hacia ese.... la luz que yo veo.

PEGASO Sí recibido y si vemos que la distancia se mantiene y no te acercas iríamos hacia Sagunto que hay otro. A tus tres aproximadamente que es sobre Sagunto hay un objeto alto.

EO-01 Puede ser porque tambien se ven un par de luces, lo que pasa es que como es una noche tan clara, tan estrellada, es difícil distinguir lo que son estrellas de lo que son.... lo que puede estar más bajo.

PEGASO Es lógico te comprendo.

EO-01 Las interferencias continuan, ¿eh?

PEGASO Recibido.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

PEGASO Combustible 01.

EO-01 2.770 litros.

PEGASO Recibido

EO-01 Yo lo veo siempre igual ¿eh?, a la misma distancia.

PEGASO Recibido, entonces, casi casi convenía virage por la derecha y hacia Sagunto.

EO-01 Por si a caso sale algo voy a filmar pero no sé yo si saldrá.

EO-01 Oye las interferencias estas continúan, ¿que hago, sigo leyendo para donde está esa luz o me vuelvo para Sagunto?

PEGASO Estimas que la distancia no varía

EO-01 No sé porque esto es muy difícil de apreciar ¿sabes?

PEGASO Claro, lógico. Ahora estamos de Sagunto, la zona esa que es donde los tienen a la vista a 28 millas.

EO-01 Yo creo que me voy acercando hacia esa porque se ve como más fuerte la luz.

PEGASO Muy bien. Nivel también, por encima de tí 2.000 pies?

EO-01 Ahora está más o menos yo creo que a mi nivel o un pelín más. Yo estoy ahora a 32.

PEGASO Recibido 32.

EO-01 En el radar no me sale nada desde luego ¿eh?.

PEGASO Yo tampoco, estoy ratreando bien con la vista toda la zona tuya por delante y tampoco nada.

EO-01 Preguntales a los de Valencia si la que estaba sobre la pista del principio era la que yo parece ser que veía (ilegible) es posible que la vean ya desde la pista.

PEGASO Un momento ahora hablo con Valencia que estamos también en contacto continuo.

EXP 791111. 791117. 791128

PEGASO Valencia comunica que sobre Sagunto unos 2.000 pies tienen a la vista el objeto.

EO-01 Entonces ¿el que estaba sobre la pista no lo ven, no?

PEGASO El que estaba sobre la pista no lo ven

EO-01 Yo le continuo viendo, entiendes, en la misma posición, aparece a unos 10 grados por mi izquierda (ilegible) luz, parpadeando suavemente, de verde, a blanca, roja.

PEGASO De acuerdo, yo nada, por delante de tí ni por detrás, ningún contacto radar de nada puesto que todo el tráfico hacia Valencia le han derivado y no hay nada en la pantalla nada más que tú.

EO-01 Pues tú dirás si continuo con este o me doy la vuelta a por, a ver los otros.

PEGASO Si consideras que te estás aproximando, podríamos continuar, si consideras. Si no a lo mejor creo deberíamos de volver hacia Sagunto-Valencia.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

0046



0047

EO-01 Hombre yo creo que, parece como si muy lento ante ne fuera apromando, porque la luz se ve con una cierta intensidad más.

PEGASO Te ha aumentado la intensidad y puedes distinguir que es blanca, roja, verde, pero no puedes precisar distancia, ni siquiera aproximadamente.

EO-01 No, es muy difícil la distancia ¿sabes?

PEGASO Ya, lo... lo sé.

PEGASO Combustible 01

EO-01 2.530 litros.

PEGASO ¿Estimas que la distancia a la luz se ha acertado?

EO-01 No, yo creo que continua igual, sabes?

PEGASO Pues vete por la derecha a 160

EO-01 Recibido, derecha 160

EO-01 Ahora empiezan de nuevo otra vez las interferencias.

PEGASO Pues a ver si eso es indicación de proximidad de algo. Supongo que iras trabajando radar, vista y todo como un enano.

EO-01 Stedy 160

PEGASO Recibido 01

PEGASO Ahora estás a 75 millas del punto medio entre Sagunto y Valencia.

EO-01 Recibido, las interferencias continuan muy fuertes ahora.

PEGASO Recibido, sin contacto de ningún tipo en pantalla nada más que el tuyo.

EO-01 Y yo no tengo nada en pantalla.

PEGASO Bueno pues seguiremos hasta allí y luego a la vista de Albacete. Este combustible damos una vuelta por la zona Sagunto-Valencia y luego nos vamos ya a Albacete.

EO-01 Recibido. *EXP 791111. 791117. 791128*

PEGASO De Albacete estás a 106 millas

EO-01 Recibido, si te parece descendiendo, me voy más bajo para ver si, si por ahí dicen que lo ven más bajo pero.....(ilegible)

PEGASO Muy bien para ahorro de combustible cuando estemos más proximos a la zona de Valencia

EO-01 De acuerdo.

EO-01 Ahora han parado las interferencias.

PEGASO Recibido ahora comunican de Valencia que han desaparecido los objetos, no obstante como el combustible lo permite vamos hacia la zona.

EO-01 Ahora empiezan las interferencias de nuevo.

CONFIDENCIAL

DESCLASIFICADO

ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

ESTADO DE COMBUSTIBLE

01 SET. 1994

ENTRADA N.º 181

C-3

0048

PEGASO 01 a 20 millas, punto medio de Valencia - Sagunto puedes iniciar el descenso.

EO-01 Recibido, iniciando descenso.

PEGASO 01 coge el nivel que consideres adecuado, atendiendo en primer lugar a la seguridad, y reduce velocidad cuanto puedas para ver si asi es mas facil el poder ver algo.

EO-D1 Recibido.

EO-01 Ahora tengo a la vista a mi izquierda en el mar, lejos, tambien unpar de luces de caracteristicas como las de antes y me da tambien blocajes intermitentes por la izquierda

PEGASO Recibido ¿Que nivel llevas ahora?

EO-01 Ahora estoy por 25 angeles, estos estan más altos ¿sabes?.

PEGASO Recibido

EO-01 Pero tambien no puedo apreciar distancia porque son unas luces fijas ... (ilegible)

PEGASO Tienes interferencias radio ahora 01

EO-01 Afirmativo, son intermitentes, ¿sabes?

PEGASO Roger

PEGASO Manises, ¿lo tienes a la vista?

EO-01 Afirmativo

EO-01 Voy a apretarte el micro a ver si tu oyes las interferencias.

PEGASO Si, afirmativo, las oigo.

PEGASO Si, ahora con mas intensidad.

EO-01 Es que cuando... al apretar el micro dejo de oirlas.

PEGASO Yo las escucho bien

EO-01 Actualmente estoy a 20.000 pies, orbitando encima de Valencia... (ilegible)... por debajo no se ve nada ¿Eh?.

PEGASO Recibido, te digo que Albacete en 81 milla. por tu combustible, precaución.

EO-01 Tengo 2.200 litros.

PEGASO Recibido, pues sigue orbitando a ver ahi Valencia-Sagunto-mar esa orbita. a ver si pudieras ver algo y si siguen las interferencias, para por lo menos rendir una información completa.

EO-01 Recibido

EO-01 (ilegible)... Aqui no se ve nada

PEGASO Recibido.

EO-01 Ahora tengo un bloqueo fijo en cara.

PEGASO Recibido, yo he tenido tambien un contacto un momento que desaparece, crei que seria (: ?) posiblemente...

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECH.
OBSERVACIONES:			

EJERCITO DEL AIRE	
COMANDO EN JEFE FUERZA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C.3	

EXP 791111. 791117- 791128

CONFIDENCIAL

PEGASO Practicamente ahora estas comuando con el contacto que yo tuve.

EO-01 Roger.

CONFIDENCIAL

0049

EO-01 Lo mismo se enciende en cara que se enciende por todos lados, ¿sabe

PEGASO Asombroso.

EO-01 Ahora empiezan las interferencias. ¿las recibes tú?

PEGASO Afirmativo, si.

PEGASO Las oigo perfectamente.

EO-01 Aprieto el moco para que las grabeis si teneis la cinta.

PEGASO Si, se esta grabando todo

PEGASO ¿Continuas con ese contacto?

EO-01 ¿ Entiendo que continuas con el contacto?

PEGASO No, te preguntaba si continuabas tú con ese contacto que habias tenido.

EO-01 No, negativo.

PEGASO Entonces casi podias poner, hacia sagunto-Valencia y damos la pasada en la linea esa Sagunto-Valencia poniendo un rumbo por la -- derecha de 230.

EO-01 Ahora te recibo muy mal porque la interferencia es muy fuerte.

PEGASO Te decia que, variabamos y dabamos la pasada en la linea Sagunto-Valencia, poniendo por tu derecha a 235.

EO-01 Recibido

PEGASO ¿Que combistible llevas ahora?

EO-01 (ilegible)... Entre las eses y el BE que va todo el rato con el pi, pi, pi aqui no hay quien se entienda.

PEGASO Si, te preguntaba para tener siempre la seguridad absoluta, tu -- combustible.

EO-01 1.980 litros.

PEGASO Roger.

EO-01 (fuerte interferencia).

PEGASO Ahora es muy fuerte ¿Verdad?.

EO-01 Afirmativo

EO-01 (ilegible)

PEGASO Roger.

EO-01 (fuerte interferencia) ¿Lo escuchais)

PEGASO Afirmativo, lo escucho perfectamente

EO-01 Pero de ver,nada.

PEGASO Si estas igual que yo.

EXP 791111- 791117- 791128

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	LUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º	181
C3	

CONFIDENCIAL

0050

EO-01 (fuerte interferencia) ¿que os parece como cantan eh?

PEGASO Si es mas fuerte que nunca para mi.

CONFIDENCIAL

EO-01 Actualmente estoy llegando a Valencia

PEGASO Si afirmativo, según los datos míos tienes Valencia en 8 millas.

EO-01 Ahora han cesado las interferencias

PEGASO Recibido

EO-01 Entonces, que hago, tengo actualmente 1.800 litros.

PEGASO 1800. Tu bingo para Albacete aquí en la vertical de Valencia ¿cual es?

EO-01 300 ó 400 litros.

PEGASO No seas optimista que no llegas

EO-01 Digo desde aquí allí gasto 300 ó 400.

PEGASO Ah bien, eso está bien. Pues si quieres darte otra vuelta, virage por la izquierda hasta meterte un poco en el mar y sigues casi una órbita completa por tu izquierda.

EO-01 De acuerdo

PEGASO O1 continua tu virage por la izquierda, si has tenido algún contacto o algo a la vista hacia 180 es un comercial francés, un Mistere, un DA-20 a nivel 350.

EO-01 Negativo no he visto nada

PEGASO Si se aproxima, lo tienes ahora mismo aproximándose con rumbo Norte en 200/16 millas.

EO-01 Recibido 200/16 yo es que estoy con él; con rumbo contrario.

PEGASO Roger.

EO-01 Estoy actualmente a 25 angulos.

PEGASO Recibido 25, Si como llevas modo C se me actualiza tu altura continuamente.

EO-01 Ahora empiezan las interferencias

PEGASO Roger, es al aproximarte a la zona Puerto de Valencia-Valencia, es en ese triangulo de Puerto de Valencia, Manises y Sagunto.

EO-01 Afirmativo, voy a entrar en esa especie de triangulillo haber si empiezan las interferencias.

PEGASO Si de acuerdo, si veo que te afecta ese francés que se aproxima te dare información de él.

EO-01 (fuerte interferencia)

PEGASO Las oigo, las oigo

EO-01 (fuerte interferencia)

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
04 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

EXP 791111-791117-791128

0051

EO-01 Ahora veo a mis 2, entre 2 y 3, creo que bastante lejos, en el mar, no el mar no, un poco mas arriba, podrian ser unos 10.000 pies o asi, una luz blanca que centellea y tal, bastante grande que antes cuando he pasado por aqui no estaba.

CONFIDENCIAL

PEGASO Recibido, yo sigo sin contacto radar en toda la zona.

EO-01 Esta vez yo creo que es una estrella mas gorda o una estrella, si bastante mas gorda lo que pasa es que se ve como en el horizonte un poco mas alta.

PEGASO Recibido.

EO-01 Ahora estoy apuntando hacia ella.

PEGASO Roger.

PEGASO Albacete lo tienes a 93 millas

EO-01 ¿Oyes las interferencias, a ver?.

PEGASO Si afirmativo, manten mas tiempo pulsado el micro para que la cinta nuestra de grabación lo recoja bien.

EO-01 (fuerte interferencia)

PEGASO Muy bien 01, debes ir con la cabeza loca.

EO-01 Termina aqui uno de sirenita ...

PEGASO Es cierto es agotador

EO-01 La luz esa continua en el mismo sitio.

PEGASO Recibido, si. Tu horizonte a ese nivel pues es inmenso.

EO-01 Voy a dar la Vuelta hacia Valencia.

PEGASO Valencia lo tienes exactamente en estos momentos en un rumbo de -- 250/37 millas.

EXA 791111-791117-791128

EO-01 No si aqui con esta noche se ve hasta Madrid

PEGASO Caramba, levantara el brazo para salir por si me ves

EO-01 Por eso es por lo que te digo es muy dificil apreciar distancias por que es que esta noche hay una visibilidad estupenda

PEGASO Si es cierto

EO-01 Me voy a ir dirigiendo ya hacia Albacete ya que estoy a 102 millas

PEGASO A ver si, los datos supongo que, tu los tienes bien, logicamente 103 millas me da a mi en Rb 252. En vez de ir por derecho en ese rumbo pues vete para dar la pasada sobre la Base por si acaso, la Base de Manises me refiero, que la tienes a 28 millas en 260.

EO-01 Recibido (fuertes interferencias) es que al menos, cuando apreto el microfono yo no lo oigo, lo ois vosotros.

PEGASO Si, si lo oimos, si alguna vez quieres descansar aprieta el micro para que nosotros participemos tambien de este sacrificio. Asi tu descansas.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EJERCITO DELAIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C.3	

EO-01 Ahora tengo a la vista, yo creo que será supongo el misterio ese, aproximadamente a mis dos, más alto.

PEGASO Sí lleva un nivel de 35 Angeles y la distancia 24 millas.

EO-01 Y se ve perfectamente, ¿sabes?

CONFIDENCIAL

PEGASO O sea que esa luz que veías cuando estabas casi en la vertical de Teruel podía estar a mil millas.

EO-01 (Fuerte Interferencia).

EO-01 Ahora parece que han cesado.

PEGASO A ver, aprieta el micro.

PEGASO Sí ahora no se oye.

EO-01 (Fuerte Interferencia).

PEGASO Ahora han vuelto verdad.

EO-01 Afirmativo.

EO-01 Actualmente estoy en la vertical de Valencia.

PEGASO De Valencia ciudad, afirmativo.

PEGASO 26.500 me da, los datos de tú traza de nivel, ¿me confirmas?

EO-01 Afirmativo.

EO-01 Ahora ya parece que ha cesado, eso debe ser del triángulo de las Columbretes.

PEGASO Sí, afirmativo es eso, Sagunto-Valencia y las Columbretes, es el lugar, ahora también tuviste interferencia cuando estabas en plena casi en Calamocha que has llegado, también las tenías.

EO-01 Afirmativo, eso era cuando iba allí detrás de la luz aquella que veía y también cuando me fui hacia la parte de

PEGASO De Benidorm.

EXP 791111. 791117. 791128

EO-01 Por la parte de, de Cullera y Denia y esa parte, también había por allí algo a veces.

PEGASO Muy bien.

PEGASO Albacete a 50 millas.

EO-01 Afirmativo.

EO-01 Ahora me está dando un bloqueo derecha y cola.

PEGASO En cola?

EO-01 Derecha, cola, izquierda, cola intermitentemente.

PEGASO Negativo contacto de Pegaso en esa zona no hay nada.

EO-01 Pegaso tengo Albacete a la vista, si no quieres nada pasa con frecuencia de TWR para recuperación.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

0053

CONFIDENCIAL

PEGASO Recibido de das tú combustible 01

EO-01 1.230 litros

PEGASO Roger, ese bloqueo que tenías atrás continúa.

EO-01 Negativo, era intermitente, una vez fijo y despues desapareció.

PEGASO Recibido 01, que tengas buena toma.

EO-01 Terminado gracias.

Hora Z: 00:57

NOTA: Las cintas correspondientes a esta transcripción se adjuntan con el ejemplar de archivo.

Valencia a 16 de Noviembre de 1.979

EL JUEZ INFORMADOR

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EXP 791111- 791117- 791128

EJERCICIO DELAIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C-3	

CONFIDENCIAL

0054

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

4.- INFORMACION METEOROLOGICA.

EXP 791111- 791117- 791128

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C-3



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA

Centro Meteorológico Zonal de
Levante

0055

Valencia, 26 de noviembre de 1979

S/R:

N/R: 532/79

12-Inf.

ASUNTO:

Informe meteorológico

CONFIDENCIAL

DESTINATARIO

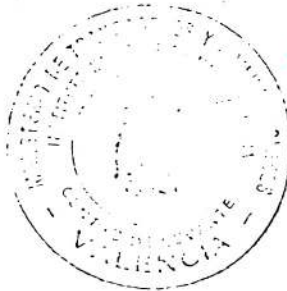
Ilmo. Sr. Tte. Coronel Jefe del
111 Escuadrón de FF. AA.
Manises

Solicitado por el Oficial Informador de ese Escuadrón
en escrito del 22 del corriente, informo a V.I. que:

El día 12 del actual mes la situación meteorológica -
presentaba un anticiclón de 1028 mb centrado en España pe-
ninsular, que extendía su radio de acción a las islas Ba-
leares. En estas condiciones y concretamente en la zona -
Palma e Ibiza entre las 20 horas del día 11 y las 0100 ho-
ras del 12 el cielo estuvo prácticamente despejado, la vi-
sibilidad fué buena y los vientos encalmados.

Dios guarde a V.I.

EL JEFE DEL CENTRO ZONAL



EXP 791111- 791117- 791128

DESCLASIFICADO

ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
---------	------	------------	-------

OBSERVACIONES:

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.

01 SET. 1994

ENTRADA N.º 181
C.3

CONFIDENCIAL

0056

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

5.- DECLARACION DE LOS TESTIGOS.

EX 791111-791117-791128

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º	181
	C.3

DECLARACION NUM. 1

=====

CLASIFICACION 1a D

=====

A.- OBSERVADOR

1.- Nombre y Apellidos:

2.- Profesión: Militar.

3.- Estado: Casado.

4.- Natural de: Sevilla.

5.- Empresa en que trabaja: Ejército del Aire.

6.- Categoría o Empleo: Teniente Coronel E.A.

7.- Años de Servicio ó Experiencia: 31 años.

8.- ¿Usaba gafas o lentes de contacto, graduadas o de sol en el momento de la observación?: NO

EXP 791111- 791117- 791128

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

B.- FECHA, HORA Y SITUACION METEOROLOGICA

1.- Fecha: 11-11-79

2.- Hora (Z): 21:00

3.- Situación meteorológica de la Zona: Noche clara sin nubes.

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

C.- LUGAR DE LA OBSERVACION

CONFIDENCIAL

0058

- 1.- Lugar Geográfico. Descripción: 39° 29' N 00° 26' oeste.
Carretera Valencia-Madrid a la altura del Km. 350 en di-
rección hacia Madrid.

D.- DESCRIPCION DEL OBJETO

- 1.- Tamaño: Dos veces el tamaño de un planeta.

- 2.- Color: Blanco

- 3.- Número de objetos: Uno

- 4.- ¿Iban en formación?: No

- 5.- Cola, Estela o Escape: No

- 6.- Sonido: No

- 7.- Otros detalles de interes: Aspecto de un foco luminoso estático.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

E.- DESCRIPCION DE LA TRAYECTORIA

EXP 791111- 791117- 791128

- 1.- Angulo de elevación al ser visto: 20° sobre el horizonte en un
Rumbo 320°. Despues se desplazó a 270° manteniendo la misma --
altura sobre el horizonte. No se observó la trayectoria.

- 2.- Angulo de elevación al desaparecer: Cuando el observador dejó
de verlo se mantenía en el punto y la altura indicada anterior-
mente.

- 3.- Línea de vuelo y maniobras: NIL

- 4.- ¿Cómo y cuándo desapareció? Al ser ocultado por las edificacio-
nes de la Base Aerea.

- 5.- Duración de la observación: 10 '

F.- COMO FUE OBSERVADO

CONFIDENCIAL

- 1.- Desde el suelo: No 2.- En vuelo: No 3.- Desde el interior
de un vehículo: Si 4.- El observador en movimiento: Si 5.-



(Relato manuscrito por el observador de todo lo que recuerda de su observación)

Procediendo de Valencia hacia la Base apareció un foco luminoso a la altura del Aeropuerto unos 20° sobre el horizonte. Considero que pertenecía a un avión en vuelo. Al observar su falta de movimiento estimé que podía ser un planeta que por las condiciones de visibilidad del día se observaba de una forma muy particular, abandonando la observación. Después de una curva de la carretera, al tratar de localizar el punto luminoso se observó que éste se había desplazado unos 50° a la izquierda manteniendo la misma altura sobre el horizonte y el mismo tamaño, permaneciendo estacionario. - Abandonó la observación al ser ocultado el foco por los edificios de la Base.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EX 791111-791117-791128

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º	181
C.3	

DECLARACION NUM. 2

CLASIFICACION 1ª A

A.- OBSERVADOR

1.- Nombre y Apellidos:

2.- Profesión: Piloto Comercial

3.- Estado: Separado.

4.- Natural de: Madrid.

5.- Empresa en que trabaja: TAE

6.- Categoría o Empleo: Comandante 1º Piloto.

7.- Años de Servicio o Experiencia: 14 años.

8.- ¿Usaba gafas o lentes de contacto, graduadas o de sol en el momento de la observación?: No. **EXP 791111 - 791117 - 791128**

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

B.- FECHA, HORA Y SITUACION METEOROLOGICA

1.- Fecha: 11-11-79

2.- Hora (Z): 22:08

3.- Situación meteorológica de la Zona: Noche, visibilidad ilimitada, sin nubes.

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
0 1-SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

C.- LUGAR DE LA OBSERVACION

1.- Lugar Geográfico. Descripción: Radial 250/15 millas de IBZ.

CONFIDENCIAL

0061

D.- DESCRIPCION DEL OBJETO

1.- Tamaño: No puede precisarlo.

2.- Color: Rojo.

3.- Número de objetos: dos luces.

4.- ¿Iban en formación?: Nil.

5.- Cola, estela o escape: No.

6.- Sonido: Nil.

7.- Otros detalles de interés: No puede apreciar si las luces pertenecían a un objeto grande o a dos en formación.

Se percibía una baliza ilegible en 121.5

E.- DESCRIPCION DE LA TRAYECTORIA

1.- Angulo de elevación al ser visto: De 15º a 20º por debajo de su línea de vuelo.

EXP 791111- 791117- 791128

2.- Angulo de elevación al desaparecer: A nivel.

3.- Línea de vuelo y maniobras: Realizó maniobras de subida y bajada a gran velocidad con rumbos convergentes con el avión.

4.- ¿Cómo y cuándo desapareció? : A 15.000 pies de altura. 30 NM de Valencia, dejándose de oír la baliza de 121.5.

5.- Duración de la observación: 16 minutos.

F.- COMO FUE OBSERVADO

1.- Desde el suelo: No 2.- En vuelo: Si 3.- Desde el interior de un vehículo: Si (Caravelle) 4.- El observador en movimiento: Si
5.- Parado: No 6.- A ojo desnudo: Si 7.- Con gemelos: No

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:		EJERCICIO EL ARDE	
		BIBLIOTECA C I G.	
		01 SET. 1994	
		ENTRADA N.º 181	
		C.3	

(Relato manuscrito por el observador de todo lo que recuerda de su observación)

El procedimiento de vuelo fué normal. Despegué de Palma a las 21:47 Z y pasamos por la vertical de Ibiza a las 22:02 Z. A los dos minutos de pasar por la vertical de IBZ (KBD) el control de Barcelona me requirió sintonizara la frecuencia de 121.5 Mc. para tratar de identificar una radiobaliza. Efectué la comprobación y se pudo oír la señal, pero no se pudo identificar.

A las 22:08 vimos unas luces rojas como a 10 ó 15 NM a las 10 h. de nuestra posición y a menos altura. En ese momento estábamos a --- 23.000 Ft. subiendo para 33.000 Ft. Supuse que era un tráfico normal, pero no llevaba rotativo. Este tráfico empezó a acercarse a gran velocidad subiendo y bajando, adelantándose y atrasando, siempre a gran -- velocidad.

EXP 791111- 791117- 791128

Pregunté al Control Barcelona y éste me dijo que no tenía ningún tráfico notificado y que en el radar secundario no tenía nada en pantalla. A requerimiento mío consulto con el radar primario. A los -- ocho minutos de divisar ese tráfico, éste se acercó peligrosamente al avión (yo ya tenía al pasaje atado y el VOR de VLC sintonizado) y realicé una maniobra divergente a la derecha y comencé un descenso de -- aproximadamente 5.000/minuto. A los 30 segundos aproximadamente y descendiendo desde 29.000 Ft. a unos 26.000 Ft. perdí el objeto de vista, y el Control Barcelona me informó que tenía un tráfico sin identificar a media milla de mi posición y 9.000 Ft. inferior a mi.

A 23.000 el tráfico se puso a mi lado y siguió mi trayectoria -- hasta unas 30 NM de VLC y a nivel 150, en que perdí de vista a ese -- tráfico aproximadamente a las 7 de mi posición.

Efectué una comprobación en 121.5 Mc. y dejé de oír la señal antes recibida. Efectué también las maniobras correspondientes a gasto de combustible por exceso de peso en la toma en Valencia y al tomar tierra hice el informe correspondiente a las autoridades del Aeropuerto. Durante el tiempo de espera sobre VLC no pude apreciar nada sobre el tráfico desconocido.



DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

CONFIDENCIAL

(Confidencial)

DECLARACION NUM. 3CLASIFICACION 1ª A**CONFIDENCIAL 0063****A.- OBSERVADOR**

1.- Nombre y Apellidos:

2.- Profesión: Piloto Comercial

3.- Estado: Soltero

4.- Natural de: Madrid

5.- Empresa en que trabaja: TAE

6.- Categoría o Empleo: Segundo Piloto

7.- Años de servicio o Experiencia: 9 años

8.- ¿Usaba gafas o lentes de contacto, graduadas o de sol en el momento de la observación?: No

EXP 791111-791117-791128

B.- FECHA, HORA Y SITUACION METEOROLOGICA

1.- Fecha: 11.11.-79

2.- Hora (Z) : 22:08

3.- Situación meteorológica de la Zona: Noche, visibilidad ilimitada, sin nubes.

C.- LUGAR DE LA OBSERVACION

1.- Lugar Geográfico. Descripción: Radial 250/15 millas de IBZ

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C.3	

CONFIDENCIAL

D.- DESCRIPCION DEL OBJETO

CONFIDENCIAL

0064

1.- Tamaño: Dos luces

2.- Color: Roja

3.- Número de Objetos: Uno

4.- ¿Iban en formación? NIL

5.- Cola, estela o escape: NO

6.- Sonido: NO

7.- Otros detalles de interés: Se oía una baliza en 121.5 ilegible

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			
01 SET. 1994			
ENTRADA N.º 181 C3			

E.- DESCRIPCION DE LA TRAYECTORIA

1.- Angulo de elevación al ser visto: De 15 a 20° por debajo de la línea de vuelo.

EXP 791111-791117-791128

2.- Angulo de elevación al desaparecer: No lo vió

3.- Línea de vuelo y maniobras: Realizó maniobras de acercamiento y alejamiento con respecto a nosotros con subidas y bajadas bruscas quedando finalmente a nuestras 7 a 8 hasta que desapareció.

4.- Como y cuándo desapareció?: En una de las observaciones no lo volvió a ver.

5.- Duracion de la observación: 16 minutos

F.- COMO FUE OBSERVADO

1.- Desde el suelo: No 2.- En vuelo: Si 3.- Desde el interior de un vehículo: Si 4.- El observador en movimiento: Si 5.- Parado: No 6.- A ojo descubierto: Si 7.- Con gemelos: No .

CONFIDENCIAL

(Relato manuscrito por el observador de todo lo que recuerda de su observacion)

Despegue de PMI a las 21:47 (GTM) y vuelo normal por la ruta standard. Al pasar IBZ (NDB) a unas 15 NM fuera del NDB pude apreciar dos luces rojas separadas entre si que venían hacia nosotros de Sur a Norte (entre las 10 y 11) sin poder apreciar velocidad y tamaño. Ibamos subiendo para nuestro nivel de vuelo standard 330. De 230 hasta que las luces se nos acercaron de manera peligrosa (FL290) y efectuamos una -- maniobra evasiva descendente y virando a la derecha. El objeto, siguió nuestra trayectoria a nuestra izquierda y detrás nuestro. En toda esta maniobra ibamos percibiendo (a requerimiento de Barcelona Control) en 121.5 Mc una señal ilegible de radiobaliza desde antes de ver las luces hasta despues que dejamos de verlas, aproximadamente a unas 30 NM fuera de Valencia (VOR) nivel de vuelo 150 y con rumbo aproximado 280º.

A petición nuestra fuimos autorizados a tomar tierra en el Aeropuerto de Manises (Valencia) sin ninguna otra novedad a las 22:45 Z.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EXP 791111-791117-791128

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01. SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

DECLARACION NUM. 4

CLASIFICACION 1º A

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

A.- OBSERVADOR

- 1.- Nombre y Apellidos:
- 2.- Profesión: Ingeniero Superior Aeronautico.
- 3.- Estado: Casado.
- 4.- Natural de: Lisboa (Portugal)
- 5.- Empresa en que trabaja: Subsecretaria de Aviación Civil.
- 6.- Categoria o Empleo: Director Accidental Aeropuerto de Valencia.
- 7.- Años de Servicio ó Experiencia: 14 años.
- 8.- ¿Usaba gafas o lentes de contacto, graduadas o de sol en el momento de la observación?: Si.

EXP 791111-791117-791128

.- FECHA, HORA Y SITUACION METEOROLOGICA

- 1.- Fecha: 11-11-79
- 2.- Hora (Z): 22:00
- 3.- Situación meteorológica de la Zona: Calma, CAVOK.

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL
0 1-SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

.- LUGAR DE LA OBSERVACION

- 1.- Lugar geográfico. Descripción: Estacionamiento aviones del Aeropuerto.

D.- DESCRIPCION DEL OBJETO

CONFIDENCIAL

0067

- 1.- Tamaño: 4 veces Venus.
- 2.- Color: Parpadeo de blanco, verde y rojo.
- 3.- Número de objetos: Uno
- 4.- ¿Iban en formación?: Nil.
- 5.- Cola, Estela o Escape: No.
- 6.- Sonido: Nil.
- 7.- Otros detalles de interés: No.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

E.- DESCRIPCION DE LA TRAYECTORIA

- 1.- Angulo de elevación al ser visto: 25° sobre el horizonte.
- 2.- Angulo de elevación al desaparecer: Nil.
- 3.- Línea de vuelo y maniobras: Se iba elevando muy lentamente variando su posición hacia el Sur.
- 4.- ¿Cómo y cuándo desapareció?: Se abandonó la observación.
- 5.- Duración de la observación: intermitentemente a lo largo de 2 h.

EXP 791111-791117-791128

F.- COMO FUE OBSERVADO

- 1.- Desde el suelo: SI
- 2.- En vuelo: NO
- 3.- Desde el interior de un vehículo: NO
- 4.- El observador en movimiento: NO
- 5.- Parado: SI
- 6.- A ojo desnudo: SI
- 7.- Con gemelos: SI

EJERCITO DELAIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C-3	

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL DESCLASIFICADO			
DESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

0068

(Releto manuscrito por el observador de todo lo que recuerda de su observación).

A las 23 horas del día 11-11-79 estando cenando en el Restaurante del Aeropuerto, vino a avisarme , piloto de la Compañía de Aero-taxis Eurocomander de que acababa de aterrizar y le habían advertido de la Torre de Control que venía un avión Caravelle de la compañía TAE que hacía el trayecto Palma de Mallorca-Tenerife a aterrizar en Valencia debido a haber encontrado CWNIS y temer una colisión con ellos.

Bajé al estacionamiento de aviones y me encontré con los pilotos de la TAE que se dirigían al Edificio Terminal y traían caras de pánico, y me dijeron que unas 10 millas después de haber sobrevolado Ibiza, vieron dos potentes luces rojas en el espacio procedentes del Sur y al ver que se les aproximaban peligrosamente, por miedo a una colisión habían virado tomando rumbo a Valencia, y que dichas luces rojas le habían seguido hasta que se encontraron a una distancia de 30 millas del Aeropuerto de Valencia, estando siempre situadas a su parte izquierda, al principio a su mismo nivel, después más bajo y por último otra vez fueron manteniendo el mismo nivel del avión.

Ya se encontraba gente del Aeropuerto observando el cielo y posteriormente el resto del personal. *EXP 791111-791117-791128*

Yo observé un punto luminoso a unos 30° sobre el horizonte hacia el Norte y otro a Poniente que dada la gran claridad de la noche pudieran ser estrellas, y un tercero de una luminosidad anormal, unas tres o cuatro veces el tamaño y la luminosidad del planeta Venus a unos 25° sobre el horizonte y en dirección Sur-Este, que daba destellos rojo, blanco y verde.

Inmediatamente subí a mi despacho a por los prismáticos con los cuales pude hacer aun mejor esta observación desde el mismo lugar de la vez anterior.

Posteriormente pasé al despacho de los auxiliares de tráfico donde acababan de recibir una llamada por Microondas desde Torrejon, el Oficial de Aeropuerto me pasó el telefono y entendí que quien hablaba conmigo se identificaba como Comandante de Pegasus, el cual me preguntó lo que había visto y me contestó que ellos habían visto con el radar de Aitana cuatro objetos, que habían llegado a estar a media milla del avión de la TAE y que los habían perdido cuando estaban a 9.000 pies de altura y ya no veían nada. Me pidieron que se pusiera al teléfono el Comandante del avión de la TAE, y así lo hice.



Desde allí fuimos a la Base Aérea Militar donde contamos lo ocurri-

...y después de cambiar impresiones y hacer una nueva observación en la cual vi que el objeto estaba más alto y quizás más alejado ya que su tamaño era como de dos veces Venus.

CONFIDENCIAL

Vuelta al Aeropuerto Civil y después de varios cambios de impresiones y al haberseme comunicado en el despacho de los Auxiliares de Tráfico que venía un F-1 de la Base Aérea de los Llanos, salimos de nuevo al estacionamiento de Aviones; serían sobre las 00:15 (Z), de repente el Auxiliar de Tráfico, me dijo: D, se ve la luz en el horizonte muy baja del F-1; y me señaló en dirección Sur indicándome con la mano que se desplaza hacia la derecha.

Yo no vi de momento nada y al volver a mirar al objeto luminoso ya descrito que ya se encontraba a unos 45° de altura sobre el horizonte vi un destello blanco que duró menos de un segundo que se dirigía de derecha a izquierda y subiendo con una pendiente de unos 50° en dirección del objeto luminoso y que se apagó antes de llegar a él, pensé que era un reflejo de luz sobre la carlinga del F-1; en ese intermedio entendieron las luces de la pista de vuelo, fui al edificio a preguntar si iba a aterrizar el F-1 y mi gran sorpresa fue cuando me comunicaron que la luz la habían visto también en su trayecto horizontal también desde la Torre de Control y que al comunicárselo estos a Pegaso les habían contestado que en ese momento el F-1 se encontraba al Norte de Calles.

EXP 791111- 791117- 791128

Debido a que había problemas con el pasaje del avión de la TAE y que Iberia no tenía a nadie que supiera Alemán, tuve que hacerme cargo personalmente de la situación y aunque se resolvió ésta sin mayores problemas me llevó una hora, acostandome posteriormente.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C-3	

CONFIDENCIAL

(Confidencial)

DECLARACION NUM. 5

CLASIFICACION 12 A

0070
CONFIDENCIAL

A.- OBSERVADOR

1.- Nombre y Apellidos:

2.- Profesión: Militar

3.- Estado: Casado

4.- Natural de: Madrid

5.- Empresa en que trabaja: Ejército del Aire

6.- Categoría o empleo: Capitan

7.- Años de servicio o Experiencia: 7 años

8.- ¿Usa gafas o lentes de contacto, graduadas o de sol en el momento de la observación?: No.

EXP 791111-791117-791128

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

B.- FECHA, HORA Y SITUACION METEOROLOGICA

1.- Fecha: 11.11.79

2.- Hora: 23:15

3.- Situación meteorológica de la Zona: Calma, CAVOK



C.- LUGAR DE LA OBSERVACION

1.- Lugar Geográfico: Descripción: Aparcamiento militar de aviones en la Base Aérea de Manises.

D.- DESCRIPCION DEL OBJETO

CONFIDENCIAL 0071

- 1.- Tamaño: Luz algo mayor que una estrella de 1ª Magnitud
- 2.- Color: Cambiante (verde, rojo, blanco)
- 3.- Número de Objetos: Uno
- 4.- ¿Iban en formación?: Nil
- 5.- Cola, estela o escape: No
- 6.- Sonido: Nil
- 7.- Otros detalles de interes: Aparentemente estático

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

E.- DESCRIPCION DE LA TRAYECTORIA

- 1.- Angulo de elevación al ser visto: 20° sobre el horizonte
- 2.- Angulo de elevación al desaparecer: Nil
- 3.- Línea de vuelo y maniobras: estático
- 4.- Cómo y cuándo desapareció: Se abandono observación
- 5.- Duración de la observación: dos minutos

F.- COMO FUE OBSERVADO

- 1.- Desde el suelo: Si
- 2.- En vuelo: No
- 3.- Desde el interior de un vehículo: No
- 4.- el observador en movimiento: No
- 5.- Parado Si
- 6.- A ojo desnudo: Si
- 7.- Con gemelos: Si.

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

0072

G.- SITUACION Y DETALLES

(Relato manuscrito por el observador de todo lo que recuerda de su observacion)

Siendo requerido por el Jefe de Servicio del E.M. del MACOM, para que le confirmara la existencia sobre Valencia, de un objeto no identificado, me traslade al aparcamiento de Avos, militares, acompañado del Jefe del Aeropuerto Civil.

Desde el citado aparcamiento, pude comprobar, en efecto, la existencia de un punto de luz brillante que aparentemente cambiaba de rojo a verde, con destellos blancos y permanencia estatico (tambien aparentemente). El citado punto puede situarse al sureste de Valencia y unos 20° sobre el horizonte.

En otra observación inmediatamente posterior, dotado de prismáticos observe lo mismo, sin poder apreciar cualquier otra característica.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EXP 791111- 791117- 791128

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º	181
	C-3

CONFIDENCIAL

(Confidencial)

CONFIDENCIAL

DECLARACION LUM. 6

CLASIFICACION 2º A

0073

A.- OBSERVADOR

- 1.- Nombre y Apellidos:
- 2.- Profesión: Funcionario
- 3.- Estado: Casado
- 4.- Natural de: Valencia
- 5.- Empresa en que trabaja: Ministerio de Transportes
- 6.- Categoría o Empleo: Oficial de Aeropuerto
- 7.- Años de Servicio ó Experiencia: 10 años (6 de Piloto de Compto.)
- 8.- ¿Usaba gafas o lentes de contacto, graduadas o de sol en el momento de la observación?: No. *Exp 791111- 791117- 791128*

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

B.- FECHA, HORA Y SITUACION METEOROLOGICA

- 1.- Fecha: 11.11.79
- 2.- Hora: 22:50 (Z)
- 3.- Situación Meteorológica de la zona: Cielo despejado, noche oscura, visibilidad ilimitada.



C.- LUGAR DE LA OBSERVACION

- 1.- Lugar Geográfico. Descripción: Plataforma de aparcamiento de aviones del Aeropuerto Civil.

D.- DESCRIPCION DEL OBJETO

CONFIDENCIAL

0074

1.- Tamaño: 2 veces el tamaño de una estrella

2.- Color: verde, rojo y blanco en destellos

3.- Número de objetos: 2

4.- ¿Iban en formación?: No

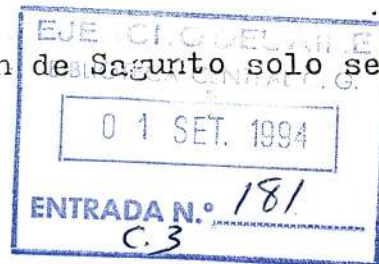
5.- Cola, estela o escape: No

6.- Sonido: No

7.- Otros detalles de interés: Al observarlo por los prismáticos se diferenciaban mucho mejor los colores.

El segundo objeto observado en la dirección de Sagunto solo se le distinguía un color blanco amarillento.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			



E.- DESCRIPCION DE LA TRAYECTORIA

1.- Angulo de elevación al ser visto: 20° el primero. 45° debido a los obstaculos el segundo. *EXP 791111- 791117- 791128*

2.- Angulo de elevación al desaparecer: El primero 60°. El segundo no se observo su desaparición.

3.- Línea de vuelo y maniobras: Aparentemente fijo, observando un ligero desplazamiento hacia arriba y hacia el oeste en posteriores observaciones.

4.- Cómo y cuándo desapareció: Fue disminuyendo la intensidad de la luz hasta confundirse con las estrellas (1ª).

5.- Duración de la observación: 02:30 a intervalos el 1º
00:30 a intervalos el 2º

F.- COMO FUE OBSERVADO

1.- Desde el suelo: Si 2.- En vuelo: No. 3.- Desde el interior de un vehículo: No. 4.- El observador en movimiento: No. 5.- Parado: Si 6.- A ojo desnudo: Si. 7.- Con gemelos: Si.

(Relato manuscrito por el observador de todo lo que recuerda de su observacion)

Sobre las 20:45 Z recibí una llamada del SAR Madrid, estando de servicio como Oficial de Aeropuerto en el día del suceso, por la que me comunicaba que se había recibido informes de pilotos sobre una estación de radio que emitía una señal no identificable en 121.5. Me pidieron que comprobara si la torre de Valencia la recibía ó que informara si algún avión en vuelo la recibía y en este caso intentara determinar su posición aproximada.

Ellos estimaban que la estación emisora se encontraba a unas 40 NM al noroeste de Valencia por lo que pensé que en Castellón tal vez alguna avioneta del Aeroclub podía haber dejado el equipo de radio conectado. Procediendo a comunicar con el guarda de Castellón que afirmó no haber novedad en las avionetas.

Por otra parte, dos aviones en vuelo IB518, IB 213 y un LAKER que despegó de Alicante confirmaron no recibir ya la señal. Sin embargo, el piloto del IB 231 en su vuelo anterior IB 608 Madrid-Ibiza, si me manifestó haber detectado la señal y lo comunicó al Control.

EXP 791111- 791117- 791128

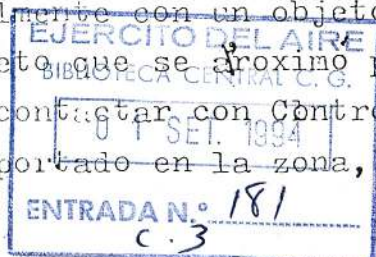
A las 22:25 Z la torre de Valencia me comunica que va a tomar tierra un Caravelle de TAE línea JK 297 Palma-Tenerife por estar perseguido por un objeto no identificado. Toma tierra a las 22:50 Z.

Seguidamente, se me comunicó desde la torre que había aparecido un objeto extraño por el sureste y salí a comprobarlo a la plataforma de estacionamiento de aviones. Efectivamente, el objeto de dos veces el tamaño de una estrella con destellos verdes, rojos y blancos, se destacaba en un cielo de gran visibilidad a pesar de lo oscuro de la noche (la luna salió tarde).

Otras personas que lo vieron conmigo unas 20 ó 30 afirmaban ver otras dos hacia el oeste y norte pero estos dos objetos o luces para mí no eran diferentes de una estrella.

En eso ya había llegado a mí el Comandante del avión de TAE D.

con su tripulación y manifiestamente alterado me informaba haber contactado visualmente con un objeto luminoso no identificado sobrevolando Ibiza. Objeto que se aproximó peligrosamente a su avión por lo que después de contactar con Control Barcelona y confirmarle que no tenía tráfico reportado en la zona, determinó tomar tierra en Valencia.



Como los hechos relatados sucedieron en presencia del Director de l Aeropuerto, pilotos del TAE, el Director y yo nos trasladamos a la Base Aérea para informar al Capitan de Día y al Oficial de Alarma, con los

~~CONFIDENCIAL~~

0076

El Comandante del TAE manifesto haber detectado la señal P. d. r. a requerimiento de la torre de control, señal que desapareció momentos antes de tomar tierra.

De regreso al Aeropuerto y transcurridas unas dos horas la luz fue desapareciendo, al perder en intensidad, aproximadamente por el Oeste.

Momentos mas tarde, desde la torre me comunicaban tener a la vista otro objeto luminoso en dirección a Sagunto. Tambien lo vi desde el aparcamiento de vehículos y su destello era blanco amarillento. Este desapareció en menos tiempo, unos 20 ó 30 minutos, en dirección Oeste.

Ambos objetos los observé con gemelos y aprecié un aumento de ellos, por lo menos en cuanto a intensidad de la luz, y disminución de los colores.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EXP 791111- 791117- 791128

EJERCITO DEL E
BIBLIOTECA C. A. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

~~CONFIDENCIAL~~

CONFIDENCIAL

SECTOR AEREO DE VALENCIA
(Confidencial)

0077

DECLARACION NUM. 7

=====
CLASIFICACION 2ª A
=====

A.- OBSERVADOR

1.- Nombre y Apellidos:

2.- Profesión: Controlador Militar

3.- Estado: Casado

4.- Natural de: Morilles (Salamanca)

5.- Empresa en que trabaja: Ejército del Aire.

EXP 791111- 791117- 791128

6.- Categoría o Empleo: Brigada

7.- Años de Servicio o Experiencia: 25 años de Servicio (11 años en la Torre de Control).

8.- ¿Usaba gafas o lentes de contacto, graduadas o de sol en el momento de la observación?: No.

B.- FECHA, HORA Y SITUACION METEOROLOGICA.

1.- Fecha: 11-11-79.

2.- Hora (Z): 22:50 a 00:30

3.- Situación meteorológica de la Zona: Calma, visibilidad ilimitada, sin nubes.

C.- LUGAR DE LA OBSERVACION.

1.- Lugar geográfico: Descripción: Torre de Control de Valencia.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C3	

D.- DESCRIPCION DEL OBJETO

0078

- 1.- Tamaño: Un punto de luz.
- 2.- Color: Rojo, verde y blanco al fondo.
- 3.- Número de objetos: Dos
- 4.- ¿Iban en formación?: No.
- 5.- Cola, Estela o Escape: No.
- 6.- Sonido: Nil.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

- 7.- Otros detalles de interés: El segundo posible objeto observado tenía unas luces similares a las de navegación de un avión convencional.



E.- DESCRIPCION DE LA TRAYECTORIA

- 1.- Angulo de elevación al ser visto: La primera luz a unso 20º sobre el horizonte. La segunda practicamente a nivel de la Torre.
EX 791111- 791117- 791128
- 2.- Angulo de elevación al desaparecer: El primer punto 60º y el segundo se perdió en el horizonte.
- 3.- Línea de vuelo y maniobras: El primero aparentemente estático y el segundo en línea de vuelo alejandose hacia el Sur.
- 4.- ¿Cómo y cuándo desapareció?: El primero fue disminuyendo su intensidad hasta confundirse con las estrellas, y el segundo desapareció en el horizonte.
- 5.- Duración de la observación: El primero 2 horas y el segundo 10 ó 15 segundos.

F.- COMO FUE OBSERVADO.

- 1.- Desde el suelo: Si (interior Torre de Control)
- 2.- En vuelo: No
- 3.- Desde el interior de un vehículo: No
- 4.- El observador en movimiento: No
- 5.- Parado: Si
- 6.- A ojo desnudo: El primero sí.
- 7.- Con gemelos: Sí los dos.

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

0079

G.- SITUACION Y DETALLES.

(Relato manuscrito por el observador de todo lo que recuerda de su observación)

Despues de tomar tierra el Caravelle TAE 297, aparece sobre baliza VLC unos destellos luminosos rojos y verdes con fondo blanco a una altitud aproximada entre 5.000 y 10.000 pies, que se observan desde Torre a simple vista y con prismáticos, con una duración aproximada de 2 horas, y desapareciendo con rumbo hacia arriba y a la derecha mirando desde Torre hacia radiofaro VLC.

Aproximadamente una hora despues me llama el Controlador de APP señor para que encienda las luces de pista, debido a que observa unas luces rojas y verdes sobre la Albufera en dirección Sur, y cree pertenecen al F.1 de Albacete y puede necesitar tomar tierra; miro con los prismáticos y efectivamente observo dichas luces a baja altura (unos 2.000 pies), enciendo las luces de pista y cuando vuelvo a mirar con los prismáticos no consigo localizar de nuevo las luces rojas y verdes antes observadas. Pregunto en ese momento al Controlador de APP por la situación del F.1 y me dice que le ha dicho Pegaso se encuentra al Norte de Calles y no en esa posición.

EXP 791111- 791117- 791128

Apago las luces de pista a los diez minutos y no vuelvo a observar más luces extrañas en los alrededores del Aeropuerto.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º	181
C. 3	

DECLARACION NUM 8CLASIFICACION 2ª AA.- OBSERVADOR

- 1.- Nombre y Apellidos:
- 2.- Profesión: Funcionario.
- 3.- Estado: Casado.
- 4.- Natural de: Alcoy (Alicante).
- 5.- Empresa en que trabaja: Ministerio de Transportes.
- 6.- Categoría o Empleo: Controlador avanzado.
- 7.- Años de Servicio ó Experiencia: 16 años (9 de operador de Radar en Aitana).
- 8.- ¿Usaba gafas o lentes de contacto, graduadas o de sol en el momento de la observación?: No.

EXP. 791111 - 791117 - 791128.- FECHA, HORA Y SITUACION METEOROLOGICA

- 1.- Fecha: 11-11-79 al 12-11-79.
- 2.- Hora (Z): 22:40 a 00:30
- 3.- Situación meteorológica de la Zona: Calma, CAVOK.

C.- LUGAR DE LA OBSERVACION

- 1.- Lugar Geográfico. Descripción: Terraza de la Torre de Control de Valencia.

D.- DESCRIPCION DEL OBJETO

- 1.- Tamaño: Un punto de luz.
2.- Color: Blanco, verde y rojo (en destellos).
3.- Número de objetos: Uno.
4.- ¿Iban en formación?: Nil.
5.- Cola, Estela o Escape: No.
6.- Sonido: Nil.
7.- Otros detalles de interés: Nil.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			



E.- DESCRIPCION DE LA TRAYECTORIA

- 1.- Angulo de elevación al ser visto: de 15 a 20 grados sobre el Horizonte. *EXP 791111 - 791117 - 791128*
2.- Angulo de elevación al desaparecer: 60º aproximadamente sobre el Horizonte.
3.- Línea de vuelo y maniobras: Aparentemente estático.
4.- ¿Cómo y cuándo desapareció?: La luz se fue atenuando hasta confundirse con el resto de las estrellas.
5.- Duración de la observación: dos horas aproximadamente.

F.- COMO FUE OBSERVADO

- 1.- Desde el Suelo: SI (TWR de Manises) 2.- En vuelo: NO 3.- Desde el interior de un vehículo: NO 4.- El observador en movimiento: NO 5.- Parado: SI 6.- A ojo desnudo: SI 7.- Con Gemelos: SI.

(Relato manuscrito por el observador de todo lo que recuerda de su observación)

Después de tomar tierra el SE 210 (JK 297), se observa sobre la baliza, un punto de luz más brillante que las demás estrellas, con tonalidades blancas, rojas y verdes; aparentemente estático, y tras posteriores observaciones se aprecia el movimiento similar a las estrellas. Esta luz se fué atenuando hasta confundirse con el resto de las estrellas.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EXP 791111- 791117- 791128

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C.3	

SECTOR AEREO DE VALENCIA

(Confidencial)

DECLARACION NUM 9

CALSIFICACION 2º A

CONFIDENCIAL

0083

A.- OBSERVADOR

1.- Nombre y Apellidos:

2.- Profesión: Funcionario

3.- Estado: Casado

4.- Natural de: Barruecopardo (Salamanca)

5.- Empresa en que trabaja: Ministerio de Transporte

6.- Categoría o Empleo: Controlador (Cualificado)

7.- Años de Servicio o Experiencia: 5 años

8.- ¿Usaba gafas o lentes de contacto, graduadas o de sol en el momento de la observación?: No. *EXP 791111-791117-791128*

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

B.- FECHA, HORA Y SITUACION METEOROLOGICA

1.- Fecha: 11.11.79

2.- Hora: 22:50

3.- Situación meteorológica en la zona: Calma CAVOK



C.- LUGAR DE LA OBSERVACION

1.- Lugar Geográfico. Descripción: Sala APP Valencia

D.- DESCRIPCION DEL OBJETO

CONFIDENCIAL

0084

1.- Tamaño: Poco mayor que una estrella de 1ª Magnitud

2.- Color: Blanco, verde y rojo (en destellos)

3.- Número de objetos: 2

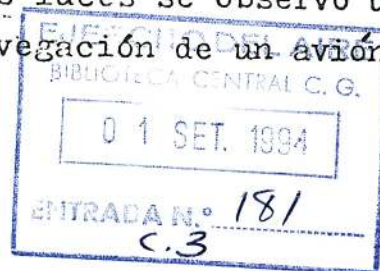
4.- ¿Iban en formación? No

5.- Cola estela o escape: No

6.- Sonido: No

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

7.- Otros detalles de interés: A parte de estas luces se observó unas luces rojas y verde similares a las de navegación de un avión comercial:.



E.- DESCRIPCION DE LA TRAYECTORIA

1.- Angulo de observacion al ser visto: El primero sobre el puerto a 20°. El segundo dirección a Sagunto a 60°

EXP 791111- 791117- 791128

2.- Angulo de elevación al desaparecer: El primero 50°. El segundo desconocido.

3.- Línea de vuelo y maniobras: Aparéntemente estáticos

4.- Como y cuando desaparecio: Fuerón perdiendo intensidad hasta confundirse con las estrellas.

5.- Duración de la observación: dos horas

F.- COMO FUE OBSERVADO

1.- Desde el suelo: Si 2.- En vuelo: No 3.- Desde el interior de un vehículo: No 4.- El observador en movimiento: No 5.- Parado: Si 6.- A ojo desnudo: Si 7.- Con gemelos: Si.

(Relato manuscrito por el observador de todo lo que recuerda de su observación)

Una vez que el avión de la Compañía TAE (JK297) aterrizó desviado de su vuelo Palma-Tenerife en las proximidades de Ibiza, se observó, al este del Aeropuerto de Valencia, un foco luminoso de color verde en la parte superior, rojo y blanco en destellos en la parte inferior, permaneciendo estacionaria aproximadamente dos horas.

De similares características pero mas pequeña y a muchísima elevación observé otra al mismo tiempo que la anterior al N.E.

Estando informados de que un interceptor de la Base de Albacete habia despegado para investigar la procedencia de las luces, se -- observaron a traves de los prismáticos luces de navegación similares a las de un avión convencional y a velocidad quizás un poco superior a la de un reactor y a 2.500' ó 3.000' entre el Saler y Albufera, inmediatamente se comunica con Pegaso y dice que dicho avión está al norte de Calles no teniendo Control Valencia conocimiento de que hubiese otro avión en su área.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EXP 791111- 791117 - 791128

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C.3	

DECLARACION NUM. 10

CLASIFICACION 2ª A

A.- OBSERVADOR.

1.- Nombre y Apellidos:

2.- Profesión: Militar.

3.- Estado: Casado.

4.- Natural de: Casar de Escalona (Toledo).

5.- Empresa en que trabaja: Ejército del Aire.

6.- Categoría o Empleo: Sargento 1º (Controlador de TWR)

7.- Años de Servicio o Experiencia: 15 años. (6 meses como Controlador de TWR y el resto de operador radarista).

8.- ¿Usaba gafas o lentes de contacto, graduadas o de sol en el momento de la observación?: No.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EJERCITO DEL AIRE	
BIBLIOTECA C. I.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º 181	
C.3	

B.- FECHA, HORA Y SITUACION METEOROLOGICA.

1.- Fecha: 11-11-79.

2.- Hora (Z): 22:50

3.- Situación meteorológica de la Zona: Calma Cavok.

C.- LUGAR DE LA OBSERVACION.

1.- Lugar geográfico. Descripción: Torre de Control de Valencia.

D.- DESCRIPCION DEL OBJETO.

CONFIDENCIAL

0087

1.- Tamaño: Una luz un poco mayor que una estrella de 1ª magnitud.

2.- Color: Verde, rojo y blanco en destellos.

3.- Número de objetos: Uno.

4.- Iban en formación?: No

5.- Cola, Estela o Escape: No.

6.- Sonido: No.

7.- Otros detalles de interés: No.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

E.- DESCRIPCION DE LA TRAYECTORIA.

1.- Angulo de elevación al ser visto: 20° sobre el horizonte.

2.- Angulo de elevación al desaparecer: 60° sobre el horizonte.

3.- Línea de vuelo y maniobras: Aparentemente estático.

EXP 791111- 791117- 791128

4.- ¿Como y cuando desapareció?: La intensidad fue disminuyendo -- hasta confundirlo con las estrellas.

5.- Duración de la observación: 02 horas.

EJERCITO DELAIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

F.- COMO FUE OBSERVADO

- 1.- Desde el suelo: Sí 2.- En vuelo: No 3.- Desde el interior de un vehículo: No 4.- El observador en movimiento: No. --
5.- Parado: Sí 6.- A ojo desnudo: Sí 7.- Con prismáticos: Sí.

(Relato manuscrito por el observador de todo lo que recuerda de su observación).

Una vez informado de su posición, que se encontraba aproximadamente sobre la baliza, ví una luz fija con destellos de color rojo, verde y blanco, permaneciendo inmóvil durante todo el tiempo de la observación hasta el final que se apreció un ligero ascenso referente a su posición inicial y desapareciendo completamente, de forma paulatina.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

Exp 791111- 791117- 791128

EJE C. I. O DELAIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

DECLARACION NUM. 11

=====
CLASIFICACION 2ª A
=====

A.- OBSERVADOR

1.- Nombre y Apellidos:

2.- Profesión: Ingeniero Técnico.

3.- Estado: Casado.

4.- Natural de: Valencia.

5.- Empresa en que trabaja: Aeropuerto VLC.

6.- Categoría o Empleo: Subalterno 2ª.

7.- Años de Servicio ó Experiencia: 10 años.

EXP 791111- 791117- 791128

8.- ¿Usaba gafas o lentes de contacto, graduadas o de sol en el momento de la observación?: NO

DESCLÁSIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			



B.- FECHA, HORA Y SITUACION METEOROLOGICA

1.- Fecha: 11-11-79

2.- Hora (Z): 11:50 Locales

3.- Situación meteorológica de la Zona: Noche despejada, frio intenso y buena visibilidad.

C.- LUGAR DE LA OBSERVACION

0090

1.- Lugar Geográfico. Descripción: Plataforma de estacionamiento de aviones.

D.- DESCRIPCION DEL OBJETO

1.- Tamaño: Luz del tamaño dos veces y media más grande que una estrella normal.

2.- Color: Colores Verde, Rojo y Blanco (Destellos con una frecuencia muy rápida e intermitente)

3.- Número de objetos: Uno seguro y dos más posibles.

4.- ¿Iban en formación?: NO

5.- Cola, Estela ó Escape: Negativo.

6.- Sonido: Negativo.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EXP 791111- 791117- 791128

7.- Otros detalles de interés: Sobre las 01:15 observé una luz amarillenta del tamaño de una estrella pequeña que se desplazaba con dirección E-S, no a mucha velocidad y a baja altura.

E.- DESCRIPCION DE LA TRAYECTORIA

1.- Angulo de elevación al ser visto: 45º

2.- Angulo de elevación al desaparecer: NO

3.- Línea de vuelo y maniobras: Se desplazaba muy lento hacia arriba y hacia el Sur.

4.- ¿Cómo y cuándo desapareció?: Se abandonó la observación a causa del frio reinante.

5.- Duración de la observación: 02:40 Horas aproximadamente.

EJERCITO DELAIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
04 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

F.- COMO FUE OBSERVADO

CONFIDENCIAL

1.- Desde el suelo: Sí 2.- En vuelo: No 3.- Desde el interior de un vehículo: No 4.- El observador en movimiento: No 5.- Parado: Sí 6.- A ojo desnudo: Sí 7.- Con gemelos: Sí.

CONFIDENCIAL

0091

G.- SITUACION Y DETALLES

(Relato manuscrito por el observador de todo lo que recuerda de su observación)

Aproximadamente sobre las 11:40 horas locales TMR de LEVC nos indica que el TAE. JK 297 tomaba en LEVC debido a proximidad de -- objeto no identificado.

Una vez el avión en tierra, la misma torre nos avisa que hay algo raro en el cielo, debido a lo cual me dirigí a la plataforma -- con algunos compañeros de servicio, directivos y personal de la -- compañía Iberia. Desde mi situación observe una luz intensa de coloración blanca circundada por unos destellos verdes y rojos, la -- la luz blanca junto con las verdes y rojas emitía destellos con una frecuencia rápida, lo que me hizo suponer que giraban sobre un eje. El tamaño era aproximadamente el de unas dos veces y media -- más grande que una estrella convencional.

Debido al frío reinante efectué varias entradas y salidas de mi oficina (Oficina de Tráfico) y pude observar que el objeto se desplazaba en profundidad, altura y dirección (Sur).

Sobre las 01:15 horas y teniendo conocimiento que desde LEAB -- había salido un F.1, salimos otra vez a la plataforma y pude comprobar como desde el Puerto, a no mucha altura, se desplazaba una luz amarillenta del tamaño de una estrella pequeña con dirección Sur, pensando seguidamente que correspondía la F.1.

EXP 791111- 791117- 791128

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	ASIGNATURA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EJERCITO DELAIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
BADA N° 181	
C.3	

(Confidencial)

CONFIDENCIAL

DECLARACION NUM. 12

0092

CLASIFICACION 3ª A

A.- OBSERVADOR.

1.- Nombre y Apellidos:

2.- Profesión: Conserje.

3.- Estado: Casado.

4.- Natural de: Manises (Valencia).

5.- Empresa en que trabaja: Aeropuerto.

6.- Categoría o Empleo: Conserje de Aeropuerto.

7.- Años de Servicio ó Experiencia: 9 años.

8.- ¿Usaba gafas o lentes de contacto, graduadas o de sol en el momento de la observación?: No.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EJERCICIO DELAIRE	
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.	
01 SET. 1994	
ENTRADA N.º	181
	C.3

*EXP 791111- 791117- 791128***B.- FECHA, HORA y SITUACION METEOROLOGICA.**

1.- Fecha: 11-11-79.

2.- Hora (Z): 22:45

3.- Situación meteorológica de la Zona: Noche, buena visibilidad, frio intenso.

C.- LUGAR DE LA OBSERVACION.

1.- Lugar geográfico. Descripción: Terraza del Aeropuerto.

D.- DESCRIPCION DEL OBJETO.

1.- Tamaño: La cuarta parte de la luna.

2.- Color: Blanco, verde y rojo.

3.- Número de objetos: Uno.

4.- ¿Iban en formación?: Nil.

5.- Cola, Estela o Escape: No.

6.- Sonido: No.

7.- Otros detalles de interés: No.

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES			
EJERCICIO DEL AIRE			
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.			
01 SET. 1994			
ENTRADA N.º 181			
C.3			

E.- DESCRIPCION DE LA TRAYECTORIA.

1.- Angulo de elevación al ser visto: 20° sobre el horizonte.

2.- Angulo de elevación al desaparecer: 60° sobre el horizonte.

EXP 791111- 791117- 791128

3.- Línea de vuelo y maniobras: Al principio ascendió rápido y después mucho más despacio dirigiéndose hacia el Sur.

4.- ¿Cómo y cuándo desapareció?: Se abandonó la observación a la hora y media.

5.- Duración de la observación: 01:30

F.- COMO FUE OBSERVADO

1.- Desde el suelo: Sí 2.- En vuelo: No 3.- Desde el interior de un vehículo: No. 4.- El observador en movimiento: No. -----

5.- Parado: Sí 6.- A ojo desnudo: Sí 7.- Con gemelos: Sí.

CONFIDENCIAL

0094

G.- SITUACION Y DETALLES.

(Relato manuscrito por el observador de todo lo que recuerda de su observación).

Estando en la puerta de entrada mirando como tomaba tierra el Caravelle de la TAE observé detrás del Caravelle venía una luz intermitente como la del Caravelle aproximadamente, pensando yo que iban a tomar tierra los dos a la vez, al poco la luz que venía detrás se paró en el aire.

Hablando despues con dos pasajeras del Caravelle me dijeron que habían visto una luz como jugando con el avión sin poder explicar si era verde o blanca.

EXP 791111- 791117- 791128

DESCLASIFICADO			
SECRETO	NOM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EJECUTIVO DEL AIRE
SOLICITUD CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
181
63

CONFIDENCIAL

0095

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
OBSERVACIONES:			

EXP 791111- 791117- 791128

6.- INFORME DEL SR. JUEZ.

EJERCICIO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º <i>181</i>
<i>C.3</i>

La secuencia de observación de los hechos es como sigue:

A las 20:45 Z la Torre de Valencia recibe una llamada del SAR Madrid comunicando que se han recibido informes sobre una estación de radio que emite en 121.5 una señal. La Torre de Valencia no recibe señal alguna y preguntados por la misma, los aviones IB 558, IB 231 y un Laker que despegaba de Alicante confirman no recibir señal alguna. Sin embargo el piloto del IB 231 manifestó que anteriormente, realizando la línea IB 608, Madrid-Ibiza si que habia detectado la señal y así lo comunicó al Control que le pidió la información.

Según el informe del SAR, la señal se detectaba a unas 40 NM al Nordeste de Valencia, por lo que ante la posibilidad que perteneciera a alguna avioneta del Aeroclub de Castellón, se contacta con el guarda con el guarda del mismo confirmando estar todo normal.

Por otra parte no se tiene noticia de ningún avión que falte por llegar a su destino por lo que se pensó en la posibilidad de que fuera una embarcación.

A las 22:05 Z Barcelona Control contacta con el Caravell JK 297 de la Compañia TAE procedente de Palma para Tenerife requiriendole si escucha en 121.5 alguna señal de emergencia, confirmando éste que la oyen pero no le pueden identificar.

Es entonces cuando la tripulación del JK 297 observa dos luces rojas intensas que suponen pertenecen a otro tráfico pero que no lleva rotativo de anticollisión, hacia sus diez, a su misma altura aproximadamente y con rumbos convergentes, a unas 10 millas. En ese momento la posición del TAE era de ascenso de 23.000 para 33.000 pies, a 15 NM al Sur de Ibiza, procediendo de Ibiza para Alicante. *Exp 791111- 791117- 791128*

Según declaración posterior del Comandante del TAE, en ningún momento llegaron a distinguir un objeto, solamente las dos luces rojas que por su separación y la distancia estimada a que se encontraban, debían pertenecer a un avión de gran tamaño y no era probable que pertenecieran a dos objetos en formación por la precisión con que se movían dichas luces en paralelo a pesar de las maniobras bruscas de ascenso y descenso que realizaron.

Debido a la proximidad, cada vez mayor de las luces con su avión y ante el peligro de colisión, deciden desviar su ruta tomando tierra en Valencia.

Esta observación de las luces fué confirmada posteriormente por algunos pasajeros del avión según consta en la declaración del Conserje D.

Autorizado por Valencia, el JK 297 abandona FL 150 para 4.000 pies para consumir combustible, debido al exceso de peso para el aterrizaje. Es en ese momento cuando pierde de vista a las luces rojas y simultaneamente dejan de oír la señal de 121.5.

OBSERVACIONES:			
ESQUEMA	INDICIA	REFERENCIA	FEC
01 SET 1984			
C.3 181			

PEGASO había confirmado la existencia de un contacto radar al lado del Comercial, si bien según declaración verbal del Controlador de Servicio, Comandante , en ningún momento se vió más de un contacto radar, el cual pertenecía a la traza del JK 297, si bien al aplicar el Discriminador de Objetos, creyeron apreciar más de uno. Esto se lo hicieron saber al Jefe del Aeropuerto que en ese momento se encontraba al telefono. Probablemente debido a la agitación reinante, o que el controlador no supo expresarse bien, hubo una interpretación errónea de esta información dando lugar a este malentendido.

Enterados de la llegada a Valencia del TAE, el personal del Aeropuerto sale al exterior de las instalaciones observando entonces en el firmamento tres luces que destacaban anormalmente en su brillo sobre el producido por las estrellas, en particular una situada hacia el Este-Sureste (rd. 120 aproximadamente de VLC) sobre el puerto de Valencia y a unos 20° sobre el horizonte. Debido a que las dos restantes tenían una intensidad menor que la citada anteriormente, la atención se fijó exclusivamente en ésta. *EXP 791111- 791117- 791128*

Esta luz, aparentemente estática, producía destellos de color verde, rojo y blanco sin solución de continuidad. Debido al frío reinante, la observación de la misma no era continua pero, posteriormente, se pudo constatar que seguía con bastante fidelidad el movimiento del firmamento.

Esta luz fué perdiendo intensidad paulatinamente por lo que daba la sensación al desplazarse hacia el Oeste y hacia el Sur a la vez que ascendía, que pertenecía a un móvil que se estaba alejando.

Simultáneamente a estos hechos, teniendo noticia en PEGASO de la aparición de éstas luces debido a estar en contacto con Valencia por microondas, y tras pedir confirmación al piloto de Alarma, Cap. D. , y al Capitan de Día, D. *ENTRADA N.º 181* de la Base de Manises, despega un F-1 de Albacete para la posible identificación de la misma.

Según se desprende de la conversación mantenida por el piloto del F-1 y PEGASO, la progresión hacia las luces observadas por éste no era en absoluto apreciable por lo que se recuperó en su base. La semejanza de los destellos de esas luces con respecto a la observada desde tierra es notable, no obstante la situación de las mismas difiere apreciablemente.

En paralelo con esta observación se realizó un nuevo descubrimiento por dos de los controladores de la Torre de Valencia, quienes con los prismáticos vieron unas luces que identificaron como las de navegación del F-1, situadas sobre la Albufera, a unos 2.000 ó 3.000 pies y alejando se hacia el Sur con una velocidad un poco mayor a la de un reactor. Inmediatamente contactan con PEGASO informando éste que el F-1 se encuentra al Norte de Calles por lo que las citadas luces no pueden pertenecer al mismo.

Esta observación es confirmada por uno de los Auxiliares de Tráfico

RECIBO
01 SET 1994
ENTRADA N.º 181

DESCLASIFICADO
REFERENCIA
FECHA
OBSERVACIONES:

Posteriormente el personal del TAE observo la aparición de un nuevo punto luminoso en dirección hacia Sagunto, de color blanco amarillento, éste con una intensidad algo inferior al primero, apreciando un movimiento hacia el Oeste muy lento pero algo mayor que el primero, siendo la subida de éste más tendida que la del primero.

Es de resaltar el hecho de que, como se puede apreciar por la conversación mantenida por PEGASO y el F.1, en ningún momento apareció en ningún radar, ni en el de a bordo del caza, ni en las pantallas de PEGASO, ningún contacto más que los correspondientes a los vuelos controlados y que no afectaron en absoluto a la observación del fenómeno.

Así mismo es destacable la coincidencia de las interferencias de radio sufridas por el F.1 siempre que se acercaba a la zona Valencia-Sagunto, lugar donde estaba aproximadamente localizada la señal de emergencia de 121.5 que, por lo demás, dejó de oírse hacia las 03:30 Z del día 12 sin saber lo que la producía.

No ha sido posible contar con las fotos realizadas por el interceptador con el registrador de puntería de las luces que observó, debido a que la cámara no funcionó. *EXP 791111- 791117- 791128*

ANALISIS DE LAS DECLARACIONES.

La declaración 01 tiene la clasificación de 1ª D. 1ª en razón de la persona por ser un Piloto Militar y D debido a que su observación se estima, por la hora que difiere del resto de las observaciones y por la propia apreciación del testigo que estima procede de un planeta por lo que no le dió mayor importancia abandonando la observación.

Las declaraciones 02,03,04,05 tienen clasificación 1ª A. 1ª por la profesión de los testigos y A por observarla desde distintos lugares.

Por las mismas razones se consideran 06,07,09,10 y 11 como declaraciones de 2ª A.

La declaración 12 tiene clasificación 3ª por estar la profesión del testigo incluida en esta categoría y A por la misma razón que los anteriores.

ANALISIS DE LA OBSERVACION.

ENTRADA N.º 181
C.3

DECLASIFICADO

Analizados los puntos anteriores el fenómeno aéreo se puede desglosar en diversas fases:

FASE A: El Cavalle de la compañía TAE informa sobre dos luces rojas que maniobran acercándose peligrosamente a su avión, por lo que decide tomar en Valencia.

FASE B: En el momento de aterrizar el TAE es cuando el personal del Aeropuerto de Valencia nota hacia el Este la existencia de una luz que por su brillo sobre las estrellas destaca de ellas apreciando posteriormente otra en el Nordeste. Ambas aparentemente estáticas, se desplazan muy lentamente hacia el Oeste a la vez que ascienden y pierden paulatinamente su intensidad.

FASE C: Se observan unas luces que los testigos asocian al F.1, com-

A la vista de esta sucesión de los hechos cabe hacer una objeción

la clasificación aplicada a las declaraciones de la 02 a la 12 inclusive, de darles la categoría A pues puede de hecho tratarse de dos fenómenos - distintos con lo cual pasarían a tener categoría B; las primeras 02 y 03 porque los testigos se encontraban en el mismo avión y las restantes porque, aunque en principio se encontraban, unos en el aparcamiento de aviones del Aeropuerto y otros en la torre de Control, se hallaban en comunicación constante unos con otros encontrándose además en un área muy reducida.

DESCLASIFICADO

Por otra parte, según declaración verbal del Comandante del TAE, las luces observadas desde tierra no tenían en absoluto, parecido alguno con las que habían visto desde su avión. Estas eran destellantes dando colores rojo, verde y blanco y las que ellos habían observado tenían un color rojo intenso y nítido, sin más coloraciones.

Poniendo pues, la premisa de que se trataba de dos fenómenos distintos, se puede plantear las siguientes hipótesis sobre la observación realizada por la tripulación del Caravelle en primer lugar y sobre la observación realizada desde tierra. *EX 791111- 791117- 791128*

- 1.A) Se trataba de un reflejo de su propia luz de navegación.
- 1.B) Fueron testigos de otro tráfico de procedencia desconocida.
- 2.A) Observaron el recorrido normal de un astro.
- 2.B) Fueron testigos de la presencia de tráficos no controlados.

APARTADO 1.A:

La noche era muy cerrada, debido al frío reinante no es imposible la formación de numerosos cristales de hielo que, sin llegar a formar una nube fueran suficientes para reflejar la luz de punta de plano del propio Caravelle y debido a esto, las luces siempre le seguían por la izquierda.

Apoyan esta hipótesis el hecho de que : 1) Se trataba de dos luces rojas y no de una verde y otra roja, como corresponde a un avión convencional 2) No distinguieron en ningún momento la luz del rotativo de anticollisión de que van dotados también los aviones conocidos; 3) Estas luces maniobraron manteniéndose siempre por su izquierda; 4) Este posible objeto no fue observado por ninguna pantalla de radar.

En contra de esta teoría está: 1) El hecho de que, si se reflejaba la luz de punta de plano también debía reflejarse la luz de su propio rotativo en esa posible formación de hielo; 2) No existen pruebas que demuestren la existencia de la formación de hielo antes aludida en la que se basa esta hipótesis.

No obstante, al preguntar al comandante del avión si había apagado las luces de navegación para descartar esta posibilidad, me contestó que no lo había hecho, pero que no podían ser un reflejo de su luz debido a la intensidad y al tamaño de las mismas.

EJERCICIO E
01 SET. 1994
ENTRADA 181
C.3

CONFIDENCIAL

0100

APARTADO 1.B:

Fueron testigos de otro tráfico de procedencia desconocida. Esta posibilidad tampoco se puede descartar, toda vez que sabemos que existen aviones cuyas características les permiten efectuar las maniobras descritas por los testigos, pudiendo estos tener capacidad de contramedidas — electrónicas para no ser detectados por Radar.

De esta hipótesis hay que descartar que pudiera tratarse de un avión de la VI Flota Americana según informe recibido del Mayor General

DESCLASIFICADO

APARTADO 2.A:

Fueron testigos del recorrido normal de un astro, probablemente un planeta que, de no ser por el incidente ocurrido al Caravelle de la Compañía TAE no habría llamado la atención en este sentido.

En efecto, este Juez que en ese día se encontraba de Capitán de Día, en instancias de Pegaso fue acompañado por el Oficial de Aeropuerto de Servicio, D. , que se había desplazado junto con los pilotos del TAE a la Base Militar, hasta el aparcamiento de aviones de la Base para que confirmara la existencia de dicha luz, constatando que ésta se encontraba fija a unos 30° sobre el horizonte en un Radial estimado de 130 de su posición. *EXP 791111- 791117- 791128*

Esta luz ofrecía un color blanco intenso destellante y al observarla con los prismáticos se apreciaban coloraciones blanca, roja y verde. No obstante, es de observar que las noches de gran visibilidad, cualquier luz alejada puede presentar destellos debido a la masa de aire interpuesta entre el foco luminoso y el observador, pudiendo producir además las coloraciones la propia óptica de los prismáticos.

Tras posteriores observaciones se constató que ésta se desplazaba con una trayectoria y una velocidad angular prácticamente pareja al resto del firmamento.

Es obligado añadir que durante la elaboración del presente informe, algunos testigos de esta luz han creído identificarla en los siguientes días, si bien no tenía tanta intensidad debido, probablemente, a que las condiciones de visibilidad del primer día eran extraordinarias, no ocurriendo así en los sucesivos.

Realizando un estudio más profundo sobre la situación de algún astro que pudiera reflejar esa luz, podríamos dar mayor fiabilidad a esta hipótesis o descartarla definitivamente, pero siendo limitados los conocimientos de este Juez sobre el tema, queda esta hipótesis como aceptable, dejando esta decisión a personas de mayor nivel científico.



CONFIDENCIAL

0101

APARTADO 2.B:

Fueron testigos de tráficos no controlados.

En este caso, pertenecían a un objeto con unas características de vuelo muy superiores a las de los aviones en servicio actuales conocidos o más presumiblemente se trataba de helicópteros; sin embargo de ser ésto último, debido a la intensidad con que se recibía la luz, debía encontrarse bastante próximo al lugar de observación, no siendo ésto probable según estimación personal de todos los testigos, ya que no se disponían de medios para calcular la distancia.

Sabemos que en este periodo de tiempo no había ningún helicóptero de la Base de Bétera del Ejercito de Tierra, ni del 801 Escuadrón de Son San Juan, ni del Aeropuerto de Valencia y Base Aérea de Manises en vuelo; sin embargo se sabe que el portahelicópteros Iwojima se hallaba en las proximidades de Valencia ya que atracó en el puerto al día siguiente.

Por otra parte y según se ha dicho anteriormente, en ningún momento se tuvo contacto radar con estos objetos ni en Pegaso, ni en Control Barcelona, ni en el GCA de Valencia que se puso en funcionamiento al despegar el F.1 de Albacete, ni en el radar de éste último, lo que descarta hasta cierto punto esta hipótesis. Conocida es la dificultad que existe para detectar un objeto con movimiento prácticamente nulo.

CONCLUSION **EXP 791111- 791117- 791128**

Después de analizadas estas hipótesis y no teniendo datos suficientes para descartar ni aceptar ninguna categóricamente, quedan abiertas todas las hipótesis planteadas, para superior estudio por el Mando.

Todo este estudio esta basado en la premisa de que se trataba en realidad de dos observaciones distintas las realizadas por la tripulación del Caravelle y las del personal del Aeropuerto, debido al comportamiento totalmente distinto de los objetos observados y a su descripción por los testigos; ahora bien, si se considera que todas las observaciones corresponden al mismo fenómeno aéreo, se plantea la necesidad de considerar la hipótesis de que existe efectivamente una nave de procedencia desconocida impulsada por energia también desconocida.

Interesa sobremanera, al margen del resto de las observaciones, la realizada por los controladores y , ambos con prismáticos y confirmada por el Auxiliar de Tráfico

, éste a simple vista, de unas luces que atribuyeron a un avión y que se alejaban a baja altura hacia el Sur con una velocidad un poco superior a la velocidad de un reactor de la Base cuando se dirige hacia tráfico (350 KIAS).

La seriedad y buen juicio de estos testigos está fuera de toda duda al reunir gran experiencia en la observación del tráfico aéreo los dos controladores anteriormente citados.



CONFIDENCIAL

0102

Según la grabación de la cinta entre Pegaso y el F.1, éste no bajó en ningún momento de 20.000 pies de altura, confirmado verbalmente por el propio piloto, Capitán , por lo que se descarta el que se trata- se del referido interceptor. No se ha podido averiguar el origen de las referidas luces y descartada la hipótesis de que pertenecieran al posible helicóptero antes mencionado debido a la velocidad desplegada, estas confirman la existencia de un tráfico no controlado en la zona, de procedencia desconocida.

EX 791111- 791117- 791128

B.A. Manises a 28 de Noviembre de 1.979

EL CAPITAN JUEZ INFORMADOR

DESCLASIFICADO



Faltan por añadir, por no haberlos recibido en el momento de entregar, el presente Informe, los siguientes:

- Del 801 Escuadrón del SAR (Son San Juan) y del HUEL II (Base de Betera), sobre posibles vuelos realizados por dichas Unidades en la noche del 11 de Noviembre al 12 del mismo mes.
- Del Ala de Alerta y Control (Torrejón) sobre posibles contactos Radar habidos en las proximidades del trafico del avión de la TAE y posteriormente en la zona en que actuo el EO-01.

EXP 791111- 791117- 791128

Sin embargo, para la elaboración del presente Informe y no obstante no disponer de los informes arriba mencionados, se contó con ellos por haberlos recibido telefónicamente.

- Interrogatorio sobre observación realizada por D. mecánico de Solter, quien según publicación aparecida en Diario Pueblo de fecha 21 de noviembre, fue testigo de un fenómeno luminoso en la misma madrugada del día 12 realizando fotografías del mismo.

DESCLASEADO



0104

EL SUBSECRETARIO DE AVIACION CIVIL

Madrid, 23 de noviembre de 1.979

Excmo. Sr. D.
Teniente General Jefe del Estado Mayor del Aire
Cuartel General del Aire.
M A D R I D

Mi querido General y amigo:

Adjunto te remito carta recibida en esta Subsecretaría procedente de Roca del Vallés (Barcelona), sin firmar y con las iniciales J.C., sobre asunto relacionado con el avión que aterrizó en Manises el día 11-11-79 de la Compañía T.A.E., - por ser materia reservada y de competencia de ese Estado Mayor.

Un fuerte abrazo,

791128
791116-791117
EXP 791116-791117



0105



EXP 791111- 791117 - 791128

EJERCICIO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

La Roca del Vallès.13-Noviembre-1979

Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Asunto relacionado con el avión que aterrizó en Manises
el 11-11-1979 de la compañía T.A.E.

Viendo los perjuicios que este asunto puede llegar a ocasionarle a algunas personas y siendo este el único motivo que supera mi temor al ridículo y que me impide inhibirme del mismo, aunque esperando discrección en cuanto a mi se refiere, expongo un hecho que presencié el pasado día 11-11-1979, lamentando no haberme dirigido a Ud., Udes. con más anticipación y esperando pueda ser útil en algo. No siendo mi deseo hacer ningún tipo de suposición me limito estrictamente a relatar los hechos :

EXP 791111- 791117- 791128

El domingo día 11-11-1979 me encontraba esperando el autobús de Barcelona a Granollers en la parada situada en Sant Adrià del Besòs en la confluencia de la carretera nacional de Barcelona a Mataró con la de Sant Adrià a La Roca del Vallès.

Esta zona es densamente poblada, junto a mí había un matrimonio y su hija, a unos dos metros otro matrimonio con su hija y un poco más allá junto a la carretera varias personas mayores, todos esperábamos el autobús que.

La noche era fría y el cielo muy oscuro y totalmente despejado, como el autobús tardaba varias veces miré el reloj y por esto puedo calcular que aproximadamente y más o menos entre las 20 h. y 15 minutos, desplazada a mi izquierda o sea que sobre el mar y en dirección Barcelona-Valencia, apareció de improviso una masa grande de luz muy viva que destacaba sobre el negro cielo, esta masa desprendía una estela de su misma luz, en su centro era de un blanco más intenso, alrededor de su masa central me pareció ver algunas chispas muy tenues de color azul y verde claro y en la estela de color rosado, siguiendo su veloz trayectoria de improviso desapareció como si hubiese caído dentro de un agujero o se hubiese corrido una cortina.

En aquellos momentos no le di importancia aunque me sorprendió



mucho su tamaño y la forma en que desapareció. Del matrimonio que tenía a mi lado, la esposa le preguntó al marido que era aquello, este le contestó que era un satélite que caía y que había muchos.

Jo vivo en una zona rural sin apenas industrias y poco contaminada por esto el cielo a la noche es muy claro y he tenido oportunidad de ver varias estrellas fugaces, la trayectoria lenta de varios satélites artificiales y las luces de posición de los aviones y aseguro que lo que presencié este día no respondía en absoluto al esquema de ninguna de las tres cosas mencionadas anteriormente.

Unos tres o cuatro minutos más tarde todo aquel sector se quedó sin luz eléctrica, el apagón fué tan absoluto que únicamente funcionaba un semáforo y un par de farolas. Ig-noro si fué casualidad, el motivo y si fué extensivo a otras zonas el mismo apagón, a Uds. les resultará más fácil comprobarlo.

~~-Adjunto-un-pequeño-dibujo-que-proporcionalmente-corresponde~~
~~-al-la-luz-que-ví-comparándola-con-la-proporción-de-la-caída~~
~~-de-una-estrella-y-a.~~

Adjunto un dibujo en el que comparo en tamaño la luz tal y como la ví con el de la caída de una estrella.

EXP 79111- 79117- 791128

J.C.



 MANDO AEREO DE COMBATE PRIMERA REGION AEREA NMP	ALA II OPERACIONES

Imp. B. Manises M. 23 - 40000 - 10 - 79

SJrf.

CONFIDENCIAL

NIRf.
31.3
43.1

Núm.
993.e

ASUNTO: Rmtdo. Información sobre incidente.

SECRETARIA
ENTRADA
 Fecha 21-12-79
 Núm. 1136
 Secuencia 3

Escmo. Sr.:

EXP 791111-791117-791128

Como continuación mi escrito nº: 275-C de fecha 29 de Noviembre ppdo., en el que remitía informe relativo al incidente acurrido en la noche del día 11 de Noviembre, a un avión CARAVELLE de la Cía. TAE, adjunto al presente escrito me permito remitir a V.E. lo especificado en el punto CONCLUSIONES de la última página de dicho informe.

Dios guarde a V.E., muchos años.
 Manises, 19 de Diciembre de 1979
 EL CORONEL COMANDANTE DEL ALA



EXCMO. SR. GENERAL JEFE DEL MATRA/3ª REGION AEREA.

CONFIDENCIAL

Z A R A G O Z A

DESCLASIFICADO

0109

 MACOM Y 1.ª REGION AEREA	BASE AEREA SON SAN JUAN 801 ESCUADRON DE FA, s.
---	--

CONFIDENCIAL

S.R.L.	Núm.	Fecha	Nº de	Núm.
		22-XI-79		1012

ASUNTO: Información sobre incidente.

EXP 791111- 791117- 791128

En contestación a su escrito de fecha 22 del actual comunico a Vd., que ningún avión de esta Unidad efectuaba vuelos entre las 20:00 Z del día 11 de Noviembre y las 01:00 horas Z del día 12 del mismo mes.

Dios guarde a Vd., muchos años
Son San Juan, a 27 de Noviembre de 1.979
EL TENIENTE CORONEL JEFE DEL ESCUADRON



SR. Capitán D.
OFICIAL INFORMADOR DEL 111 ESCUADRON.

M-1775

DECLASIFICADO

CONFIDENCIAL



MINISTERIO DE DEFENSA
EJERCITO DEL AIRE

Ala de Alerta y Control
GRUPO DE ALERTA Y CONTROL
- Operaciones -

0110

CONFIDENCIAL

S/Rfº

Núm

Fecha

8-C

23.11.79

N/Rfº

C/2

Núm

258/738

179

ASUNTO: Remitiendo información.

EJERCITO DELAIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.

01 SET. 1994

ENTRADA N.º 181
C-3

En contestación al escrito del Oficial Informador de ese Ala, y una vez cumplimentado cuanto en el mismo interesa, a continuación le especifico a V.S., la información que consta en el S.O.C., recabada del personal que actuó con el EO-01, respecto al incidente ocurrido el día 11 de noviembre ppdo. al Caravelle de la Compañía TAE: **EXP 791111- 791117- 791128**

- En las proximidades del CARAVELLE, en ningún momento se observó otro dato distinto al del avión.

- En la zona donde actuó el EO-01 no hubo contactos radar en ningún momento, sólo en una ocasión y en las proximidades de Sagunto, se pasó al piloto un contacto a distancia, que inmediatamente desapareció, lo que se supone con seguridad casi absoluta, fue un "eco" muchos "ecos fijos" ó "clutter" que normalmente aparecen y desaparecen en nuestras consolas.

Dios guarde a V.S. muchos años
Torrejón 13 de Diciembre 1.979
EL TTE. CORONEL JEFE ACCTAL. ALA A. Y C



DESPLAZADO

CONFIDENCIAL

Sr. Coronel Jefe del Ala núm. 11.

MANISES.-

SECTOR AEREO DE VALENCIA

0111

(Confidencial)

DECLARACION NUM. 13

CLASIFICACION 3ª D

A.- OBSERVADOR

- 1.- Nombre y Apellidos:
- 2.- Profesión: Mecánico.
- 3.- Estado: Soltero.
- 4.- Natural de: Alicante.
- 5.- Empresa en que trabaja: Renault.
- 6.- Categoría o Empleo: Peón.

DECLASIFICADO

EXP 791111-791117-791128

EJERCICIO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.

01 SET. 1994

ENTRADA N.º

181

C.3

- 7.- Años de servicio: 12 años de experiencia. Actualmente lleva 3 en la R.
- 8.- Usaba gafas o lentes: No, graduadas o de sol en el momento de la observación? No

B.- FECHA, HORA Y SITUACION METEOROLOGICA

- 1.- Fecha: 11-11-79.
- 2.- Hora (Z): 01:30.
- 3.- Situación meteorológica de la zona: Despejada.

C.- LUGAR DE LA OBSERVACION

- 1.- Lugar geográfico. Descripción: Alqueria del Conde. (Zona montañosa).

CONFIDENCIAL

D.- DESCRIPCION DEL OBJETO

0112

1.- Tamaño: Como una moneda de peseta.

2.- Color: Anaranjado.

3.- Número de objetos: Dos.

4.- Iban en formación: No.

DESCLASIFICADO

5.- Cola, Estela o Escape: No.

6.- Sonido: No.

EXP 791111- 791117- 791128

7.- Otros detalles de interés: Empezaron a desplazarse con movimientos lentos, acelerando a continuación escondiéndose rápidamente detrás de una cordillera.

E.- DESCRIPCION DE LA TRAYECTORIA

1.- Angulo de elevación al ser visto: Verticalmente.

2.- Angulo de elevación al desaparecer: Horizontal.

3.- Línea de vuelo y maniobras: Virage de 90° después de elevarse verticalmente.

4.- ¿Cómo y cuándo desapareció?: Detrás de la cordillera a los 20 segundos. aproximadamente.

5.- Duración de la observación: Unos 20 segundos.



F.- COMO FUE OBSERVADO

1.- Desde el suelo: SI. 2.- En vuelo: NO. 3.- Desde el interior de un vehículo: NO. 4.- El observador en movimiento: NO. 5.- Parado: SI. 6.- A ojo desnudo: SI. 7.- Con gemelos: NO.

CONFIDENCIAL

(Releto manuscrito por el observador de todo lo que recuerde de su observación).

Cuando yo circulaba por la calle Alqueria del Conde observé un objeto volador y me paré y saqué la cámara y pude hacer dos disparos quedando la cordillera iluminada y el objeto un movimiento lento y rápido.

Al principio el objeto subía verticalmente y luego se paró y luego empezó a moverse lentamente primero y después más rápido hasta que desapareció detrás de la cordillera.

EXP 791111- 791117-791128



DESCLASIFICADO

CONFIDENCIAL

0114

Handwritten: H. V. 2006

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G. A.

01 SET 1984

EXP 79111

ENTRADA N.º 181
C.3

791117-791128



0115

16
9

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C.3

EXP 791111-

791117- 791128



0116

MINISTERIO DE DEFENSA TERCERA REGION EJERCITO DEL AIRE	MANDO AEREO DE TRANSPORTE ESTADO MAYOR
--	---

CONFIDENCIAL

Su/Rt _____ Núm. _____ Fecha _____ N.º Rf. _____ Núm. 12-C

ASUNTO: Rtdo. informe sobre incidente ocurrido a un avión Caravelle de la Cía TAE.

ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA
ENTRADA
Núm. 97
Fecha 29-01-80

DOP

Excmo. Sr.:

EXP 79111-79117-791128

Adjunto remito a V.E. informe de incidente del avión Caravelle de la Compañía TAE, en relación con el supuesto -- avistamiento de un OVNI.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Zaragoza, 25 de Enero de 1.980
EL GENERAL JEFE

ESTADO MAYOR DEL AIRE
División de Operaciones
29-ENE. 80
REGISTRO
SALIDA
Núm. 76-RDOP



DESCLASIFICADO

EXCMO. SR. GENERAL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE (GESPA).

RECIBIDO

CONFIDENCIAL

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C-3

CONFIDENCIAL

0117

INTERPRETACION PERSONAL DEL TENIENTE GENERAL JEFE DEL CUARTO Y TERCERA REGION AEREA, SOBRE LA INFORMACION REALIZADA CON MOTIVO DE LA SUPUESTA PRESENCIA DE OBJETOS VOLADORES NO IDENTIFICADOS EN VALENCIA, EL DIA 11 DE NOVIEMBRE DE 1.979

=====

I - CONSIDERACIONES

Del examen de la información practicada se deduce lo siguiente

- Los testigos afirman haber visto únicamente luces, sin percibir objeto alguno, incluso en el caso del Caravelle de la Cía TAE que declara tenerlo "...a menos de media milla"
 - En ningún momento hubo contacto Radar en Pegaso, Control Barcelona, G.C.A. de Valencia, ni en el F.1 que rastreo la zona.
 - No se trata de un caso de sugestión colectiva puesto que las luces se ven desde el aparcamiento del Aeropuerto, desde el de la Base -- Aérea, desde la carretera Valencia-Base Aérea, y desde Alquería de la Condesa, (en las inmediaciones de Gandía)
 - La observación del testigo D. _____, el cual obtuvo las fotografías que se acompañan, parece corresponder al tráfico observado por los controladores D. _____, D. _____ y D. _____ en dirección Sur y que atribuyeron a un avión a baja cota. La capacidad y buen juicio de estos testigos, esta fuera de toda duda dada su gran experiencia.
 - Los objetos detectados desde Valencia estaban prácticamente inmóviles
 - El viento estaba en calma.
- EXP 791111-791117-791128

II - CONCLUSIONES

DESCLASIFICADO

Por todo lo expuesto, el General que suscribe interpreta que no existe prueba para admitir la presencia de OVNI,s en este caso. Únicamente un tráfico no identificado en dirección Sur, casi una hora después de la observación principal.

Las luces observadas desde tierra pueden haber sido producidas por algún planeta anormalmente luminoso, globo meteorológico o bien de reflejo de luces en la superficie producidas por inversión de temperatura, fenómeno que no consta en el informe meteorológico, pero se hace notar en las declaraciones de los testigos, en varias ocasiones, que el frío reinante les obligaba a suspender la observación.

En cuanto a la observación en vuelo, puede deberse a las mismas causas, incrementadas por la intranquilidad de la tripulación, -- hecho constatado en la transcripción de la conversación con Control - Barcelona, y en las declaraciones del Jefe de Aeropuerto y del Oficial de Tráfico.

Zaragoza, 23 de Enero de 1.980
EL GENERAL JEFE



Madrid, 20 de diciembre de 1979

0118

AMBASSADE DE FRANCE
EN ESPAGNE
L'ATTACHE DES FORCES ARMEES

Nº 1791/ESP/AFA

El Capitán de Navío
Agregado de las Fuerzas Armadas
a la Embajada de Francia en Madrid
al

Ilmo. Sr. Coronel
Jefe de la Sección de Inteligencia
Estado Mayor del Aire

Mi querido Coronel,

El 11 de noviembre pasado, un avión de una compañía aérea española se vió obligado a aterrizar en VALENCIA como consecuencia de fenómenos encontrados en vuelo y que se emparentan con los OVNIS. La prensa se refirió seguidamente a una investigación llevada a cabo por las Fuerzas Armadas Españolas.

El Estado Mayor francés de los Ejércitos me encarga de pedir a las autoridades españolas si sería posible le fuesen comunicadas las conclusiones de esta investigación, así como las informaciones de que podrían disponer sobre este asunto.

Dichas informaciones están destinadas luego al "Centre National d'Etudes Spatiales" (CNES) de Toulouse, siendo una división de este centro encargada en Francia de los "Estudios de los fenómenos Aeroespaciales no identificados".

Había hecho antes esta petición al Estado Mayor Conjunto de la Junta de Jefes de Estado Mayor el cual me indicó me dirigiese directamente a Vd., siendo el Ejército del Aire él que tiene a cargo estas investigaciones en España.

Con este motivo le envía un cordial saludo su buen amigo y compañero.

EXP 791111-791117-791128



0119



MINISTERIO
DE
DEFENSA

ESTADO MAYOR DEL AIRE
División de Operaciones

EJERCITO DEL AIRE

S/Rf. ^a	Núm.	Fecha	N/Rf. ^a	Núm.
			SINTE	200-DOF

S. 1.7
R

ASUNTO: Fenómenos OVNIS

NOTA: PARA LA SECCION DE ESPACIO AEREO.

Adjunto se remite carta núm. 1791/ -
/ESP/AFA, de fecha 20.12.79, del Agregado
Aéreo Francés en Madrid, por la que se in-
teresa por el incidente ocurrido el día -
11 de Noviembre último en relación con fe-
nómenos OVNI.

En el caso de que el General Segundo
Jefe de este Estado Mayor autorice la in-
formación solicitada por el citado Agrega-
do, se ruega su remisión a esta Sección -
para su entrega al mismo.

Madrid, 8 de Enero de 1.980
El TTE. CORONEL JEFE ACCTAL.
SECCION INTELIGENCIA



EXP 791111-791117-791128

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
C-3

EMA

0120

DOP

EJERCITO DEL AIRE

SINTE 200 8.1.80. SESPA-S.1.7.

NOTA: PARA SECC INTELLIGENCE.

En contestación a la nota de referencia, se comunica que en esta Sección no ha tenido entrada el informe final del incidente a que hace referencia. Una vez recibido el mismo, se requerirá la autorización correspondiente para suministrar los datos pedidos.

Madrid, 9 de Enero de 1980
EL CNEL. JEFE DE LA SECCION.

EXP 791111-791117-791128



Se puntualiza que el informe
no clasificado de materia
comunicado a la Sección
ha intervenido de alguna manera
con el Estado Mayor del Aire



0121

993—
998

E M A

D O P

EJERCITO DEL AIRE

SINTE

200

8.1.80

SESPA-S.1.7

R

NOTA: PARA LA SECCION DE INTELIGENCIA

Como continuación a la nota núm. 230 de fecha 09.01.80 y en contestación a la nota de referencia, se comunica que los datos solicitados por el Agregado de las Fuerzas Armadas de la Embajada de Francia en Madrid no pueden ser suministrados por haber sido declarada, por la Junta de Jefes de Estado Mayor, materia reservada toda la fenomenología relacionada con los - OVNIS.

Madrid, ²⁵ de Febrero de 1.980.
EL CORONEL JEFE DE LA SECCION

EXP 791111- 791117- 791128





Juan Coll: "Los dos oficiales estuvieron conmigo más de tres horas".

SE ENTREVISTARON CON JUANITO COLL Y PEP CLIMENT

OFICIALES DE AVIACION INVESTIGAN EL ASUNTO DE LOS OVNIS EN SOLLER

El caso de los "ovnis" que acompañaron recientemente a un avión de la TAE, cuya noticia y fotos obtenidas en Sóller recorrieron el mundo entero parece ser que no se ha cerrado, ni mucho menos. Sigue siendo un enigma y un misterio sobre el que se sigue indagando.

La noticia más reciente es que el miércoles estuvieron en Sóller dos oficiales de aviación, en "misión confidencial" ordenada por el Ministerio de Defensa. Dialogaron, indagaron, preguntaron, averiguaron, con Pep Climent, autor de las fotos y Juanito Coll el más fiel y empedernido descubridor y amante de estos fenómenos fascinantes y cautivadores.

Lógicamente, los dos delegados del Ministerio de Defensa, rehuieron explicaciones. "Compréndalo ustedes. Nuestro trabajo es secreto. Cumplimos órdenes superiores y nuestros informes irán directamente a los altos mandos. Cuando el informe esté completo, se dará a la publicidad. Ahora, nosotros no podemos".

CON JUAN COLL

Para nosotros la otra fuente de información tenía que ser, obligatoriamente Juan Coll. Tampoco en esta ocasión fue muy explícito, contradiciendo su forma normal y tradicional de actuar.

—No se me ha prohibido nada, dijo. Pero como insistieron que se trataba de un asunto oficial y confidencial, yo tengo que respetar esta postura.

—Pero ¿nada se puede saber, Juan?

—Ustedes lo han visto. Los dos oficiales estuvieron con nosotros, y más concretamente conmigo durante tres horas. Llevaban un cuestionario. Me imagino que su principal pre-

tensión era comprobar la coincidencia de nuestras informaciones con los datos que ellos ya tenían. Se interesaron mucho por las fotos. Examinaron los clisés. Intentaron una copia, pero como no fue posible les entregué los clisés originales. Quisieron conocer el lugar exacto desde donde se tomaron estas fotografías, en el Mirador.

DOS FOTOS

—Por cierto, aclara Juanito, que una de estas fotos fue la que dio la vuelta al mundo. Pero la otra que no nos interesó publicar es mucho más importante. Tiene detalles, para mí, más interesantes. Datos que no puedo revelar. O no quiero revelar, por el momento.

—¿Qué más preguntaron los dos emisarios del Ministerio de Defensa?

—Todo. Eso sí, nunca preguntas comprometidas. Pensé que tenía que manifestarles muchas cosas que yo nunca había confesado a nadie. Y así lo hice.

—¿Todavía no puedes manifestarlas ahora?

—Considero que no. Por simples normas de elegancia y compromiso, tengo que guardar silencio. Primero ellos. Después, con el tiempo, ya veremos.

—¿Se te había comunicado anteriormente esta visita?

—En absoluto. Me cogieron de sorpresa. Pero no me molestó. Es más, conmigo los organismos oficiales tendrán siempre un fiel colaborador. Plen-

so que es mi deber como simple ciudadano. Fueron muy amables, muy preguntones, eso sí, para llevarse un informe lo más completo posible. Pensó que conseguirían su objetivo.

Al final de las tres horas de contactos con Juan Coll insistimos con los dos militares. Hubo, únicamente disculpas y solicitaron comprensión. No nos revelaron nada. "Primero, los superiores. Ya se dará, en su tiempo, la información pública precisa".

AMBIENTE DE "OVNIS"

Aún sin informaciones concretas, lo cierto es que en Sóller sigue en aumento el ambiente que envuelve este mundo de enigmas y misterios de los "ovnis". Todo el mundo, con la excepción de los escépticos que nunca faltan, se van convenciendo que en la zona de Sóller y Puig Major siguen ocurriendo, con mucha frecuencia, fenómenos extraños. Es ya normal escucharse casos concretos que ocurren casi a diario. Como del de un matrimonio que en la carretera de La Calobra observó un objeto luminoso hace unos días. Se colocó encima del coche, y el motor se paró. Cuando el "ovni", o lo que sea, se alejó, otra vez el coche en marcha. El parón del automóvil tuvo lugar varias veces, según la distancia del "ovni". A la esposa todavía le dura el susto.

Más recientemente, cuestión de un par de días, se observó en una ladera del Puig Major una luminosidad impresionante... Casos de "ovnis", cada día, por aquellas zonas. Fenómenos que muchos aseguran ver pero que nadie comprende.

JAIME NICOLAU
Foto: PEP BERGAS

PERE FONT Y FRANCISCO BAUTISTA GUTIERREZ, GANADORES DEL PREMIO DE POESIA "LA INSULA"

(De nuestra Redacción). — Pere Font y Francisco Bautista Gutiérrez son los ganadores de los Premios de Poesía "La Insula-Otoño 79", en catalán y castellano, respectivamente.

Ayer por la noche, en la librería "Cavall Verd", tuvo lugar la lectura-votación de los diez poemas finalistas. La reunión estuvo "presidida" por Esteban Pisón, el promotor de los premios: Octavio Aguilera, editor de la revista de poesía "Bajari"; y Rafael Jaume, el "poeta-libreter" propietario de la librería.

En primer lugar, se leyeron los cinco poemas escritos en catalán, procediéndose de inmediato a la votación entre sus respectivos autores. Pere Font, profesor de Lingüística y pintor, fue quien obtuvo el primer premio con su original "Ens estimaren així". Tras él se clasificaron Josep Ma. Salom y Mercè de Prat.

A continuación, se dió lectura y votación de los trabajos redactados en castellano, resultando vencedor Francisco Bautista Gutiérrez, autor de "Secreta soledad". Los segundo y tercer puestos fueron para Ana Lozano y Paula Vicens.

JAIME SALVA, NUEVO PRESIDENTE DEL ESTUDIO GENERAL LULIANO

(De nuestra Redacción).

Esta tarde a las 7'30 tendrá lugar un acto en el Estudio General Luliano, en el transcurso del cual Jaime Salvá Riera tomará posesión de su nuevo cargo como presidente electo.

ayer en UH2

(De nuestra Redacción). En la segunda edición de ayer ULTIMA HORA destacó, entre otras, las siguientes noticias:

—Todos contra el Estatuto del trabajador.

—Nueve preguntas al Gobierno.

—A causa de la niebla, Son Sant Joan, sin entradas.

—En París, "Miss Europa desnuda".

EUERCCITO DELAIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
23

EXP 791111-791117-791128

EXP 791111-791117-791128

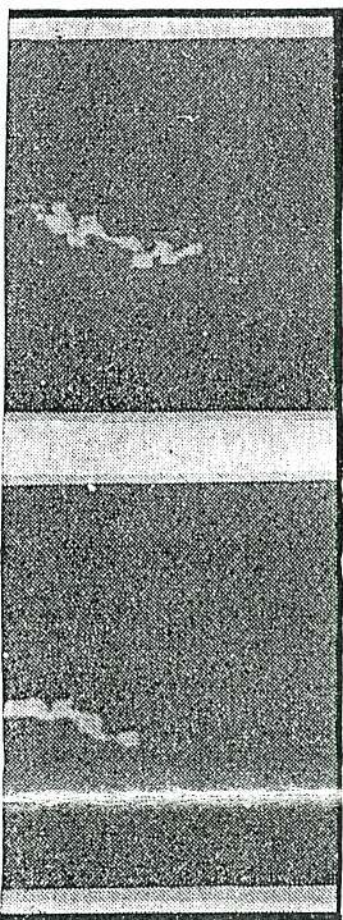
0122

EL TEMA DE LOS OVNIS QUE INTERCEPTARON AVIONES CIVILES

DECLARADO ASUNTO RESERVADO

(por la Junta de Jefes de Estado Mayor)

anarias



s que sobre los fenómenos lu-
el fotógrafo Sierra, publicadas
«El Día».

Exo 79111-79117-791128

á lo más importante, como ya
nente, sean las dos rachas de
apreciarse en la playa de Al-
na. Puede ser válida la expli-
los puntos físicos —de que las
consecuencia de que algo se
todo lo contrario, saliera de él.
s olas, que parecían tener su
se veían las luces, parecen

le también hay que tener en
salir algo del agua ni meterse
habría producido en dos oca-
le tiempo de algunos minutos.
tocar esto podía ser de gran
sta comprobaciones, por si se
mómeno que se hubiera reco-
pero no hay ninguno instalado
peda, pues, abierta la incógnita
aquellas grandes olas de diez

e las estrellas

entre los filamentos «blancos»
la zona de Evora después de
Ovnis

microorganismo», sobre todo
el «ser» se descompuso poco
és de ser encontrado y sus es-
se han basado en fotografías
scópicas.

vedo describe al «ser» como
puesto microorganismo en forma
trela, con diez brazos unidos a
erpo central.

se observa estructura celular
distingue nada que permita
ar que se trata de un ser vivo».

embargo, el científico deja un
margen a la imaginación de
es quieran creer que es un «ser»
de otro planeta al decir que
características similares a las
la larva de estrella de mar.

El día 26 de noviembre, la Junta de Jefes de Estado Ma-
yor declaraba el tema de los siete aviones comerciales in-
terceptados por ovnis en el triángulo Barcelona-Baleares-
Valencia como materia reservada. Los hechos se registraron
el día 11, dentro del sector aéreo custodiado por el centro
de control del aeropuerto de Barcelona. La declaración de
asunto reservado, al parecer, se basaba en que era una
cuestión que podría afectar a la defensa y a la seguridad
nacional.

Sin embargo, otros medios
trataron de confundir a la
opinión pública sobre el te-
ma. Nos parece lógico que
el tema sea declarado como
materia reservada, pero no
se puede afirmar gratuita-
mente que los ovnis eran
aviones militares en ejerci-
cios tácticos y estratégicos,
porque es de sobra conocido
que los aviones militares no
se pueden aproximar al tra-
fico comercial o civil, va que
hacerlo es ilegal y está cas-
tigado por las consecuencias
que podrían derivarse de

luz verde que ocupa toda su
masa, añadiendo que los
aviones de combate no se
pueden acercar al tráfico co-
mercial.

Los comandantes niegan
las informaciones, referentes
al pasado día 11, sobre que
todas las naves hicieron «pi-
cados». El comandante Gre-
gorio Ramos, que cuenta con
quince mil horas de vuelo
y larga experiencia civil, fue
el único que hizo un «pi-
cado», al verse obligado a
descender 400 pies cuando

■ Sin embargo otros medios han tratado de
confundir a la opinión pública afirmando
gratuitamente que los ovnis eran aviones
de combate en ejercicios tácticos

una aproximación arriesgada,
al poner en peligro las vidas
de esas personas que viajan
en aviones civiles.

Onvi Experiencia está en
contra de esas afirmaciones
tan poco afortunadas, pues
es muy difícil confundir un
avión militar o civil con un
objeto con forma de esfera
de color verde, y para que
nuestros lectores no sean
confundidos sobre el tema,
recogemos las declaraciones
de los comandantes de Iberia,
que insisten, como es lógico,
en que el día 11 vieron ovnis
en el cuadrante Nororiental
de la Península Ibérica.

Juan José Benítez —inves-
tigador que está estudiando
a fondo el caso— declaró
que los siete comandantes
de Iberia se reafirmaban en
sus declaraciones de sus ex-
periencias el día 11, y han
dicho que fueron ovnis y
no aviones de combate en
maniobras. Según los pilotos,
no hay ningún avión que
tenga forma esférica y que
se desplace con una única

volaba a 108 millas de Bar-
celona para evitar la colisión
de una de estas esferas de
brillante color verde.

Queda claro, pues, que las
intercepciones no las hicie-
ron aviones de combate, sino
ovnis. Es una realidad in-
negable.

● UN TESTIMONIO MAS

Sobre el tema de los ovnis
que interceptaron aviones
civiles en el triángulo Bar-
celona - Baleares - Valencia,
hemos recibido una carta de
un empleado de Iberia que
se encontraba en Barcelona
el día 11 y que nos facilita
más datos sobre el tema. Nos
pide el más absoluto anoni-
mato, y la información que
nos ofrece no puede ser re-
producida, porque sería iden-
tificada. Apuntamos un tes-
timonio más que desmiente
que los ovnis fueran aviones
militares en ejercicios tácti-
cos. Queda claro, pues, que
eran ovnis, y no aviones de
combate.

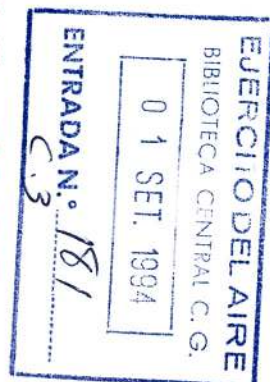
FICHA TECNICA

Lugar Hora
Fecha
Forma OVNI
Tamaño
Testigos
Presencia de seres
¿Tiene alguna prueba?

FICHA PERSONAL

Nombre
Apellidos
Edad Profesión
Domicilio Ciudad
País Teléfono

Si usted ha tenido alguna experiencia con «ovnis» y con-
sidera que es importante y debe ser conocida y difundida,
rellene el cupón adjunto y, en unión de una pequeña historia
del caso, envíelo a las siguientes señas: Diario PUEBLO,
Página de «Onvi Experiencia» Calle de las Huertas, 73.
Madrid-14. Mantendremos el anonimato de sus datos.



0124



MINISTERIO DE DEFENSA

EJERCITO DEL AIRE

MACOM Y 1ª R.A.

E. M.

S/RIS

Núm.

Fecha

N/RIS

Núm.

INL

420/b

ASUNTO: Informes sobre incidentes en el espacio aéreo.

V. por el Gral. Jefe E. M. Aire

ORDENA:

Pase a *Div. Operaciones*Para *comunicar*Fecha *22-1-80*

EL SECRETARIO MILITAR AEREO

Excmo. Sr.:

020

CUARTEL GENERAL DEL
EJERCITO DEL AIRE
SECRETARIA MILITAR

ENTRADA

Núm. *327*

Fecha - *4 DIC. 1979*

EXP. 791111- 791117- 791128

De acuerdo con las funciones encomendadas a este Mandado por el Decreto Ley 2546/78 Art. 1º, Aprt. 2, en lo referente al ejercicio del Control y Vigilancia del espacio aéreo Nacional, adjunto tengo el honor de remitir a V.E., INFORMES SOBRE LOS INCIDENTES ACAECIDOS, los días 12, 17 y 28 de los corrientes, en las zonas de Valencia, Motril y Madrid respectivamente e intervención de las Unidades del MACOM en dichos incidentes.

Como resultado del estudio de los informes se deduce que, los tres casos son diferentes entre si, si bien guardan cierta similitud en algunos puntos.

Las luces vistas no coinciden en sus colores y formas en ninguno de los tres y solamente en los días 12 y 17, los pilotos obtuvieron contacto visual con ellos.

Solamente el día 28 se tuvo contacto radar, sin embargo tanto el día 12 como el 28 los interceptadores registraron blocajes en sus detectores de radares enemigos.

Las interferencias de radio se observaron solamente el día 12.

En los tres casos la visibilidad era perfecta y con ausencia total de nubosidad, si bien es de notar que las inversiones de temperatura pudieran haber ocasionado en alguno de los casos acentuados fenómenos de refracción, similares a los causados por los espejismos.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Madrid, 8 de Noviembre de 1979
EL GENERAL JEFE DEL MACOM

EJERCITO DEL AIRE

BIBLIOTECA CENTRAL C. G.

01 SET. 1994

ENTRADA *181*

C.3

S.Y. RDOO.
E.A.

Excmo. Sr. General Jefe del Estado Mayor del Aire.-

-CUARTEL GENERAL D. T. AIRE-

MANDO AEREO DE COMBATE
CUARTEL GENERAL

CONFIDENCIAL

0125

INFORME SOBRE LOS INCIDENTES ACAECIDOS EN EL ESPACIO
AEREO DE VALENCIA EL DIA 12 DE NOVIEMBRE DE 1.979, E
INTERVENCION DE LAS UNIDADES DEL MACOM A CAUSA DE LOS
MISMOS.

EXP 791111- 791117- 791128

DESCLASIFICADO

Madrid, 30 de Noviembre de 1.979



CONFIDENCIAL

0126

INFORME DE LOS INCIDENTES ACAECIDOS EN EL ESPACIO AEREO DE
VALENCIA EL DIA 12 DE NOVIEMBRE DE 1.979.

INICIACION.

A las 22,16 Z del día 11 de Noviembre, Control Barcelona comunica a Pegaso que el avión Caravelle de la compañía TAE, de Palma a Tenerife, con indicativo 5K-297, volando a 29.000 pies, tiene a su costado un objeto con dos luces, verdes y rojas, que se le aproxima y separa con cambios bruscos de velocidad y nivel. El Comandante del avión manifiesta que en esas condiciones no continua su vuelo, dirigiéndose a tomar tierra a Valencia.

Pegaso tiene contacto radar con dicho avión, grabándose su traza, pero sin tener eco del objeto, por lo que solicita al EVA 5 datos de altura y número de objetos. El EVA 5 logra distinguir con su discriminador de altura, hasta cinco ecos y a unas alturas entre 9.000 y 11.000 pies (el avión Caravelle volaba en esos momentos a 15.000 pies), y perdiendo el contacto al llegar a la línea de la costa por Clutter.

A las 22,50 Z comunica la torre de Valencia a Pegaso que el Caravelle ha tomado tierra sin novedad, y que desde la torre se está viendo un objeto en la radial 130º a 20 NM, con luces verdes y rojas, aparentemente inmovil, a unos 4.000 pies sobre el suelo.

Posteriormente el Jefe del Aeropuerto de Valencia comunica a Pegaso que sobre el cielo de Valencia hay tres objetos luminosos desconocidos, uno sobre el Aeropuerto con destellos rojos y verdes, otro sobre el puerto con destellos blancos y el tercero hacia Sagunto con destellos fuertes rojos y verdes. Esta información fue confirmada por el Capitán de Cuartel y Oficiales de Alerta de Manises.

ACAECIMIENTOS

DESCLASIFICADO

A las 23,26 Z se da Scramble al EO-01 de EAB, que despeg a las 23,40 Z. *EXP. 791111- 791117- 791128*

A las 23,42 Z Pegaso tuvo contacto radio-radar con el EO-01 informándole del objeto de la misión. Asimismo, Pegaso comunica a los controladores de Valencia y Barcelona que dados los diferentes niveles a los que iba a volar EO-01, lo tuviera en cuenta para conducción del tráfico Pegaso.

El EO-01 asciende a 30.000 pies distinguiendo enseguida Valencia, Alicante, Palma e Ibiza, debido a la buena visibilidad existente. No encuentra ningún eco en la pantalla de radar a pesar del cambio de ángulo de la antena.

A las 23,49 Z (MJQK-31) el EO-01 recibe interferencias de radio en forma de sirena, similares a las percibidas anteriormente durante su participación en una misión del Ejercicio CRISEX-79 del día 2 de Noviembre, al sobrevolar el portaaviones - NIMITZ.

A las 23,53 Z (MJQK-33) cesa la interferencia de radio.

Ya en la zona de Valencia, el EO-01 no encuentra nada anormal.

CONFIDENCIAL



CONFIDENCIAL

0127

A las 23,53 Z (MJQK-33) el EO-01 a 30.000 pies y con rumbo 050º, ve a nivel inferior y con rumbo 165º una luz roja, dirigiéndose hacia ella.

A las 23,55 Z (NJAK-01) vuelven las interferencias radio. - Se cambia de canal 11 al 12, continuando las interferencias.

El EO-01 sigue el rumbo 165º durante unas 50 NM sin lograr reducir distancia.

A las 23,56 Z (NJAJ-14) cesan las interferencias radio y el EO-01 cambia el rumbo hacia la zona de Valencia, donde desde tierra siguen viendo las luces no identificadas,

A las 24,00 Z a unas 40 NM de Valencia, el EO-01 ve, sobre la vertical del Aeropuerto a unos 32.000 pies una luz intermitente roja, verde y blanca. Se dirige hacia ella, no pudiendo apreciar distancia ni viéndola el radar a pesar de utilizar todos los modos y escalas del radar.

A las 00,06 Z del día 12 (MJQK-32) empiezan de nuevo las interferencias radio. Al llegar a la vertical de Valencia, el EO-01 sigue viendo la luz en la misma posición. Continúa con rumbo de 340º y empieza a notar, en el detector de radares enemigos, blocajes discontinuos por el frente y derecha, en emisión de impulsos. El EO-01 permaneció con rumbo 340 durante más de 70 NM siguiendo la luz, que por un momento le pareció más próxima, pero que después se alejó. En ese momento puso en funcionamiento la cámara del visor por intentar obtener alguna imagen fotográfica de la luz.

Exp 791111- 791117- 791128

A las 00,17 (MJPL-54) el EO-01 abandona el seguimiento de la luz y regresa hacia Sagunto-Valencia-Columbretes.

A las 00,22 (MJQL-10) continúan las interferencias, que se mantienen durante toda la estancia en la zona mencionada, aumentando hasta el punto de no entender el EO-01 las comunicaciones de Pegaso. A las 00,45 Z, evolucionando en dicha zona a 15.000 pies, el EO-01 ve a su altura una luz blanca fija, que antes no existía y que a veces daba algún destello. Aproximándose a ella la interferencia radio era mayor y el BF acusaba blocajes. Viéndola siempre a la misma distancia, vuelve hacia Valencia por acercarse al bingo de combustible.

A las 00,45 Z, al pasar por la vertical de Valencia rumbo a Albacete, desaparece la interferencia radio, sin apreciar nada anormal en esa zona. A unas 30 NM de Albacete el EO-01 tuvo un + bloqueo de radar de impulso en posición de cola.

A las 00,57 Z (MJFQ-20) el EO-01 abandona la frecuencia de Pegaso y enlaza con la torre de Albacete. A las 01,07 Z toma tierra sin novedad, habiendo volado 01, 35 horas y con 900 litros de combustible a la parada de motor.

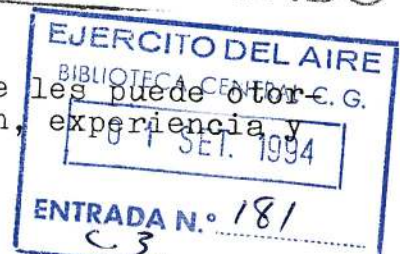
GRADO DE FIABILIDAD DE LOS TESTIGOS.

Por la calidad:

A los testigos nombrados en este informe se les puede otorgar un alto grado de fiabilidad por su profesión, experiencia y conocimientos.

CONFIDENCIAL

DESCLASIFICADO



CONFIDENCIAL

0128

Por la forma de observación:

Tanto por parte de los medios técnicos como por el medio aéreo empleado (Avión comercial y caza interceptor) se reúnen las condiciones óptimas de observación, correspondiéndole también un alto grado de fiabilidad.

OBSERVACIONES DE LOS ORGANISMOS DE CONTROL AEREO.

Todos los aviones que volaban en el área donde se observaron los fenómenos estaban correlacionados con sus planes de vuelo respectivos sin observarse anomalía alguna.

El SOC y el EVA 5 se encontraban plenamente operativos y no se observó ninguna anomalía en el radar durante el transcurso del fenómeno.

METEOROLOGIA.

Las condiciones meteorológicas de la zona eran de cielo despejado y visibilidad muy buena hasta el punto de que el avión interceptor veía las luces de Madrid, desde la vertical de Valencia.

DEDUCCIONES. EXP 791111- 791117- 791128

- Ante la posibilidad de que se tratase de aviones de la flota americana que habían intervenido en el pasado ejercicio CRISEX-79, se solicitó información americana resultando de ella la imposibilidad de la presencia de ninguno de sus aviones sobre esa zona.
- Todos los testigos coinciden en los colores blanco, verde y rojo de las señales observadas.
- Salvo el EVA 5 que logra distinguir 5 ecos con su discriminador de altura, no se produjo señal radar durante el desarrollo del fenómeno.
- Se produjeron blocajes radar en el interceptor en tres ocasiones.
- Las luces observadas cambiaban bruscamente de velocidad y nivel, aunque en algunas ocasiones permanecían inmóviles durante largos espacios de tiempo.
- Se produjeron interferencias de radio en tres ocasiones a modo de sirena, y que, según el piloto del interceptor, eran similares a las que tuvo cuando sobrevolaba al portaviones NIMITZ, durante el ejercicio CRISEX-79.

DESCLASIFICADO

CONFIDENCIAL

EJERCICIO ELAIRE	
BIBLIOTEC/	G.
01 SET. 1994	
ENTRADA 181	
C.3	

0129

MANDO AEREO DE COMBATE
CUARTEL GENERAL

CONFIDENCIAL

DESCLASIFICADO

INFORME SOBRE LOS INCIDENTES ACAECIDOS EN EL ESPACIO
AEREO DE MOTRIL EL DIA 17 DE NOVIEMBRE DE 1.979, E
INTERVENCION DE LAS UNIDADES DEL MACOM A CAUSA DE LOS
MISMOS.

EXP 791111- 791117- 791128

Madrid, 30 de Noviembre de 1.979

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
01 SET. 1994
ENTRADA N.º 181
c 3

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

0130

INFORME DE LOS INCIDENTES ACAECIDOS EN EL ESPACIO AEREO DE MOTRIL EL DIA 17

DE NOVIEMBRE DE 1979.

INICIACION.

A las 16,20 Z le salía a Pegaso una traza UNK, originada en MJMG 5030, que permanece durante unos 15 minutos fuera de la línea de identificación, penetrando a continuación hacia el EVA 9.

ACAECIMIENTOS.

LEAO

A las 16,45 Z se da Scramble al EO-01 de LETO, que mientras volaba aproximándose a la zona, Pegaso le informa que el contacto con la traza era intermitente, y se perdió definitivamente a las 17,12 Z, después de efectuar el EO-01 varias órbitas sobre la zona sin resultado positivo.

A las 17,16 Z, tras 9 minutos de búsqueda infructuosa, el EO-01 inició su recuperación hacia Albacete. En este rumbo de 025° y a 35.000 pies, sobre MJNH 3030, el EO-01 ve, a sus 3, al mismo nivel y a unas 10 NM, tres luces - fuertes del mismo color e intensidad formando un triángulo isósceles (el color era una mezcla de amarillo y rojo fuerte). Autorizado por Pegaso el EO-01 puso rumbo hacia el centro del triángulo de luces, no consiguiendo ningún tipo de bloqueo radar y notando que la distancia relativa no disminuía en ningún momento.

EXP 791111-791117-791128

Después de 10 minutos de vuelo a 0.95 de mach en esa dirección y encontrándose a unas 140 Nm de Albacete, ya sobrepasada la costa, y no pudiéndose acercar a las luces el EO-01 procedió a recuperarse a Albacete.

Al pasar por rumbo 360°, en su viraje hacia Albacete, el EO-01 escuchó - en el canal 11 de UHF, en que estaba enlazando con Pegaso, unas voces infantiles que reían y decían: "HOLA ¿COMO ESTAS?... HOLA, HOLA...". El EO-01 tuvo el tiempo justo para quitar el canal de guardia y comprobar que las voces seguían entrando por el canal 11 con la misma nitidez y claridad. La interferencia duró unos 30 segundos.

El EO-01 tomó tierra sin novedad en Albacete a las 18,05 Z.

GRADO DE FIABILIDAD DE LOS TESTIGOS.

DESCLASIFICADO

Por la calidad:

A los testigos nombrados en este informe se les puede dar un alto - grado de fiabilidad por su calidad de Controlador del SOC y piloto de interceptor.

Por la forma de observación:

Tanto por medios técnicos, como por el medio aéreo empleado, reúne el más alto grado de fiabilidad también.

OBSERVACIONES DE LOS ORGANISMOS DE CONTROL AEREO.

Todos los vuelos del área donde se produjeron los hechos estaban correlacionados con sus respectivos planes de vuelo, y no se observó ninguna anomalía en este sentido.

Pegaso y el EVA nº 5 estaban operativos y no se produjo ninguna anomalía de radar durante el tiempo en que se efectuó el vuelo.

CONFIDENCIAL

EJERCITO DEL AIRE

01 SET. 1994

181

3

CONFIDENCIAL

0131

METEOROLOGIA.

Las condiciones meteorológicas eran las propias del anticiclón que dominaba la Península Ibérica, con cielo despejado y buena visibilidad.

DEDUCCIONES.

- Surge una traza UNK que, después de actuar de un modo extraño, se dirige hacia el EVA nº 9, desapareciendo después en su vertical.

- El piloto no tiene contacto visual ni radar, a pesar del rastreo que hace de la zona durante más de 9 minutos.

- Aparecen tres luces en forma de triángulo isósceles, que inicialmente el piloto las estima a 10 Nm, y luego no consigue acortar distancia con ellas a 0.95 de mach.

- Durante 30 segundos escucha una interferencia en el canal 11 de UHF, no oída por Pegasus, en una zona marítima.

EXP 791111- 791117- 791128

DESCLASIFICADO

CONFIDENCIAL



CONFIDENCIAL

0132

MANDO AEREO DE COMBATE

CUARTEL GENERAL

DESCLASIFICADO

EXP 791111- 791117- 791128

INFORME SOBRE LOS INCIDENTES ACAECIDOS EN EL ESPACIO
AEREO DE MADRID EL DIA 28.11.79, E INTERVENCION DE
LAS UNIDADES DEL MACOM A CAUSA DE LOS MISMOS.



Madrid, 30 de Noviembre de 1.979

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

0133

INICIACION.

DESCLASIFICADO

A las 02,30 Z del día 28 de Noviembre, comunica control Madrid al SOC, que según información recibida del Observatorio Astronómico de Moncloa, existen en la vertical de Madrid dos objetos extraños, que también están siendo observados por numerosas personas en la calle de Velazquez, y de lo cual está dando noticia Radio Nacional.

A las 02,45 Z el controlador de servicio del SOC interroga al EVA 2 sobre si tiene algún eco extraño en pantalla, y este centro afirma que el discriminador de altura da tres ecos estáticos a - 58.000 pies sobre MJML 3020, observación que viene haciendo desde las 23,00 Z del día anterior y que persiste hasta las 10,00 Z, situándose las señales en el radial 002º 40 NM, y a una altura aproximada de 80.000 pies.

El EVA 1 observa en sus pantallas tres objetos a la misma altura y en el radial 260º 80 NM, lo que determina una diferencia de posición con la anterior de 40 NM.

ACAECIMIENTOS

EXP 791111- 791117- 791128

A las 03,30 Z el SOC da el Scramble al DT-51 para el reconocimiento de la zona. El DT-51 despegó a las 03,35 Z, y después de sobrevolar la senda de Barajas viró a la derecha a rumbo 280º, ascendiendo con postquemador hasta 35.000 pies y pasando a Pegaso en canal 10.

A las 03,45 Z Pegaso establece contacto radar con el DT-51 sobre el punto MJML 2010. El DT-51 termina su ascenso a 35,000 pies y Pegaso lo dirige a la milla 34 del radial 002 del EVA 2, donde siguen viendo en pantalla los objetos, ahora a unos 80.000 pies. Durante la subida el DT-51 observa que se le enciende el RHAW de contramedidas, iluminándose la luz de ACTIVITY POWER y apareciendo un Strobe, a las 7,30, de la banda I, aparentemente muy cercano.

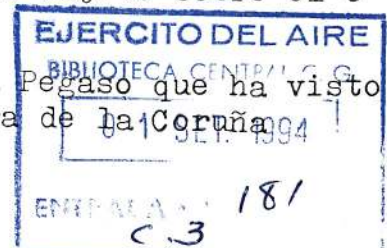
Al llegar al punto MJML 3020 designado por el EVA 2, el DT-51 vira sobre la zona a nivel 340 a los rumbos indicados por el controlador pasando por debajo de los supuestos ecos y sin tener contacto visual. Sin embargo el DT-51 tuvo cuatro contactos radar coincidiendo con la zona que indicaba Pegaso.

En una ocasión, el Strobe principal del RHAW se mantuvo a las 7,30 de la posición del avión, manteniendo durante un momento mucha potencia. Se encendió durante unos segundos la luz de AI-DAY, correspondiente al bloqueo de un radar de avión interceptador de banda I. En una ocasión al apretar media acción se observó un eco como de un avión, y al bloquearlo apareció la presentación de ataque, rempiéndose el Lock-on instantaneamente.

En otra ocasión con rumbo 180 y a 36.000 pies Pegaso advirtió al DT-51 que el EVA 2 daba el objeto a 41.000 pies, 2 NM en el morro de un comercial que pasaba por la vertical de Madrid. El DT-51 vio perfectamente al comercial, sin poder ver ningún objeto sobre él o en sus proximidades.

Al final de la misión el piloto comunica a Pegaso que ha visto una luz fugaz a baja altitud, sobre la carretera de la Coruña.

CONFIDENCIAL



CONFIDENCIAL

0134

GRADO DE FIABILIDAD DE LOS TESTIGOS.

Por la calidad:

El personal que emite los informes por su condición de controlador del SOC y tripulaciones en situación de alerta, reviste el mayor grado de fiabilidad, debido a su experiencia y conocimientos aeronáuticos.

Por la forma de observación:

Tanto por parte del medio técnico de observación como por el medio aéreo empleado, se reúne las condiciones óptimas de observación, correspondiendo también el mayor grado de fiabilidad.

OBSERVACIONES DE LOS ORGANISMOS DE CONTROL AEREO.

Todos los aviones que volaban en el área de Madrid estaban correlacionados con sus planes de vuelos respectivos.

El SOC y los EVAs Núm. 1 y 2 se encontraban plenamente operativos, y no se registró ninguna anomalía en radar ni en comunicaciones durante el periodo de tiempo en que transcurrió el fenómeno.

EXP 791111- 791117- 791128

METEOROLOGIA

Las condiciones meteorológicas eran excelentes con muy buena visibilidad, existiendo sin embargo un alto grado de contaminación.

DEDUCCIONES.

- Existe discrepancia entre los datos dados por los EVAs Núms. 1 y 2 en la observación inicial de los objetos.
- El piloto del interceptador no logra ver ningún objeto de los detectados en radar por los EVAs Núms. 1 y 2.
- El interceptador tuvo contacto radar coincidentes en dirección con la zona que indicaba Pegaso.
- El piloto del interceptador vio una luz fugaz a baja altitud sobre la carretera de La Coruña.
- Podría deducirse de todo lo expuesto, que debido a las diferencias térmicas producidas por las circunstancias meteorológicas especiales que se producían en esta zona en este día, se originasen perturbaciones radioeléctricas y luminosas, que explicasen los ecos aparecidos en las pantallas terrestres y el fenómeno luminoso observado en tierra.

DESCLASIFICADO



CONFIDENCIAL



MINISTERIO
DE
DEFENSA

CUARTEL GENERAL DEL EJERCITO DEL AIRE

Secretaría Militar del Aire

0135

GRÁFICAS VIRGEN DE LORRTO

S/Rf.º

Núm.

Fecha

URGENTE

N.º Rf.º

Núm.

02-7.1

1332-SMA

PROCEDENCIA:

GABINETE SUBSECRETARIO DE DEFENSA

ESTADO MAYOR DEL AIRE

División de Operaciones

8 OCT. 1980

REGISTRO
ENTRADA

Núm. 13505

Sec. EA

NUMERO: 1321

FECHA: 7-10-80

ASUNTO: PREGUNTA CON RESPUESTA ORAL FORMULADA POR EL DIPUTADO D. ENRIQUE MUGICA HERZOG, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DE EUSKADI, SOBRE "SUCESO ACAECIDO EL PASADO DIA 11 DE NOVIEMBRE DE 1979, QUE PROVOCO EL DESVIO DE UN AVION SUPER-CARAVELLE DE LA COMPAÑIA T A E".

EXP. 791111-791117-791128

Visto por el GJEMA, ordena pase a:

Para:

- ☒ Estado Mayor del Aire
- ☐ División de Planes
- ☐ División de Orgánica
- ☐ División de Operaciones
- ☐ División de Logística
- ☐ Agrupación del Cuartel General del Aire
- ☐ Dirección de Asuntos Económicos
- ☐ Asesoría Jurídica del Aire
- ☐ Mando de Personal
- ☐ Mando de Material
- ☐ Dirección de Infraestructura Aérea
- ☐ Gabinete del Subsecretario de Defensa
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐

- ☒ Informe y devolución del expediente
- ☐ Conocimiento
- ☐ Efectos correspondientes
- ☐ Trámite correspondiente
- ☐ Traslado al interesado
- ☐ Archivo
- ☐ Acuse de recibo
- ☐ Cumplimiento de lo interesado
- ☐ Requisito de firma
- ☐ Comuniqué designación
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.

01 SET. 1994

181
C.3

Enviado para conocimiento a:

Madrid, 02 de octubre de 19 80

EL GENERAL SECRETARIO MILITAR DEL AIRE,



ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA

8 OCT. 1980

REGISTRO
ENTRADA

Núm. 9313

0136

DIVISION DE OPERACIONES

SESPA-Seg.V.

EXP 791111- 791117- 791128

NOTA: PARA LA SECRETARIA MILITAR DEL AIRE.

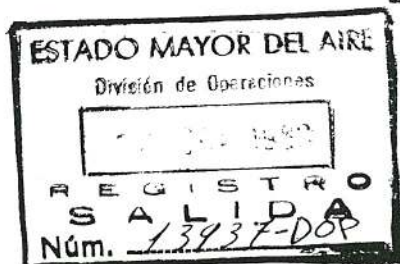
Excmo. Sr.:

En relación a la nota 1332-SMA de fecha 08.10.80 adjunto se remite a esa Secretaría Militar, Informe sobre la interpelación oral formulada por el Diputado D. ENRIQUE MUGICA HERZOG al objeto de que sea elevada a la consideración del Excmo. Sr. General Jefe del Estado Mayor del Aire.

Se devuelve expediente.

Madrid, 1^o de Octubre de 1.980
EL GENERAL 2^o JEFE DEL ESTADO MAYOR AIRE

P. O.



0137

ASUNTO; INFORME PARA EL EXCMO. SR. SECRETARIO MILITAR DEL AIRE SOBRE LA INTERPELACION ORAL FORMULADA POR EL DIPUTADO D/ ENRIQUE MUGICA HERZOG, ACERCA DEL "SUCESO ACERCA DEL PASADO DIA 11 DE NOVIEMBRE DE 1979 QUE PROVOCO EL DESVIO DE UN AVION SUPER-CARAVELLE DE LA COMPANIA TAE".

1. EXPOSICION

En el presente informe se analiza la interpretación oral del Diputado D. Enrique Múgica Herzog sobre presuntos OVNIS dando constatación a la misma en base al informe oficial que consta en la Sección de Espacio Aéreo.



2. ANTECEDENTES

- Informe sobre Incidente de avión Caravelle de la compañía TAE (Confidencial).
- Informe sobre objetos desconocidos Zona de Valencia, del MACOM, con fecha 12.11.79 (Confidencial).
- Nota informativa del Jefe de Servicio del E.M. del Aire, de fecha 12.11.79.
- Escrito nº 258/738 del Ala de Alerta y Control, de fecha 13.12.79 (Confidencial).
- Escrito nº 96-SMA dirigido a la DOP por la Secretaría Militar el 26.03.79 (Confidencial).
- Escrito nº 1532-SMA, de fecha 02.10.80, dirigido al E.M.A.

EXP 791111- 791117- 791128

3. ESTUDIO

En el análisis de los "fundamentos" en que se basa el Sr. Múgica al hacer su interpeleación, es necesario señalar una serie de puntualizaciones que aclaren los hechos en ella expuestos.

En lo referente a la llamada en canal de Emergencia 121.5 que el Sr. Múgica sitúa a 40 NM al Norte de Valencia, no consta en el informe que dicha llamada estuviese localizada en ningún punto concreto, y ni siquiera se puede asegurar que fuese tal llamada, sino, como consta en el informe, más parece la emisión de una radio baliza, lo que podría ser alguna de las que se llevan de dotación en los equipos de supervivencia de muchos aviones o en algunos barcos, que, por cualquier causa, se hubiesen puesto en funcionamiento, lo que ya ha ocurrido en otras ocasiones.

- .../...
- Cuando hace referencia al tamaño del tráfico visto por el piloto de la TAE, afirmando que éste era "aproximado al doble del de un avión Jumbo (Boeing 747)", hay que señalar que en ningún momento se hace referencia al tamaño concreto del objeto, sino a la distancia existente entre las dos luces rojas observadas, lo que no puede determinarse como tamaño real al desconocer la proximidad o lejanía de dichas luces.
 - También asevera que el objeto se mantuvo durante ocho minutos a 100 o 200 metros del avión, no siendo esto cierto, ya que la distancia mínima a la que el piloto declaró ver el objeto (las luces rojas) era de media milla (unos 900 metros), y fué sólo momentáneamente.
 - La "información confidencial" atribuida a PEGASO sobre la captación de un eco a media milla del avión, no es del todo cierta, ya que, si bien en un principio el EVA nº 5 apreció en el Discriminador de Objetos hasta 5 ecos entre 9.000 y 10.000 pies (de 3.000 a 3.300 metros), en un momento en que el avión se hallaba a 15.000 pies (unos 5.000 metros), estos ecos fueron momentáneos, y, según declaraciones del COC, bien pudieron ser "ecos fijos" o "clutter".

Por otro lado, en el registro sólo existe grabada la traza del Caravelle, sin que se aprecie en ningún momento otra distinta.

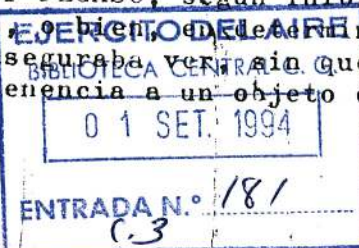
EXP 791111- 791117- 791128

Sobre este particular, en conversaciones telefónicas llevadas a cabo durante el suceso entre el Jefe de Servicio del E.M.A. y el COC, éste informa que vió puntos que aparecían y desaparecían en pantalla, pero que no podía precisar nada en concreto.

Todo esto parece indicar que dichos ecos fueron simplemente falsos "ecos fijos".

- En lo relativo a los testigos, que el Sr. Múgica cifra en 40, sólo consta en el informe la declaración de 13 testigos, única cifra a la que oficialmente se puede hacer referencia, siendo necesario señalar que no existe coincidencia total en las apreciaciones de dichos testigos, ni en razón del objeto apreciado (luces) ni por su número o posición, lo que hace suponer que no todas las observaciones correspondían al suceso en cuestión, sino que las excepcionales condiciones atmosféricas de aquel día pudieron inducir a confundir la luz de determinados astros, de coches o de barcos, con el fenómeno causante del análisis.

Al explicar el Sr. Múgica la captación y persecución del "objeto" por parte de un F-1 de la Base Aérea de Albacete, da a entender - que hubo contacto positivo sobre el objeto por parte del avión, - cuando en realidad no llegó a tener bloqueo radar consistente en ningún momento, y lo que persiguió fué simplemente una serie de luces cuya posición le fué pasada por PEGASO, según información recibida telefónicamente desde Manises, y en determinados momentos, ciertas luces que el piloto aseguraba ver, sin que llegase en ningún momento a concretar su pertenencia a un objeto definido.



- .../...
- Cuando hace referencia a las fotografías tomadas por D. en Mallorca, éstas no son significativas en absoluto, apreciándose únicamente una luz sobre el horizonte que no representa nada definido. Dichas fotografías se encuentran en el Informe del Suceso.

Finalmente, el Sr. Música afirma que la información final obtenida de la investigación oficial, no ha sido dada a conocer, pareciendo ignorar que dicha información es "materia clasificada" según determinó la Junta de Jefes de Estado Mayor en su reunión del 3 de Marzo de 1979, y por lo tanto, no es posible darla a conocer.

4. CONCLUSIONES

Como respuesta concreta a la interpelación oral del Sr. Música, se determina lo siguiente:

PREGUNTAS FORMULADAS

- 1º ¿Qué aparato desvió el Caravelle de la TAE el día 11 de Noviembre de 1.979?
- 2º ¿Por qué tres "tráficos" se mantuvieron más de cuatro horas en cielo español?
- 3º ¿Qué aparatos obligaron a despegar a un F-1 de Albacete?

RESPUESTAS **EXº 791111- 791117- 791128**

- 1º - Lo que desvió al Caravelle de la TAE la noche del 11 de Noviembre de 1.979 no fué ningún tipo de avión, ignorándose la naturaleza del objeto en cuestión, que bien pudo ser simplemente una ilusión óptica. Por otro lado, es un hecho cierto que no se tuvo contacto radar con él, ni desde tierra ni desde el aire en ningún momento, lo que indica la inexistencia de un objeto sólido en la zona durante el periodo de tiempo estudiado.
- 2º - No hubo tres tráfico durante cuatro horas en cielo español, sino la apreciación de unas luces de dudosa identificación que, en ningún momento se demostró que fuesen objetos consistentes, garantizándose que no eran ningún tipo de avión, por lo que no pueden calificarse como "tráficos".
- 3º - No existió ningún aparato que obligase a un despegue de un F-1 desde Albacete, sino que fué la comunicación telefónica hecha desde Valencia sobre la observación de unas luces en la zona, lo que indujo al Jefe de Servicio del MACOM a ordenar la salida del F-1 al objeto de comprobar si dichas luces correspondían a algún avión u objeto volante que, por otro lado, no había sido detectado por el radar de tierra.



.../...

0140

5. PROPUESTA

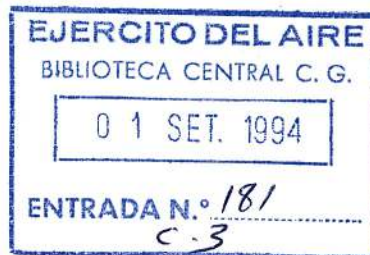
Ante la posibilidad de que en la interpelación se tocasen otros temas además de los especificados en este informe, que estén en relación con el suceso en cuestión, se considera conveniente que en el "dossier" de respuesta que se le prepare al Sr. Ministro, se incluya una fotocopia del informe completo, a pesar de ser éste "materia clasificada".

EXP 791111- 791117- 791128

No obstante, V.E. resolverá

Madrid, de Octubre de 1.980.

ENTERADO O CONFORME



ATENCION, IMPORTADORES E PRODUCTOS DE ESTADOS UNIDOS

días 3 al 6 de octubre estará en
Madrid un representante de
G BEN INTERNATIONAL INC.
pañia norteamericana especiali-
a en realizar compras para clien-
tes extranjeros.

aj con todo tipo de productos.

concertar cita ponerse en con-
tacto y/o dejar mensaje para

Mr. LECHAGE en
HOTEL R. EMPERADOR
Gran Vía, 35
Teléfono 247 60 00
MADRID-15

OFICINAS E SUPERLUJO EN ALQUILER

ALTO STANDING
Paseo de la Castellana

superficie por planta: 770 m2.
aire acondicionado.
piano musical.
teléfono.
interfono.
lavazas garaie.

FORMA LA PROPIEDAD
279 94 99 y 270 43 18



RAN ALMACEN DEDICADO AL HOGAR
Fin de temporada...
GORIFICOS y LAVADORAS
ocio de coste

A. de. Ciudad de Barcelona, 224
con aparcamiento propio

Escrito de Múgica Herzog

ABC - MARTES 30.09.80

Piden que el Gobierno aclare el incidente entre un «ovni» y un Caravelle en Valencia

MADRID. Enrique Múgica Herzog, diputado socialista, ha dirigido una pregunta al Gobierno para que sea respondida en comisiones en relación con lo sucedido con un avión Caravelle de la compañía española TAE que fue obligado a aterrizar en Valencia a causa de la presencia, en las proximidades del aparato, de un objeto volante no identificado.

El diputado señala que, según información confidencial del radar del mando de la Defensa Aérea, el «ovni» llegó a aproximarse a unos 100 ó 200 metros del Caravelle. La persecución se prolongó por espacio de ocho minutos y, al final de la misma, tres luces se estabilizaron en vuelo sobre los depósitos de combustible del aeropuerto valenciano.

Asimismo, añade el señor Múgica que un avión Mirage F-1 despegó de la base de Los Llanos (Albacete) en misión de «alerta».

Tras la exposición de los hechos, el diputado efectúa las siguientes preguntas al Gobierno:

- ¿Qué clase de aparato o aparatos provocó el desvío del Caravelle en la noche del 11 de noviembre de 1979?
- ¿Por qué tres «tráficos» —aparatos en vuelo—, de origen desconocido, permanecieron durante más de cuatro horas sobre el espacio aéreo-español?
- ¿Qué clase de aparatos obligaron al despegue «en alerta» de un caza supersónico de combate Mirage F-1, en la base de Los Llanos?

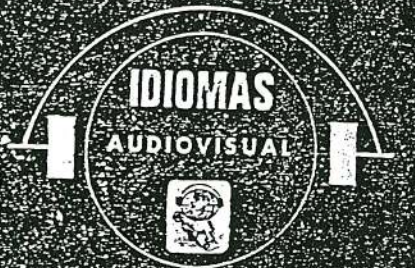
GP 791111-791117-791128
Volcó el camión que las transportaba

Miles de abejas provocan el pánico en una carretera de Cuenca

CUENCA (Pedro Cerrillo, corresponsal). Miles de abejas liberadas de sus colmenas al volcar el camión que las transportaba por la carretera nacional 301 Madrid-Cartagena, a su paso por la provincia de Cuenca, y más concretamente en el término municipal de El Provencio, provocaron el pánico entre conductores y ocupantes de los vehículos que circulaban por la citada vía nacional en esos momentos. El hecho, que tuvo lugar el domingo, obligó a la Guardia Civil a detener el tráfico a su paso por la localidad conqense de El Provencio, indicando a los conductores la necesidad de cerrar las ventanillas de sus vehículos en evitación de mayores problemas. Quienes no tuvieron tanta suerte fueron algunos vecinos de El Provencio que, sorprendidos, no tuvieron más remedio que arrojar al cercano río Záncara y aun así dos de ellos se vieron en la necesidad de cortarse el pelo al cero para que de ese modo les pudieran ser extraídos los aguijones de abeja éstas les habían incrustado. Al pasar el día que

PRACTIPHONE

OFICIALMENTE RECONOCIDO



• SERRANO, 68
CURSOS ACCELERADOS

• FLORA, 1 (Pl. Descalzas)
CURSOS ALTERNOS
MENSUAL: 2.500 PTAS

Bentha
BIBLIOTECA CENTRAL C.G.
01 SEP
PELETERIA
artesanía en piel
PRÊT-À-PORTER
Velázquez, 4. Teléfono 276 44 62
MADRID-1 - Parlang

EL PORTALON DE
Guzca
GRAN LIQUIDACION!
EN TAPICERIAS Y MUEBLES
50 % DESCUENTO
San Vicente Ferrer, 14
(Metro Tribunal)
Teléfonos 447 71 07 y 447 71 11

LA MORALEJA

Conjunto Residencial Cerroalto
Viviendas de lujo a estrenar

- Superficie: 225 m2.
- Cuatro dormitorios.
- Chimenea, barbacoa, piscina, jardín 12.000 m2.
- Precio m2: 47.761 pesetas.

Información: Teléfono 457 52 00

SE VENDEN DOS OFICINAS

de 175 a 185 m2
SUSCEPTIBLE DE UNIR

FORMACION AERONAUTICA Y ASIRONAUTICA

0142

SEGUN EL
MANDANTE EN
DE LA FUERZA
AEREA
ARGENTINA

Estaremos
en el poder
el tiempo
que sea
necesario"

Buenos Aires, 30 (Efe)
comandante en jefe de
Fuerza Aérea argentina,
dier Omar Graffigna,
dijo que las Fuerzas
armadas tendrán el poder
el tiempo que sea necesari-

nar Graffigna, miem-
bre de la Junta Militar, con-
firmó el "cambio pseudo-
crático" de quienes
asumiendo falsas bande-
ras de derechos humanos
anunciaron "que se restaura-
rán naturalmente las forma-
ciones democráticas que
existían en las posibilidades de
uso al poder del marzista
"la subversión".

Graffigna sostuvo tam-
bién que "debemos prepara-
rnos para establecer un
nuevo mecanismo legal
respecto a "los límites
del uso de la fuerza".

El jefe de esa forma se-
ñaló que "de una vez por
todas con el absurdo con-
cepto, de filiación clara-
mente marxista, según el cual
la libertad y la democracia
existen en la mano de la
oligarquía de derecho, median-
te el ejercicio se puede ac-
tualizar la democracia y la liber-

El brigadier Graffigna
dijo en su discurso, pre-
viamente a la entrega del
cargo al Desempeño de
los Ejecutivos en la Ar-
gentina (IDEA), que "esta-
rán cumpliendo progresi-
vamente los objetivos
establecidos el 24 de marzo
de 1976".

Mc Donnell Douglas, empresa chafada

La compañía aeronáutica norteamerica-
na Mc Donnell Douglas no gana para
sustos. Cuando la Administración nortea-
mericana dejó en tierra la flota de
DC-10, avión en el que había volcado
toda su tecnología y esperanzas, sus
acciones se hundieron en la Bolsa de
Nueva York, su cuota de mercado se
vino abajo en beneficio de la Boeing
y, sobre todo, del Airbus, y, lo que
parecía más grave, los pasajeros sen-
tían una creciente aprensión hacia sus
aparatos.

La respuesta fue una masiva cam-
paña publicitaria a nivel mundial en de-
fensa de su avión estrella que, en el
caso concreto de España, se comple-
mentó con la defensa del F-18, su nue-
vo avión de combate. ¿Razón? El Go9
bierno preparaba la compra de 144
aviones militares, con un presupuesto
próximo a los 250.000 millones. Se tra-
ta del «segundo contrato del siglo».

después de que, en 1975, cuatro países
de la OTAN adquirieran 306 aviones
de su contrincante F-16 de la General
Dinamic.

Pero como la suerte le sigue dando
la espalda al coloso norteamericano,
el avión que tenían que probar los pi-
lotos españoles se estrelló antes de
llegar a Barajas. De nuevo la respues-
ta fue acelerar la campaña publicitaria
en España en un último intento de
recuperar la confianza en su ya contro-
vertido modelo F-18, por su elevado
consumo. Horas después, el Gobierno
español optaba por aplazar el proyec-
to de renovación de las tres alas de
Ejército del Aire, en aras de la auste-
ridad presupuestaria.

Definitivamente, la Mc Donnell Dou-
glas, que acaba de perder a su funda-
dor y primer presidente, ha mandado
a sus aviones a luchar contra los ele-
mentos.

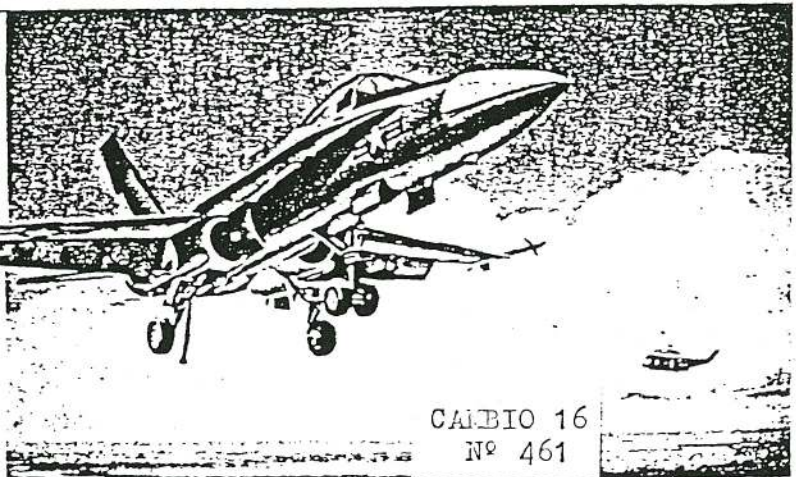
EL PAIS

Gran parte del
armamento iraní
permanece sin
utilizar

Uno de los muchos misterios
militares iraníes es el aparente fra-
caso del Ejército para utilizar las
modernas armas antitanques y
antiaéreas que Estados Unidos
cedió al régimen del sha. Irán ad-
quirió entonces centenares de co-
hetes antitanques Dragón y Tow,
misiles antiaéreos Hawk y cañones
antiaéreos soviéticos Zsu.

No hay ningún indicio, según los
expertos militares, de que Irán
haya utilizado este sofisticado ar-
mamento contra los tanques o los
aviones iraquíes. Tampoco parece
que los helicópteros de ataque Co-
bra, de los que Teherán posee nu-
merosas unidades, hayan entrado
en acción. Analistas de Washing-
ton sugieren que una buena parte
de este arsenal puede estar inutili-
zada por falta de mantenimiento,
de repuestos o de personal espe-
cializado. Pero queda otra parte,
preciosa, que debe estar lista
para su empleo.

También el uso iraní de su avia-
ción es criticado por los expertos
norteamericanos, que consideran
que los F-4 Phantom, el más for-
te cazabombardero opera-
cional en poder de los iraníes, sir-
ve para algo más que para «in-
formaciones propagandísticas» con-
tra Bagdad.



CAMBIO 16
Nº 461

MARTES, 30.09.80.

YA

Música pregunta por un «ovni»

Años atrás, mucho más joven, ya tenía Enrique Música
alguna de estas intalaciones y se preguntaba por el
«ovni»-universidad, por el «ovni»-libertad, por el «ovni»-futuro. Ahora
se trata —dentro de lo que puede dar de sí un «ovni» en materia de
concreción— de un objeto-volante-no-identificado mucho más concreto.
Fue aquel —o aquellos, no se sabe— que en la noche del 11 de
noviembre va para un año interceptó e hizo cambiar de ruta a un
Caravelle español con 109 turistas austriacos y alemanes a bordo y que
hizo que sonara la alerta en la base militar de Los Llanos (Albacete),
con despegue de Mirage incluido?

Siempre se ha dicho que no hay preguntas indiscretas, pero las que ha
formulado Música pecan de pretenciosas. Vamos a ver quién es el
guapo que responde al diputado socialista y le dice: a), qué clase de
aparato o aparatos hicieron desviar la ruta del Caravelle; b), por qué
tres «tráficos» de origen desconocido estuvieron más de cuatro horas en
cielo español, y c), qué clase de aparatos hicieron que despegara el
Mirage. A lo primero y a lo segundo, qué quiere usted que le diga; a lo
tercero, tampoco estamos seguros.

GR 791111-791117-791128

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.

01 SET. 1994

ENTRADA

181

Los volantes Awaes vigilarán el estrecho de Ormuz para impedir su cierre

Presidente Carter envía aviones militares
a Arabia Saudí para controlar el golfo Pérsico

EL PAIS