

¡DESCLASIFICACIÓN!

ARCHIVOS OVNI MILITARES AL DESCUBIERTO: EL CASO ESPAÑOL

Vicente-Juan Ballester Olmos

Una versión resumida de este trabajo fue publicado en la obra colectiva UFO 1947-1997. Fifty Years of Flying Saucers, dirigida por Hilary Evans y Dennis Stacy y publicada por la editorial John Brown Publishing (Londres), en mayo de 1997. Se presenta hoy en su versión completa.

Evento de primera magnitud en la historia de la ufología española ha sido el proceso de desclasificación de la información OVNI militar, iniciado en 1992 (y finalizado en 1999, *Nota del Autor*). Este ensayo desarrolla cuatro aspectos del mismo: explica la situación actual de la desclasificación, presenta una muestra de los casos OVNI del Ejército del Aire, aporta un repaso estadístico de la documentación recobrada y señala el papel jugado por el autor en el proceso.

LOS SECRETOS NUNCA DURAN SIEMPRE

Exactamente a la una y media de la tarde del viernes 8 de noviembre de 1996, el teniente coronel Enrique Rocamora presentaba a su máximo superior en el Mando Operativo Aéreo (Base Aérea de Torrejón, en Madrid), un conjunto de expedientes OVNI con el sello *DESCLASIFICADO*. Éstos suponían los últimos informes que faltaban por dar al público de aquellos que llegaron al MOA con ánimo de su estudio previamente a su propuesta de desclasificación.

Remito al lector a otros escritos donde se dan los pormenores del inicio de la desclasificación (1,2,3). Allí queda documentado como induje al Estado Mayor del Aire a revisar su política de *materia reservada* aplicada desde 1979 a la documentación OVNI (con anterioridad, desde diciembre de 1968, se consideraba como confidencial). En mayo de 1991, la Sección de Seguridad de Vuelo, responsable y custodio de los archivos OVNI, remitió un escrito interno dirigido al general a cargo de la División de Operaciones proponiendo desclasificarlos. El 14 de marzo de 1992, la Junta de Jefes de Estado Mayor (JUJEM) decidió rebajar el nivel de clasificación de los papeles OVNI, dejando a la discreción del jefe del Estado Mayor del Aire (JEMA) su clasificación y desclasificación.

En enero de 1992, la totalidad de los expedientes existentes en el Estado Mayor del Cuartel General del Aire (informes, correspondencia, etc.) habían sido transferidos al MOA con una delegación de autoridad por escrito para que se hiciera responsable de la gestión de la información OVNI, tanto pasada como futura.

El paquete de documentos remitidos del Estado Mayor del Aire al comandante en jefe del MOA, a la sazón el general Alfredo Chamorro, estaba formado por lo siguiente:

- 62 expedientes de informes OVNI que cubrían el periodo 1962 a 1991.
- Procedimientos, notas informativas y memorandums internos. Eran los escritos que daban forma a la política oficial de la Fuerza Aérea española sobre el tema OVNI desde diciembre de 1968 a mayo de 1991.
- El conjunto de solicitudes de información de personal civil recibidas en el Ejército del Aire entre 1967 y 1991.

Fue la Sección de Inteligencia del MOA la que se hizo cargo de ordenar, revisar y proponer la desclasificación de los expedientes OVNI. Bajo la resolución del general Chamorro de ejecutar la orden recibida, la tarea fue encargada al teniente coronel de Estado Mayor, Ángel Bastida. Un oficial de mente abierta y prototipo del militar del siglo XXI (*General de Brigada en la actualidad, NdA*), Bastida se ocupó de gestar dos Notas Informativas (NI) cruciales, la numerada INT/EM/MOA 090393, que proponía entre otras cosas el borrador de la Instrucción General 40-5 (IG-40-5), que es el nuevo procedimiento que detalla la forma de investigación de los avistamientos OVNI por parte del Ejército del Aire español y que reemplaza rutinas obsoletas, y la denominada INT/EM/MOA 130392, que incluía una pormenorizada descripción y análisis de toda la información histórica existente sobre los OVNIS, aportándose válidos argumentos para permitir la total entrega de la documentación al público. El teniente coronel Bastida fue autor del mejor artículo jamás escrito por un militar sobre la Fuerza Aérea y los OVNIS (4).

En septiembre de 1992 se desclasificaron los primeros expedientes OVNI del Ministerio de Defensa. Fueron casos de los años 1962, 1967 y 1968. Cuando en abril de 1993 Bastida dejó el MOA para cambiar a otro destino y proseguir su carrera militar, se habían desclasificado ya 22 expedientes. El teniente coronel Enrique Rocamora -un oficial sólido y agudo- fue su sucesor, y en marzo de 1994 el teniente general Chamorro pasó a la reserva. Su reemplazo como jefe del Mando Operativo Aéreo (GJMOA), el también teniente general José Luis Tojeiros, nos respondía el 9 de mayo de ese año a una carta colectiva de ufólogos españoles confirmando su determinación de continuar y acelerar el proceso de desclasificación.

Rocamora terminó desclasificando 53 expedientes por su cuenta. Ese 8 de noviembre de 1996 con el que inicié esta crónica fue un día histórico, su general se retiraba, y Rocamora se había esforzado para lograr pasar a su firma no solamente los últimos expedientes pendientes de desclasificar de los que en 1992 llegaron al MOA sino que también propuso para desclasificar el conjunto de documentos que formaron la normativa del Ejército del Aire en esta materia, entre 1968 y 1985, y que fueron liberados tras mi empeño personal ante el GJMOA.

Desclasificar expedientes OVNIS secretos y estar comisionado para coordinar la potencial investigación de un caso OVNI dista de ser un trabajo a tiempo completo. Tanto a Bastida como a Rocamora se les asignó esa misión además de sus otros deberes militares (Rocamora pasó de Inteligencia a Operaciones en febrero de 1994, llevándose consigo la responsabilidad de los OVNIS). Un estudio que realicé sobre la velocidad del proceso de desclasificación puso de manifiesto que cualquier interrupción o retraso estaba relacionado directamente con obligaciones profesionales del responsable: viajes, cursos, vuelos, ejercicios, etc. Como he podido comprobar fehacientemente, los "tiempos muertos" habidos durante la marcha de la desclasificación han sido plenamente justificados por las razones antedichas (5).

OBSERVACIONES: EXTRAÑAS Y MENOS EXTRAÑAS

Mi intención seguidamente es presentar algunos de los informes OVNI de procedencia militar que contienen descripciones de fenómenos presuntamente anómalos. Son ejemplos de luces o de ecos radar sin correlación con aviones conocidos, que parecen desafiar una solución racional. En compañía de mis colaboradores, estamos laboriosamente dedicados al análisis de esos datos insólitos, con el propósito de determinar si esos casos pueden resolverse o no de forma convencional. Pongo esos expedientes específicos a disposición de cualquiera cuya calificación científica pueda ayudar a este empeño.

Alternativamente, incluyo casos (esto afecta a una mayoría de los sucesos) donde la investigación -sea del juez militar en su día nombrado al efecto, sea de investigadores civiles- ha descubierto el origen de la confusión que generó el fenómeno. Seguirán, pues, ejemplos de ambos tipos de informe. En el primer caso, para que el lector compruebe la naturaleza de su contenido anomalístico, y en el segundo, con la pretensión didáctica de mostrar cuán fácil es que la gente se quede perpleja y se confunda ante la aparición de un fenómeno visual inesperado.

Expediente 741124: Alarma en un escuadrón de radar

Isla de Gran Canaria. Aproximadamente a las 19,30 hora local del 24 de noviembre de 1974, el teniente coronel del aire E.L. y su hija circulaban por la carretera del norte de la isla (véase la posición 4 en la Figura 1), cuando vieron una brillante luz blanca en el cielo que dejaba una corta estela. Se desplazaba a gran velocidad y desapareció unos segundos después. Fue descrita como un meteorito o bólido que volara horizontalmente en dirección noroeste a unos 900 m de altitud.

A las 19,45 horas, un Fokker-27 de Iberia despegaba del aeropuerto de la isla de Tenerife en ruta hacia el de Las Palmas (Gran Canaria). Era una noche clara y el avión sobrevolaba unos estratos nubosos ascendiendo al nivel de vuelo de 2.100 metros y circulando por el radial 325° (noroeste), cuando los pilotos

advirtieron a sus "12" (justo enfrente) una potente luz que parecía encontrarse a unos 300 metros por encima de ellos, acercándose en dirección contraria por el radial 308°, a lo largo de un corredor habitualmente usado por el tráfico aéreo regular de Las Palmas a Tenerife (ver posición 1 en la Figura 1). En el momento del cruce de la luz

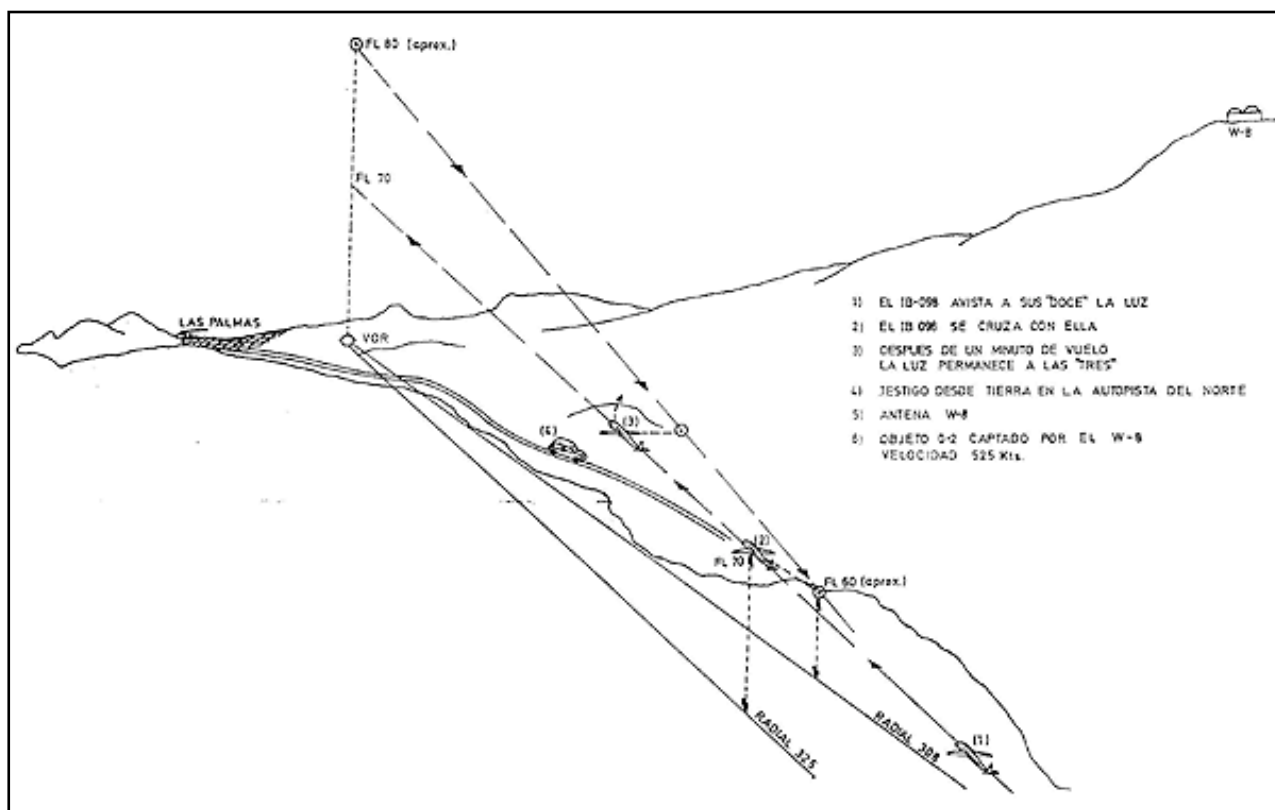


Figura 1. Expediente 24 de noviembre de 1974, islas Canarias. Posiciones relativas de los primeros testigos en tierra, el avión de Iberia, el OVNI y el radar W-8. (Fuente: Ejército del Aire).

con la aeronave (posición 2, Figura 1), el piloto, comandante Saura, llamó a control de vuelo de Canarias para informar que se estaban cruzando con "un tráfico procedente de Las Palmas" (en ese instante, la luz había descendido al nivel de 1.800 metros, que era el nivel estándar para la aviación local), pero, para su sorpresa, se le respondió que no había ningún tráfico en ese punto y hora. El comandante insistió, ya que la silueta de la luz se seguía viendo bien contrastada con el fondo de los estratos a unos 28 kilómetros de distancia. Pero, nuevamente, la contestación fue negativa, esta vez después de consultar con el Escuadrón de Vigilancia Aérea W-8 (radar militar ubicado en el pico de Las Nieves de la isla de Gran Canaria).

En efecto, el operador del radar informó tener sólo en la pantalla de su monitor el eco dejado por el Fokker de Iberia. Ningún rastro de tráfico alguno se apreciaba en la pantalla. La tripulación, empero, sigue observando la luz, ahora establecida a sus "3" (este), en donde permaneció invariable durante más de un minuto, es decir, ¡el objeto no cambió de posición en el espacio en todo ese tiempo! Obviamente, los pilotos están ahora convencidos de que no se trata de un avión normal, ya que para entonces los aparatos debían haberse cruzado ya. Llenos de curiosidad, y para tratar de identificar el objetivo, inician un viraje hacia la luz, siendo entonces

cuando ésta desaparece de su vista, creyendo ver como la luz se movía rápidamente, alejándose del avión, emitiendo intermitencias anaranjadas y amarillas (ver la posición 3 en la Figura 1).

Seguidamente, el radar militar había sido puesto en situación de alerta alfa y su personal -advertido de la posibilidad de un tráfico desconocido- se puso a escudriñar afanosamente el cielo. A las 20,20 horas, un eco no controlado fue detectado en dirección 20° (norte-nordeste), a 65 kilómetros de distancia, acercándose hacia las instalaciones a una velocidad estimada de 930 kilómetros por hora (véase el Objeto N° 1 en la Figura 2). La traza desapareció cuando entró en el "cono ciego" del radar (en la vertical de la antena) y no reapareció. Desde el exterior del complejo militar W-8 varios soldados vieron una luz cuyo brillante era superior a una estrella de primera magnitud que estaba, según un testigo, fija en el firmamento, o se movía lentamente alrededor del centro (según otro), mientras que para un tercero se trataba simplemente de un astro.

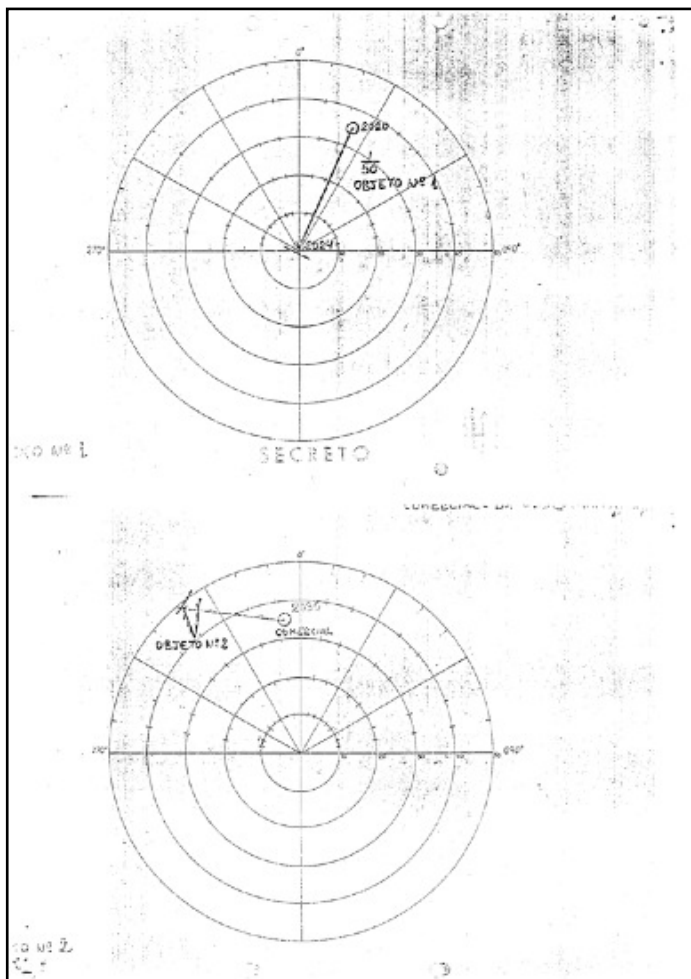


Figura 2. Expediente 24 de noviembre de 1974, islas Canarias. Presentación radar del objeto N° 1 (superior) y objeto N° 2 (inferior) en un documento originalmente sellado como SECRETO. (Fuente: Ejército del Aire).

A las 20,30 horas, en la estación de radar se detectó una traza en el radial 356° (norte), a unos 67 kilómetros, que se trataba del vuelo Iberia 281 de Madrid a Tenerife. Al mismo tiempo, se registró un eco anómalo en el radial 326° (noroeste) que se hallaba a 85 kilómetros de distancia, volando con rumbo sur. Al llegar a una distancia de 78 kilómetros, la traza cambió el curso de 319° a 336°, quedándose estacionaria en la posición 321°, ahora situada a unos 87 kilómetros del escuadrón de radar, hasta que se cruzó con el vuelo comercial IB-281 (ver Objeto N°2 en la Figura 2). Inmediatamente después, la traza desconocida se evaporó de repente. No había ningún otro tráfico previsto a aquella hora.

La extrañeza de este suceso múltiple, referido en un informe oficial de 84 páginas, queda establecida si combinamos todos los fenómenos que allí se narran, pudiendo concluir que un misterioso objeto luminoso estuvo suspendido durante más de una hora sobre el espacio aéreo

de las islas canarias. Sin embargo, también es legítimo dividir esta compleja serie de eventos en varios casos

individuales e independientes. Haciendo esto, tenemos: primero, un avistamiento meteórico de breve duración; segundo, una luz en las nubes que no daba rebote físico en el radar militar y que desapareció tan pronto como el observador cambió su línea de visión; y, tercero, en un entorno de natural nerviosismo por parte de los operadores de radar (que habían extremado su atención buscando OVNIS en sus pantallas), éstos detectaron un eco que desapareció fantasmalmente sin dejar huella, otra traza luego cerca de un avión comercial cuya tripulación no atisbó nada visualmente y, por último, una luz fija en la bóveda celeste que no se diferenciaba de una estrella. En resumen, un caso en que trazas de radar no se confirman visualmente y en que observaciones visuales no se confirman mediante el radar. Dicho esto, el equipo de investigación todavía no ha adoptado una conclusión definitiva.

Expediente 800522: Control de aproximación y el vuelo de NAYSA

A las 23, 05 hora local del 22 de mayo de 1980, un operador del radar de aproximación del aeropuerto de Las Palmas observó un objeto volante no identificado en su monitor. Con un azimut de 210° (suroeste) y localizado a unos 28 kilómetros de distancia, se movía en dirección sur con una velocidad de 1.100 kilómetros por hora. Se llamó al radar militar W-8, desde donde se buscó cuidadosamente cualquier tráfico que produjese el eco, sin hallar ninguno.

Cuando la traza se captó por vez primera, el control de tráfico aéreo contactó con un avión PA-31 de la compañía NAYSA, que se encontraba al sur de la isla de Gran Canaria dirigiéndose hacia el aeropuerto de Las Palmas con un rumbo de 15° (norte). El diálogo establecido entre control de tierra y la aeronave quedó grabado en cinta y lo transcribo a continuación de forma extractada (he convertido la hora de Greenwich a local, las millas a kilómetros y los nudos a kilómetros por hora):

23,05 APP: *-¿Podría decirme si tiene a la vista algún objeto aproximadamente entre "12" y "11" de su posición, altitud desconocida, a unos 37 kilómetros?*

NAYSA: *-Afirmativo, entre las "10" y las "12", a las "10" de nuestra posición tenemos un objeto brillante, y la altura pues no se puede determinar exactamente, más o menos con la línea de nuestro horizonte.*

23,06 NAYSA: *-¿Es identificado eso?*

APP: *-No, no es ningún tráfico, al menos que nosotros tengamos conocimiento, yo lo he observado en pantalla, en primario, aproximadamente como si hubiera despegado de El Berriel (un pequeño aeródromo situado al sur de la isla, NdA), va a velocidad*

bastante grande, unos 740 kilómetros por hora, y ahora está a unos 19 kilómetros a las "11" de su posición (norte-noroeste).

NAYSA: *-Afirmativo, si aproximadamente, lo tenemos a las "10" (oeste-noroeste) y está descendiendo muy rápidamente hacia el agua.*

NAYSA: *-Si lo tenéis todavía en pantalla.*

APP: *-Si, afirmativo, lo seguimos teniendo en primario, ahora a punto de cruzarse a las "9" (oeste) de su posición con Vd.*

23,07 APP: *-Ahora está sobrepasándole en rumbo opuesto.*

NAYSA: *-Afirmativo...exacto, las nueve y media de nuestra posición y se distingue la luz cada vez más clara aunque continúa descendiendo.*

APP: *-OK, nosotros le seguimos observando en primario y sigue manteniendo la velocidad como muy alta, como mínimo 740 kilómetros.*

NAYSA: *-Nosotros vemos solamente una luz que se mueve a mucha velocidad, o sea se mueve de una forma extraña, no sabemos si puede ser debido a las nubes.*

23,09 NAYSA: *-¿Le tenéis todavía en pantalla, verdad?*

APP: *-A Vds. afirmativo, a la cosa ésta, yo le estoy perdiendo en primario, sólo me alcanza 110 kilómetros, estamos intentando localizarla en la otra pantalla que alcanza 370 kilómetros, yo lo acabo de perder a 110 kilómetros justos de PAPA (punto aeronáutico localizado a pocos kilómetros al sur del aeropuerto de Las Palmas)*

23,10 NAYSA: *-Es que tenemos una luz, que ya te digo, sube y baja pero no sé si podrá ser debido a que hay una capa de nubes abajo y que aumenta y disminuye la velocidad, entonces, te da sensación de que se mueve.*

APP: *- Bueno, pero pienso que ahora mismo, no podría tenerlo a la vista Porque está unos 56 kilómetros detrás de Vd.*

NAYSA: *-No, no, no lo tenemos ahora a la vista, eh, a ver, no, la luz ha desaparecido.*

En una subsiguiente declaración ante el juez militar encargado por la autoridad aérea canaria para esclarecer los hechos, el piloto, G.M., afirmó que la luz tenía un color amarillento, estaba situada a unos 9.100 metros de altitud y se mantuvo a la vista -durante tres o cuatro minutos- en dirección 260° (oeste). "Aunque la

nubosidad era media -indicó-, a veces se observaba acercamiento y alejamiento debido a la nubosidad existente, desapareciendo posteriormente por la parte posterior del avión". El pertinente expediente oficial del Ejército del Aire, de una extensión de 40 folios, incluye un gráfico de las posiciones relativas de la luz y del avión de NAYSA (véase la Figura 3), así como un dibujo a color con una interpretación *sui generis* de la experiencia (véase la Figura 4).

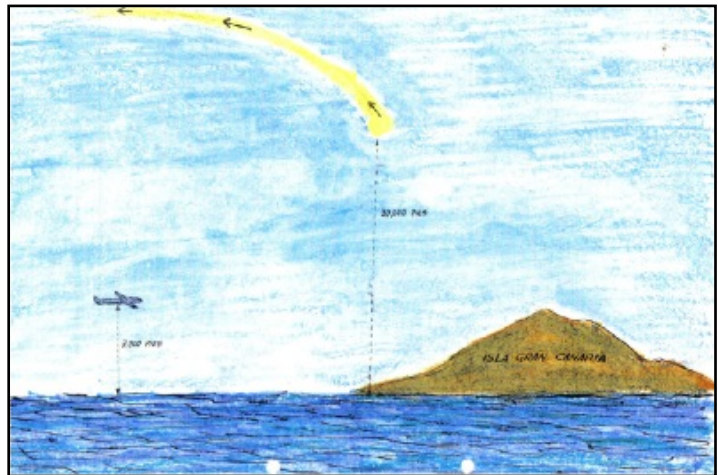


Figura 4. Expediente 22 de mayo de 1980, islas Canarias. Dibujo a color interpretativo del suceso, con el avión de NAYSA y el supuesto OVNI, que aparece en el expediente desclasificado. (Fuente: Ejército del Aire).

< Figura 3. Expediente 22 de mayo de 1980, islas Canarias. Esquema de trayectorias del eco de radar anómalo y del avión de NAYSA (hora GMT + 1= hora local). Página 31 del expediente desclasificado. (Fuente: Ejército del Aire).

Lo cierto es que hay varias discrepancias en la conversación registrada entre control de tierra y el piloto, de un lado, y lo afirmado por éste último al oficial investigador, de otro, con relación a la altitud aparente de la luz. Y hay también diferencias en el posicionamiento de la enigmática luz entre el operador de radar y el piloto. Tanto es así que -según una interpretación razonable- podemos imaginar que el radar estaba siguiendo una traza que se movía velozmente hacia el sur, mientras que al piloto se le hizo fijar su atención (por indicación de control de tierra) en una luz fija en el horizonte occidental que, en algunos momentos, parecía descender hacia al mar, antes de dejar de verse.

Por casualidad, el planeta Venus estaba entonces situado en un azimut de 300° (noroeste), unos pocos grados por encima del horizonte y yendo a su ocaso. Mirado desde el avión, se divisaría como una luz aproximadamente a las "10" de su posición (pero no se informó de la presencia del astro, sólo la luz extraña, en respuesta a la llamada del operador del control de aproximación). ¿Podría haber coincidido la generación de un

eco de los denominados second-time-around (traza de un objeto mucho más lejano) con la observación del estímulo astronómico, como explicación del incidente? El caso sigue abierto y bajo estudio.

Expediente 851223: Un OVNI en el diario de navegación

El buque de pasaje Manuel Soto, propiedad de la compañía Transmediterránea, navegaba el 23 de diciembre de 1985 entre Las Palmas (Gran Canaria) y Arrecife (isla de Lanzarote). A las 03,10 horas, el tercer oficial (de iniciales I.R.F.) observó por la proa y sobre el horizonte lo que parecía ser el orto (amanecer astronómico) de un cuerpo celeste, identificándolo como la estrella Antares. Diez minutos después comprobó que no podía tratarse ni de ésta ni de ninguna otra estrella o planeta. El oficial de guardia tomó repetidamente las coordenadas de altura y azimut de la luz, la cual permaneció estacionaria en el mismo lugar hasta las 03,25 horas, cuando súbitamente empezó a desplazarse con gran velocidad. Este espectáculo fue contemplado además por el segundo oficial, el radio, el timonel y el guardián de cubierta.

La luz enfiló hacia el buque, alcanzando su cenit dos minutos más tarde. En ese momento, todos los testigos distinguieron “la silueta aproximada del objeto, no pareciendo la de ningún avión o helicóptero de los habituales”. El objeto presentaba una luz blanca central muy intensa, otra roja próxima a la anterior, más débil, y una tercera blanca débil más separada. La separación entre las luces hizo pensar a los testigos que el objeto volaba bajo, no oyéndose, sin embargo, ruidos ni zumbidos propios de aeronaves.

La naviera, diligentemente, mandó copia del diario de navegación al Estado Mayor de la Armada. De su Sección de Inteligencia (División de Estrategia), el escrito fue hecho llegar al jefe del Estado Mayor del Aire, quién lo remitió al general jefe del Mando Aéreo de Canarias (MACAN), preguntando si “se ha tenido noticia alguna sobre el hecho y, consecuentemente con la normativa en vigor, se ha llevado a cabo la correspondiente investigación a fin de poder informar al Estado Mayor de la Armada”. El general segundo jefe del MACAN (negociado de Contra-inteligencia) contestó informando que se había recabado información sobre el asunto entre las unidades dependientes de su mando, con resultado negativo, “no habiéndose observado ningún O.V.N.I. en la fecha referida”. No hubo investigación posterior.

Este tercer episodio ocurrido en el archipiélago canario permanece sin identificar. Lastimosamente, nada se informó sobre la forma en la que el objeto se perdió de vista. En principio, el comportamiento del objeto sería compatible con un posible avión que se acercara al buque desde el horizonte marino, volando a altitud y velocidad constantes. Sin embargo, falta de detalles -incluyendo la silueta real del objeto- nos impide explorar una hipótesis específica.

Expediente 891205: embrollo radar en NÉCORA

Valga éste como ejemplo de un característico informe “desaparecido” que se ha recobrado gracias a mis gestiones personales. En 1992 supe que un potencial OVNI se había detectado a principios de diciembre de 1989 en el EVA-10, el Escuadrón de Vigilancia Aérea denominado NÉCORA en clave y cuyas instalaciones se hallan en el término de Noya, en la provincia de La Coruña. Así que informé al MOA, como organismo militar responsable de la información OVNI, que tenía noticia de unos antecedentes pendientes de recuperar, ya que tal suceso no constaba en los archivos oficiales. Enseguida, el teniente coronel Bastida llamó a Operaciones del EVA-10 y solicitó le fuese enviada una copia de cualquier documentación existente al respecto. Un informe de una página, firmado por el operador *anti-jamming* de guardia el 5 de diciembre de 1989 fue sometido al MOA. Este expediente vio la luz pública en 1996.

Todo comenzó al atardecer de ese día (el sol se puso a las 18,00 horas), cuando un ciudadano llamó al puesto de la Guardia Civil de Sada, un pueblo cercano a La Coruña, para decir que estaba viendo una luz blanca cerca del distante horizonte sur-suroeste que le parecía extraña. Algunos miembros del Cuerpo también avistaron dicha luz, de la que dijeron que era vista en la misma dirección ocasionalmente. Sin embargo, a las 19,43 horas, la Guardia Civil llamó al aeropuerto de Labacolla (cerca de Santiago) para informar. Catorce minutos después, la Guardia Civil volvió a informar que la intensidad de la luz había disminuido considerablemente. La luz desapareció como oculta por los árboles en el horizonte, tras cerca de quince minutos de observación.

Si se hubiera realizado una comprobación astronómica, habría sido evidente que durante el avistamiento el planeta Venus se encontraba precisamente en el horizonte sur-occidental, a menos de 20° de elevación y descendiendo suavemente hacia su puesta final, que tuvo lugar a las 20,58 horas. A las 19,43 horas, cuando los obstáculos del horizonte impedían que la luz fuera visible, Venus estaba sólo a 10° sobre el horizonte en la posición en que el observador veía su misterioso OVNI. Para experimentados analistas como Manuel Borraz, una relación de causa-efecto entre ambos hechos está más que razonablemente establecida.

En cualquier caso, el controlador de servicio TWR en el aeropuerto de Labacolla, Eladio Tapia, llamó a Control de Tráfico Aéreo de Madrid para dar cuenta, y se notificó a Defensa, que no apreciaba objetos no identificados en pantalla. Entonces, EVA-10 llamó al controlador civil gallego y solicitó la posición de la observación visual. Desde entonces, tanto el radar civil como el militar tuvieron ecos anormales en sus monitores, mostrando un inusual y repetido cambio de posición y altura (que iba de un mínimo de 6.000 metros a un máximo de 23.000 metros). Tapia tomó notas detalladas pero no escribió ningún informe formal. El operador de radar del EVA-10 redactó un breve informe que fue archivado internamente.

Lo que sigue procede enteramente del informe militar. A las 19,48 horas, el oficial de vigilancia aérea y contra-medidas registra una traza desconocida en el espacio aéreo entre Santiago y La Coruña. A las 19,50 horas se telefona a la torre de control del aeropuerto de Santiago y el operador radar informa de la existencia de una notificación de la Guardia Civil de la zona de Sada. A las 20,00 horas, tras una atenta búsqueda en la zona, se captura un blitz (eco anómalo) tanto en los radares primario y secundario y en las sofisticadas pantallas RAPPI y UPA-35. Posicionado a 60° (dirección este-nordeste), alejado 60 kilómetros de NÉCORA y a una altitud mayor de 17.000 metros (según el radar de altura RHI), el eco mostraba singulares variaciones de altura que iban hasta los 23.000 metros, "con pocas variaciones posicionales con respecto a la primera detección".

Santiago TWR -continúa el informe militar- coordina a través de NÉCORA indicación de aeronaves civiles próximas al O.V.N.I. para confirmación visual, sin que se obtuvieran resultados positivos. A las 21,00 horas (se ha traducido la hora Greenwich, original en el informe, a hora local, NdA) según manifestó Santiago TWR se le dispararon alarmas radio en las frecuencias de emergencia 121.5 y 243.0, teniendo interferencias y embrollo radio entre Santiago, Madrid ACC y NECORA (enlazada con Santiago en frecuencia 257.8). Con ayuda de un radiogoniómetro, a las 21,40 horas se determina el azimut de la alarma, situándolo entre 160° y 167° (sur-sudeste) de Santiago, punto que no se correlaciona con la posición del presunto OVNI. Al mismo tiempo -sigue revelando el informe del EVA-10-, se detectan en la UPA-35 (pantalla usada normalmente para interceptaciones aéreas, NdA) la presencia de varios objetos, realizándose mediciones de alturas oportunas, detectándose tres objetos a niveles de vuelo 290 (8.800 metros), 320 (9.800 metros) y 420 (12.800 metros), respectivamente. A las 21,45 horas, se cambia la frecuencia del canal de servicio, así como el propio canal, sin que se observe ninguna variación en la presentación radar. Finalmente, a las 22,00 horas, se abandona el seguimiento de la traza.

Importante es resaltar la frase que cierra el informe del oficial de NÉCORA: "El blitz se mantuvo en la RHI (radar de altura) hasta las 09,30 horas del día 6 de los corrientes, sin que se observara ningún tipo de variaciones". ¡Un eco radar estático de once horas de duración!

De las notas del controlador civil sabemos que el Servicio de Búsqueda y Rescate (SAR, del Ejército del Aire) comunicó que "las coordenadas según el satélite" de la baliza que transmitía las señales de SOS -la alarma radio que se había manifestado con anterioridad- se encontraba a unos 22 kilómetros al nordeste de Labacolla, que en cuanto a dirección, básicamente se correspondía con la posición del "OVNI".

¿Fue un caso de fallo de propagación radioeléctrica causado por condiciones meteorológicas lo que produjo falsos ecos de radar? En un análisis del fenómeno, así lo cree el ingeniero de telecomunicaciones Manuel Borraz. El colapso de radiofrecuencias en la zona occidental de Galicia (problemas de comunicación tierra-aire) en aquellas horas parece sugerir esa posibilidad. Hay indicaciones objetivas de que esto sucedía al menos desde

las 20,47 horas. Incluso pudieron haberse manifestado desde antes y pensamos que fueron *in crescendo* hasta el punto de activar los códigos de emergencia de los aviones e incluso de una baliza terrestre de SOS. Dice Borraz: "Este hipotético empeoramiento de las condiciones de propagación hacia las 20,47 horas podría haber sido también la causa de la intensificación del eco anómalo detectado desde el EVA-10, mencionada en las anotaciones del controlador civil" (6).

Este es meramente un escenario teórico, pero uno que parece ajustarse a la compleja secuencia de las trazas de radar y fenomenología asociada. Este resumen, por necesidad, ha tenido que simplificar los hechos. Insisto que la información completa está a disposición de expertos en radar que deseen estudiar este suceso.

Expediente 801208: ¿Avión en llamas?

Se dispone en este breve archivo, apenas de dos mensajes telefónicos. El jefe de servicio de la Capitanía General Marítima de Cádiz comunicó que según un mensaje de Costera Tarifa Radio, a las 20,50 horas del 8 de diciembre de 1980, el buque Conquistador se hallaba navegando a 35° 27' Norte y 7° 50' Oeste, con rumbo nordeste, cuando el capitán y el radiotelegrafista presenciaron un objeto desintegrándose sobre el buque a unos 20° de altitud.

Asimismo, y en mensaje recibido de Chipiona Costera, personal del pesquero Besugo, que se encontraba en la posición 33° 52' Norte y 8° 55' Oeste, observó a las 20,45 horas el mismo fenómeno, dándoles la impresión de ser un avión de pasajeros que llevaba incendiada la turbina izquierda, desapareciendo en dirección norte y hacia la mar.

Tomados aisladamente, esos dos incidentes, ocurridos cerca de la costa de Marruecos, nunca se hubiesen explicado. Pero, tras consultar nuestros archivos, pronto descubrimos que un verdadero alud de noticias de aparición de OVNIS se había desencadenado aquella noche en el suroeste español. Sin exagerar, miles de personas avistaron como una serie pequeños cuerpos incandescentes pasaba sobre sus cabezas lentamente (la duración fue decenas de segundos). La trayectoria general de ese tren luminoso fue de suroeste a nordeste.

Visto en su conjunto, dadas las características de las observaciones, considerando la amplia zona abarcada y la consiguiente enorme altura a la que realmente tuvo que hallarse, todo apunta a que el fenómeno se trató de un bólido de gran tamaño lo que ocasionó el meteoro (con respecto a la posibilidad de una reentrada de chatarra espacial, prácticamente podemos descartarla, según consultas evacuadas en torno a aquella fecha).

Expediente 801225: OVNI a propulsión a chorro

Otro pequeño archivo desclasificado se refiere a una observación cerca del polígono de tiro que el Ejército del Aire posee en las Bárdenas Reales (Navarra), el 25 de diciembre de 1980. A las 22,05 horas, un capitán controlador de tiro del polígono viajaba en coche por la carretera Tudela-Argüedas cuando divisó un objeto volador que parecía tener un cuerpo central de gran tamaño, "con sistema de retropropulsión de mucha potencia" (*sic*) y a su lado, dos o tres cuerpos más pequeños volando en formación con el central. El objeto parecía volar a una altura de entre 600 y 900 metros (*sic* nuevamente), en un rumbo de 20° (norte-nordeste), con velocidad aproximada a la de un avión comercial. Desapareció tras las montañas y, gracias al reflejo de la luna, se apreció que había dejado una gran estela de humo mucho más amplia que la de un avión comercial.

Otro caso no identificado...en ausencia de información complementaria. Porque había un grueso dossier en mis archivos relativo a esta fecha, que puso el caso en su justa perspectiva, presentándose como un paradigma de pura deformación profesional. Aquel 25 de diciembre, un gigantesco fenómeno ardiente fue observado sobrevolar España y otros países europeos unos minutos después de las 22 horas, desplazándose de sur a norte (véase la Figura 5). Su naturaleza era artificial, pero su origen terrestre.

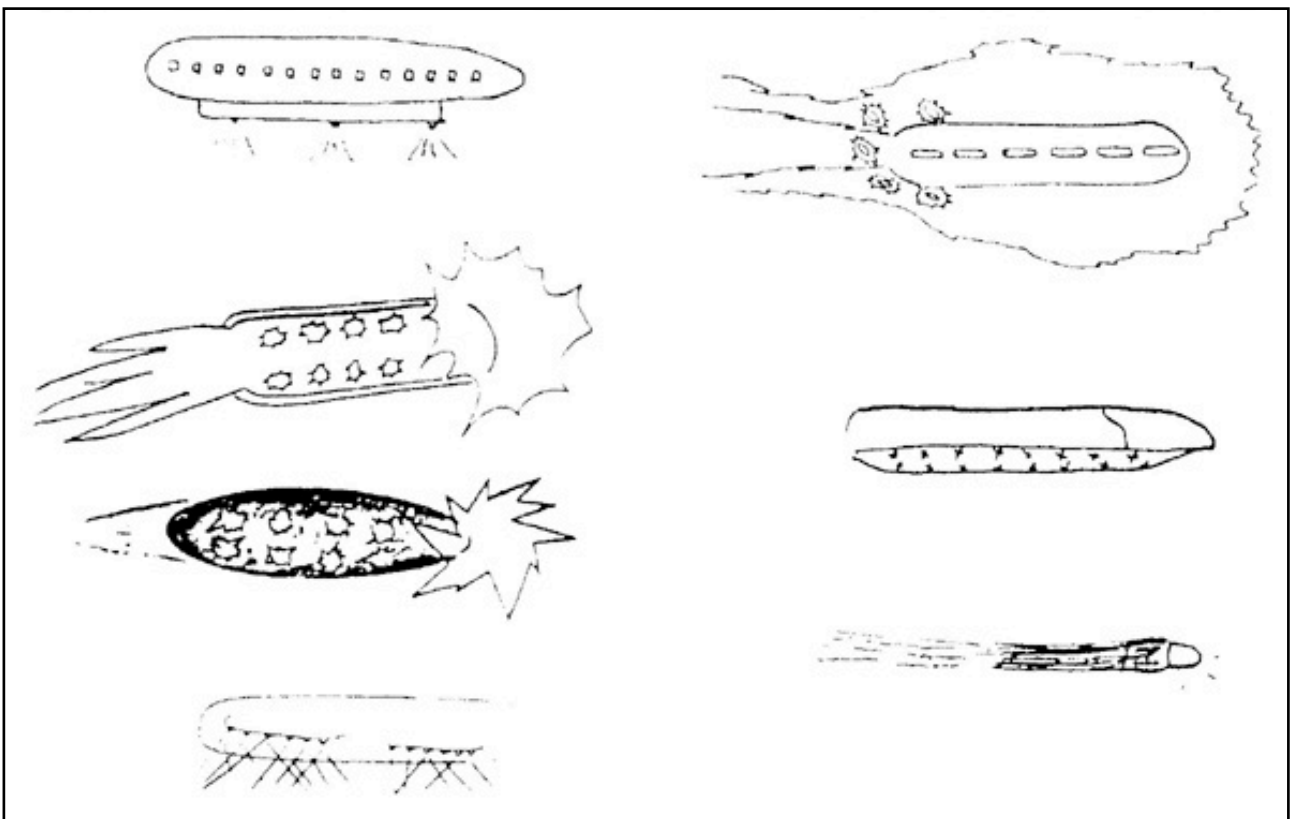


Figura 5. Expediente 25 de diciembre de 1980, Navarra. Dibujos de imágenes OVNI de varios avistamientos en España y Portugal. Se trató de la reentrada del cohete portador del satélite ruso Cosmos 749. (Fuente: compilación de Manuel Borraz).

Efectivamente, el NORAD (mando de la defensa aérea de América del norte) comunicó que fue causado por la reentrada en la atmósfera del cohete impulsor del satélite soviético Cosmos 749 (oficialmente designado 1975-62B). El centro de cálculo espacial del NORAD estimó que el cuerpo del cohete lanzador inició su desintegración (por la compresión con las moléculas del aire) cuando se encontraba en latitud 33,5° Norte y longitud 7,9° Oeste a las 22,04 horas del 25 de diciembre de 1980, viajando del suroeste al nordeste en un arco que lo llevaría sobre Portugal, España, Francia y cerca del sur de Inglaterra, naciones que recibieron asombradas el vistoso regalo espacial.

Expediente 820819: Un platillo volante giratorio

Este peculiar expediente consiste exclusivamente en la narración escrita por un testigo civil que tuvo una experiencia fuera de lo común el 19 de agosto de 1982, a las 22,30 horas. Estaba en el ático de un bloque de apartamentos situado en primera línea frente al mar en la localidad veraniega de Blanes (Gerona). Se encontraba acompañado por siete personas a las que llamó al exterior para que pudieran presenciar el objeto. Primeramente, el testigo principal estaba en la terraza cuando escuchó el ruido de un avión. Sobre él vio un rosario de luces con una intermitencia regular. Con la ayuda de unos prismáticos vio un objeto en forma de disco cilíndrico de un tamaño entre 50 y 100 metros de diámetro, liso por la parte superior y dotado de algún habitáculo en la inferior.

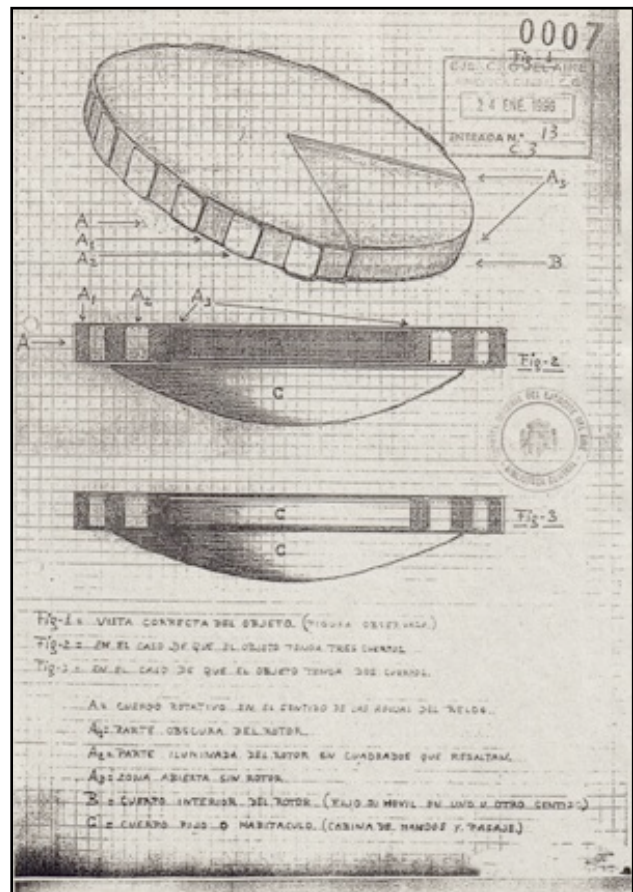


Figura 6. Expediente 19 de agosto de 1982, Blanes. Expresivos bocetos de un "platillo volante" que no era sino la ilusión causada por una avioneta publicitaria. Página 7 del expediente desclasificado. (Fuente: Ejército del Aire).

El disco giraba en el sentido de las agujas del reloj, mostraba en su parte visible lo que parecían unas 7 u 8 ventanas o placas iluminadas con espacios oscuros entre ellas. Su velocidad y altura eran constantes, pero realizando giros sobre sí mismo, lo que le permitió ver tanto la parte superior como la inferior. El disco no llegaba a cerrarse completamente puesto que, en uno de sus giros, pudo observar un triángulo vacío perfectamente marcado. La observación duró tres minutos, calculándole una velocidad de desplazamiento poco más o menos la de un avión comercial, de los que normalmente vuelan por la zona. En el mismo lugar, el testigo hizo algunos bocetos de lo que había presenciado y días más tarde mandó una carta al Ejército del Aire con una exhaustiva -y lírica- descripción de la experiencia, acompañada de unos expresivos dibujos (véase la Figura 6).

El informe oficial no aporta ninguna conclusión, ya que nunca se llevó a cabo encuesta alguna. Sin embargo, una revisión de la prensa nacional de los meses de agosto y septiembre de 1982 desveló sucesos semejantes en muchas ciudades del este y nordeste de España. No sólo eso, los periódicos informaron que algunas avionetas de propaganda, portando paneles luminosos de publicidad, fueron muy activas ese verano en varias localidades, motivando confusiones con OVNIS. Control Aéreo Barcelona confirmó la ejecución de tales vuelos nocturnos ese verano.

ALGUNOS DATOS ESTADÍSTICOS

Es suficientemente elocuente que el proceso de desclasificación en España no haya impuesto ninguna restricción sobre los sucesos recientes, a la hora de facilitarlos al público. Por ejemplo, durante los años que ha durado el proceso, se dieron algunos nuevos hechos que -testificados por personal civil o militar- fueron transmitidos al MOA, como la instancia adecuada para la investigación OVNI por parte del Ejército del Aire español. Casos ocurridos en 1993 y 1995 activaron el nuevo procedimiento IG-40-5; pues bien, lo que aconteció no solamente fue debidamente investigado sino que prontamente pasó a ser desclasificado. Un ejemplo que otros países bien podrían imitar.

Desde 1992, a los 62 expedientes originales archivados por el Ejército del Aire se les han añadido nuevos informes, tanto nuevos como antiguos. Ello explica que -a mayo de 1997- sean 75 los expedientes hechos públicos, con cerca de 1.900 páginas de texto que cualquiera puede leer o fotocopiar en la Biblioteca del Cuartel General del Aire en Madrid.

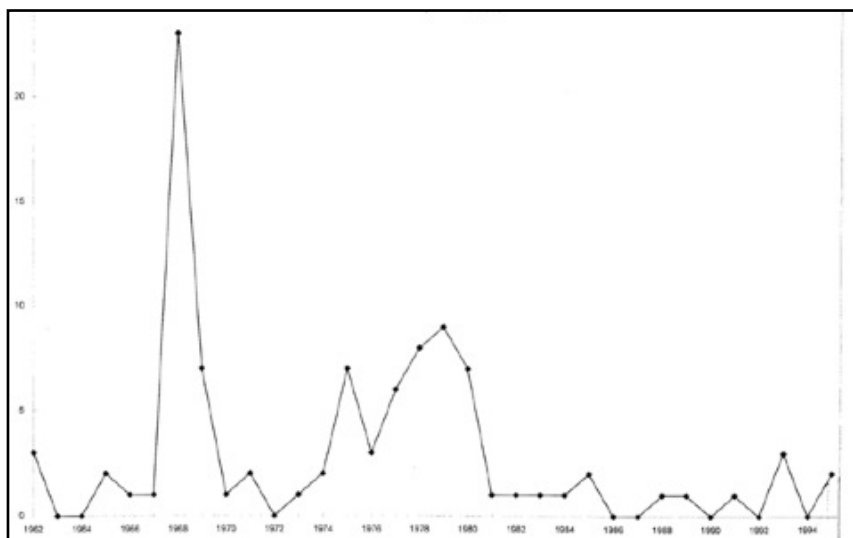


Figura 7. Distribución anual de los 97 casos contenidos en los primeros 75 expedientes desclasificados por el Ejército del Aire, de 1962 a 1995. (Fuente: Vicente-Juan Ballester Olmos).

Esos expedientes comprenden un total de 97 sucesos distintos. La Figura 7 muestra gráficamente la distribución anual de los mismos. Considerando un periodo de 34 años entre 1962 y 1995, la media esperada es de casi 3 casos por año. Pero, por sorpresa, encontramos varios años que se desvían grandemente de ese estándar: 23 informes en 1968, 9 informes en 1979, 8 informes en 1978, 7 informes en 1969, 1975 y 1980 y 6 informes en 1977. (El proceso finalizó con la desclasificación de 84 expedientes, relativos a 122 casos distintos y 1953 hojas de documentos, NdA).

La oleada de 1968-69 fue el resultado de la combinación de tres factores: una nota de prensa del Ministerio del Aire solicitando a los ciudadanos que informasen de avistamientos de OVNIS, la brillante visibilidad nocturna de Venus y la llegada de Francia de enormes globos meteorológicos tetraédricos impulsados por los vientos. 1975 resalta conspicuamente porque un expediente incluye varios casos procedentes de un único informador, por cierto escasamente fidedigno. Algo similar pasa con el año 1977, en el que hay un expediente que describe una sucesión de historias de contactos supuestamente vividas durante un periodo de tres meses por un sujeto fraudulento. Y lo mismo se aplica al pico de 1978, ya que un expediente engloba una serie de fotografías trucadas, en fechas diferentes.

El clímax de 1979 es otra cosa: hay varios fenómenos que parecen desafiar nuestra capacidad de análisis, la mitad de ellos ocurridos en un extraordinario mes de noviembre, claramente influenciados por el impacto en los medios de comunicación del incidente fechado el 11 de noviembre de 1979, cuando la tripulación de un Supercaravelle divisó luces extrañas cerca de su aparato. Finalmente, 1980 muestra una acumulación aleatoria de eventos variados, sin relación los unos con los otros. En conclusión, no se perciben auténticas oleadas de OVNIS en este pequeño universo de casuística de procedencia militar.

Un rápido vistazo a las características generales de los informes muestra 20 detecciones de radar, 15 salidas de cazas en interceptación, 10 encuentros cercanos, 13 casos fotográficos y 28 informes de pilotos civiles. Además de la Fuerza Aérea, intervinieron también nueve veces la Armada, la Guardia Civil en siete ocasiones, cinco veces el Ejército de Tierra y otras tres la Policía.

En cuanto a la hora en que se manifestaron los sucesos, divididos según se trate de casos explicados (OVI) o inexplicados (OVNI), resumimos los datos en esta tabla en periodos de seis horas:

	12 a 18 Hr	18 a 24 Hr	00 a 06 Hr	06 a 12 Hr	Se desconoce
OVI	11%	57%	17%	12%	3%
OVNI	6%	50%	31%	13%	

Que dibuja dos curvas semejantes, esto es, no hay una distinción aparente entre los dos conjuntos de casos y los estímulos se ven mayormente durante la noche porque éstos emiten luz (como lo hacen los cuerpos astronómicos). Este resultado es descorazonador para quien espere que los OVNIS se comporten de forma diferente a los OVIS.

Tan pronto como los expedientes son desclasificados, un equipo multidisciplinar de expertos, bajo mi coordinación, se ocupa de analizar la información. Las investigaciones no han concluido, no sólo por el número de casos sino, sobre todo, porque hay informes que presentan unos escenarios complejos que hacen difícil su estudio. Complicaciones añadidas son la ausencia de encuesta, falta de corroboración e información limitada. Sin embargo, nuestro esfuerzo está dando sus frutos y ya se pueden avanzar algunas conclusiones genéricas.

La categoría OVI (objetos volantes identificados), que son los casos resueltos satisfactoriamente, cubre el 85% del total. Las explicaciones astronómicas sobresalen como la fuente de error más frecuente (4 de cada 10 confusiones tienen que ver con Venus, otros astros y estrellas, meteoros y bólidos, e incluso la luna). Los fraudes son la clave en 2 de cada 10 visiones. Y globos meteorológicos tomados por OVNIS se han dado en 1 de cada 10 informes (en su mayoría, globos soltados por el CNES francés en sus campañas de 1967 a 1970). Hay un apartado de miscelánea que representa 3 de cada 10 casos y que engloba desde cohetes y misiles a aviones, pasando por reflejos, inversiones de temperatura, reentradas, falsos ecos de radar, guerra electrónica, fuegos artificiales y proyectores de luz.

Tales grupos de explicaciones no difieren sustancialmente de las encontradas por otros estudiosos que han analizando muestras de observaciones OVNI, como revela el trabajo de Allan Hendry (7), lo cual habla de un patrón mundial.

Así y todo, *el 15% de los informes OVNI entregados por el Ejército del Aire queda por resolver*. De éstos, el 1% (Expediente 750101, Burgos) desafía toda explicación racional y parece tratarse de una verdadera anomalía científica. El 9% de los casos contienen sobresalientes aspectos anómalos y están pendientes de estudio. Y el 5% restante carecen de datos suficientes para ser evaluados correctamente.

PARTICIPACIÓN CIVIL EN EL PROCESO

Mi papel en este proceso ha tenido dos etapas bien definidas en el curso del tiempo. Durante 1990 y 1991 actué de instigador, centrándome principalmente en mantener reuniones con el comandante jefe de la Oficina de Relaciones Públicas del Ejército del Aire y con el coronel a cargo de la Sección de Seguridad de Vuelo. Gracias a ambos caballeros logré elevar al alto Estado Mayor estas reflexiones: 1) La información OVNI no plantea ninguna amenaza para la seguridad nacional; 2) Mantener secretos los expedientes OVNI sólo sirve para crear la falsa imagen de que el Estado oculta un "conocimiento especial"; 3) Restringir el acceso a esos archivos a los estudiosos apenas es compatible con una nación plenamente democrática; 4) Precedente de desclasificación del proyecto *Blue Book* de los Estados Unidos e iniciativa de las fuerzas aéreas de otros países facilitando información OVNI al público (Italia, Bélgica, Australia), así como el caso del GEPAN/SEPRA francés, etc.

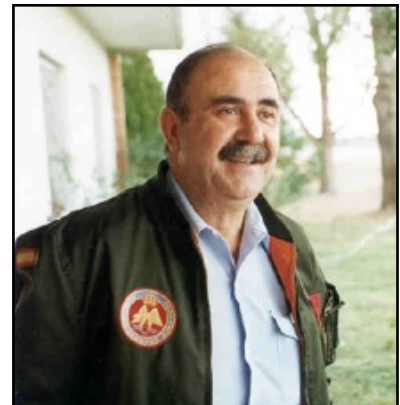
Pude convencer al coronel Álvaro Fernández Rodas -un oficial inteligente y bien preparado- para que se escribiera a todas las regiones aéreas solicitando se mandara al Cuartel General toda la información que se dispusiera sobre el tema OVNI. Esto se hizo en julio de 1991, bajo la firma del general segundo jefe del estado Mayor del Aire. Mi propósito consistía en que informes que pudieran haber diseminados aquí y allá se centralizaran antes de que comenzara la desclasificación. Como respuesta a esta solicitud oficial, se recibieron varios informes datados entre 1978 y 1991 que incrementaron el acervo documental de los 55 expedientes que existían en mayo de 1991 a los 62 que más tarde se remitieron al MOA, como ya sabe el lector.

Para empezar, está bien, pero ¿qué podía hacer más? Y, sobre todo, ¿cómo hacer más? Un día de junio de 1992 entró en contacto conmigo el teniente coronel Bastida, cuando casualmente me encontraba en el Cuartel General del Aire. Aquella tarde tuve mi primera reunión personal con el hombre del MOA. Me di cuenta que conocía mis trabajos y creí adivinar que los respetaba. De hecho, se había basado en uno de mis libros (8) para diseñar un modelo de resumen de casos, crear el primer catálogo de informes OVNI y extraer estadísticas para compararlas con la distribución anual de los informes militares. Incluso la nueva normativa IG-40-5, que Bastida desarrolló, está notoriamente influida por los cuestionarios OVNI de la USAF y del CEI que en su día

facilité al Ejército del Aire. Aquella reunión fue la primera de una larga serie y, como resultado, se abrió un canal de comunicación mutua entre la "ufología" civil y militar.



Bastida, Ballester Olmos y Rocamora, ante el Cuartel General del Ejército Aire.



El Teniente Coronel Rocamora.

Cuando Bastida dejó el MOA, continué mi relación con Rocamora (con la aprobación de su comandante en jefe). Encuentros frecuentes, faxes, cartas y conversaciones telefónicas me han permitido:

- Seguir muy de cerca la evolución del proceso de desclasificación, incluyendo la entrada de nuevos archivos, y asegurarme de que la totalidad de la información custodiada se hacía pública sin ninguna otra censura que los nombres de los testigos

- Estimular la búsqueda oficial de informes perdidos, tanto antiguos como modernos, en bases aéreas, estaciones de radar, etc., con el resultado neto de la incorporación de 25 casos adicionales (que están siendo desclasificados en la actualidad).
- Conseguir que se desclasificaran los documentos que conforman la normativa oficial: doctrina, directrices e instrucciones editadas por el Ejército del Aire en un lapso de 25 años.

Esos objetivos, que creo importantes, han representado un sueño hecho realidad. Pero lo bien cierto es que tales logros se han conseguido gracias a unas Fuerzas Aéreas progresistas y por la determinación, compromiso, seriedad y rigor de un grupo de militares elegidos por la historia para cumplir uno de los mayores anhelos de la comunidad ufológica de cualquier país: eliminar el sello de secreto de los expedientes OVNI oficiales.

AGRADECIMIENTOS

El autor desea reconocer a Joan Plana Crivillén su capaz asistencia y cooperación. Plana, experto en temas de Defensa, ha sido mi colaborador más estrecho desde 1988. Y al Centro de Estudios Interplanetarios (CEI) de Barcelona, del que soy Director de Investigaciones, su cobertura institucional en mis gestiones.

NOTA

Aconsejo al lector interesado en esta materia que consulte otros trabajos que complementan y actualizan la información que aporta este ensayo, para una mejor comprensión del proceso de desclasificación, su evolución y culminación (9,10).

REFERENCIAS

(1) Ballester Olmos, V.J., "Spanish Air Force UFO Files: The Secret's End", en *MUFON 1993 International UFO Symposium Proceedings* (Walter Andrus, Jr. e Irena Scott, editores), MUFON, Inc. (Seguin, Texas), 1993, páginas 127 a 168.

(2) Ballester Olmos, V.J., *Expedientes insólitos*, Ediciones Temas de Hoy, S.A. (Madrid), 1995, páginas 153 a 236.

(3) Ballester Olmos, V.J., "UFO Declassification in Spain", en *UFOs: Examining the Evidence* (Mike Wootten, editor), BUFORA (Londres), 1995, páginas 51 a 56.

(4) Bastida, Angel, "Los OVNIS y el Ejército del Aire", *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, Agosto-Septiembre de 1992, páginas 655 a 659.

(5) Ballester Olmos, V.J., "Notas sobre la velocidad del proceso de desclasificación", *Papers d'OVNIS*, 9, septiembre de 1994, páginas 76 a 77.

(6) Borraz, Manuel, "Provincia de La Coruña, 5/12/89", comunicación personal, marzo de 1993.

(7) Hendry, Allan, *The UFO Handbook*, Doubleday and Co., Inc. (Garden City, New York), 1979.

(8) Ballester Olmos, V.J. y Miguel Guasp, *Los OVNIS y la Ciencia*, Plaza y Janés, S.A. (Barcelona), 1981. Edición revisada, 1989.

(9) Ballester Olmos, V.J., "Culmina la desclasificación oficial", *Cuadernos de Ufología*, 1 (3ª época), 1997, páginas 76 a 81.

(10) Ballester Olmos, V.J., "Monitoring Air Force Intelligence (Spain's 1992-1997 UFO Declassification Process)", en *MUFON 1997 International UFO Symposium Proceedings* (Walter Andrus, Jr. e Irena Scott, editores), MUFON, Inc. (Seguin, Texas), 1997, páginas 139 a 178.

