AVISTAMIENTO DE FENOMENOS EXTRAÑOS

(EXPEDIENTES OVNI)



EXPEDIENTE NÚMERO: 791216

LUGAR: VUELO BARCELONA-ZARAGOZA

FECHA: 16 de Diciembre 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

AVISTAMIENTO DE FENÓMENOS EXTRAÑOS

EXP 791216
EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
21 FEB. 1995
ENTRADA N.: 28
C.3

EXPEDIENTE: - 791216

LUGAR: - VUELO BARCELONA-ZARAGOZA

FECHA: - Día 12 de diciembre de 1979

RESUMEN:

- Aeronave CESSNA tipo 310Q, matrícula EC-CSI, en vuelo privado de Barcelona a Zaragoza, despega a las 17:44Z con Salida Instrumental Sabadell 1. A 1.500' requiere directo a Sabadell siendo autorizada por Barcelona Control directo a Lérida. Noche despejada, sin luna y muy oscura.

- Establecidos a nivel de crucero, con rumbo 290° y aproximadamente a 30 NM de QUV (Barcelona), los pilotos observan, entre las 10 y las 11 de su posición, una luz blanca muy brillante, aparentemente fija y a un nivel ligeramente superior. Según su posición y el ángulo de visión la luz podía estar situada sobre Tarragona o la costa y de 20 a 30 NM del avión; esta apreciación, reconocen los pilotos, estaba mediatizada por la falta de puntos referenciales.

- Aproximadamente al minuto y medio de tener contacto visual, la luz perdió intensidad hasta reducirse al tamaño de una cabeza de alfiler, para volver a adquirir paulatinamente la intensidad inicial. Esta variación de intensidad provocó la extrañeza de la tripulación que contactó con Control Barcelona para preguntar por la existencia de un tráfico en esa posición.

- Después de repetidos intentos de contactar con el Control, con resultados infructuosos, consiguieron el contacto a 11 NM de Lérida, confirmando Barcelona que no tenía tráfico reportado.

- A partir de ese momento la luz empezó a desplazarse de manera totalmente desordenada lateral y verticalmente, con variaciones en su intensidad luminosa. La posición de referencia seguía siendo entre las 9 y las 10 pero ya mucho más abajo e incluso, cuando pasaron Lérida, les dio la impresión de que se había posado en el suelo, desapareciendo la luz en ese momento. Eran las 18:20Z.

- Al contactar con Zaragoza Control volvió a aparecer la luz, que mantenía las mismas características y azimut que en las anteriores descripciones. Solicitaron permiso para tratar de aproximarse al posible objeto y al ser autorizados pusieron rumbo de 230°, teniendo un DME de Zaragoza en ese momento, de 60 NM. No tuvieron contactos del radar de a bordo ni en la pantalla de 20 ni en la de 80 millas. Durante 10 ó 12 minutos permanecieron en Rumbo, pero al constatar que su distancia relativa no disminuía, regresaron a Zaragoza, lo que

hicieron con un Rumbo de 330°; en ese momento la posición de la luz se correspondía con las 7 del avión.

- Al iniciar la maniobra de aproximación perdieron definitivamente el contacto. El avión tomó tierra a las 19:04Z.

- Como datos curiosos anotados por la tripulación se destacan que en los sucesivos intentos de contactar con el Control de Barcelona solamente eran inteligibles las cuatro primeras palabras; que cuando en situaciones normales se perdía contacto con el Control a las 60 Nm, esa noche el contacto se perdió a las 40NM; que los movimientoos de la luz se producían a gran velocidad, sin brusquedad y en los ascendentes con una aceleración creciente notable. Asímismo en conversación telefónica con el controlador, le señaló la observación de que un avión de la Cía. TAE en vuelo de Palma a Tenerife, a las 18:45Z y cuando se encontraba a 70NM de Alicante, comunicó el avistamiento de una luz parecida, pero en la 10 de su posición, lo cual no se corresponde, obviamente con Tarragona.

ÍNDICE DE DOCUMENTOS:

- **Documentos 0001:** Escrito de Pl. y Op. nº 500-C, de fecha 21 de Diciembre de 1979 por el que el Coronel Jefe de la Base Aérea de Zaragoza remite al Gral. Jefe del Mando Aéreo de Transporte, la declaración de dos pilotos, presentada al Director del Aeropuerto de Zaragoza, referente al avistamiento de una luz con movimientos extraños.

- **Documento 0002 al 0005:** Declaración de los pilotos.

CONSIDERACIONES:

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

PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN: **DESCLASIFICADO**

Torrejón, a 20 de enero de 1995
EL OFICIAL DE INTELIGENCIA DEL MOA

DESCLASIFICADO
ESCRITO: EMA/POP | NUM.: 621 | ENTIDAD: SESPA | FECHA: 13-02-95
OBSERVACIONES: Expte. 791216

Exp 791216
EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
21 FEB. 1995
ENTRADA N.º 28
C-3

9001

3.ª REGION AEREA

BASE AEREA DE ZARAGOZA
ALA NUMERO 31
PLANA MAYOR

91

CONFIDENCIAL

S/Rf.ª Núm. Fecha N/Rf.ª Núm.

Pl. y Op. 500-C

ASUNTO: Rdo. Informe OVNI.-

SECRETARIA
ENTRADA
Fecha 26-12-79
Núm. 1142
Hora 3-

Excmo. Señor:

Tengo el honor de remitir a V.E., informe sobre observación de Objeto Volador No Identificado presentado al Director del Aeropuerto de Zaragoza por el piloto privado D.

Dios guarde a V,E. muchos años.
Base Aérea de Zaragoza 27 de Diciembre de 1.979.
EL CORONEL JEFE DEL ALA

MANDO AEREO DE TRANSPORTES
ENTRADA
26 DIC 1979
REGISTRADO AL N.º 152
CLAVE ARCHIVO 2-08-I

BASE AEREA DE ZARAGOZA - COMANDANTE -

EXP 791216
EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C.G.
21 FEB. 1995
ENTRADA N.º 28
C.3

EXCMO. SR. GENERAL ~~JEFE DEL MANDO AEREO DE TRANSPORTE~~.-

CONFIDENCIAL

ZARAGOZA.-

DESCLASIFICADO

16 Dic 79 ruta LEBL-LEZG
luz brillante

CONFIDENCIAL

0002

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
21 FEB. 1995
ENTRADA N.º 28
C.3

INFORME SOBRE LA OBSERVACION DE OBJETO VOLADOR NO IDENTIFICADO PARA LA AUTORIDAD COMPETENTE

Exp 791216

Observación realizada durante un vuelo privado de Barcelona a Zaragoza el dia 16 de diciembre de 1.979 entre las 18 horas 00 y las 18 horas 54 minutos por el Sr. Dn. , piloto privado, con licencia nº y calificación I.F.R. como piloto al mando, y el Sr. Dn. como segundo piloto, con licencia comercial nº a bordo de la Aeronave propiedad del Real Aeroclub de Guadalajara Matricula EC-CSI, Marca CESSNA, tipo 310Q.

DETALLE DEL VUELO POR ORDEN CRONOLOGICO

1.- El despegue de Barcelona se efectuo a las 17 horas 44 minutos Z por la pista 07, con salida standard Sabadell 1, nivel 090, XPDER 5205.

2.- A 1.500 pies en alejamiento sobre el radial 071 de QUV 6 millas DME y a petición del comandante de la Aeronave para dirigirnos a Sabadell directo, Barcelona aproximación 119.10 nos autorizó viraje a la izquierda directo a Lérida.

3.- La noche era despejada, sin luna y muy oscura; estabamo en contacto con el terreno.

4.-Aproximadamente a 20 millas de Barcelona pasamos con Bar celona control 127.70, identificados en pantalla por el controlador.

5.- Con rumbo 290º y aproximadamente 30 millas DME de QUV y habiendo notificado anteriormente haber alcanzado nuestro nivel de crucero, pudimos observar entre las 10 y las 11 horas de nuestra posición una luz blanca brillante y muy potente aparentemente fija y a un nivel ligeramente superior al nuestro. El primero en observar este fen meno fue el segundo piloto, quien a los pocos segundos me comunicó el hecho.

6.- Repentinamente y aproximadamente al minuto o minuto y medio de haber tenido el contacto visual con esa luz, pudimos observar como iba perdiendo intensidad hasta reducirse al tamaño de una cabeza de alfiler para volver a adquirir paulatinamente la intensidad inicial

DESCLASIFICADO

MINISTERIO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
21 FEB. 1995
ENTRADA N.º 28
C3

posición aparentemente fija respecto a nosotros.

EXP 791216

- Según nuestra posición y el angulo de visión, esta luz podia estar situada sobre Tarragona o la Costa y según nuestra propia apreciación de 20 a 30 millas nauticas distante de nosotros, teniendo en cuenta la falta de campo de profundidad para poder darnos alguna prespectiva o referencia debido a la oscuridad de la noche.

- El hecho ocurrido en el punto 6 fue el determinante para contactar con Barcelona control y preguntar sobre un posible tráfico ya que daba la misma impresión que un Avión haciendo una orbita a nivel fijo y de dos a cuatro mil pies encima de nuestro nivel.

7.- En el momento del primer contacto con Barcelona control, nuestra distancia era de unas 40 millas nauticas de QUV en curso a Lérida Barcelona control no podia recibirnos claramente, Por lo contrario les recibiamos fuerte y claro, y el controlador, despues de tres o cuatro intentos nuestros para dar a conocer el hecho y pedir información de tráfico en esta zona, llego a decirnos que estabamos a 11 millas nauticas de Lérida y que no tenia ningun tráfico reportado. Recuerdo haber pedido en frecuencia textualmente si " habia algun Iberia para hacerme relay con Barcelona ", pero en vano.

DECLASIFICADO

A partir de este momento el objeto luminoso empezó a desplazarse de manera totalmente desordenada lateralmente y verticalmente. Su intensidad luminosa disminuia y volvia a ser potentisima por lo que pudimos cotatar en la cumbre de sus movimientos verticales. Lo seguiamos teniendo a la vista entre las 9 y las 10 horas de nuestra posición pero ya mucho mas abajo que desde nuestro primer contacto y su luz de blanca pasaba a ser d tono rojo suave y luego blanca otra vez adquiriendo y perdiendo intensida constantemente.

Pasando Lérida vimos como el objeto bajaba y nos dio la impresión que se habia posado en tierra y de repente desaparecio su luz por lo cual perdimos todo contacto con él, era aproximadamente las 18 horas 20 minutos z.

8.- Cuando pasamos con Zaragoza aproximación 119.30 y antes d comunicar, volvio a aparecer la luz aproximadamente en el mismo azimut

CONFIDENCIAL 0004

EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
21 FEB. 1995
ENTRADA N.º 28
C3

EXP 791216

ción; habian pasado unos dos o tres minutos desde la perdida de contacto con dicho objeto. Comunicamos a Zaragoza aproximación nuestra posición y nivel relatando tambien nuestra curiosa observación al controlador y pidiendole permiso para dirigirnos hacia esa luz que nos seguia pareciendo distante de unas 20 a 30 millas nauticas. Obtuvimos la autorización de dirigirnos hacia ella pero con "precaución" diccit el controlador. Aprovechando unos de sus movimientos verticales que nos pareció situarse al mismo nivel nuestro, pusimos rumbo 230º hacia el objeto teniendo en ese momento una distancia aproximada de 60 millas nauticas DME de Zaragoza y enfocandolo con nuestro radar de a bordo no obtuvimos ningun eco ni en la escala de 20 millas ni en la de 80 millas, seguimos conservando este rumbo hacia el objeto durante aproximadamente 10 a 12 minutos, volviendo a la baliza de Zaragoza con rumbo 330º por constatar que no habia disminuido ni aumentado nuestra distancia del objeto luminoso.

A unas 45 millas nauticas de Zaragoza obtuvimos la autorización de descender a nivel 70 y seguimos teniendo contacto con la luz a las 7 horas de nuestra posición muy por debajo. Pocos minutos despues y teniendo que verter nuestra atención para la maniobra de aproximación del Aeropuerto perdimos contacto con ella. El aterrizaje se efectuo a las 19 horas 04 minutos z.

DESCLASIFICADO

9.- En este punto 9 y como datos curiosos quisiera hacer resaltar:

a) La conversación telefonica post-vuelo que mantuve con el controlador de Barcelona que nos estuvo atendiendo durante este vuelo, desde la oficina de control de aproximación de Zaragoza, y en la cual me confirmó que en los varios intentos nuestros de comunicar con Barcelona control recibia perfectamente las cuatro primeras palabras en cada intento siendo las demás ilegibles. Teniendo en cuenta que normalmente a nivel 90 perdemos contacto con Barcelona control a aproximadamente 60 millas nauticas de QUV, esta vez en el primer intento de comunicar estabamos a unas 40 millas.

b) Los movimientos laterales, ascendentes y descendentes del objeto luminoso se hacian a grandes velocidades, sin brusquedad y en los ascendentes con una aceleración creciente notable.

c) Como dato anexo y en la misma comunicación telefónica con el controlador de Barcelona nos señaló la observación de una luz parecida a la vista por nosotros por un Avión de la Compañia T.A.E. que habia despegado de Palma para Tenerife a las 10 horas de su posición y 70 millas antes de llegar a Alicante a las 18 horas 45 minutos z.

Informe redactado en Zaragoza a 17 de diciembre de 1.979

EXP 791216
EJERCITO DEL AIRE
BIBLIOTECA CENTRAL C. G.
21 FEB. 1995
ENTRADA N.º 28
C-3

Fdo.
Piloto a los mandos

Fod.
Segundo piloto

DESCLASIFICADO