

AVISTAMIENTO DE FENÓMENOS EXTRAÑOS

EXPEDIENTE: 791111/791117/791128 (Bis)
LUGAR: VALENCIA/MOTRIL/MADRID
FECHA: 1979/ días 11, 17 y 28 de Noviembre.

RESUMEN:

- Información complementaria sobre el expediente YA DESCLASIFICADO 791128, procedente de los archivos de correspondencia del Ejército del Aire.

- A requerimiento de CJMOA el 11 de julio de 1994 de la búsqueda de información referente a objetos no identificados dirigida a los Mandos, GJMACE remite fotocopias de un scramble efectuado en la madrugada del día 28 de noviembre de 1979.

- La información enviada corresponde al informe emitido por el Controlador de Servicio en el S.O.C. de PEGASO y al informe de la tripulación de alarma que efectuó la salida.

- Según el informe del Controlador, a las 02:30Z del día 28 se recibió en Pegasus la comunicación de que en la vertical de Madrid había dos OVNI,s que estaban siendo observados por multitud de personas. A las 03:30 se da scramble al avión de alarma de Torrejón que asciende a 35.000 pies orbitando sobre el punto donde Villatobas comunicó que se hallaba el contacto, que en ese momento se encontraba a 80.000 pies, sin ver absolutamente nada. El interceptador comunicó haber tenido algún contacto radar muy fugaz y que en dos ocasiones sintió el bloqueo de un radar de impulsos. Las condiciones meteorológicas eran excelentes.

- Según el informe de la tripulación de alarma, al encender el alertador de amenazas apareció un strobe a sus 07:30 en la banda I aparentemente muy cercano, se hicieron los virajes oportunos sin tener contacto visual con la amenaza; no obstante se tuvo contacto radar cuatro veces que coincidía con la información de Pegasus. El eco, que en un primer barrido era único y que desaparecía al siguiente barrido, se convirtió posteriormente en tres muy alargados y difusos, separados entre sí 1,5 a 1 NM, desapareciendo también al siguiente barrido. Se sobrevoló en repetidas ocasiones el punto de localización dado por Pegasus que coincidía con la vertical de Barajas, sin tener ningún contacto visual. En ningún momento hubo interferencias radio y la visibilidad era muy buena.



INDICE DE DOCUMENTOS

Documentos 0001
al 0003:

MSGID. 705-C de 11 de julio de 1994 de CJMOA al GJMACEEN requiriendo comprobación de archivos en búsqueda de nuevos datos sobre avistamientos.

Documento 0004:

Escrito número 22-C-INF (168-C) del Gral. Jefe Acctal. del MACEN, dirigido a CJMOA contestando a la anterior solicitud.

Documentos 0005
al 0007:

Informe redactado por el Controlador de Servicio.

Documentos 0008
y 0009:

Informe redactado por la tripulación de alarma.



CONSIDERACIONES:

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

PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN:

DESCLASIFICADO

Torrejón, 8 de noviembre de 1996
EL OFICIAL DE INTELIGENCIA DEL M.O.A.,

DESCLASIFICADO			
ESCRITO	NUM.	REFERENCIA	FECHA
EMA /dsc	0092	LESFA	10-11-96
OBSERVACIONES: Esp.			

19 NOV 1996 / 221120G-5

CONFIDENCIAL

IMPRESO DE MENSAJE

0001

PARA EMPLEO EN CECOM, s

NUMERO



PRECEDENCIA - ACCION
PRECEDENCE - ACTION
P

PRECEDENCIA - INFO
PRECEDENCE - INFO
P

GRUPO - FECHA - HORA
DATE - TIME - GROUP
110800Z JUL94

INSTRUCCIONES PARA MENSAJE
MESSAGE INSTRUCTIONS
EN CLARO

DE/ FROM

CJMOA

PREFIJO

CLASIFICACION DE SEGURIDAD
SECURITY CLASS
CONFIDENCIAL

PARA/ TO: CJMACEN

INFO: COMTEALA 12
JGRU-45
JEVA-2
JESPAIR (LEÓN)

ESTADO MAJOR DEL M.O.A.

11 JUL 1994

NUMERO DE ORIGEN
ORIGINATORS NUMBER
105-

SIC: UAA



ASUNTO: AVISTAMIENTO DE FENOMENOS EXTRAÑOS EN EL ESPACIO AEREO NACIONAL

A PESAR CENTRALIZACIÓN DOCUMENTACIÓN OVNI EN EMAIRE JUL91 Y ANTERIOR SOLICITUD A LOS MANDOS NOV-92, QUEDA POR RECUPERAR INFORMACIÓN GENERADA EN MEDIOS DEL E.A., EXHIBIDA PÚBLICAMENTE POR PERIODISTAS EN MEDIOS DE COMUNICACIÓN, REFORZANDO CONVICCIÓN QUE E.A. OCULTA INFORMACIÓN OVNI.

CON ANIMO COMPROBAR SI EXISTE ALGUNA INFORMACIÓN PARA AMPLIAR ARCHIVO MOA Y REBATIR ADEMÁS ARGUMENTO INFUNDADO OCULTISMO Y RECOPIADOS DATOS CONCRETOS SUCESOS OCURRIDOS EN UNIDADES DE SU MANDO, A CONTINUACIÓN SE RELACIONAN LOS MISMOS CON OBJETO REMISIÓN A UNIDADES BAJO SU MANDO RELACIONADAS:

EVA - 2

DESCLASIFICADO

1979 - 27 de Noviembre. 23:00

Madrid. Luces en el cielo son observadas por muchas personas. EVA-2 detecta ecos desconocidos. Scramble de F-4 Phantom desde Torrejón.

401 ESCUADRÓN / 45 GRUPO BARAJAS, TORREJÓN (MADRID)

1980 - 25 de Febrero. Anochecer.

Desde avión del 401 Escuadrón en vuelo Alemania-Madrid, con el presidente Suárez a bordo, observada luz extraña por los pilotos y pasajeros.

PAGINA DE PAGINA PAGE OF PAGE		REFERENCIA AL MENSAJE		NOMBRE DEL REDACTOR				ORIGINA		TEL NO.	
1 de 3		CLASIFICADO SI NO									
USO DE LOS OPERADORES	H	Fecha	Hora	Sistema	Operador	T	Fecha	Hora	Sistema	Operador	Firma de Oficial autorizado

CONFIDENCIAL

IMPRESO DE MENSAJE
CONFIDENCIAL

NUMERO

PARA EMPLEO EN CECOM, s

PRECEDENCIA ACCION PRECEDENCE-ACTION	PRECEDENCIA-INFO PRECEDENCE-INFO	GRUPO-FECHA-HORA DATE-TIME-GROUP	INSTRUCCIONES PARA EL MENSAJE MESSAGE INSTRUCTIONS
DE/FROM			PREFIJO
			CLASIFICACION DE SEGURIDAD SECURITY CLASS
			NUMERO DE ORIGEN ORIGINATORS NUMBER

1988 - 2 de Febrero. 19:09.

Objeto luminoso observado por la tripulación de un avión del 45º Grupo en vuelo de Barcelona a Madrid.

BASE AÉREA DE TORREJÓN (MADRID)

1968 - 1 de Junio. Mañana.

Objeto cerca de un F-86 en Navarra. Scramble de F-104 Starfighter.

1968 - 6 de Septiembre. 11:45.

Eco desconocido sobre Navarra/La Rioja. Scramble de F-104. Fotos.

1971 - 15:00

Objeto luminoso siguiendo a un T-33 en ruta Talavera-Gatafe. Scramble de varios F-104.

1974 - 24 de Septiembre. 20:30.

Luz móvil sobre Madrid. Scramble.

1977 - 18 de Marzo. 23:30.

Luces sobre Madrid. Scramble.

1980 - 17 de Septiembre. Mañana.

Detección de eco desconocido. Scramble de F-4 Phantom.

DESCLASIFICADO
SECRET | NIVEL | PRECEDENCIA | FECHA



PAGINA DE PAGINA PAGE OF PAGE	REFERENCIA AL MENSAJE	NOMBRE DEL REDACTOR			OFICINA	TEL. NO.						
	CLASIFICADO SI NO											
Para uso de los operadoras	2 de 3	R	Fecha	Hora	Sistema	Operador	T	Fecha	Hora	Sistema	Operador	Firma del Oficial autorizado

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

0003

IMPRESO DE MENSAJE

NUMERO

PARA EMPLEO EN GECOM, S

PRECEDENCIA - ACCION
PRECEDENCE - ACTION

PRECEDENCIA - INFO
PRECEDENCE - INFO

GRUPO - FECHA - HORA
DATE - TIME - GROUP

INSTRUCCIONES PARA EL MENSAJE
MESSAGE INSTRUCTIONS

DE/FROM

PREFIJO

CLASIFICACION DE SEGURIDAD
SECURITY CLASS

NUMERO DE ORIGEN
ORIGINATORS NUMBER

1981 - 4 de Enero. 12:45.

Objeto desconocido sobre Cáceres. Scramble.

1985 - 22 de Mayo. Mañana.

Detección de eco desconocido. Scramble de F-4 Phantom.

AERÓDROMO DE LEÓN

1984 - Noche.

Objeto luminoso estático cerca de la cabecera de pista, observado desde la torre por numerosos militares.

1992 - 25 de Mayo. 22:00.

Objeto en vuelo observado por civiles del Aeroclub y militares.



DESCLASIFICADO
REFERENCIA | FECHA

PAGINA DE PAGINA
PAGE OF PAGE

3 de 3

REFERENCIA AL MENSAJE

CLASIFICADO [SI] - NO

NOMBRE DEL REDACTOR

TCOL.

OFICINA

2a SECC.

TEL. NO

7129

USO	R	Fecha	Hora	Sistema	Operador	T	Fecha	Hora	Sistema	Operador
...

EL COMANDANTE EN JEFE DEL M.C.A.
Teniente General.

CONFIDENCIAL



MINISTERIO DE DEFENSA

EJERCITO DEL AIRE

MANDO AEREO DEL CENTRO

ESTADO MAYOR
INFORMACION

0004

IMPRESO EN EL CTOAR

CONFIDENCIAL

S/RI*

Núm.

Fecha

N/RI*

Núm.

MSG.

705-C

11-JUL-94

52.3/267

22-C-INF

768-C

ASUNTO: AVISTAMIENTO DE FENOMENOS EXTRAÑOS EN EL ESPACIO AEREO.



En contestación a su mensaje de referencia, comunico a V.E. que en este Mando no existe documentación relativa al Asunto.

No obstante se remiten fotocopias de un "scramble" efectuado en la madrugada del día 28 de noviembre de 1.979 que pudiera tener relación con el caso reseñado en su mensaje bajo el epígrafe EVA-2, el día 27 de noviembre de 1.979 a las 23:00 horas.

Como posible aclaración a la falta de más datos en los EVA,s, hay que tener en cuenta que según el P.O. 30-5 de fecha 12-02-79, firmado por el Coronel Jefe del Ala de Alerta y Control, en su punto 5, "Destrucción", decía que los documentos:

- Libro de Vigilancia y Rutina.
- Libro de Estado de Equipos.
- Libro de Actividades de la Sala S.A.S.

" Podrán destruirse seis meses después de finalizar el año en que se hizo la última anotación".

Madrid, 12 de agosto de 1994

EL GENERAL JEFE ACCTAL. DELA MACEN Y P.R.A.



DESCLASIFICADO

10.9. 1994

5578-C

17 AGO. 1994

X

EXCMO. SR. COMANDANTE JEFE DEL MANDO OPERATIVO AEREO. S.A. TORREJON.

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

0005

INFORME QUE LE HACE EL SERVIDOR DEL AREA DE AVIACION (E.T) DON
COMANDO EN JEFE DE SERVIDOR EN EL S.C.U., SOBRE
OBJETOS DESCONOCIDOS EN LA ZONA DE MADRID.

A las 02:30 Z. del día 23 de noviembre de 1979, comuni-
ca a Reguso el Sr. de Control Madrid (Paracuellos),
que según información recibida del COMANDO EN JEFE DE AVIACION
DE MADRID, hay dos CV.13 en la vertical de Madrid, los cua-
les están siendo observados por multitud de personas en la
calle Velázquez (Madrid); comunico igualmente al Radio Na-
cional de noticias continuamente de su estado.



DESCLASIFICADO

A las 03:20 Z. se llama a VIL para que informe si tiene
algun eco extraño en pantalla, y confirma tener una señal
que el SERVIDOR EN JEFE DE MADRID llega a distinguir hasta tres
situados estáticamente a 50.000 pies y sobre la 3020 y
los cuales están observando desde las 23:00 Z. del día ante-
rior.

A las 03:30 Z. se le describe de nuevo al punto de
conocimiento de la zona.

A las 03:45 Z. contacto ordenar con el COMANDO EN JEFE DE AVIACION;
asciende a 35.000 pies y se le dirige a la milla 34 del ca-
ñal 002 de VIL, (3020), punto donde VIL comenta que
tiene la señal a altitudes que en este momento nos indican,
son de 30.000 pies.

El SERVIDOR EN JEFE DE MADRID estuvo orbitando continuamente sobre el punto
a nivel de 340 sin ver absolutamente nada.

En las últimas pasadas del caso, VIL informó que los

CONFIDENCIAL

.../...

.../... objetos habian descendido a 40.000 pies.

El comunicó haber tenido algunos COMETS muy fugaces, siendo de reseñar que en el último de ellos midió el ángulo de elevación de antena y posteriormente en tierra con este dato y la distancia al blanco, obtuvo la altura, la cual según él era de 30.000 pies, dato que coincide exactamente con la altura que daba VII.

También es de reseñar que en dos ocasiones el piloto se sintió bloqueado por un radar de impulsos desde sus siete y media, comunicando posteriormente el piloto que el bloqueo era extraordinariamente potente y que pasando el radar a STANDBY permaneció la señal de bloqueo.

Después de estas pasadas se dirige al fijo de 220, comunicando el piloto que en el viraje hacia el fijo, ha visto una luz fugaz a baja altitud y aproximadamente sobre la carretera de La La Coruña.

A las 04.11 Z. abandona frecuencia de y pasa con Madrid Control sobre MJ ML 3040 a las 04.13 Z. y con 8.500 libras de combustible.

A las 04.33 Z. tomó tierra en Torrejón sin novedad, habiendo llevado el control de la misión, en la consola 7, efectuándose las comunicaciones en canal 10.

Es de reseñar que las condiciones meteorológicas eran excelentes, que el piloto tuvo contacto visual con otras aeronaves que circulaban en el área de Madrid, y que la pasada VII comunicaba que veía al objeto dos millas en elorro de un comercio sobre el que tenía contacto visual el, si que éste distinguió otro objeto.



DESCLASIFICADO

.../... mas que el comercial.

Durante toda la misión, el contacto radio con el
fue perfecto, sin que en ningún momento existieran inter-
ferencias radio.

Base Aérea de Torreón a 20 de Noviembre

EL CAPITAN,



DESCLASIFICADO

AVO 09

INDICATIVO

INDICATIVO CONTROLADOR:

0008

SCRAMBLE.- 03:30Z

TRIPULACION:

DESPEGUE.- 03:35Z

CA. CAPITAN D.

POA. CAPITAN D.

ATERRIZAJE.- 04:32Z

A las 02:45Z el controlador de servicio del COC llamó por teléfono al Barracón de Alerta comunicándonos que estuviera preparada la tripulación por un posible Scramble, debido a un objeto no identificado que le había comunicado Villatobas; situado vertical de Madrid a gran altura.

A las 03:30Z se dió el Scramble y la tripulación citada puso en marcha y despegó a las 03:35Z.

En cabecera de pista, la TWR de Torrejón autorizó para pasar con control Madrid en 225.4. Después del despegue, en contacto con Madrid se sobrevoló la senda de Barajas y autorizados se viró a la derecha a 280° y se ascendió a 35.000' con postquemador, pasando con Pegaso en canal 10.

Tras identificarnos, nos dirigió al punto situado en el radial 002° 34 NM del asentamiento radar de Villatobas. En la subida se encendió el RIAW de contramedidas, iluminándose la luz de ACTIVITY POWER y apareciendo un strobe a muestras 7:30 de la banda I y aparentemente muy cercano, lo que se comunicó a Se hicieron virajes a los rumbos indicados por el controlador sin tener nunca contacto visual con objetos que, según la información que Villatobas daba a , estaban primero de 80 a 88 angeles y más tarde de 38 a 41 angeles.

Sin embargo, se tuvo contacto radar cuatro veces, siempre que nos dirijamos con rumbo 270° hacia Madrid, coincidiendo dichos contactos con la información de . Inicialmente, dichos contactos fueron uno, desapareciendo siempre al siguiente barrido del radar y más tarde, fueron tres ecos localizados a 14 NM a las 12 y una elevación de antena aproximada de 32° arriba, equivalente a una diferencia de altura de 45.000' aproximadamente respecto a nuestro avión.

Los ecos eran muy alargados y difusos, separados entre sí 1,5 NM a 1 NM, desapareciendo en los siguientes barridos y cambiándose inmediatamente la elevación de antena en 10° no volvieron a aparecer.



seguna como informacion, se tal manera que pasamos debajo de los sucesos
ecos sin tener ningun contacto visual; esto se repitio dos veces y el punto de cruce
coincidia aproximadamente con la vertical de Barajas.

0009

El strobe principal del RUIAN se mantenia a las 7:30 de nuestra posicion, teniendo
durante un momento mucha potencia. Ademas, se encendio a cada lado de este strobe otros
dos de menos potencia; se encendio durante unos segundos la luz de AI - DAY (corresponde
al bloqueo de un radar de un avion interceptador diurno de banda I). A veces, se encen-
dio otro strobe distinto de los anteriores, posicionado en las 4:30 y correspondia a la
banda G.

En una ocasion, al apretar media accion, por la zona de la pantalla donde desapare-
cio el contacto, se observo un eco como el de un avion, y al blocarlo, aparecio la pre-
sentacion de ataque y la Vc marcó 450 KTS (equivalente a nuestra propia velocidad), rom-
piéndose el lock-on instantaneamente.

En otra ocasion, con rumbo 180° y a 36.000', nos dió informacion de un comer-
cial que con rumbo 360° pasaba aproximadamente por la vertical de Madrid, llegándose a
un momento en el que informo que el objeto estaba en la vertical del comercial a
41.000'. El comercial, que iba a 35.000', se vio perfectamente, sin embargo, no se obser-
vo ningun objeto sobre él o en sus proximidades.

Acto seguido, nos mandó virar a la derecha hacia dicho punto, apareciendo por
segunda vez los tres ecos en nuestra pantalla, según la explicación dada anteriormente.

En ningun momento hubo interferencias radio. La visibilidad era muy buena.

Virando hacia el fijo y pasando por 360°, aparecieron de nuevo los ecos en el radar,
lo que se comunicó a y este decidió que continuásemos hacia el fijo.

Se hizo una aproximación TACAN con Madrid control, y se pasó luego a TWR Torrejón y
se tomó tierra sin novedad.

El combustible final fue de 7.000 lbs y se estuvo sobrevolando Madrid durante 50 mi-
nutos a 35.000'.

Torrejón, 28 de Noviembre de 1.979
EL CAPITAN