

Caso Manises:

Más de 20 años de Polémica

Por: [José Manuel García Bautista](#) y [Rafael Cabello Herrero](#)

Sevilla, Mayo de 2000

El 11 de Noviembre de 1979 el **vuelo JK-297** toma pista de despegue del **Aeropuerto de Son Sant Joan de Mallorca**. Con retraso sobre su hora de salida el Supercaravelle de la Compañía Aérea TAE procedente de Salzburgo (Austria) continua su vuelo hacia el archipiélago Canario y más concretamente hacia Tenerife.

Como veterana tripulación de aquel -ya mítico- vuelo se encontraban el comandante **Sr. D. Francisco Javier Lerdo de Tejada**, como segundo piloto el **Sr. D. Ramón Zuazu** y como mecánico el **Sr. D. Francisco Javier Rodríguez**.

Las condiciones atmosféricas eran excelentes, buena temperatura, cielo despejado y buena visibilidad. Todo indicaba que iba a ser un vuelo tranquilo...

El Supercaravelle con destino Tenerife tomo una altitud de vuelo de 23000 pies cuando se dispuso a contactar con el control de vuelo de Barcelona (torre) que les llevaría hasta entrar en zona de Valencia.

Sobre las once y diez minutos de la noche el avión pilotado por el comandante Lerdo de Tejada recibió una comunicación extraña procedente de unas 40 millas al noroeste de Valencia y en rumbo de colisión con el Supercaravelle... Con tal inquietud percibieron a su izquierda unas extrañas luces que se dirigía hacia el avión. El comandante elevó su aparato a 28000 pies tras lo cual las misteriosas luces igualaron su altitud y se colocaron a poco más de 500 metros del avión. De esta forma, el comandante y su cabina de vuelo deciden poner en alerta a la torre de Barcelona e informar de tan anómala situación... no podían "*despistar*" a aquella misteriosa forma luminosa que les seguía...

En **Torrejón de Ardoz** (Madrid), el radar militar **Pegaso** no registraba ninguna señal extraña y ningún vuelo no autorizado. Alarmados se decide entrar en comunicación con el **Escuadrón de Vigilancia Aérea de Benidorm (EVA 5)** donde se comprobó que el Supercaravelle de Lerdo de Tejada era seguido por unas formas no autorizadas (hasta cinco se contabilizaron) , al no saber que les estaba acosando ni de que se trataba -por su propia definición- se les calificó de OVNIs...

Con un avión comercial en peligro y en juego la vida de todos sus pasajeros -y tras dar la voz de alarma el director del Aeropuerto de Manises el **Sr. D. Miguel Morlán**, quién observó el objeto luminoso No Identificado a 30° sobre el aeropuerto-. De esta forma el Supercaravelle se desvía de su rumbo programado y aterriza de emergencia en el aeropuerto valenciano de Manises .La luz detuvo su persecución a 30 millas del aeropuerto de Valencia, se estimó las dimensiones de aquella extraña forma luminosa en unos 200 metros de diámetro. Se detectaron en el radar hasta tres formas No Identificadas sobre nuestro espacio aéreo. Las misteriosas luces pudieron ser observadas por numerosos testigos e incluso se encendieron las luces de emergencia de la pista en previsión de un posible vuelo en problemas...



Escudo del Ala 14



Hangar de SCRAMBLE de la B.A. de Los Llanos



Fotografía obtenida por Climent

A las dos de la madrugada despegaba de la base Aérea de Los Llanos en Albacete el capitán **Sr. D. Fernando Cámara** a bordo de un **Mirage-1** (caza interceptor). A los pocos minutos se localiza la misteriosa luz pero no se puede disminuir la distancia entre ésta y el caza pese a volar a una velocidad estimada de 1000 Km/h. Trás aumentar su velocidad a 1,4 mach (supersónico) el caza comenzó a aproximarse al objeto distinguiendo una extraña forma troncónica.

Tras una hora y media de persecución y con el combustible escaso se decide poner fin a la persecución de la extraña luz. Comentar que se notaron extrañas interferencias que previsiblemente se debían a los radares o tal vez a pruebas de guerra electrónica procedentes de la Sexta Flota americana que se encontraba en el Mediterráneo y cerca de nuestras costas. La misteriosa luz no emitía señal infrarroja, es decir no había combustión ni calor... extraño combustible y extraña forma de propulsión...

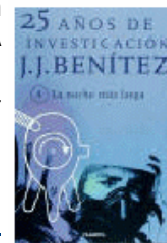
Tiempo después se conocieron las polémicas fotografías de **José Climent** tomadas desde la localidad de **Fornalutx** cercana a Sóller.

Hoy por hoy aún sigue siendo el caso más polémico de nuestra historia nacional ufológica. Aún son muchos quién tras los más de 20 años que han pasado se cuestionan una gran parte de las explicaciones y razones dadas que explicaban el suceso, 20 años después todo sigue siendo el centro de la polémica..



Sin dudas serán las dos luces rojas que más polémicas han levantado en la Ufología hispana y sobre todo tras el escritor y periodista **Juan José Benítez** publicara en 1980 su famoso libro **"El Incidente en Manises"**. A todo ello ayudó el expediente abierto por el Ejército del Aire (que años después -Agosto de 1994- desclasificaría). En estos años pasados y tras ser fruto de airosos debates (que incluso tuvo la intervención parlamentaria al solicitar una explicación de lo ocurrido el diputado **Enrique Múgica Herzog** el 26 de Septiembre de 1980), el **Sr. D. José Antonio Fernández Peris** lanza un libro para la **Fundación Anomalía/Cuadernos de Ufología** -entidad dedicada al estudio científico del tema OVNI- en el cual se explica y se soluciona (¡20 años después!) el famoso caso Manises. La explicación a "grosso modo" no viene a decir más que las luces en principio vistas por el piloto y su cabina al mando del Supercaravelle JK-297 eran en realidad las llamaradas de las torres de combustión de la refinería de Escombreras -junto a Cartagena-. Al parecer todo se explica si se analiza la trayectoria de vuelo del avión y su ángulo de visión desde la cabina del mismo.

Para saber más...



La Noche más Larga

Juan José Benítez

Reedición del libro
"Incidente en Manises"

.La zona divisada sería la del valle de Escombreras en Valencia, según esto las luces tenían su origen en dicho lugar. Por otra parte, la potencia de las luces emanadas de las torres parece que podían inducir al error en los observadores del fenómeno...A todo ello le hemos de sumar que al parecer la fenomenología astronómica fue bastante espectacular en aquellos días y las luces parecían que podía ser un raro juego en las emitidas desde Escombreras y fenómenos astronómicos como algún planeta o estrella como la luminosa Sirio. El capitán D. Fernando Cámara al parecer y en opinión del Sr. Fernández Peris se llevó casi dos horas persiguiendo aun fenómeno astronómico con su Mirage-1... Como añadidos a esta historia este investigador hace especial incapié en :

- Posibles **desajustes psicológicos** en el comandante Lerdo de Tejada debido a conflictos personales desencadenándose aquella noche en un ataque de ansiedad/pánico que lo llevaron a confundir estas circunstancias con un OVNI en rumbo de colisión con su Supercaravelle.
- **Poco apoyo del Centro de Control** e Información de Vuelo de Barcelona.

- Espejismos debido a la **inversión de temperatura** en superficie que distorsionaba la visión de las llamaradas de Escombreras llevando a confusiones a su observador.
- Excitación y **sugestión psicológica** de los miembros y empleados del aeropuerto, así como de los testigos del incidente.
- El capitán de las Fuerzas Aéreas Españolas Sr.D. Fernando Cámara a los mandos de un caza Mirage-1 voló desorientado tras **estímulos luminosos indefinidos**. A su vez sufrió los ataques de las prácticas de **guerra electrónica** llevadas a cabo desde el LHP-2 "Iwo-Jima" de la Sexta Flota americana en las Islas Columbretes.
- El ambiente OVNI y el factor sociológico que vivía España a finales de la década de los 70 y su especial sensibilización con éste tema.

Estas son las causas explicativas tras el estudio del Sr. Fernández Peris a todo el Caso Manises ("**El Expediente de Manises**"-Fundación Anomalía).

Quizás desde la modestia de esta publicación llamada "**Frontera Desconocida**" podamos arrojar un poco de luz sobre toda la controversia de las explicaciones de unos y otros. Desde hace dos años llevamos trabajando en un simulador de vuelos que recoge todas las incidencias que pueden afectar a cualquier vuelo en su transitar por nuestros cielos. Ha sido un trabajo muy duro que nos ha quitado muchas horas de sueño, de fatigas, con muchos problemas que hemos podido ir resolviendo gracias a la ayuda de un buen número de profesionales, al final, como resultado: una simulación de vuelos que recoge las características de cualquier vuelo y la del Caso Manises... Con tal posibilidad en nuestras manos hubiera sido imperdonable no aprovechar ésta circunstancia y comprobar por nosotros mismos las características de aquel mítico vuelo e incidente.

Salimos (virtualmente) desde el Aeropuerto de Son Sant Joan en Mallorca con destino a Tenerife, entre los parámetros de nuestro ordenador estaba programado las llamaradas de las torres de la refinería en el valle de Escombreras, las posibles anomalías astronómicas, especial luminiscencia de planetas y estrellas (entre ellas Sirio) , interferencias debido a la guerra electrónica del "Iwo-Jima" y las condiciones atmosféricas que reinaban aquel día. Tras todo ello sólo debíamos seguir el plan de vuelo estipulado y seguido por el comandante Sr.Lerdo de Tejada. Podríamos haber pilotado nosotros mismos nuestro Supercaravelle virtual pero preferimos escoger a un piloto aeronáutico para esta misión, nos acompañó el **Sr. D. Francisco José González**.

Comenzamos nuestro vuelo virtual con las mismas características de vuelo real que la seguida y que afectó al JK-297 aquel 11 de Noviembre de 1979. Para ser fieles a la historia ufológica introducimos la misma fecha e incluso las mismas condiciones astronómicas gracias a nuestro planetario. Cuando nos acercábamos a entrar en contacto con la torre de Control de Barcelona a la hora prevista debía de comenzar el "baile" para nuestra aeronave virtual, tras unos minutos nuestra sorpresa fue que no ocurría nada, simplemente no se veían las famosas llamaradas de Escombreras que deberíamos de estar divisando, orientando nuestra visión hacia la zona izquierda del mismo no divisábamos nada, eran las 11'08 minutos y 23 segundos y tras sucesivas ampliaciones de nuestra visión seguíamos sin divisar las famosas luces rojas de la refinería. Continuábamos con nuestro vuelo virtual y no sucedía nada, subimos nuestra altitud de 23000 pies a subimos a 28000 pero seguíamos sin ver nada... Nuestro piloto no comprendía bien el propósito de aquel vuelo virtual ni nuestro interés por ver aquello que no veíamos..., noche tranquila, visibilidad excelente y nada anormal, nuestro vuelo continuaba y no sucedía nada, pasamos el control de vuelo de Valencia y proseguíamos hacia entrar en la región Sur de nuestro país y sencillamente no ocurrió nada, nuestro vuelo seguía su rumbo oficial hacia Tenerife con total normalidad... En aquellas mismas circunstancia y con la programación debida ya reseñadas correspondiéndose de forma idéntica a la argumentada por el señor Peris no ocurrió **ABSOLUTAMENTE NADA**, vivimos virtualmente un vuelo normal.

Con la programación del vuelo interceptor del capitán Cámara podemos decir que la situación fue análoga: no se veía nada ,ni las luces de las llamaradas de Escombreras ni ningún fenómeno astronómico anormal...otro vuelo **NORMAL**.

Simulación Astronómica de la Bóveda Celeste vista desde VALENCIA y orografía militar digitalizada de la Comunidad de Murcia.

Estudio realizado partiendo de las condiciones atmosféricas presentes durante el plan de vuelo JK-297 del Supercaravelle de la Compañía Aérea TAE, el día 11 de noviembre de 1979, sobre el Mediterráneo, entre Mallorca con aproximación a la península y posterior cambio hacia Valencia, tomando como referencias "*con alguna posible*

diferencia en algún minuto de dicha zona", (longitud - latitud), así como la franja horaria donde acontecen los hechos del avistamiento, la altitud del vuelo entre los 23.000 y 28.000 pies (CASO MANISES).

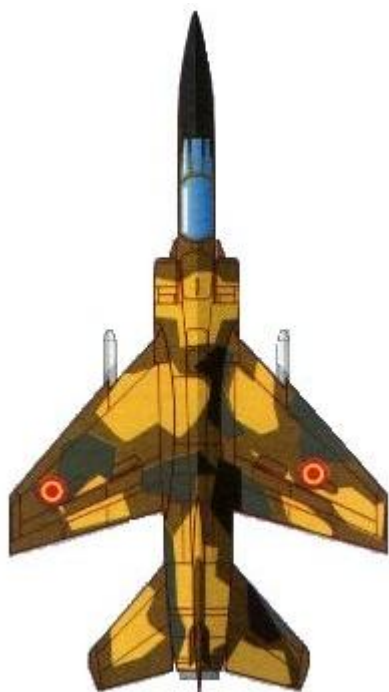
- Aeropuerto de SON SANT JOAN se encuentra en la long: 2°, 45', este, lat: 39°, 34', norte (aproximadamente) en PALMA de MALLORCA.
- Aeropuerto de Manises se encuentra situada en la long: 00°,22', oeste, lat: 39°,30', norte (aproximadamente),en VALENCIA.
- La factoría de ESCOMBRERAS se encuentra en la long: 00°, 57', oeste, lat:37°,34', norte(aproximadamente) pertenece al termino municipal de Cartagena, MURCIA.
- La hora era -aprox.- las 23h,10',00", según consta en el informe, las condiciones atmosféricas excelentes y cielo despejado con buena visibilidad.

Durante el trayecto y el tiempo en que se oyeron las misteriosas comunicaciones o señales en el canal de emergencias, 40 millas al noroeste de Valencia,(según reza textualmente en el informe obtenido por el señor Fernández Peris) es decir, a unos 65 km. de distancia en dirección a Teruel.

Entre los (315° NO), desde Manises y casi en la misma ruta de camino a Teruel, "es decir, en la ventanilla derecha y no la izquierda del Supercaravelle", (superior a -1 de magnitud visual luminosa), lo más parecido a un OVNI, estaba a 10° sobre el horizonte la constelación de la LIRA con su máxima exponente en cuanto a luminosidad, su estrella doble VEGA 0,00 lum. Un poco más arriba en los 30° sobre el horizonte se encontraba la constelación de CYGNUS o el CISNE con su máxima estrella luminosa llamada DENEK,1,25 lum. Por encima de esta, alineados en ascensión recta podíamos observar las de CEPHEUS, LACERTA, CASSIOPEA, etc., sin ninguna estrella lo suficientemente vistosa como para confundirlas con un OBJETO VOLADOR NO IDENTIFICADO. (Entre los 20 y 70° NE. de la bóveda con respecto al norte celeste, es decir unos 90° a la derecha de la interferencia como punto de asentamiento Valencia), se encontraban satélites y planetas agrupados por debajo de los 2° de la eclíptica con respecto al horizonte, (PLUTÓN -40°; SATURNO-30°; JÚPITER y sus lunas -20°; MARTES -10°; LUNA -2°), por lo que era imposible que interfirieran o engañaran a los pilotos de la aeronave como supuestos "Ovnis", puntos o focos luminosos, además de tener a todos estos cuerpos celestes, relativamente en la cola del avión, a las 23h. 10' del domingo 11/11/79.

(Una humilde aclaración; entiéndase para los profanos , que una estrella es más luminosa cuando más negativo sea el número que la identifica con respecto a la unidad que es "1" UNO). Y 1 pie = 0,3048 metro).

La trayectoria oficial de vuelo, debía haber sido desde MALLORCA (250°SO) dirección IBIZA, alcanzar la península casi en paralelo con las costas del levante español, sobrevolar las provincias de ALICANTE, MURCIA y siguiendo el corredor aéreo peninsular (270°O), salir de esta por la provincia de CADIZ, saltar a las costas africanas con rumbo(220°SO) para finalizar en CANARIAS.



Pero la eventual circunstancia acaecida en el transcurso de la ruta a escasos 20 minutos de iniciar el vuelo, sobre 23.000 pies de altura, la aparición de dos extrañas luces casi frente al avión (sobre las 10 según la conversación con la torre de control de Barcelona y con clara amenaza de colisión por la forma tan rápida de acercarse a este),el Comandante de vuelo Sr. Lerdo de Tejada, hizo subir a 28.000 pies al avión y la respuesta de las extrañas luces, fue de acercarse a mayor rapidez y en trayectoria de colisión por lo que de nuevo tuvo que variar el rumbo a 330° NO, unos 90° aproximadamente del recorrido programado, para acercarse hasta VALENCIA a tomar tierra en el aeropuerto de MANISES, ya que no recibió ninguna respuesta satisfactoria a sus insistentes preguntas hechas a la torre de control de Barcelona. Al escuchar detenidamente la conversación de la transmisión sostenida, (en el CD de la Revista K7 y de la grabación obtenida por el programa radiofónico onubense "La Frontera de lo Desconocido", cuya página oficial es la presente) entre la torre de control de Barcelona y el Sr. Lerdo de Tejada, comandante de vuelo de la aeronave de la TAE. En ningún momento se ha conseguido notar algún indicio de ataque de pánico o de histeria según y en opinión de los diferentes psicólogos encuestados tras escuchar dicha grabación (de la que hace mención el Sr. Fernández Peris).Su conversación dentro de la jerga de aviación, es coherente, fría y calculada, no pretende en ningún



momento tomar decisiones imprudentes o alocadas, solo se denota una decisión tajante y de mando firme, ante la negativa de poder obtener una respuesta de reconocimiento exacto del hecho y la falta de información decisiva para seguir una trayectoria hacia un "posible desastre" que en ese momento podía ocurrir a 28.000 pies de altura. ¿Acaso les gustaría viajar en un vuelo en el que planea la duda de una posible colisión con un posible aparato aéreo? Nosotros al menos NO.

Este cambio en la trayectoria, hizo que la estrella de mayor luminosidad en el cielo Sirius, (-1,45 lum. estrella doble, perteneciente a la constelación del Canis Major),(siempre a los pies de su dueño el cazador ORIÓN) se alinea sobre la zona trasera derecha del aparato (a las 5h respecto al morro del avión), solo a escasos 10° de ascensión sobre el horizonte y a 125° SE. Justo encima de la anterior, la constelación, ORIÓN (el cazador), entre los 25 y 40° de ascensión sobre la bóveda celeste deja ver arriba Betelgeuse, (una gigante roja de 0,69 lum.), Bellatrix, debajo Saiph y Rigel 0,15 lum., al centro su cinturón o las Tres Marías y su espada afilada por la nebulosa M42. Estas constelaciones no engañan ni a los niños, así que mucho menos a los profesionales, expertos, jóvenes, cualquiera que tenga como profesión la de PILOTO.

Recogiendo el perfil orográfico de la zona que tendría en línea recta Escombreras con el avión de la T.A.E., respecto al acercamiento hacia la península, nos encontramos entre los 62 y los 57°E, con unos promontorios o barreras naturales, de escasos 431 metros para el pico de Sancti Spiritus dentro de la sierra del mismo nombre y 269 metros para el Cabezo de San Juan de Sª Gorda, al límite con el mar y en paralelo a la costa también se encuentra la Sª de la Fausilla. Téngase en cuenta que la refinería de Escombreras se encuentra entre los 2,5 y 5 metros sobre el nivel del mar, las chimeneas separadas entre sí unos 200 metros y no superan los 150 metros de altura.

- A)- Basándonos en lo que más le gusta utilizar al Sr. Fernández Peris (natural de la zona en cuestión), (la TRIANGULACIÓN), si el avión en los primeros momentos 23.000 pies = 7.010 metros, así como en su posterior subida a 28.000 pies = 8.535 metros, con los casi 180 km. de distancia en línea recta que le separaba de Escombreras, le dejaba a unos escasos 3° de arco de altura con respecto al punto de visión de referencia, (las chimeneas), por lo que por desgracias para ellas, esos picos que no estaban previstos en la mesa de escritorio donde se hicieron los cálculos de triangulación quedaban escondidas. Solo con haber puesto delante de los dos lápices que utilizaron para hacer de chimeneas un papel arrugado y un bote portalápices hubieran visto el error de su visión salomónica.(Posiblemente ni ardiendo toda la refinería de Escombreras, pudieran haber visto ningún foco puntual de luz desde el avión. Había un forúnculo no previsto en su triángulo.
- B).- Si hacemos un nuevo cálculo de triangulación, esta vez a 15° de arco para superar la barrera de piedra natural que hacía mención en el apartado anterior, ya, si tendría la posibilidad de ver directamente las llamas de las chimeneas de Escombreras, pero nos encontramos que el avión de la TAE tendría esta vez que volar a una altura de 47.000 metros, con una distancia aproximada a los focos luminosos de 187 km en línea recta.
- C).- Todavía tenemos una tercera propuesta a la visión de la refinería de Escombreras, poder ver además de las chimeneas la iluminación de seguridad con la que durante todas las horas de la noche queda encendida para no perder en ningún momento, (explicado a grosso modo), el proceso de destilación, tratamientos químicos peligrosos y trasvasados que ejecutan en las industrias petroquímicas de todo el mundo. En este caso tendría que superar el avión de la TAE, un ángulo de 30°, por lo que quedaría a unos 100.000 metros de altura y unos 200 km en línea recta (no pongo la medida en pies por que me pierdo con tantos números). Creo que esta altitud de 100 km, además de ser descabellada queda muy por encima del techo de cualquier aparato que no esté preparado para los viaje al Espacio..

Si todos estos términos los pasamos a la siguiente (supuesta equivocación de los señores pilotos) posible refinería de Argelia, entonces las medidas se disparan hasta llegar a cifras inimaginables, nosda hasta vergüenza ponerlas por lo de la triangulación y eso...

De los supuestos errores del Sr. Capitán D. Fernando Cámara, no merece la pena ni comentarlos, ya que en ningún momento se puede catalogar de inepto a un Militar que para pilotar un avión de última generación en su respectivo momento, está condecorado con honores por haber sido uno de los primeros en su promoción con matrículas de honor, es decir... Un **PROFESIONAL FUERA de SERIE**.

Sobre la supuesta **INVERSIÓN TÉRMICA**, que aconteció durante esa noche del 11 de noviembre del 1979, sobre la zona Mediterránea de la Manga del Mar Menor y Cartagena, queremos decir que ni el Centro Meteorológico de la



Cabina del Mirage F1

Comunidad de Murcia ni la Comandancia Marítima de Cartagena, tiene constancia de esa posible inversión tan traída y llevada por el Sr. Fernández Peris, es más, las características meteorológicas de ese día no presentaba todas las condiciones favorables para que se produjera este incidente en esa zona de España, ya que la diferencia de temperatura entre los 8 y 16 Km de la troposfera no superaba la barrera de los teóricos y aproximados $6,5^{\circ}\text{C}/\text{km}$., así que la tapadera de freno de los movimientos ascendentes del aire de diferentes temperaturas no estaban colapsados, por lo que se producía un desalojo cíclico en las diferentes capas de temperaturas produciéndose lo que en meteorología se denomina como convección o turbulencias de superficie, elemento "contrario" a la inversión.

Deja muy mal sabor de boca que D. Juan Antonio Fernández Peris, valenciano de 41 años, Ingeniero Técnico en explotaciones agropecuarias, hortofrutícolas y de jardinería, ponga de INEPTOS y dude de unos SEÑORES PROFESIONALES de la AVIACIÓN, como son el Comandante D. Javier Lerdo de Tejada; Segundo Piloto D. Ramón Zuazu; Capitán de las Fuerzas Armadas D. Fernando Cámara, que llevan por norma el saber manipular y salir de situaciones de emergencias con un avión sin necesidad de instrumentos de navegación electrónica, solo guiándose por las señas de identidad de las distintas constelaciones haciendo simulaciones en rutas denominadas ciegas, sólo utilizando el espacio exterior y sin fallar en menos de medio metro a la hora de aterrizar en circunstancias adversas.

Le hacemos una aclaración respecto a las supuestas llamaradas de los quemadores (chimeneas) de desechos de gas de la refinería de Escombreras. Si Usted es capaz de divisar distinguir y reconocer desde 200 Km de distancia dos focos luminosos que no están separados más de 200 metros uno de otro, (es decir unos 7" segundos de arco), como un solo punto de luz, ¿porque utiliza gafas..?, ni con unos gemelos potentes de 20 aumentos es capaz de distinguir los dos focos de luz por separado a esa distancia, además a 23.000 pies o 6.230 metros de altura no es capaz de ver ni si quiera la refinería de Escombreras ardiendo por los cuatro costados.

Es muy ingrato hacer un trabajo para poner en ridículo y entredicho el estado psíquico y la profesionalidad de Señores que llevan posiblemente más años que usted en su profesión a los mandos de un avión, sea comercial o de defensa. Permítannos hacerle un comentario-consejo al Sr.Fernández-Peris: usted si se equivoca al aplicar los fosfatos de una huerta ,como mucho, se le van a morir un mato de pepinos, pimientos, melones o claveles muy típicos en las plantaciones de la huerta murciana, pero estas personas si se equivocan en un vuelo nocturno, en una estrella, matarán su campo agrícola y al persona-tripulación-pasajel que llevan en el avión. No haga de juez de lo que no conoce porque probablemente cuando a

Usted le juzgen desde un cómodo sillón y una mesa de despacho, atentando contra su profesionalidad, integridad y estabilidad mental levantando falsos testimonios, se dará cuenta de lo ridículo que es su exhaustivo trabajo y el premio a su investigación en comparación con estos valores y el daño causado.Un poco de respeto por favor, el mismo que usted exigiría para su persona ¿no cree?

Para poder divisar las luces de la refinería de Escombreras programadas con un poco de más intensidad en el software de nuestro PC tuvimos que bajar la altitud a 9000 pies y alterar nuestro plan de vuelo ya que las luces de esta refinería las encontrábamos justo delante de nuestra visión virtual en nuestra cabina, se encontraban delante nuestra y no a nuestra izquierda... Tuvimos que bajar considerablemente de altitud. Con el plan de vuelos seguidos por Supercaravelle del comandante Lerdo de Tejada es sencillamente imposible divisar las luces de la refinería de Escombreras o confundirlas con ningún fenómeno atmosférico o astronómico que nos indujera al error y con nuestro simulador exageramos posteriormente las condiciones de estos señuelos luminosos que inducían al error sin obtener resultados análogos a los descritos por el Sr.Fenández Peris. A la luz de esta investigación virtual -y recordemos que la tecnología se está convirtiendo en una excelente forma y arma de investigación y reproducción de condiciones y fenómenos que hasta los más escépticos o radicales pro HET admiten ,respetan y utilizan- estamos en posición de afirmar con total convicción y sin ningún género de dudas que la investigación llevada a cabo por el Sr.Fernández Peris es errónea. Desconocemos el origen o naturaleza de las luces avistadas por el Supercaravelle la noche del 11 de Noviembre de 1979 pero estamos en posición de afirmar que lo visto por los señores Lerdo de Tejada, Ramón Zuazu ,Francisco Javier Rodríguez y Fernando Cámara no se debió a ningún fenómeno atmosférico, astronómico o natural provocado por las torres de combustión de la refinería situada en el valle de Escombreras.

Una vez acabada nuestra consulta y práctica con nuestro piloto le procedimos a explicar la naturaleza de aquel repentino y desconocido vuelo virtual.Le comentamos que había pilotado el Supercaravelle de Lerdo de Tejada bajo las mismas condiciones que las vividas aquella noche por el comandante y que obligaron a desviar el vuelo comercial hasta el aeropuerto de Manises en Valencia e hicimos un poco de historia sobre éste caso desde una



Piloto Mirage F1

visión OBJETIVA e IMPARCIAL. Así nuestro "conejo de indias" se mostró muy interesado por esta historia de la que tenía o había tenido alguna vez una vaga referencia:

*Francisco José, ¿qué tal el vuelo?

-Pues ha ido muy bien, bastante tranquilo.

*Bajo en estas mismas condiciones y tras haberte puesto en antecedente sobre el famoso "Caso Manises" ¿crees que es posible con ese plan de vuelo divisar o que las luces de la refinería de Escombreras nos lleven a una posible confusión OVNI?

-Pues para serte muy sincero debo de decirte que no. Siguiendo escrupulosamente el mismo plan de vuelo seguido por el Supercaravelle aquella noche debo de decir que es imposible divisar las luces de la refinería. Date cuenta que volamos a 23000 pies de altura (unos 8000 metros) y que la refinería queda justo enfrente nuestra nunca a nuestra izquierda... Aparte de ello los fenómenos son lo suficientemente evidentes y conocidos como para saber que no es o se trata de ningún otro vuelo o que hay tráfico aéreo en la zona.

*¿Para ver las luces de la refinería de Escombreras que deberíamos de hacer?

-Lo primero sería alterar totalmente nuestro plan de vuelo, bajar de altitud y pasar cerca de las instalaciones de Escombreras. Desde luego con el plan de vuelo anterior es imposible entrar en campo de visión con las torres de Escombreras y mucho aún conjugar todas estas circunstancias (atmosféricas, astronómicas y las torres) para hacer cambiar de rumbo a un avión comercial y aterrizar de emergencia en un aeropuerto no programado. Para mi es imposible y para cualquier profesional de la aviación es idéntico, es imposible.

*En nuestro segundo vuelo reproducido, el que se corresponde con el realizado por el capitán D.Fernando Cámara , ¿se puede confundir algún fenómeno de los descritos o ,incluso, las propias llamaradas de Escombreras ,como para hacer confundir y desconcertar a un capitán a bordo de un Mirage-1 durante casi dos horas?

-Mira Jose, esto es una estupidez, he leído la información que me habeis pasado sobre el tema y no salgo de mi asombro pero que me preguntes esto me mata... Te lo voy a decir claro, es una estupidez decir que un capitán de las fuerzas aéreas españolas, con miles de horas de vuelo y al mando de un Mirage pueda confundir o desorientarse con unas lucecitas o con las de Escombreras, creo que es poner en duda la capacidad y profesionalidad de los pilotos de combate de nuestro país, ahora resulta que no sabemos ni donde estamos de pie ni lo que pilotamos ni lo que hacemos ni sabemos hacer lo que tantos años de esfuerzo y estudios nos ha llevado (con evidente malhumor). Es nauseabundo leer esta sarta de tonterías que afirma el Fernández Peris este. Vamos a ver, un piloto de combate no se pega un hora y pico persiguiendo una luz o un fenómeno "natural" así por las buenas atribuyéndolo a un error o a una desorientación. Eso lo primero.

Lo segundo ,decir que el comandante Lerdo de Tejada estaba psicológicamente mal para pilotar un avión de pasajeros! y 109 nada más y nada menos...pues bien, decir eso es tanto como decir que en España pilota cualquiera y que no somos profesionales. Este caballero debería de saber que en nuestro país los pilotos pasan unas pruebas muy duras, que en todo vuelo comercial se vuela asistido de una tripulación que en un momento dado pueden asumir el mando del aparato, que la profesionalidad del piloto y su responsabilidad como tal hicieron que optara por la decisión más adecuada que pasaba por aterrizar en Valencia.

Tercero, si las luces de Escombreras confundían a los aviones no sería el primero en caer en este error y por lo visto fue el único avión que sufrió tal problema, si era tan usual esas llamaradas -que me extraña muchísimo- ¿por qué no se ha informado nunca de ningún acontecimiento similar en la zona? Posiblemente por que nunca lo ha habido y es una explicación vaga y cómoda a este caso.

Cuarto, me parece detestable atacar personalmente a un señor que ya no se puede defender y decir que "es que tenía problemas psicológicos", me parece una explicación llorona.

Quinto, hasta en las situaciones más complicadas, y no sabe este Sr.Peris hasta que extremos, un comandante de vuelo mantiene el control y la serenidad, sabe evaluar perfectamente sus capacidades, responsabilidad y actuación.

Sexto, echar a los perros al Control de Vuelo de Barcelona es una afirmación gratuita e irresponsable. En un control de vuelo se está jugando con la vida de todo un pasaje ,cientos de personas, y todos estos profesionales saben muy bien su "modus operandi" ante una situación de estas características, tachar de esto a estos profesionales es desconocer todo sobre la profesionalidad y responsabilidad de un Control de Vuelo en nuestra navegación aérea, me parece una soberana estupidez.

Séptimo, lo de la inversión de temperatura es una fantochada, creo que eso lo dice todo.

Octavo, toda la gente se equivocó en opinión del Sr. Fernández Peris, todo el mundo estaba equivocado y vio lo mismo, aquí el único que sabe lo que dice es él, pues a mi me parece que el tiene mucho que aprender aún y que el equivocado es él... A lo mejor este señor sabe "tantísimo" por que iba en la cabina del Supercaravelle...

*Pero, ¿alguien se debió de equivocar?

Pues posiblemente, pero ¿todos se equivocan? Pilotos super-profesionales y con miles de horas de vuelo, personal, controladores, pasajeros, espectadores, militares... me parece a mi que el que se equivoca es éste señor. Yo no se si lo visto aquella noche fueron OVNI's o no, me da lo mismo ya que no creo en estas cosas pero si me molesta en extremo que se dude de la profesionalidad de personas que él ni conoce ni sabe cual es su trabajo y que encima te lo quiera explicar argumentándolo con sus explicaciones que no valen para nada. Sencillamente en este caso habla de forma gratuita...

*¿Y que me dices del estudio realizado?

-Pues que es una visión paracaidista dominada por su opinión y por su conjetura que te lleva a donde él quiere, es decir, a su explicación. Esta orientado a una parte concreta de lectores... Cualquier profesional del aire que lea este libro lo rebatiría en poco tiempo, nada más leerlo...

Por último decir que aunque en España gustara mucho los OVNI's en aquella época, ¿qué pasa? Que todos los implicados eran unos fanáticos de los OVNI's mentalmente influenciados por toda esa temática y literatura ufológica, todo el mundo estaba afectado... pues ¡que bien!

*¿Algo más?

-Sí ,ya que me dejas, decirle a la gente de nuestro país que viaje en coche ya que con estos profesionales del aire en opinión del Sr. Fernández Peris se está más seguro abajo que arriba... aquí en España te dan el título de piloto o controlador con el envoltorio de los chicles, ¿qué me dices?

*Pues creo que más o menos hemos finalizado, muchas gracias por tu ayuda ,contribución y opinión en torno a todo este polémico caso.

-Pues nada Jose, gracias a vosotros por enseñarme algo nuevo, voy a recomendar que a todos los pasajeros de los vuelos se les facilite un paracaídas y un valium-10... La verdad es que es indignante leer todo este cúmulo de tonterías. Afortunadamente no es cierto y sabemos que está equivocado. Cualquier profesional del aire o relacionado con el mismo merece todos los respetos y consideraciones. Todavía no he puesto yo en duda a ningún ingeniero agrícola o a su trabajo...

Me ha gustado mucho compartir este ratito con vosotros ,me habeis demostrado que no todos los ufólogos sois iguales (*¡otro que se da cuenta!*)

y que estais en una línea de investigación muy seria, rigurosa y objetiva. Merece la pena conoceros un poquito mejor. Gracias a vosotros. Creo que son pocos los investigadores que hacen un trabajo tan largo y prolongado como el vuestro sólo por descubrir la verdad de un caso. Felicidades.

En comunicación con un contacto en el control de vuelo de Sevilla las conclusiones que se obtiene son prácticamente análogas y con el mismo y evidente enfado. Parece que hay una "total" unanimidad con respecto a esto. *"Me parece despreciable y muy poco ético dudar de la profesionalidad o conocimientos de unos*



Interceptor Mirage F1 en vuelo

profesionales, es sencillamente deplorable, a esto lo considero yo un insulto. He hablado en numerosas ocasiones con compañeros sobre este caso, e incluso compañeros implicados directamente en él y todos me dicen lo mismo, que aquella noche allí pasó algo muy raro, no se si OVNI's o no pero desde luego no era ni Sirio, ni las estrellas, ni Venus, y mucho menos Escombreras, todo esto es ridículo. Y si era tan fácil resolver este asunto ¿por qué lo hace ahora al cabo de 20 y tantos años, por que no antes, por que no como contrarréplica a lo escrito por el Sr. J. J. Benítez?"

Como información añadida y compartiendo el mismo punto de vista que nuestro dos anteriores profesionales encuestados encontramos a D. Pablo J. Díaz Moreda (ATC SUPERVISOR del Aeropuerto Internacional de Barajas - MADRID). En la prestigiosa revista nacional "KARMA-7" del mes de Marzo del 2000 en su sección de CARTAS se manifestaba de la siguiente forma:

"He escuchado el CD que la revista nacional KARMA-7 facilitaba junto con su correspondiente ejemplar. He de comentar que se me han puesto los pelos de punta. Lo mejor de él, en mi opinión, ocurre a partir del minuto 11:15 de su única pista de audio. En Abril de 1976, conseguí en una Oposición al Cuerpo Especial de Controladores de la Circulación Aérea (CECCA), una plaza para realizar el correspondiente curso de formación, que empezó en Septiembre de ese mismo año. Desde Mayo de 1978 presto mis servicios como tal (actualmente supervisor) en la torre de control de vuelo del aeropuerto de Madrid/Barajas.

Cualquier controlador de tránsito aéreo que escuche el contenido de éste CD (como un todo: expresiones, referencias a posiciones de luces, conversaciones telefónicas entre dependencias de control -la más interesante, para mí, es aquella en la que un controlador de Barcelona ACC habla con otro de Valencia ACC en la que éste último le dice que han salido a la terraza y han visto dos luces rojas con prismáticos, con el Caravelle a una 19 NM (Millas Náuticas) del campo) -sabe positivamente que la tripulación del vuelo en cuestión se estaba enfrentando a un riesgo de colisión real, sea cual fuere... Cuando la tripulación del vuelo dice, al principio de la grabación, que tiene dos luces rojas a las 10 de su posición (60° a la izquierda del avión) en ruta IBZ (Ibiza) ALT (Alicante), cerca de Ibiza, no puede referirse, de ningún modo, a las luces de la refinería de Escombreras, ya que estarían, de existir, unos 10°, como mucho, a la izquierda del morro del avión... Tengo muy claro que el Sr. Fernández Peris, son todos mis respetos, es un claro desinformador (como lo es el señor Ballester-Olmos -que durante algún tiempo, en 1990, intentó, sin éxito, entrar en contacto conmigo; o esa extraña especie de Manuel Toharia, ex hombre del tiempo, y autoproclamado científico o especialista en no-se-qué. ¿Qué más puedo decir sobre el asunto!"

COMUNICADO OFICIAL DEL CUARTEL GENERAL DEL AIRE

Respuesta de la División de operaciones, Sección Espacio Aéreo con objeto de dar respuesta a la interpretación de Enrique Múgica Herzog:

"Las causas que obligaron a desviar la noche del 11 de Noviembre de 1979 a el avión Caravelle de la TAE no se debieron a ningún tipo de avión, ignorándose la naturaleza del objeto en cuestión, que bien pudo ser 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.

No hubo tres tráficos durante cuatro horas en el cielo español, sino la apreciación de unas luces de dudosa identificación que, en ningún momento se demostró que fuesen objetos consistentes, garantizándose que no era ningún tipo de avión, por lo que no puede calificarse de "tráficos".

No existió ningún aparato que obligase a un despegue de un F-1 desde Albacete, sino que fue 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 (Mirage) 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".

¿Y por qué abrió un expediente y clasificó esta información durante tantos años (25 años) en Ministerio de Defensa? ¿Si no tenía tanta importancia ni constituía ningún riesgo o peligro, ¿por qué tanto misterio y clasificación de expedientes? Muchas preguntas aún, demasiadas...

Parece que la polémica en torno a todo éste apasionante caso sigue firme a las creencias de unos y otros en nuestra Ufología. Desde nuestra publicación hemos tratado de aportar un poco de más información al "INCIDENTE EN MANISES". Desconocemos lo que aquella noche de Noviembre del año 1979 pudo afectar al Supercaravelle para forzar su aterrizaje en el aeropuerto de Manises en Valencia y no vamos a ser nosotros quién aportemos la solución ya que -¿por qué no decirlo?- la desconocemos..., en vista y tras haber analizado el caso y sus explicaciones a favor y en contra sólo podemos afirmar que ,atendiendo taxativamente a su definición, un/os Objeto/s Volador/es No Identificado/s obligó a desviar y alterar su rumbo y plan de vuelo al comandante del JK-297 Sr.D.Francisco Javier Lerdo de Tejada hasta aterrizar en el citado aeropuerto.Esto es evidente y es un hecho constatado,todo lo demás son simples conjeturas.