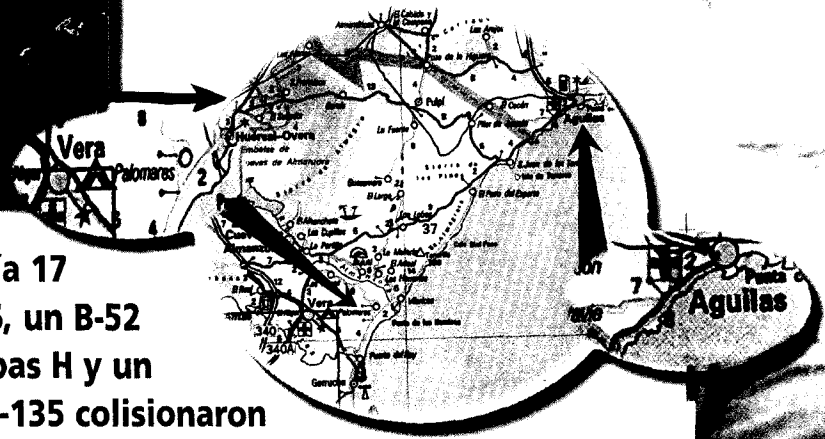
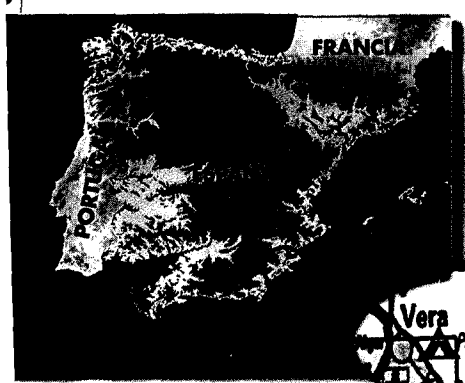


Tres décadas de misterio



A las 10.22 del día 17 de enero de 1966, un B-52 cargado de bombas H y un avión nodriza KC-135 colisionaron en el aire frente a las costas almerienses de Palomares. Tres bombas cayeron en tierra y la cuarta se hundió en las profundidades del Mediterráneo. La desclasificación de toda la información sobre este caso ha arrojado más sombras que luces a una tragedia que, para algunos, fue provocada por un OVNI.

por Daniel Ortiz
Con informaciones de Ignacio Darnaude y Antonio Ribera



Muchos recordarán, sin duda, aquel episodio que tuvo en vilo a medio mundo, y que obligó a la VI Flota norteamericana a "invadir" temporalmente las aguas de Almería. Era lógico: por primera vez se producía un accidente aéreo en el que se perdían varias bombas H en una zona habitada. Desde entonces, gracias a que ayudó a la recuperación del último de aquellos mortales ingenios, **Francisco Simó Orts** se convirtió en *Paco el de la bomba*. Un apodo que no ha podido esquivar pese a que ya han transcurrido más de 33 años de un suceso que hizo del pueblo almeriense de Palomares la capital informativa mundial durante semanas. Y pese al tiempo transcurrido, aún quedan "lagunas" por aclarar... de tipo estrictamente ufológico, por cierto.

Vayamos por partes: Simó se convirtió en leyenda no porque fuera testigo presencial del famoso accidente —que lo fue—, sino por haber jugado un papel fundamental en la recuperación de la bomba H que durante 81 días permaneció sepultada en las profundidades del Mediterráneo, con una carga letal

16 veces mayor que la de Hiroshima que podría haber provocado una catástrofe de consecuencias ecológicas incalculables. Pero, ¿cuáles fueron las causas reales del accidente? Al parecer, durante la maniobra de abastecimiento, un error de cálculo provocó la colisión y el consiguiente desastre. Pero sólo al parecer...

Operación Flecha rota

Recapitulemos. Aquella mañana del 17 de enero de 1966, Francisco Simó, como de costumbre y pese al mal tiempo reinante, se hizo a la mar. "Todo transcurría normal hasta que pasadas las diez aparecieron encima de mí dos aeronaves con intención de repostar", comentó a MÁS ALLÁ el legendario pescador. Instantes después, sobrevino la tragedia. El B-52, con cuatro bombas atómicas de 25 megatonnes cada una, colisionó con el avión cisterna. Inmediatamente, una lluvia de amasijos y fuego cayó sobre las costas de Palomares y una de aquellas mortíferas bombas aterrizó muy cerca del barco de Simó, el *Manuela Orts*. Horas después, la operación *Flecha rota* del



ficada, que no oculta el carácter secreto de algunas de las búsquedas de material tecnológico, se agradece al gobierno español su cooperación, una ayuda que consistió en dejar hacer a los norteamericanos lo que quisieran sin ningún tipo de control. Además, a lo largo de los más de mil folios no se alude en ningún momento a los testigos presenciales del accidente. Ni siquiera al responsable del hallazgo, Francisco Simó.

Un tercer avión

Juana Unzué López, una pamplonica que se encontraba disfrutando en Palomares de unos días de asueto cuando se produjeron los hechos, escribió al investigador Antonio

Simó recibió las más altas condecoraciones por su colaboración en el hallazgo de la bomba. Hoy, tres décadas después, rememora lo ocurrido entonces.



Fotos cedidas por FRANCISCO SIMÓ

Según los investigadores franceses Guy Tarade y André Milou, el tercer avión de Palomares, de forma circular, era un OVNI.



Ribera una carta manifestando algo que otros testigos ya expusieron: no fueron dos, sino tres, los aviones implicados en la tragedia. Unzué explicó que "vi venir a los tres aviones y chocar a dos de ellos encima de mi casa. El tercero siguió su ruta..."

La existencia del tercer aparato en discordia nunca fue confirmada, pese a las declaraciones de testigos dignos de crédito, como el ex cónsul de España en París, **Rafael Lorente**, quien explicó: "tuve la impresión de que caían tres aparatos, dos en tierra y el tercero en el mar". Un tercer avión que según los investigadores franceses **Guy Tarade** y **André Milou** era, nada más y nada menos, que un OVNI.

El extraño artefacto, además, habría sido el causante del accidente que provocó la desgracia. La hipótesis ya fue planteada por la publicación francesa *Noir et blanc* en su edición del 3 de marzo de 1966, días antes de que la bomba fuera encontrada. **Hervé Marec**, el periodista que firma la información, hace alusión a testigos que describen "la caída, junto a los restos de los dos aviones, de un gran objeto de forma circular". ¿Era eso lo que con tanto ahinco buscaban los oficiales norteamericanos? La respuesta la tiene entre otros **Barnett Young**, oficial encargado de relaciones públicas de la USAF durante la operación.

—Si usted fuera periodista —le preguntaron al inicio de la operación—, ¿cómo calificaría esta historia?

—Como periodista, si pudiese contar lo que ha pasado, publicaría la historia más sensacional del mi carrera... No hago más comentarios—, zanjó Young. ■

temebundo impacto y una espeluznante y aterradora sacudida cimbrió totalmente la estructura de la nave.

Pocos minutos después aparecieron nueve buques de la Marina española que daban la sensación de saber a la perfección qué estaban buscando. Pero aquel objeto cesó en su arrastre y liberó al barco en lo que podría estimarse como una "respuesta inteligente".

Al izar las redes, comprobaron atónitos cómo las cuerdas habían sido cortadas de forma milimétrica. A la par, una serie de burbujas alcanzó la superficie.

—Crees que pudo ser un OVNI? —le preguntamos al veterano marino.

—Fuera lo que fuese aquello no era nada conocido. A mí este tema nunca me ha interesado, pero pensándolo fríamente, esta hipótesis es más que posible.

Pese al hermetismo, el rumor sobre la existencia de un extraño objeto submarino que se había enredado entre las redes del barco de Paco el de la bomba se extendió. Días después, la oficina de prensa del Ministerio de la Marina emitía la siguiente nota pública confirmando el suceso: "En la mañana del sábado 11, la Ayudantía de la Marina de Águilas (Murcia) comunicó que un pesquero había sido remolcado de su arte

de pesca calado por un supuesto submarino. El contraalmirante Pery, jefe del mando de escoltas, con insignia actual en el portahelicópteros *Dédalo*, tomó el mando de esta operación y ordenó la inmediata salida de varios helicópteros antisubmarinos, de los destructores Jorge Juan y Valdés, del submarino S-31 y del buque de salvamento Poseidón".

Lógicamente, no pocos pensaron que el *Agustín* y *Rosa* había atrapado entre sus redes alguna piedra, o quizá un gran pez. Sin embargo, la nota del entonces llamado Ministerio de la Marina acabó por despejar todas las dudas: "Se consiguieron detectar contactos metálicos con el sonar cable de los helicópteros y se intentó por todos los medios comunicarse con el supuesto submarino sin conseguir respuesta alguna".

Por lo tanto, aquello que estuvo a punto de conducir hasta África al barco era un objeto físico que pudo haber permanecido bajo aquellas aguas durante varias horas más, pero "a pesar de la intensa búsqueda y exploración aérea y de superficie efectuada durante toda la noche y en las primeras horas del domingo 12, no se logró ningún otro contacto", explicaron fuentes oficiales.

Daniel Ortiz

Los oficiales americanos exigieron silencio a Francisco Simó, que después de los sucesos de Palomares atrapó un OVNI en las redes de su barco.

gobierno de Estados Unidos estaba en marcha. El espeso silencio sobre el objetivo del extraordinario despliegue de la Marina norteamericana pretendía ocultar –en principio– la búsqueda de la bomba que había caído al mar. *“La recuperación de elementos de carácter secreto militar ha requerido la adopción de medidas de búsqueda y seguridad”*, explicaba el Ministerio del Aire cuatro días después del suceso.

A las pocas horas, las conjeturas se dispararon: *“Se buscan dos artefactos”*, aseguraron portavoces oficiales. Uno, ya lo sabemos, era la bomba. Pero, ¿cuál era el otro? ¿Quizá la caja negra, hallada el 18 de febrero? ¿O quizá no? No mucho después, el dragaminas Usa-462 *“detectó los dos*

objetos a unos 400 metros de profundidad”. Hubo que esperar al 30 de enero para que llegase la confirmación oficial: una de las bombas H seguía en aguas jurisdiccionales españolas...

El día 4 de febrero se anunció la localización de la bomba, pero tuvieron que pasar 81 días desde el accidente hasta que los responsables de la búsqueda consiguieron dar con ella. Lo hicieron gracias a las indicaciones que pocas horas después del suceso ofreció Francisco Simó. Y es que Paco, *el de la bomba*, vio cómo dos artefactos caían a muy pocos metros de su barco: *“Uno lo hizo a proa y otro a popa. La vi caer (la bomba) sin paracaídas, en contra de lo que los americanos decían, y me ofrecí a recuperarla”*, aseguró Simó.

El pescador fue llamado –e instado a la discreción, porque ninguno de los periodistas pudo obtener información directa de sus labios, lo que confirma que Paco acató las órdenes recibidas– por los responsables de *Flecha rota* para señalar el lugar del impacto. Y allí fue donde encontraron la bomba. Pero, ¿por qué se tardó tanto tiempo en recuperarla? ¿Qué motivos tenían los americanos para hacer caso omiso, pese a su constante

presencia en la búsqueda, de las indicaciones del pescador?

Cuando se cumplieron los 30 años del suceso de Palomares, el gobierno de los Estados Unidos desclasificó la información secreta sobre este asunto. Y lo que en su momento se vendió como un éxito de su avanzada tecnología, a la vista de los informes oficiales aparece como un auténtico caos. / lo largo de las más de 1.200 páginas del informe oficial se explican, paso por paso, las labores de búsqueda efectuadas por 30 buques y 3.500 oficiales. La operación, que costó 20.000 millones de pesetas de la época, llegó a buque puerto el 15 de marzo de 1966 cuando la cuarta bomba fue rescatada del mar.

En la información desclas



El OSNI olvidado de Francisco Simó

No muy lejos de Palomares, en cabo Cope, entre las localidades murcianas del Puerto de Mazarrón y Águilas, Francisco Simó iba a protagonizar poco tiempo después otro suceso mucho más increíble si cabe. Era el 11 de octubre de 1969. A primera hora de la madrugada, zarpó en su nuevo barco pesquero de arrastre, el *Agustín y Rosa*. Faenaban a unos 10 kilómetros de la costa cuando “algo” que se encontraba a 350 metros de profundidad se

enganchó entre las redes que la embarcación tenía caladas. *“En ese momento, todos nos extrañamos y asustamos porque la misteriosa presa se arrastraba con impetu hacia las costas argelinas”*, nos explica este afable y amable hombre de 71 años con un acento catalán que no delata las cuatro décadas que lleva viviendo en Águilas (Murcia). El peligro era evidente. Si aquello seguía su inexorable rumbo, las cuerdas y redes podrían partirse. Por ese motivo, la nave paró motores. No sirvió de nada. El misterioso submarino no identificado siguió arrastrando al *Agustín y Rosa* fuera de aguas jurisdiccionales. En esos momentos, el OSNI (Objeto submarino no identificado) se encontraba a 900 metros de profundidad y la alarma cundió. La pertinente llamada de auxilio a la Comandancia de la Marina de Cartagena surtió efecto y 20 minutos después cuatro helicópteros militares se aproximaban al pesquero. Cuando se encontraban justo encima del barco, éste recibió un

A bordo del pesquero Agustín y Rosa, junto a estas líneas, Francisco Simó, arriba, atrapó en sus redes un objeto submarino no identificado en octubre de 1969.

