

Documentación Oficial del Accidente del *Grumman AN.1-7* del 206 Escuadrón de las Fuerzas Aéreas Españolas

Vicente-Juan Ballester Olmos

ballesterolmos@yahoo.es

Noviembre de 2014

Apéndice al trabajo:

La monografía OVNI del Capitán González de Boado

En septiembre de 2013 publiqué el tercer capítulo de una serie de artículos titulados genéricamente “Documentos oficiales online”, realizados con la finalidad de poner a disposición del público y de los investigadores información militar relativa al fenómeno OVNI que no está fácilmente accesible.

En dicho ensayo, bajo el título “La monografía OVNI del Capitán González de Boado” tuve que analizar con cierto detalle algunas falsas informaciones vertidas en torno a las circunstancias del fallecimiento en accidente de aviación del militar del aire cuya monografía tuve el placer de glosar. El trabajo se encuentra en el siguiente enlace:

https://www.academia.edu/9237337/La_monografia_OVNI_del_Capitan_Gonzalez_de_Boado

Para redondear la investigación histórica, faltaba recopilar la información completa que, acerca específicamente de este accidente, se encontraba en los archivos del Ejército del Aire. Una vez en mi poder, paso a adjuntarla enteramente al presente escrito, que sirve como breve introducción y resumen.

La documentación contiene dos bloques, primeramente el archivo correspondiente al Servicio de Seguridad de Vuelo (Estado Mayor del Aire, entonces Ministerio del Aire), responsable del análisis de los accidentes de vuelo. El segundo bloque de documentos lo forma el archivo procedente de la Región Aérea del Estrecho, concretamente el Expediente S.6 G.1 de su archivo general correspondiente a Accidentes de Aviones.

Es inevitable que hayan documentos duplicados, algunos los he eliminado para reducir la extensión de este pdf, pero no todos, para que no se pierda la secuencia de las diferentes comunicaciones.

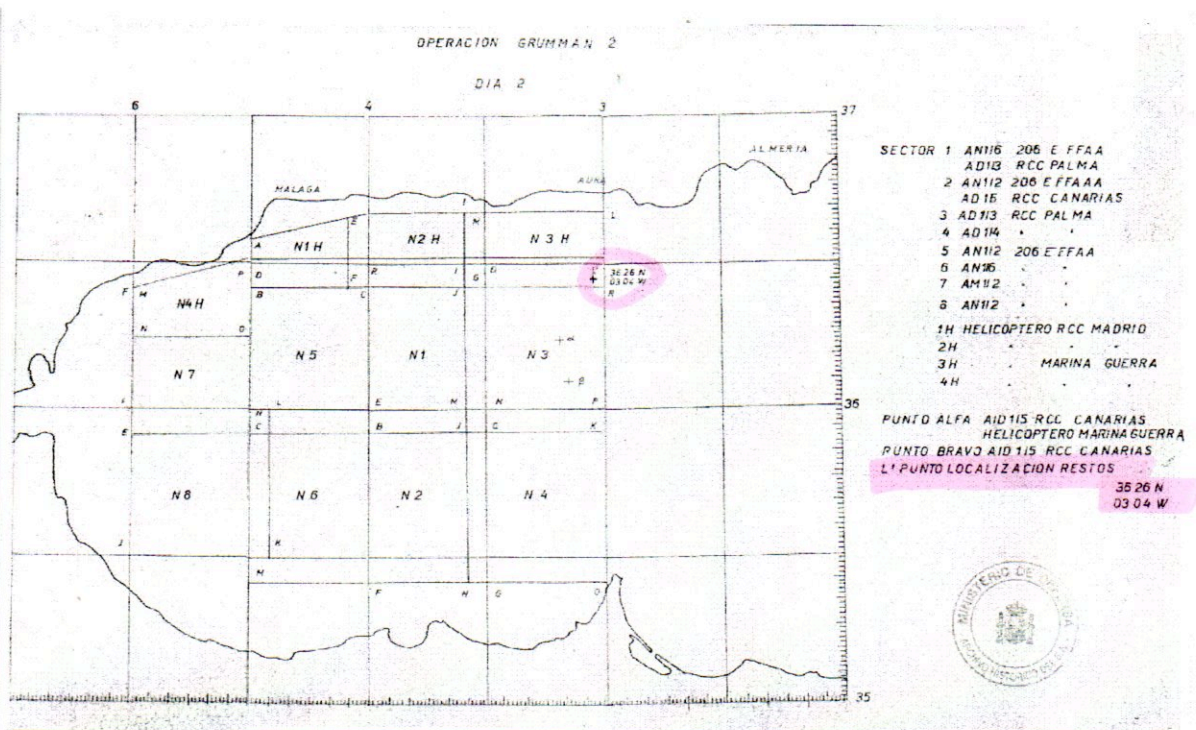
Para mejor entendimiento e interpretación del siguiente *corpus* de información, se aconseja consultar el trabajo de referencia.

El avión pilotado por el capitán González de Boado había despegado de la Base Aérea de Jerez a las 0449Z (0549 hora local) del día 1 de julio de 1969 y tenía hora estimada de aterrizaje (según el plan de vuelo) a las 1300Z. Disponía de autonomía de vuelo hasta las 1500Z. Cada hora reportaba su posición a la Base, la última vez fue a las 1000Z, cuando también solicitó datos de la meteorología de Jerez y Gibraltar (había una visibilidad de 1,5 millas y niebla). A las 1000Z "el avión fue visto entre la neblina y calima desde la Isla de Alborán". De hecho, el posterior rastreo fue dificultado por la existencia de "abundantes bancos de niebla, obligando a solicitar cambio de altura a los aviones". Entre 1000Z y 1030Z realizó pruebas de banda lateral única.

El accidente debió ocurrir entre las 1030Z y las 1100Z. La última comunicación fue de absoluta normalidad. Dice el informe del oficial de Seguridad de Vuelo:

El avión a las 1027Z enlazó en banda lateral única con Santiago [Centro de Operaciones Navales de la Marina] y no notificó anomalía alguna, lo que hace presumir que no se encontraba en estado de emergencia. A partir de esa hora no se realizó ninguna otra comunicación". (Énfasis mío). A esa hora la aeronave se encontraba a 12 millas náuticas de la Isla de Alborán, en las coordenadas 36°14'N y 03°12'W.

A las 1940Z del día siguiente, el buque dragaminas "Bidasoa" de la Armada española halló varios restos procedentes del aparato en un punto localizado a 36° 26'N y 03° 04'W (aproximadamente a 15 millas náuticas al sur de Adra, Almería), los cuales incluían "trozos del fuselaje, piso del avión". (Ver mapa a continuación).



En la zona se hallaba fondeado con boya un buque soviético de la clase *Zénit*, tipo fragata de cabotaje para trabajos submarinos e hidrográficos, con varias antenas de radar y una grúa en la popa (presumiblemente dedicado a operaciones de inteligencia).

En el informe final, se declaró que el tipo de accidente fue "indeterminado". En base a que la visibilidad se califica como "reducida", aventuro que todo apunta a que el avión se tropezó con un área local de niebla densa que produjo una momentánea pérdida de control u orientación y su estrellamiento contra la superficie del mar de manera fortuita.

El atribulado padre del capitán González de Boado, coronel de caballería retirado, escribió en 1970 al ministro de Asuntos Exteriores, a la sazón Gregorio López Bravo (quien, por ironías del destino, habría de morir en 1985 en un accidente de aviación), con una suerte de especulaciones, rumores, etc., calificados por el ministro como "sin ningún viso de realidad".

La información que se preparó desde el ministerio del Aire para documentar una respuesta incluía estas afirmaciones:

El haberse encontrado pocos restos, puede ser consecuencia de un golpe poco violento, en el que el avión haya quedado partido y entonces se ha hundido entero. Existen casos en los que un avión desaparecido en el mar no ha dejado rastro alguno.

Esta información confirma que no hubo ninguna comunicación del avión con posterioridad a la consignada oficialmente (1017Z al CON de la Marina española). En concreto, un oficio del Estado Mayor del Aire asegura que "si siquiera como bulo se tienen noticias del mensaje radiado que cita en su carta el padre del Capitán Don Antonio González Boado Campillo". Alude a un supuesto mensaje con tintes dramáticos enviado desde el avión previamente a su accidente.

Con respecto al buque soviético que merodeaba la zona donde se hallaron los restos, "igual que por otras muchas del Mediterráneo, en misión de espionaje, no se conoce ningún caso que hayan atacado a ningún barco o avión".

Esta documentación que hoy ofrecemos a todos los estudiosos cierra el círculo informativo correspondiente a las últimas horas del primer ufólogo militar español, que tuvo un final triste pero -a todas luces- fortuito. Hacer sensacionalismo siempre es degradar la información, pero hacerlo sobre la muerte accidental de una persona es morboso e irrespetuoso. Confío que la documentación presentada aquí finalice con las especulaciones sin fundamento alrededor de la figura de quien fue mi amigo, el Capitán González de Boado.

Agradecimientos

A Julio Plaza del Olmo, por su gestión en el Archivo Histórico del Ejército del Aire.

EJERCITO DEL AIRE

206 ESCUADRON DE FF.AA.-

INFORME DEL OFICIAL DE SEGURIDAD EN VUELO SOBRE EL ACCIDENTE DEL AVION ASW AN1-7



BASE AEREA DE JEREZ DE LA FRONTERA

INFORME DEL OFICIAL DE SEGURIDAD EN VUELO DEL 206 ESCUADRON DE FUERZAS AEREAS DEL AVION AN1-7

CIRCUNSTANCIAS

LUGAR: Desconocidos; restos encontrados : 36º 30' N 03º 04' W aproximadamente,
al Sur de Adra.

FECHA Y HORA: 1 de Julio de 1.969 - Entre 1030 Z y 1100 Z aproximadamente.

AVION: AN1- 206- 7

UNIDAD: 206 Escuadron de FF.AA.

MISION: Operacion "Vigilante"

BASE:DEL VUELO: Operativa

TIPO DE ACCIDENTE: Indeterminado

PLAN DE VUELO

VFR

PERSONAL



....

TRIPULACION

NOMBRE Y EMPLEO	MISION A BORDO	NUMERO DE ACCIDENTES ANTERIORES	HORAS DE VUELO EN ESTE TIPO DE AVION	EN ESTE TIPO DE AVION EN LOS ULTIMOS 90 DIAS	FECHA	TIPO DE LESIONES SUFRIDAS.-	
Capt. Don Antonio Gonzalez de Boado Campillo.-	Piloto	-	2.938	852'20	77'00	11 - 2 - 57 CURSO V.S.V. 6 INSTRUMENTAL	Desaparecido
Capt. Don Francisco Blanco Rodriguez.	Copiloto	-	1.951'00	187,45	78'35	11 - 7 - 65	Desaparecido
Cap. Frag. Don Evaristo Diaz Rodriguez.	Tacco Jefe de Operaciones Aereas del Departamento.	-	612'05	547'00	124'35	-	Desaparecido
T.N. Eduardo Armada Vadillo.	Tacco	-	803'10	721'05	99'00	-	Desaparecido
Bgda. Angel Aurelio Francisco Rodriguez.	Radio y Operador ASW	-	1.916'40	237'40	53'45	-	Desaparecido
Bgda. Joaquin Martinez Gonzalez	Armero	-	964'20	232'20	82'20	-	Desaparecido
Sgto. Jose Antonio Peña Moya.	Mecánico	-	634'25	553'25	19'35	-	Desaparecido



AVION

TIPO Y NÚMERO	C E L U L A	M O T O R E S		REPARACIONES IM-PORTANTES SUFRIDAS POR CELULAS Y MOTORES.	C A S O I N T E R E S E P O R T I P O D E A C C I D E N T E S .	T I P O P E S O
HU - 16B (ASW) (AN1 -7)	TOTAL HORAS DE ÚLTIMA REVISION.	TOTAL HORAS DE ÚLTIMA REVISION	HORAS DESDE ÚLTIMA REVISION	HORAS DE ÚLTIMA REVISION	T I P O	EQUIPO
	462100	832'50	121'45	1.013'50	FECHA	AYUDA A AUXILIA LA NAVEGACION.
		747'50	1.013'50	1.013'50	NADA	COMB.
		(Motor nº1)	Motor nº1	Motor nº2		
				Motor nº2		

Daños en el avion: DESCONOCIDOS.

Otros daños: - -

METEOROLOGIA (por datos obtenidos por barcos Armada Española en la zona a las 1000Z)

TECHO DESPEJADO

VISIBILIDAD 1'5 millas Niebla

VELOCIDAD Y DIRECCION DEL VIENTO 8 nudos WSW

COMUNICACIONES MANTENIDAS POR EL AVION

A las 0603Z pasó al C.O.E. mensaje de posicion

" " 0701Z " " " " "

" " 0809Z " " " " "

" " 0903Z " " " " "

" " 1000Z pidió al C.O.E. meteorología de Jerez y Gibraltar

Entre 1000-1030Z realizo pruebas de banda lateral unica.



EXAMEN DE LOS RESTOS

Desconocidos, ya que los recuperados no han sido vistos por el Oficial de Seguridad en Vuelo que escribe.

RECONSTRUCCION DEL VUELO HASTA EL MOMENTO DEL ACCIDENTE

Parece ser que el avion no presentaba problemas y que efectuaba normalmente su vuelo.

COMENTARIOS

El avion a las 1027Z enlazó en banda lateral unica con Santiago y no notificó anomalía alguna lo que hace presumir que no se encontraba en estado de emergencia. A partir de esta hora no realizó ninguna otra comunicación.

CAUSA O CAUSAS PROBABLES

Desconocidas.



EL OFICIAL DE SEGURIDAD EN VUELO

[Handwritten signature]

INFORME SOBRE LA DESAPARICION DEL AVION AN- 1/7 (PATO -47) DEL 206 ESCUA-
DION DE FUERZAS AEREAS CON BASE EN JEREZ DE LA FRONTERA.-

=====

MISION: " Operación Vigilante "

HORA DESPEGUE: 0449Z

HORA ESTIMADA REGRESO: 1300Z

ZONA VUELO: Mar de Alboran entre Estrecho Gibraltar-Almeria

TRIPULACION: Capitán S.V. Don Antonio Gonzalez Boado Campillo
" " " Francisco Blanco Rodriguez
Teniente Navio " Eduardo Armando Badillo
Capitán Fragata " Evaristo Diaz Rodriguez
Brigada RF. " Angel A. Francisco Rodriguez
" A. A. " Joaquin Martinez Gonzalez
Sargento M. M. " Jose Antonio Peña Moya

ULTIMA POSICION

COMUNICADA POR AVION: 1030Z

- Radial 95 de Gibraltar

Distancia 102 Millas Nauticas

Aproximadamente a 12 Millas Nauticas Isla Alboran

- Posición: 36° 14' N.

03° 12' W.

COMUNICACIONES ESTABLECIDAS:

Día 1 de Julio de 1.969

HORA 1550.

-El Coronel Alfaro Infroma que avión AN-1 del 206 Escuadron (B.A. Jerez) en misión de vuelo "Operación Vigilante", lleva gran retraso sobre la hora estimada de regreso a la Base.
Ordena se pida información a C. G. de la Segunda Región .

HORA 1555.

-Oficial Servicio E. M. 2ª Región informa:

- El avión AN-1 tenía estimado el regreso a las 1300Z según plan de vuelo.
- No se tiene noticia de su situación y solicitada información a Malaga, Almeria, Gibraltar y Vejez de la Frontera comunican no tener noticias sobre el avión.
- A las 1405Z ha sido alertado el RCC de Sevilla que en coordinación con el 206 Escuadrón inicia la búsqueda del avión desaparecido.

HORA 1603

-El Jefe del RCC de Sevilla Teniente Coronel Echevarria informa:

- Avión desaparecido : AN-1/7 (PATO 47)
- Misión: " Operación Vigilante "
- Zona de Vuelo: Mar de Alboran entre Estrecho Gibraltar-Almeria
- Ultima posición comunicada a las 1030Z : Radial 95 Gibraltar y distancia 102 Millas Nauticas.
- Tiempo y estado de la mar: Bueno.
- Hora despegue: 0449Z - Hora estimada aterrizaje: 1300Z
- Autonomia: 10000 Horas (Hasta las 1500Z)
- Medidas tomadas por el S.A.R. :
 - Patrullando la zona : Dos aviones AN-1 del 206 Escuadrón.
 - En vuelo hacia Zona : Un avión AD/1 del 801 Escuadrón con Base en Son San Juan.
 - Alertados: Aviones B-2I del 27 Grupo (Base A. Malaga)



- A las 1000Z el avión fué visto entre la neblina y calma desde la Isla de Alboran.

HORA 1620

- El Coronel Alfaro informa de las novedades al Ayudante de Servicio de Marina de la Casa Militar de S.E. que comunica a su vez que hay varios barcos y Helicopteros de la Armada rastreando la Zona .

HORA 1648

- El Jefe del RCC de Sevilla informa:

- Se ha ordenado a un avión AD-1 del 802 Escuadrón del S.A.R (B.A. Gando) se incorpore a la búsqueda, encontrándose actualmente en vuelo desde Canarias.
- Los aviones B-2I del 27 Grupo que se encuentran alertados, se proyecta utilizarlos al caer la tarde para rastrear la Zona de mar proxima a la costa.
- Comunica relación de la tripulación, compuesta por 7 miembros.

HORA 1654

- El Jefe de Servicio del E.M. de la 2ª Región confirma oficialmente la desaparición del avión y posible accidente.
 - Comunica relación de la tripulación:
- | | | |
|------------------|-------|---------------------------------|
| xCapitán S.V. | Don | Antonio Gonzalez Boado Campillo |
| " | " | Francisco Blanco Rodriguez |
| Teniente Navio | " | Eduardo Armando Badillo |
| Capitán Fragata" | | Evaristo Diaz Rodriguez |
| Brigada R. T. | " | Angel A. Francisco Rodriguez |
| " | A. A. | Joaquin Martinez Gonzalez |
| Sargento M. M. | " | Jose Antonio Peña Moya |

HORA 1705

- El Coronel Alfaro comunica a S.E. el Señor Ministro de la desaparición del avión y de las noticias conocidas hasta el momento.

HORA 1710

- El Coronel Alfaro comunica al 2º Jefe E.M. General Cuadra de la desaparición del avión y de las noticias conocidas hasta el momento, así como de las medidas tomadas.

HORA 1715

- El Coronel Alfaro establece contacto con la B.A. de Jerez que le informa:
 - Última posición conocida del avión que coincide con la ya varias veces citada.
 - Comunica que la altura de vuelo normal del avión en éste tipo de misiones es de 1.000/1.500 pies. Sin embargo cuando localizan algún barco dan una pasada para identificar la Bandera, nombre y tomar fotografía oblicua.

HORA 1830

- El Jefe del RCC de Sevilla informa:
 - Actualmente se encuentran rastreando la zona 8 aviones:
 - Cinco aviones B-2I de Malaga
 - Dos AN-1 de Jerez
 - Un AD-1 de Palma
 - Comunica asimismo que se encuentran en la Zona helicópteros de la Armada, dos Corbetas y los Dragaminas Bidasoa y Lodes.
 - La última posición dada por el avión a las 1030Z es la siguiente:
 - Situación 36° 14' N
 - 03° 12' W
 - Se ha ordenado a los helicópteros del 803 escuadrón del S.A.R. Base Aérea de Getafe se trasladen a la Zona de búsqueda, adonde se estima llegarán a última hora de la tarde.



HORA 21

- El Teniente Coronel Jefe de Servicio 2º Región (E.M.) Teniente Coronel Garceraín informa:
 - Que en la hora citada ha cesado la búsqueda de aviones en la Zona que será continuada en el día de mañana al amanecer.
 - Continúa en la Zona durante la noche tres barcos de la Armada.
 - Hasta el momento el rastreo ha sido negativo continuándose sin noticias del avión.

Día 2 de Julio

HORA 0655

- El Oficial de Servicio del RCC de Sevilla informa:
 - No ha habido ninguna novedad durante la noche.
 - Al amanecer han iniciado la búsqueda tres aviones Grumman (Hay 2 aviones

más en espera).

-Abundantes bancos de niebla dificultan el rastreo, obligando a solicitar cambio de altura a los aviones. También el mal tiempo ha impedido el despegue de los helicópteros.

-Durante toda la noche los buques de la Armada han continuado el rastreo y actualmente se encuentran en la Zona los siguientes:

Bidasoa

Villa Bilbao

Ledes

Atrevida

-La Zona de búsqueda de máxima probabilidad establecida por el S.A.R. es la siguiente:

36° 30' N	36° 30' N
04° 00' W	03° 00' W
35° 25' N	35° 25' N
04° 00' W	03° 00' W



URGENTE

ESTADO MAYOR DEL AIRE
 de Sección 3
 Núm. 3-7-69
 Fecha 2-7-69
 Negociado J. ENTRADA

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAMA

Recibido a las
 en orden N.º de
 H. M. Día Mes Año
 188 24 05 1 7 69

S-81 (1 20'51)
 MAE DE SGSE NRO 69 1-7-69 20'50HORAS
 CALIFICACION O. D. D.
 EL TTE. GENERAL JEFE REGION A. Segunda
 AL MINISTRO DEL AIRE E.M.

El Operador

[Handwritten signature]



ESTADO MAYOR DEL AIRE
 SECRETARIA
 - 2 JUL. 1969
 REGISTRO
 N.º 8517

TEXTOS
 COMUNICO A V.E. CONFIRMANDO NOTICIAS ADELANTADAS POR TELEFONO QUE AVION ANI-7 DEL 206 ESCUADRON F.A. QUE DESPEGO A LAS 05'49 A DE LA BASE AEREA DE JEREZ, EN MISION VIGILANTE SOBRE EL MAR, ZONA MALAGA, ALMERIA Y QUE DEBIA REGRESAR A LAS 14'00 HORAS, NO HA REGRESADO A SU BASE. PUNTO DECLARADA DETRESFA, AVIONES DE JEREZ, MALAGA Y HELICOPTERO DE TABLADA A DISPOSICION SAR, RA-TREAN LA ZONA DESDE LAS QUINCE TREINTA HORAS SIN EXITO. PUNTO LA TRIPULACION ES: COMANDANTE AVION CAPITAN DON ANTONIO GONZALEZ DE BOADO CAMPILLO, SEGUNDO PILOTO CAPITAN DON FRANCISCO BLANCO RODRIGUEZ, NAVEGANTE TACCO TENIENTE DE NAVIO DON EDUARDO ARMADA VADILLO; CAPITAN DE FRAGATA DON EVARISTO DIAZ RODRIGUEZ; MECANICO SARGENTO DON JOSE ANTONIO PENA MOYA; RADIOGRAFISTA BRIGADA DON ANGEL AURELIO FRANCISCO RODRIGUEZ; ARMERO BRIGADA DON JOAQUIN MARTINEZ GONZALEZ. COMUNICARE A CUANTO SE PRODUCIA. PUNTO.

5-
30
URGENT

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES
TELEGRAMA

Califi- cación	N.º de orden	Recibido a las				
		H	M	Día	Mes	Año
	326	22	30	2	7	69

El Operador
9

ESTADO MAYOR DEL AIRE
3.ª Sección
Núm. 6766
Fecha 3-7-69
Nomenclado J-
ENTRADA

XS-62 (2 22'11)

MAE MINISTERIO DE SGSE NUM. 113 2-7-69 22'10 HORAS
EL TTE GENERAL JEFE 2/A REGION AEREA
AL MINISTRO DEL AIRE
CALIFICACION O. D. D.

T E X T O:
BUQUE BIDASOA HA RECOGIDO DOS BALSAS GOMA AMARILLA.
DOS ASIENTOS VERDES, UN RESPALDO MISMO COLOR Y NUME-
ROSOS TROZOS DE FUSELAJE DISEMINADOS EN UNA ZONA DE
TRES MILLAS EN EL PUNTO 3626 N / 0340 W, A LAS 19
HORAS 40 MINUTOS ZETA. PUNTO. DICHO BUQUE SE DIRIGE
A MALAGA DONDE SE ANALIZARAN DICHS RESTOS POR PER-
SONAL DE ESTE EJERCITO. PUNTO FINAL.-

ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA
- 3 JUL. 1969
REGISTRO
ENTRADA
Núm. 8587

12
0

VTX.- 14438

DE M. MARINA 022050Z JUL 69

ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA
No. 6765
Fecha 3-7-69
Reg. No. 10

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAMA

PRIORIDAD

PARA COMANDANTE BIDASOA

INFO JEFE SECTOR NAVAL DE MALAGA

ALMIRANTE JEFE ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

DE

CAPITAN GENERAL DEL DEPARTAMENTO MARITIMO DE CADIZ

Calif. N.º de	Recibido a las				
posición	orden	H	M	Día	Mes
		22	40	2	7
					Año
					69

El Operador

[Signature]

3/9

ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA
- 3 JUL. 1969
REGISTRO
ENTRADA
Núm. 8575



T E X T O:

SIN CLASIFICAR.- 13196

A SU LLEGADA A MALAGA SERAN RECONOCIDOS POR PERSONAL EJERCITO AIRE
RESTO DE FUSELAJE , ASIENTOS Y BALSAS QUE RECUPERO EN LA MAR.
COMUNIQUE URGENTEMENTE RESULTADO IDENTIFICADO CON INFO AJEMA.-

02/2120Z JUL 69

COPIAS A: JEFE ESTADO MAYOR AIRE

2135Z

VTX.- 14435

DE M. MARI A 021940Z JUL 69

ESTADO MAYOR DEL AIRE
3.ª Sección

Núm. 6764
Fecha 3-7-69
Negociado 5º

ENTRADA

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAMA

Calificación	N.º de	Recibido a las				
Sección	orden	H	M	Día	Mes	AÑO
		12	30	2	7	69

INMEDIATO

PARA CAPITAN GENERAL DEL DEPARTAMENTO MARITIMO DE CADIZ

COMANDANTE VILLA DE BILBAO

INFO ALMIRANTE JEFE ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

JEFE DEL SECTOR NAVAL DE MALAGA

DE

COMANJANTE BIDASOA



T E X T O:

SINCLASIFICAR.- 381

SE RECOGIERON DOS VALSAS DE GOMAS AMARILLAS DOS ASIENTOS VERDES
UN RESPALDO DEL MISMO COLOR Y NUMEROSOS TROZOS DE FUSELAJE
DISEMINADO EN UNA ZONA DE TRES MILLAS . CONTINUO EXPLORACION
HASTA ANOCHECER DIRIGIENDOME A CONTINUACION A MALAGA.-

02/2100Z JUL 69

COPIAS A : JEFE E.M. AIRE

2115Z

✠

MINISTRE MAD

M MARINA MADRIDTV

ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA

- 3 JUL 1969

REGISTRO
ENTRADA
Núm. 8577

5°

VTX.- 14426

DE M.MARINA 021725Z JUL 69

ESTADO MAYOR DEL AIRE
3.ª Sección

Núm. 6763
Fecha 3/7/69
Negociado 52

ENTRADA

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAMA

Calificación	N.º de	Recibido a las				
Clasificación	orden	H	M	Dia	Mes	Año
		20	40	2	7	69

INMEDIATO

PARA CAPITAN GENERAL DEL DEPARTAMENTO MARITIMO DE CADIZ

COMANDANTE VILLA DE BILBAO

INFO ALMIRANTE JEFE ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

DE

COMANDANTE BIDASOA

C. Colina

3/9

T E X T O:

SIN CLASIFICAR.- 380

EN SITUACION ESTIMADA 3626N 340W PROCEDO RECOJER BOLSA NEUMATICA
Y DIVERSOS OBJETOS FLOTANTES . SEGUIRE INFORMANDO

NOTA: SORPRENDIDO A LAS 1725Z

02/1730Z JUL 69

COPIAS A: JEFE E.M. AIRE

1940-Z



50
TX.-14437

DE M.MARINA Q22035Z JUL 69

ESTADO MAYOR DEL AIRE
3.ª Sección
Núm. 6828
Fecha 4-7-69
Negociado Jº
ENTRADA

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAM

Calfi- cación	N.º de orden	Recibido a las				El Operador
		H	M	Día	Mes	
415	16	no	3	7	69	

PRIORIDAD

PARA ALMIRANTE JEFE ESTADO MAYOR ARMADA

DE

CAPITAN GENERAL DEPARTAMENTO MARITIMO DE CADIZ

ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA
- 4 JUL. 1969
REGISTRO
ENTRADA
Núm. 8650

T E X T O

SIN CLASIFICAR.-13.194

SORPRENDIDO EN 6.737 KCS. DEL BIDASOA PARA VILLA DE BILBAO.
SE RECOGIERON DOS BALSAS DE GOMAS AMARILLAS, DOS ASIENTOS
VERDES, UN RESPALDO DEL MISMO COLOR Y NUMEROSOS TROZOS DE
FUSELAJE DISEMINADOS EN UNA ZONA DE TRES MILLAS. CONTINUO
EXPLORACION HASTA ANOCHECER DIRIGIENDOME A CONTINUACION A MALAGA.-

02/2120Z JUL 69

03/1430Z

COPIAS A: JEFE E.M. AIRE



COPIA PARA EL JEFE ESTADO MAYOR DEL AIRE

MINISTERIO DEL AIRE
COMANDO EN JEFE

ESTADO MAYOR DEL AIRE
6786
3-7-69
J=

TELEGRAM

Código de Emisión		Recibido a las				
Clasificación	Horas	Min	Día	Mes	Año	
3	10	25	3	7	69	

El Operador

TX.- 14.458

DE M. MARINA Q30700Z JUL 69

PRIORIDAD

PARA CAPITAN GENERAL DEPARTAMENTO MARITIMO DE CADIZ
INFO ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
DE CMTE. DEL 'BIDASOA'

T E X T O:

PRESENTADOS A BORDO CAPITAN Y TENIENTE DE AVIACION, RECONOCIERON MATERIAL RECOGIDO IDENTIFICANDOLO COMO PARTE DEL AVION SINIESTRADO.

Q30800Z JUL 69
HORA PASADOS Q910Z



V

COPIA PARA EL ESTADO MAYOR DEL AIRE

TX.- 14.454

DE M. MARINA Q30610Z JUL 69

RUTINA

PARA CENTRO DE COMUNICACIONES MINISTERIO MARINA
DE ESTACION RADIO ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

T E X T O:

PARA VILLA DE BILBAO DE ED-6
POSICION EN QUE FUERON RECONOCIDOS RESTOS POR BARCO BIDASOA ES
3626 NORTE Q304 OESTE Y NO 3626 NORTE Q340 OESTE COMO COMUNICO
AYER A LAS 1852 ZULU.

NOTA: MENSAJE SORPRENDIDO A LAS Q610 ZULU.

Q3/Q719Z JUL 69

MINISTERIO DE DEFENSA
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAMA

Calificación de la comunicación: **376**

Recibido a las				
H	M	Dia	Mos	Año
10	25	3	7	69

[Signature]

ESTADO MAYOR DEL AIRE
3.ª Sección

Núm. **6785**
Ficha **37-69**
Negociado **5º**

ENTRADA



COPIA PARA EL ESTADO MAYOR DEL AIRE

ESTADO MAYOR DEL AIRE
3.ª Sección

Núm. 6778
Fecha 3-7-69
Negociado 5º

ENTRADA

TX.- 14456

DE M. MARINA 030730A JUL 69

PRIORIDAD

MINISTERIO DE DEFENSA
CENTRO DE COMANDOS

TELEGRAM

Carr. N.º de	Recibido a las				
cacción orden	H	M	Día	Mes	Año
<u>362</u>	<u>09</u>	<u>40</u>	<u>3</u>	<u>7</u>	<u>69</u>

El Expediente

ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA

- 3 JUL. 1969

REGISTRO
ENTRADA

Núm. 3599

PARA CAPITAN DE CORBETA JEFE SERVCIO ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
DE CAPITAN DE FRAGATA JEFE OPERACIONES DPTO. MARITIMO DE CADIZ

T E X T O:

- 1.- DESDE JEREZ INFORMO TN. LLANO QUE AEROPUERTO DE MALAGA HABIA INFORMADO AL DE JEREZ, QUE EL PERSONAL DEL EJERCITO DEL AIRE RECONOCIO LOS RESTOS ENCOTRADOS POR EL ''BIDASOA'', COMO PERTENECIENTES AL AVION DEL 206 ESCUADRON A/S. NO HABIENDOSE RECIBIDO HASTA EL MOMENTO EN CAPITANIA DE SAN FERNANDO CONFIRMACION OFICIAL DE LO ANTERIOR, LA QUE SERA TRANSMITIDA A SU LLEGADA.
- 2.- EL MENSAJE 383 DEL ''BIDASOA'' RECTIFICACION DE LA SITUACION DADA EN EL 380 DEL MISMO BUQUE, ESTA MAL Y LA VERDADERA SITUACION ES 36 GRADOS 26 MINUTOS N Y 03 GRADOS 04 MINUTOS W.



03/0725Z JUL 69

50

AIRE 76

URGENTE

ESTADO MAYOR DEL AIRE
 3.ª Sección
 Núm. 6767
 Fecha 3-7-69
 Hoja 5

338
 +
 08 50 3 7 69

S-4 (3/0033)

MADRID-MINISTERIO DE SGSE NUM. 118 3-7-69 0820 HRS.

EL TTE. GRAL. JEFE 2/A R.A.

AL MINISTRO DEL AIRE

CALIFICACION: O.D.D.

TEXTO:

COMO CONTINUACION A MTELETIPO NUMERO 113 FECHA
 AYER, RESTOS ECONTRADOS POR BARCO BIDASOA, SE
 CONFIRMA PERTENECEN AL AVION SINIESTRADO. FIN.-

ESTADO MAYOR DEL AIRE
 SECRETARIA
 - 3 JUL. 1969
 REGISTRO
 ENTRADA
 Núm. 8594



50

ESTADO MAYOR DEL AIRE	
3.ª Sección	
Núm. <u>6811</u>	} ENTRADA
Fecha <u>U-7-69</u>	
Negociado <u>5º</u>	

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAMA

Cable	...	...	...	...	...
Clasificación	...	...	...	...	...
395	17	50	3	7	69

El O. *[Signature]*

TX.- 14465

DE M. MARINA Q3093JUL 69

RUTINA

PARA CENTRO DE COMUNICACIONES DEL MINISTERIO DE MARINA
DE ESTACION RADIO DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
OPIAS AL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE

T E X T O :

DE DL-14 PARA V. DE BILBAO
EN ESTE PUNTO HAY BARCO Y ME PARECE QUE HACE EJERCICIOS CON
EL NEPTUNE.-

NOTA: MENSAJE SORPRENDIDO A LAS Q937Z

Q31010Z JUL 69
HORA PASADO 1140Z

MINISTERIO DE DEFENSA

ESTADO MAYOR DEL AIRE	
SECRETARIA	
- 3 JUL. 1969	
REGISTRO	
ENTRADA	
Núm.	<u>8633</u>

52
COPIA PARA EL ESTADO MAYOR DEL AIRE

TX.- 14.463

DE M.MARINA 030914Z JUL 69

RUTINA

PARA CENTRO COMUNICACIONES MINISTERIO MARINA
DE ESTACION RADIO DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

TEXTO:
DE ATREVIDA PARA VILLA DE BILBAO
EN ESE PUNTO HAY OTRO AVION A NUESTRA ALTURA PARECE INGLES DC-6
NOS HEMOS ALEJADO UN POCO.-

NOTA: MENSAJE SORPRENDIDO A LAS 0914Z

03/0945Z JUL 69

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAMA

3^a

Código de Ubicación		Recibido a las				
Letra	Número	H	M	Día	Mes	Año
30	1	12	00	3	7	69

6798
3-7-69
J^o



50
COPIA PARA EL ESTADO MAYOR DEL AIRE

TX.- 14.462

DE M. MARINA 03 JUL 69

RUTINA

ESTADO MAYOR DEL AIRE
6797
8-7-69
5º

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAMA

383
Recibido a las
H M Dia Mes AÑ
12 00 3 7 69

PARA CENTRO DE COMUNICACIONES DEL MINISTERIO DE MARINA
DE ESTACION RADIO DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

TEXT O :
DE V. BILBAO PARA ATREVIDA
DIRIJANSE AL PUNTO 3626 NORTE 0304 OESTE QUE ES EL PUNTO DONDE
RECOGIERON LOS RESTOS EL BIDASÓA.

NOTA: MENSAJE SORPRENDIDO A LAS 0850 ZULU.

03/0935Z JUL 69



MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES

MVTDWI NNNUKM 14.461

DE M. MARINA 03 JUL 69

RUTINA

2

ESTADO MAYOR DEL AIRE
3.ª Sección

Núm. 6796
Fecha 3-7-69
Negociado 5

ENTREGA

TELEGRAMA

Calificación	Notificación	Recibido a las				
		H	M	Día	Mes	Año
gsl		12	00	3	7	69

El Estado

PARA CENTRO DE COMUNICACIONES DEL MINISTERIO DE MARINA
DE ESTACION RADIO DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

T E X T O :

DE V. BILBAO PARA ATREVIDA

MI POSICION AL 174 NORTE Y 10,5 MILLAS DE CABO SACRETIF.

NOTA: MENSAJE SORPRENDIDO A LAS 0829 ZULU.

03/0935



TTX.-14483

DE M.MARINA 031000Z JUL 69

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAMA

Código de la sección		Recibido a las				
H	M	Día	Mes	Año		
438	1530	3	7	69		
El Comandante						

ESTADO MAYOR DEL AIRE
3.ª Sección

Núm. 6829
Fecha 4-7-69
Firma JE

ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA

- 4 JUL. 1969

REGISTRO
ENTRADA

Núm. 2660

PRIORIDAD

PARA COMANDANTE VILLA BILBAO

INFO ALMIRANTE JEFE ESTADO MAYOR ARMADA

DE

CAPITAN GENERAL DEPARTAMENTO MARITIMO DE CADIZ

TEXT O:

CONFIDENCIAL.-13199

RCC SEVILLA INFORMA QUE BUQUE EN PROXIMIDADES BOYA ES EL "ZENIT"
MI 13198 FECHA ACTUAL.

03/1350Z JUL 69

GCOPIA PARA ESTADO MAYOR DEL AIRE



MV

ESTADO MAYOR DEL AIRE
 3ª Sección
 Núm. 6812
 Fecha 7-7-69
 Negociado 5º
 ENTRADA

MINISTERIO DE DEFENSA
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAMA

TX.- 14469

DE M. MARINA Q31030Z JUL 69

Calificación	Nº de orden	H	M	Día	Mes	Año
	3961	07	30	3	7	69

39

INMEDIATO

PARA COMTE. VILLA BILBAO
 INFO ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
 DE
 CAPITAN GENERAL DEL DEPARTAMENTO MARITIMO DE CADIZ
 COPIAS AL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE

ESTADO MAYOR DEL AIRE
 SECRETARIA
 - 3 JUL. 1969
 REGISTRO
 ENTRADA
 Núm. 8631

T E X T O:

SIN CLAS 13.198

JEFE 206/O ESCUADRON INFORMA TELEFONICAMENTE QUE UN BARCO RUSO TIPO NO IDENTIFICADO HA FONDEADO BOYA EN ZONA HALLAZGO RESTOS Y QUE OTRO BUQUE MISMA NACIONALIDAD SE DIRIGE CITADO LUGAR. INFORME ESTA CAPITANIA GENERAL Y AJEMA.

Q3/1045Z JUL 69



URGENTE

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAM

Califi.	N.º de cañon orden	Recibido a las				
		H	M	Dia	Mes	Año
398		12	45	3	7	69

S-31 (3/1216)
MAE DE SGSE NUM. 126 3-7-69 1215 HRS.
EL TTE. GRAL. JEFE REGION
AL MINISTRO DEL AIRE
CALIFICACION: O.D.
TEXTO: NUM. REF. 943

MINISTERIO DEL AIRE
REGISTRO GENERAL

4 JUL 1969

ENTRADA N.º 1558/3

SALIDA A E. M.

MINISTERIO DEL AIRE

3 JUL 1969

ENTRADA N.º 449

COMUNICA SAR SEVILLA, QUE SOBRE EL LUGAR SENALADO
ACCIDENTE AVION AN1-7, SE ENCUENTRA BARCO RUSO "ZE
NIT" TIPO FRAGATA DE CABOTAJE, DE 300 A 400 TONELA-
DAS, TRIPULACION AVION SAR, ~~OBXX~~ OBSERVO TAMBIEN UNA BO-
YA CALADA CERCA DEL NAVIO Y QUE ESTE PARECE DE UN TI-
PO DEDICADO A TRABAJOS SUBMARINOS Y DOTADO CON MU-
CHAS ANTENAS RADAR Y UNA GRUA EN POPA.-



5º

=TX.- 14479
DE M. MARINA 031115 Z JUL 69

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAMA

6819
4-7-69
5º

Ord. (N.º de		Recibido a las				
Orden	N.º	H	M	Die	Mes	Año
401		13	35	3	7	69

OPERATIVO INMEDIATO

PARA CAPITAN GENERAL DEPT. MART. DE CADIZ
INFORMA A ALMIRANTE JEFE ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
COPIA A : JEFE ESTADO MAYOR DEL AIRE .

DE COMANDANTE "VILLA DE BILBAO"

30

ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA
- 3 JUL. 1969
REGISTRO
ENTRADA
Núm. 3630

TEXT O:

SINCLSIFICAR.- 424

EN EL PUNTO DE RECOGIDA DE RESTOS HAY UN BUQUE RUSO TIPO PESQUERO
CON SEÑAL DE HACER LEVANTAMIENTOS HIDROGRAFICOS Y BALIZAS CON
REFLECTOR RADAR.



03/1210 Z JUL 69

1225 Z

30

ESTADO MAYOR DEL AIRE
N.º 6830
4-7-69
50

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES
TELEGRAMA

TX NR 14502

DE M. MARINA 031335 Z JUL 69

Deliberado en Recibido a las
Sección Ordenada H M Dia Mes Año
457 16 30 7 69

PRIORIDAD
PARA ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
COPIA A JEFE ESTADO MAYOR DEL AIRE
DE CAPITAN GENERAL DEPARTAMENTO MARITIMO DE CADIZ

ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA
- 4 JUL. 1969
REGISTRO
ENTRADA
Núm. 3648
ARCHIVO HISTORICO DEL E.A.

TEXTO:

S I N C L A 13204
RCC SEVILLA DA POR TERMINADA BUSQUEDA A 1900 ZULU DIA 3.
MANTENDRA EN MALAGA UN GRUMAN Y UN HELICOPTERO HASTA 1400 ZULU
DIA 4. A PETICION RCC MANTENDRE BUQUES EN PROXIMIDADES . 3626N
0304W. HASTA 1400 ZULU DIA 4.
031405 Z JUL 69

39

TK -14501
DE M. MARINA 031338Z JUL 69

456 / 16 30 37 69

INMEDIATO

6831
4-7-67
59

DE CAPITAN GENERAL DEL DEPARTAMENTO MARITIMO DE CD CADIZ
PARA JEFE BASE HELICOPTEROS
INFO ALMIRANTE JEFE ESTADO MAYOR ARMDDA
JEFE DE LA BASE NAVAL DE ROTA
JEFE DEL SECTOR V NAVAL DE MALAGA
COBIA A JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE -



TEXT O
SIN CLASIFICAR 13206
A 1900Z ZULU DIA 3 CESARA RCC MISION BUSQUEDA . ORDEN REGRESO
HELICOPTEROS AL TERMINO DE LA MISION

03/1405Z JUL 69
1515Z

52

URGENTE

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAMA

TX.-14508
DE M. MARINA 031345Z JUL 69

Clasif. cacion	N.º de orden	Recibido a las				
		H	M	Dia	Mes	Año
	462	17	10	3	7	69

PRIORIDAD

31
C852
4-7-69
Jº

DE CAPITAN GENERAL DEL DEPARTAMENTO MARITIMO DE CADIZ
 PARA COMANDANTE DEL BUQUE "VILLA DE BILBAO"
 INFO ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
 JEFE DE LA 41 ESCUADRILLA DE CORBETAS
 COMANDANTE DE LA "ATREVIDA"
 COMANDANTE DEL "BIDASOA"
 COMANDANTE DEL "LEREZ"



COPIA A JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE



T E X T O

SIN CLASIFICAR 13.207
 RCC SEVILLA DA POR TERMINADA BUSQUEDA A 031900ZULU. BUQUES SE
 MANTENDRAN EN PROXIMIDADES. 3620 N 0304 W . HASTA 041400ZULU
 QUE REGRESARAN A SUS BASES. "LEREZ" CUMPLIMENTARA MI 13.203 FECHA
 HOY

 031505Z JUL 69
 1600Z

50
TX.-14507

DE M. MARINA 031445Z JUL 69

INMEDIATO

28

ESTADO MAYOR DEL AIRE	
3.ª Sección	
Núm. 6834	ENTRADA
Fecha 4-7-69	
Negociado J	

461	17	10	3	2	69

DE JEFE DE LA BASE DE HELICOPTEROS
PARA JEFE SECTOR NAVAL DE MALAGA
INFO ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
JEFE DELA BASE NAVAL DE ROTA
COPIA A JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE

ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA
- 4 JUL. 1969
REGISTRO
ENTRADA
Núm. 3651

T E X T O

SIN CLASIFICAR 115

RUEGO COMUNIQUE JEFE 5/A ESCUADRILLA HELICOPTEROS DEN POR
FINALIZADA MISION BUSQUEDA A 1900Z DIA 3.
REGRESANDO AL TERMINO DE LA MISMA



03/1510Z JUL 69

6885
 4-7-69
 3

S-47 (3/1458)

MAE DE SGSE NUM. 165 3-7-69 1445 HRS
 AL MINISTRO DEL AIRE E.M. DEL AIRE *Segunda*
 TEXTO: REF. 3/A SECCION E.M. NUM. --- S.6 G.1
 COMO CONTINUACION A MI TELETIPO NUM. 118 FECHA
 HOY INFORMO V.E. OBJETOS HALLADOS DRAGAMINAS "BIDA-
 SOA" DEL AVION GRUMMAN SINIESTRADO SON: DOS BOLSAS
 NEUMATICAS N 383/MIS? 59027 A.- DOS BOLSAS DE
 ACCESORIOS, MIL-R-0091-310/USAF/.- UN TERMO.- UNA
 BENGALA.- DOS ASIENTOS Y UN RESPALDO.- UNA BOLSA:
 (KIT FIRST AID-AERONAUTIG U.S.-).- SIETE TROZOS (TROZOS)
 DE FUSELAGE, PISO DEL AVION.-

DICHOS RESTOS SE ENCUENTRAN DEPOSITADOS EN LA
 BASE AEREA DE MALAGA.-

MINISTERIO DEL AIRE
 CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAMA

440 15 303 79

6

ESTUDIO MAYOR DEL AIRE
 SECRETARIA
 - 4 JUL. 1969
 REGISTRO
 ENTREGADA
 Núm. 8659

ESTADO MAYOR DEL AIRE
3.ª Sección

Núm. 6836
Fecha 4-7-69
Negociado 5.ª

32

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAMA

Calif. No. de		Recibido a las				
Orden	H	M	Dia	Mes	Año	
	19	00	3	7	69	

El Operador

[Signature]

2ª Transmision No 440

S-27 (3/1458) (2/A TRANSMISION POR ERROR EN LA PRIMERA)
 MAE DE SGSE NUM. 165 3-7-69 1445 HRS.
 RL TTE. GRAL. JEFE REGION *A. Segunda*
 AL MINISTRO DEL AIRE E.M. DEL AIRE
 TEXTO: REF. 3/A SECCION E.M. NUM. --- S.6 G.1
 COMO CONTINUACION A MI TELETIPO NUM. 118 FECHA
 HOY INFORMO V.E. OBJETOS HALLADOS DRAGAMINAS "BIDA-
 SOA" DEL AVION GRUMMAN SINIESTRADO SON: DOS BALSAS
 NEUMATICAS N 383/MIS/ 59027 A.- DOS BOLSAS DE
 ACCESORIOS, MIL-R-3091-310/USAF/.- UC TERMO.- UNA
 BENGALA.- DOS ASIENTOS Y UN RESPALDO.- UNA BOLSA:
 (KIT FIRST AID-AERONAUTIG U.S.-).- SIETE TROZOS

ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA

- 4 JUL. 1969

REGISTRO
ENTRADA
Núm. 3658

DE FUSELAGE, PISO DEL AVION.-

DICHOS RESTOS SE ENCUENTRAN DEPOSITADOS EN LA
BASE AEREA DE MALAGA.-



ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA
- 4 JUL. 1969
REGISTRO
ENTRADA
Núm. 2647

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES
TELEGRAM

Tx- 14509
DE M. MARINA 03 JUL 69

ESTADO MAYOR DEL AIRE
3.ª Sección
Núm. 6833
Fecha 4-7-69
ENTRADA

Calif.	N.º de	Recibido a las				
cción	orden	H	M	Da	Me	Año
187		22	00	3	7	69

El Operador
M. Calvo

RUTINA

DE ESTACION RADIO DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
PARA EL CENTRO DE COMUNICACIONES DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
COPIA A JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE

T E X T O
EL JEFE RCC SEVILLA AL COMANDANTE VILLA DE BILBAO
ESTE RCC DA POR TERMINADA LA OPERACION DE BUSQUEDA A LAS 1900 DIA
3. MANTENDREMOS UN GRUPO Y UN HELICOPTERO EN MALGA HASTA LAS 1400
DIA 4. LOS BARCOS SE MANTENDRAN EN LA ZONA 3626N 0325W HASTA LAS
1400 DIA 4 DE CONFORMIDAD CON EL JEFE DE OPERACIONES DE MARINA
MANTENDRAN COMUNICACION ESTE RCC EN 6367 KC/S . SI EN ALGUN
MOMENTO NECESITA AVION O HELICOPTERO SOLICITENOSLO.
DE SU CONFORMIDAD

03/1535Z JUL 69
2055Z

ESTO ES TODO SVP RECU ""???""



 MINISTERIO DEL AIRE	SUBSECRETARIA DE AVIACION CIVIL DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION Y DEL TRANSPORTE AEREO Serv. Búsqueda y Salvamento	
	ESTADO MAYOR DEL AIRE 3.ª Sección	
S. Ref.º	Núm.	N.º de Ingreso
		N.º de Expediente: 777 Fecha: 9-7-69 Ingresado: S.º
		N.º de Expediente: 603-0 Mod. G:01

NOTA.- Para la 3ª Sección del M.E.M. del Aire

En comunicación telefónica con la Jefatura SAR, el RCC de Sevilla informa que el barco "Bidasa" ha encontrado restos del avión Grumman, del 206 Escuadrón de las FF.AA., en situación 0304 O. 3626 N. Entre los restos figuran 2 botes salvavidas grandes, semihinchados, 1 botiquín de a bordo, cojines de asientos, etc. Parece ser que los trozos encontrados por el "Bidasa" son de un tamaño aproximado de 50 cm., cubren una extensión de unas 3 millas y pertenecen al fuselaje.

Han quedado efectuando servicio en la zona del accidente, un avión Grumman, un helicóptero del SAR, así como barcos, para hacer sondeos con sonoboyas, ya que se cree están a unos 300 metros de profundidad.

Madrid, 3 de Julio de 1969



MINISTERIO DEL
CENTRO DE COMUNICACIONES

TELEGRAMA

País	Recibido a las				
Localidad	H	M	Día	Mes	Año
57	10	00	4	7	69

El Comandante

39

TX.- 14540

DE M. MARINA Q40500Z JUL 69

PRIORIDAD

DE COMTE. "LEREZ"

PARA CAPITAN GENERAL DEPARTAMENTO MARITIMO DE CADIZ

COMTE. "VILLA DE BILBAO"

COMANDANTE MILITAR DE MARINA DE MELILLA

INFO ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

JEFE DEL SECTOR NAVAL DE MALAGA

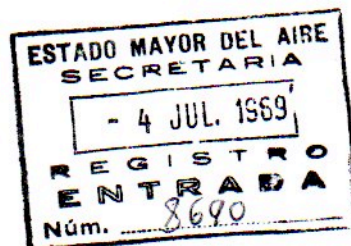
COPIA JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE



TEXT O:

SIN CLASIFICAR 405

ALFA	SINCLAS 405
BRAVO	SALIDA
DELTA	LEREZ 68 TONS. CARBON
ECHO	ZONA DE BUSQUEDA <u>Q40500Z</u>
GOLF	VARIABLE
HOTEL	MELILLA <u>Q41630Z</u>
INDIA	ESCUCHA X LIMA 11 S ESCUCHA Z CON AVION
KILO	SERVICIO VIGILANCIA ZONA ALBORAN
LIMA	MENSAJE 13203 CAPGEDIZ
MIKE	10



Q4/Q735Z JUL 69

HORA PASADO Q955Z

DIA 5 JULIO



52

URGENTE

ESTADO MAYOR DEL AIRE	
3.ª Sección	
Núm.	6897
Fecha	5-7-69
Negociado	5ª
ENTRADA	

677
11 10 5 7 69

S-20 (5/ 10'43)
 MAE DE SAGR 37-5-7-68-1029HRS.
 EL CORONEL JEFE AERODROMO *Granada*
 AL EXCMO.SR.GENERAL PRESIDENTE COMISION SEGURIDAD VUELO.
 ESTADO MAYOR DEL AIRE.
 CALIFICACION O.D.D.



TEXTO:
 EN RELACION CON ACCIDENTE SUFRIDO EL PASADO DIA UNOPOR
 AVION GRUMAN PATO-47DEL206ESCUADRON DE FUERZAS AERAAS
 POR CAUSAS INDETERMINADAS COMUNUCO A V.E.IMPOSIBILIDAD
 CUMPLIMENTAR PLAZO REMISION INFORME POR HABER COMENZADO
 INVESTIGACION DIA AYER CUATRO Y NO POSEER AUN TODOS LOS
 DATOS NECESARIOS.-

DIA 7 JULIO



SERVICIO DE TRANSMISIONES



Depositado a las (1)				TELEGRAMA	(1) Recibido a las (escala)			
H	M	Día	Mes		H	M	Día	Mes
16	50	8	7	Calificación _____				
N.º de origen 469				Para transmitir por la estación _____	Transmitido a las			
N.º de palabras _____					H	M	Día	Mes
Entregado para su transmisión a las _____				en _____	El Operador: _____			
De MADRID				El JEFE ESTADO MAYOR AIRE				
por _____				Al ALMIRANTE JEFE ESTADO				
para MADRID				MAYOR DE LA ARMADA				
TEXTO: N.º de referencia (2) _____								



COMUNICO V.E. QUE BUQUES ALEMAN Y NORUEGO CON RUMBO A GIBRALTAR HAN COMUNICADO EXISTENCIA BOYAS RUSAS EN EL LUGAR DONDE CAYO AVION AN-1-7 AL SUR DE ADRA, SEGUN INFORMA JEFE MANDO AVIACION TACTICA fin

Madrid, 8 de Julio de 1969.

EL JEFE DEL ESTADO MAYOR,

P.A.



[Handwritten signature]

Transmitase. _____ **de** _____ **de 196** _____
El _____ **El** _____

(1) Datos a rellenar por la estación.

(2) Póngase el N.º de registro de salida de la oficina expedidora.

D I A 17 JULIO.



ESTADO MAJOR DEL AER

3ª Sección.
5º Negociado.

ESTADO MAJOR DEL AER
3ª Sección
Núm. 5536-T
Fecha 17-7-69 SALIDA

Ficha accidente avión AN1-7.

Excmo. Señor:

De acuerdo con lo establecido en el artículo 12 de la Orden Ministerial número 722/65 (B.O.A. núm. 41) relativa a la investigación de accidentes de aeronaves militares españolas, adjunto tengo el honor de remitir a V.E. ficha correspondiente al accidente ocurrido el día 1 del actual en el mar, aproximadamente a 15 NM al sur de Adra (Almería), el avión perteneciente al 206 Escuadrón de Fuerzas Aéreas AN1-7, pilotado por el Capitán DON ANTONIO GONZÁLEZ DE BOATO CAPILO.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Madrid, 15 de Julio de 1.969.

J. GONZÁLEZ ARRETE ENTE DE LA COMISION
DE SEGURIDAD DE VUELO,

Excmo. Señor Director de Personal.

MINISTERIO.



Fecha: Día 1 de Julio 1.969. Tipo: HU-16B (Grumman). Indicativo: AN1-7.

Perteneciente a la Unidad: 206 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

Lugar del accidente: Aproximadamente 15 NM al sur de Adra (Lmería)
coordenadas 36º 21' N.
03º 04' W.

Estado de la tripulación:

Desaparecidos los SIETE tripulantes.

T r i p u l a c i o n :

Piloto.

Capitán D. ANTONIO GONZALEZ DE BOADO CASARETTO. Desaparecido.

2º Piloto.

Capitán D. FRANCISCO BLANCO RODRIGUEZ..... Desaparecido.

Observador

Capitán de Fragata. D. EVARISTO DIAZ RODRIGUEZ..... Desaparecido.

Navegación Táctica.

Teniente de Navio.. D. EDUARDO ARRIADA VADILLO..... Desaparecido.

Radiotelegrafista.

Brigada D. ANGEL AURELIO FRANCISCO RODRIGUEZ. Desaparecido.

Armero.

Brigada D. JOAQUIN MARTINEZ GONZALEZ..... Desaparecido.

Mecánico.

Sargento D. JOSE ANTONIO PEÑA NOYA. Desaparecido.



P a s a j e r o s : Ninguno.

P i l o t o :

Horas totales de vuelo: 2.938.

Horas totales de vuelo en este tipo de avión:
852:20.

Horas totales de vuelo en este tipo de avión
durante los últimos 90 días: 77.

Número de accidentes anteriores: Ninguno.

ESTADO MAYOR DEL EJERCITO
3ª Sección.
N.º 5357-T
Fecha 17-7-69 SALINA

ESTADO MAYOR DEL EJERCITO
3ª Sección.
5º Negociado.

Información accidente avión AN1-7.

NOTA: Para la Comisión de Enlace con las
Fuerzas Aéreas Norteamericanas.

Para su remisión al MAAG, adjunto se remite
Información relativa al accidente ocurrido el
día 4 del actual, a unas 15 NM aproximadamente
al sur de Arges (Algeria), al avión perteneciente
al 206 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, AN1-7,
pilotado por el Capitán DON ANTONIO GONZALEZ
DE BOADO CAMPELO.

Madrid, 4 de Julio de 1.969.

EL GENERAL PRESIDENTE DE LA COMISION
DE SEGURIDAD DE VUELO,



Madrid, España.

Fecha: 17 de Julio de 1.969.

Asunto: Datos sobre accidentes de aviación del Ejército del Aire español.

A: Jefe del MAAG, España.

Para su conocimiento se remite a Vd. el siguiente informe de accidente de aviación del Ejército del Aire español.

- 1.- Lugar del accidente: En el mar, coordenadas 36° 21' N - 03° 04' W, aproximadamente a 15NM al sur de Adra (Almería).
- 2.- Hora (local) y fecha: Entre 1130 y 1210 aproximadamente del día 17 de Julio de 1.969.
- 3.- Nombre del Piloto, Unidad e importancia de las lesiones.
Nombre del Piloto: Capitán D. ANTONIO GONZALEZ DE BOADO CALPILLO.
Unidad: 206 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.
Importancia de las lesiones: Desaparecido.
- 4.- Nombre de los tripulantes, destinos e importancia de las lesiones.
2º Piloto: Capitán D. FRANCISCO BLANCO RODRIGUEZ.
Observador: Capitán de Fragata D. EVARISTO DIAZ RODRIGUEZ.
Navegante: Teniente de Navio D. EDUARDO ARMADA VADILLO.
Radiotelegrafista: Brigada D. ANGEL AURELIO FRANCISCO RODRIGUEZ.
Armero: Brigada D. JOAQUIN MARTINEZ GONZALEZ,
Mecánico: D. JOSE ANTONIO PEÑA MOYA.
- 5.- Lesiones a otras personas e importancia: Ninguna.
- 6.- Tipo del avión: HU-16B (ASW) (Grumman),
- 7.- Núm. del avión E.A.: AN.1-7. USAF: 51-7172 R.
- 8.- Base permanente del avión: Base Aérea de Jerez.
- 9.- Otros aviones o vehículos participantes, Tipo _____ Núm _____:
Ninguno.
- 10.- Breve descripción de la importancia de los daños experimentados por el avión:
Se supone totalmente destruido. Desaparecido en el mar.



11.- Exposición narrativa del accidente:

El vuelo se desarrolló normalmente en todas sus fases hasta las 1130 horas aproximadamente en que se estableció la última comunicación. A partir de esta hora fue cuando ocurrió el accidente. Por la escasez de restos encontrados y falta de testigos presenciales, se desconocen las causas que pudieron motivarlo.

12.- Meteorología (En la zona en que ocurrió el accidente).

Techo: Despejado.

Visibilidad: 1'5 millas Niebla.

Velocidad y dirección del viento: 8 nudos WSW.



Comunicado por telegrama por el General Jefe de la Segunda Región Aérea.

Recibido por el Estado Mayor del Aire.

Hora de recepción: 2105.

Fecha: 21.07.69.

COMANDO EN JEFE FUERZAS AERIAS.

3ª Sección.
5ª No. asociado.

ESTADO MAYOR DEL AER
Mín. 5538-T
Fecha 17-7-69

Ficha accidente avión AN1-7.

Excmo. Señor:



De acuerdo con lo establecido en el artículo 12 de la Orden Ministerial número 722/65 (P.O.A. núm. 41) relativa a la investigación de accidentes de aeronaves militares es afilas, adjunto tengo el honor de remitir a V.E. ficha correspondiente al accidente ocurrido el día 1 del actual en el mar, aproximadamente a 15 NM al sur de Adra (Almería), al avión AN1-7, perteneciente al 206 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Madrid, 17 de Julio de 1.969.

EL GENERAL PRESIDENTE DE LA COMISION DE
SEGURIDAD DE VUELO,

Excmo. Señor General Jefe del Estado Mayor de Material.
MINISTERIO.

Fecha: 01.07.69. Tipo: HU-16B (ASW). Indicativo: AN1-7.

Perteneciente a la Unidad: 206 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

Lugar del accidente: Aproximadamente a 15 NM al sur de Adra (Almería).
Coordenadas 36º 21' N.
03º 04' W.

Estado de la tripulación: Desaparecidos los SIETE tripulantes.

P I L O T O .

Horas totales de vuelo: 2.938.

Horas totales de vuelo en este tipo de avión: 852:20.

Horas totales de vuelo en este tipo de avión durante los últimos
noventa días: 77.

A V I O N .

Célula { Horas totales de vuelo: 4.621:00
{ Horas de vuelo desde la última revisión: 832:50.

M o t o r e s (numerados de babor a estribor).

<u>Total de horas.</u>	<u>Horas desde la última revisión.</u>
1º.- 747:50.	1º.- 121:45.
2º.- 1013:50.	2º.- 113:50.

Causas probables del accidente.

Se considera el accidente imputable al apartado siguiente:

6.11 Indeterminadas.

Momento del accidente: Crucero.

Estado en que quedó el avión:

Se supone totalmente destruido. (Desaparecido
cuando volaba sobre el mar).





3

Núm.

MINISTERIO DEL AIRE

SECRETARIO PARTICULAR DEL MINISTRO DEL AIRE

ESTADO MAYOR DEL AIRE
3.ª Sección
Núm. 2120
FECH. 27-2-70
2º

Madrid, 25 de febrero de 1970



NOTA A I Estado Mayor del Aire. MINISTERIO.

Por indicación del Sr. Ministro se adjunta copia de carta recibida del titular del Departamento de Asuntos Exteriores, así como de otra adjunta a ella, en la que el Coronel de Caballería Retirado Sr. González Campillo, padre del Capitán del Arma de Aviación S.V. D. ANTONIO GONZALEZ DE BOADO CAMPILLO, hace referencia a accidente en el que desapareció su hijo.

Con objeto de que S.E. pueda contestar a la referida carta, se ruega informe con datos concretos que existan de aquél accidente en ese Estado Mayor.

-Carmelo F. Villamil-

ESTADO MAYOR DEL AIRE
SECRETARIA
26 FEB. 1970
REGISTRO
ENTRADA
Núm. 2494

Madrid, 23 de febrero de 1970.

El Ministro de Asuntos Exteriores

Excmo. Sr. General D. Julio Salvador,
Ministro del Aire

M a d r i d



Mi querido General y amigo:

Recibo del Coronel González Campillo la carta cuya fotocopia te adjunto. Supongo que se trata de la última esperanza de un pobre padre sin ningún viso de realidad, pero me gustaría saber qué contestar a sus atribuladas líneas.

Un fuerte abrazo de tu buen amigo,

Julio Salvador

Excmº. Sr. Don Gregorio López Bravo
Ministro de Asuntos Exteriores
M a d r i d

Mi respetado Ministro:

Me permito dirigirle esta carta, con motivo de la tragedia que pasa sobre mi, y por creer que pueda entrar en su jurisdicción facilitar, en su día, algún dato, que me libre de la angustia de no saber dónde se encuentra mi hijo ANTONIO GONZALEZ DE BOADO CAMPILLO que, pilotando el avión Grumman-Albatros ANI-I-7, desapareció en acto de servicio, por accidente aéreo el 1º de julio ppdº, en aguas de Alborán.

A las once de la noche del expresado día, un familiar me dijo: "Antonio ha tenido un accidente aéreo en el mar. Ha desaparecido" Desde ese terrible momento quedamos sumidos en un gran dolor. ¿Cayó al fondo del mar? Al siguiente día la búsqueda la dificulta la niebla. El día 3, dice la T.V. que a 19 millas de Adra, el dragaminas BIDASOA encontró restos de asientos y de fuselaje que se identificaron como pertenecientes al avión perdido. Sin duda, eran sus singlas. Energía es igual a masa por el cuadrado de la velocidad. Unas 13 tm por 200 km-hora, al chocar con la dura superficie del agua, tenía que haber producido grandes destrozos, y no los ínfimos recogidos.

Una verdad es patente, el avión ha desaparecido con su tripulación. Era el avión más seguro, pilotado por un gran aviador (según sus jefes). ¿Qué pasó? Se ignora. La búsqueda terminó. No hubo posibilidad como en Palomares, de disponer de medios para bajar al fondo del mar (900mts) para asegurar si el avión estaba allí, casi entero. Pasan dos meses, y so-

breponiéndome a mi dolor, edité un Recordatorio, que tengo el honor de adjuntarle, en exaltación de la vida de mi hijo. Resignados lloramos su desaparición. Rezamos mucho. Después, me han llegado noticias de circunstancias concurridas en ese servicio de vigilancia hecho por Alborán, en colaboración con barcos de nuestra Armada. Sirven de base para apoyar nuevas conjeturas que, pueden llevarnos a la esperanza de que vivan los marinos y aviadores del Grumman.

Perdone, Sr. Ministro, la extensión de esta carta, pero juzgo de interés, detallar los informes que me han ido llegando hasta la fecha. Oficialmente nadie les confirma, ni les niega, pues mis investigaciones las cubre el silencio. Mi información es precaria, incompleta, arriban, valga la frase, en retazos. Los Servicios de Información del Ejército del Aire, tendrán registrados todos los partes emitidos por el piloto a través de sus radios.

Aproximadamente a poco más de dos meses del accidente, un aviador de Salamanca, me indica que parece ser que Antonio dijo en mensaje radiado "No puedo más. No puedo más. Estoy agotado". ¿Por qué no podía más? Algo imponderable superior a sus posibilidades de navegar se le presentaba. Da la sensación que le estaba sucediendo lo que al nadador que le sorprende la resaca y termina por absorberle. Llevaría volando unas 4 horas, y los servicios normales son de más tiempo. Por cansancio no sería. Además iba un copiloto. Si disponía de sus mandos, por no estar rotos, amarar es fácil, por ser el avión anfibia con cuerpo de góndola y bajo sus alas porta dos flotadores. Semanas después, otro aviador de distinta provincia, me dice las mismas palabras de angustia. Confirman el parte anterior. Esto me inquietó. Son muchas coincidencias para no ser veraces.

Más tarde, el padre de un tripulante del avión desaparecido, me dice, circulan insistentes rumores de que el accidente ha sido provocado, o al menos presenciado por navíos de guerra extranjeros. ¿Quién dió ese informe? Sólo el piloto podría haberlo que, mientras pudiese lanzaría par-

de situación y de lo que sucedía a bordo. Por eso la búsqueda se cen-
 tó en un lugar que parece estar más al Este de la ruta normal de rasreo.
 Sin duda porque terminada la misión "VIGILANTE" recibiría nuevas órdenes
 que iba a cumplir, sin acompañamiento de navíos, sin protección de caza, sin
 ir en patrulla. Actuaria en solitario, en plan de reconocimientos por aguas
 libres de jurisdicciones extrañas. En son de paz. Nada tenía que temer, de
 mala suerte, no se habría aproximado a barcos de guerra, que su capacidad
 de maniobra y velocidad estaban a su favor. Ignoro que clase de armamento
 llevaría para su misión. Lo que pudiese haber sucedido en la interdicción
 de ruta, le cogería por sorpresa, sin tiempo para reaccionar. El piloto no
 pudo intuir ningún peligro, pues no infringía ninguna ley de navegación.

Posiblemente el Grumman pasaría cerca de algún barco ruso, incluso
 salvando las mínimas alturas de respeto y seguridad, pasara por encima, ba-
 lanceando su avión, en señal de saludo, como es habitual entre marinos y avi-
 adores. Momento que pudo ser aprovechado para su captura, empleando me-
 dios desconocidos y poderosos. El porta-helicópteros MOSKWA, por aquél en-
 tonces fue localizado por el Mar Mediterráneo. La resultante es que, el Gru-
 mman no fue puesto en libertad. Aún dando por sentado que desde el avión
 hubiesen tomado alguna foto, ésta no tiene valor militar, si en ellas se vé
 algún cañón, no acusa sus cualidades balísticas. Por eso no hay justifica-
 ción de la captura. De la buena fe de nuestros tripulantes da idea de que
 disponiendo de teleobjetivos, alejándose del navío, tomando altura, pudo to-
 mar fotos sin riesgo alguno, y con mejor precisión. Hasta 5.000 mts en los
 clichés obtenidos se pueden apreciar los surcos de arado de tierras de la-
 bor, al ser tomadas del mismo objetivo contactando en parte, para lograr un
 efecto estereoscópico al dar relieve las fotos. Es obvio que esos navíos e-
 ran visibles a todos los que en alta mar se cruzasen con ellos. Es más, al
 MOSKOWA, le hemos visto en T.V. anclado en un puerto europeo. No trataron de
 ocultarle, al contrario, le exhibían, en alarde de potencia.

Todo induce a pensar que como nuestros reconocimientos eran fre-
 cuentes, debieron premeditar la ocasión de secuestro de algún avión anti-
 submarino, para su estudio, sirviéndoles el ensayo como medio de captación.
 El día estaba con buena visibilidad, mar en calma, todo era cuestión de espe-
 rar.

Una vez logrado el secuestro, tirar al mar, cojines, una botella ter-
 mo, dispositivos de goma, objetos de fácil flotación, y lo más importante,
 arrancar del fuselaje las siglas de identificación, para así predecir el hun-
 dimiento, y quedar libres de investigaciones posteriores. Pero la coartada,
 como todas, tienen sus fallos. No hubo señales de aceite en el mar. Todo lo
 encontrado son pequeñas cosas escogidas, hasta flotadores de goma, que posi-
 blemente estarían plegados en algún estante. Los Servicios de Información
 del Ejto del Aire, tendrán todos los partes que pudiese emitir su radio, y
 podrán dar luz en este asunto, y deducir si hubo secuestro.

Rumores, y bulos podrán existir. Pero lo cierto es que el avión ha
 desaparecido, y cabe la posibilidad de que en el fondo del mar no esté. Los
 medios de localización, radar, sonar, etc no han debido confirmar la pérdida.

Han pasado casi 8 meses. Nada se sabe. Hoy tenemos relaciones comer-
 ciales y consulares con países del Este. En Budapest debe haber un agente
 diplomático. España dió el "placet" según creo al que con el mismo rango ten-
 drá la representación de su país en Madrid. De ser fundadas nuestras esperan-
 zas, por vía diplomática Sr. Ministro ¿Se podría hacer algo para obtener el
 rescate de los tripulantes? Labor difícil. No tenemos pruebas fehacientes
 del secuestro. Sólo los partes que diese el piloto podrían tener estimación
 si existe un mínimo de buena fe, por los apresores.

Conocer la situación de nuestros marinos y aviadores, es ansiedad
 que me anonada. Mis ánimos decaen con el peso de mis años, cerca de 80, y con
 la sobrecarga de mi gran dolor. Ruégole perdone esta impaciencia. Confío es-
 ta carta a su favorable acogida. Con la expresión de mi reconocimiento queda
 a sus órdenes suyo affmº. s. s.

Roberto Casanueva Campillo

El haberse encontrado pocos restos, puede ser consecuencia de un golpe poco violento, en el que el avión haya quedado partido, y entonces se ha hundido entero. Existen casos en los que un avión desaparecido en el mar no ha dejado rastro alguno.

El el Informe del Oficial de Seguridad de Vuelo de Jerez de la Frontera, no consta ningún mensaje recogido por ninguna provincia. Al margen de ello, se ha consultado con algunos Oficiales de Jerez, y todos coinciden en no haber oído ninguna versión sobre un mensaje dado por el avión.



Por contra, lo que en la carta dice sobre visibilidad, la existente en esa zona, era tan solo de 1'5 Km; incluso con menos visibilidad se realizan misiones de este tipo.

Efectivamente se encontraron una serie de restos dispersos en radio de 3 millas, posiblemente haya habido más que no se encontraron.

De los barcos rusos o de otras nacionalidad que merodeaban por la zona, igual que por otras muchas del Mediterráneo, en misión de espionaje, no se conoce ningún caso que hayan atacado a ningún barco o avión.

ESTADO MAYOR DEL AIRE.

3ª Sección.

2º Negociado.

ACCIDENTE CAPITAN DON ANTONIO GONZALEZ BOADO CAMPILLO.



1.- DATOS CONCRETOS DEL EXPEDIENTE.

2-7-69 Recogido por el buque BIDASOA de:
2 balsas de goma amarillas.
2 asientos verdes.
1 respaldo " .
trozos de fuselaje
bengala.

En una zona de 3
millas de radio
del punto:

3626 N. 0304 W.

2.- EXTRACTO DEL INFORME DE SEGURIDAD DE VUELO.

Lugar: Desconocido. Restos encontrados en la zona ya indicada.

Fecha y hora: 1 de Julio de 1.969. Entre las 1030 Z y 1100 Z
aproximadamente.

Avión: AN1- 206-7.

Unidad: 206 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

Misión: Operación "Vigilante".

Fase del vuelo: Operativa.

73
Tipo accidente: Indeterminado.

Plan de Vuelo: VFR.

Meteorología:

Datos obtenidos por barcos de la Armada Española en la Zona a las 1000Z:

Techo: Despejado.

Visibilidad: 1'5 millas. Niebla.

Velocidad y dirección del viento: 8 nudos WSW.



Comunicaciones mantenidas por el avión:

A las 0603Z pasó al C.O.E. mensaje de posición.

" " 0701Z " " " " " "

" " 0809Z " " " " " "

" " 0903Z " " " " " "

" " 1000Z pidió al C.O.E. meteorología de Jerez y Gibraltar.:

Entre 1000-1030Z realizó pruebas de banda lateral única.

Reconstrucción de los hechos.

El vuelo se desarrolló normalmente en todas sus fases hasta que estableció la última comunicación. A partir de ese momento fue cuando ocurrió el accidente, cuyas causas se desconocen.

Comentarios.

El avión no notificó en ninguna de sus comunicaciones anomalía alguna, lo que hace presumir que no se encontraba en estado de emergencia hasta la hora en que estableció la última comunicación. Debido a esto y a la falta de testigos presenciales, se desconocen las causas que motivaron el accidente.

74

3.- CONSIDERACION FINAL.

Las informaciones recogidas del personal del 206 Escuadrón de Fuerzas Aéreas permiten asegurar que ni siquiera como "bulc" se tienen noticias del mensaje radiado que cita en su carta el padre del Capitán DON ANTONIO GONZALEZ BOADO CAMPILLO.

4.- Por si fuera de interés, se adjunta copia de la carta que con fecha 18-2-70 sobre este mismo asunto ha dirigido el Jefe del Estado Mayor del Aire.



ESTADO MAYOR DEL AIRE
3.^a Sección
Mém. 1663-7
Fecha 2-3-70 } SALIDA

75
ESTADO MAYOR DEL AIRE.
3.^a Sección.
2.^a Negociado.



Informe accidente aéreo Capitán DON ANTONIO GONZALEZ BOADO CAMPILLO.

N O T A: Para el Secretario Particular del Ministro del Aire.

En contestación a la Nota de esa Secretaría de fecha 25 de Febrero último, se remite Informe adjunto del accidente aéreo sufrido el día 1.^o de Julio de 1.969 por el Capitán de Arma de Aviación (S.V.) DON ANTONIO GONZALEZ BOADO CAMPILLO, con copia de la contestación del Jefe del Estado Mayor del Aire a la carta del Coronel de Infantería D. VICENTE GARCIA SALCEDO relativa al mencionado accidente.

Madrid, 2 de Marzo de 1.970.

EL CORONEL JEFE DE LA SECCION,





2.ª REGION AEREA

AERODROMO DE GRANADA

SEGURIDAD DE VUELO

S/Rt.º

Núm.

Fecha

N.º Rt.º

Núm.

917

ASUNTO: Remitiendo Informe accidente avión Grumman HU-16-B ASW AN-1 206/7.-

ESTADO MAYOR DEL AIRE
3.ª Sección

Núm. 7048
Fecha 9-7-69
Negociado 5º

ENTRADA

Excmo. Sr.:

De acuerdo con lo que determina el Artículo 9º de la O.M. nº 722/65 (B.O.A. nº 41), tengo el honor de remitir a V.E. INFORME relativo al accidente sufrido por el avión perteneciente al 206 Escuadrón de FF.AA. Grumman HU-16-B ASW AN-1 206/7 el pasado día 1 del actual a unas 15 millas al Sur de Adra (Almería).

Dios guarde a V.E. muchos años.

Granada 8 de Julio de 1.969

EL CORONEL JEFE AERODROMO

José Izquierdo Rodríguez




EXCMO. SR. GENERAL PRESIDENTE DE LA COMISION DE SEGURIDAD DE VUELO.-

E.M. del Aire.

MADRID

30

76

 EJERCITO DEL AIRE 2ª REGION.-	SEGURIDAD EN VUELO
---	--------------------

S | Ref.º Núm. Fecha N | Ref.º Núm.

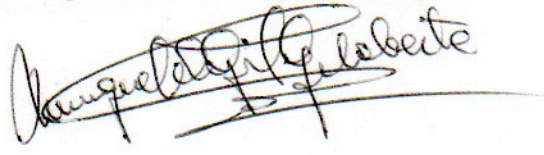
ASUNTO Rtdo. informacion accidente avion ANL-7.-

ESTADO MAYOR DEL AIRE 3.ª Sección	
Núm. 7042	} ENTRADA
Fecha 7-7-69	
Negociado J.º	

Exmo. Sr:

Tengo en honor de remitir a V.E., informacion con motivo del accidente ocurrido en el avion ANL-7, perteneciente al 206 Escuadron de Fuerzas Aereas.

Dios guarde a V.E. muchos años.-
 Base Aérea de Jerez, 7 de Julio 1.969.-
 EL OFICIAL DE SEGURIDAD EN VUELO
 - Miguel A. Gil Gilaberte -



Excmo. Sr: General Jefe de la Comision de Seguridad en Vuelo. Estado Mayor del Aire.-
 Ministerio del Aire.-
 - M a d r i d -





INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACION

4) CIRCUNSTANCIAS

- 1) Lugar. En el mar, coordenadas 36°21'N 03°04'W. Aproximadamente 15 MI al S. de Adra (Almería).
- 2) Fecha y hora (UTC). Entre 1030 y 1110z aproximadamente, del día 1 de Julio de 1.969.
- 3) Avión: Tipo y sub. Grumman HU-16-B ASM 206/7
- 4) Unidad. 206 Escuadrón de FF.AA.
- 5) Misión (clasificación, apartado 3). 3.4 Otros ("Operación Vigilante").
- 6) Paso del mal (" apartado 4). 4.4.2 Cruceiro.
- 7) Tipo del accidente (" apartado 5). 5.30 Indeterminado.

4) PLAN DE VUELO

Vuelo local con despegue y aterrizaje en B.A. de Jerez.

C) PERSONAL

1) Tripulación

NOBRE Y APELLIDO	MISION COM. ACCIDENTE	H O R A S DE VUELO	FECHA	CASO ACCIDENTE	TIPO
	A BORDO	TOTALES	TIPO AVION	TIPO AVION	LESIONES
		AVION	VeSv. G	TIPO AVION	SUFRIDAS.
			INSTRUMENT.	TIPOS 90 DIAS.	
D. Antonio Gonzalez de Boado Campillo.- Capitán	1º Piloto	852,20	77,00		Desaparecido.
D. Francisco Blanco Rodríguez.- Capitán	2º Piloto	187,45	78,35		Desaparecido.
D. Evaristo Diaz Rodríguez.- Capitán de Fragata.	Observador	547,00	124,35		Desaparecido.
D. Eduardo Armada Vadillo.- Teniente de Navfo.	Nav. Tacco.	721,05	99,00		Desaparecido.
D. Aurelio Francisco Rodríguez.- Brigada	Radiotelegrafista.	237,40	53,45		Desaparecido.
D. Joaquín Martínez González.- Brigada	Armero	636,40	82,20		Desaparecido.
D. José Antonio Peña Hoya.- Sargento.	Mecánico	35,00	19,35		Desaparecido.

2) Pasajeros

Total)
Nº muertos	) Ninguno.
Nº heridos)
Desaparecidos)
Total)
Nº embarcados)
Nº heridos	) Ninguno.
Desaparecidos)

2.1.) Militares.

2.2.) Civiles.

3) AVION



TIPO/CELULA	Nº 3		Nº 4		TIPO EQUIPOS		TIPO IELSO	
	TOTAL HORAS	DESDE ULTIMA REVISION	TOTAL HORAS	DESDE ULTIMA REVISION	FECHA			
Grumman HU-16B	747,50	121,45	113,50					
ASW								
AN-1								
206/4	4621,00	832,50	747,50	121,45	1.013,50	113,50		
Datos en el avión. Se supone totalmente destruido y puede considerarse desaparecido.								
Otros daños: Ningunos.								

Datos en el avión. Se supone totalmente destruido y puede considerarse desaparecido.

Otros daños: Ningunos.



F) METEOROLOGÍA

En el momento y lugar del accidente:

- 1) Tiempo.
 - 2) Visibilidad horizontal. Visibilidad reducida.
 - 3) Velocidad y dirección del viento.
 - 4) Lluvia, calma, etc. Mar encalmada. Bruma caliente.
- Información complementaria:
- 1) Información meteorológica dada al piloto.
 - 2) Condiciones reales en ruta.
 - 3) Datos de otros convenios que sean conexas.

F) AEROS PARA LA INVESTIGACIÓN

*) COMUNICACIONES MANTENIDAS POR EL AVION

Las normales con la Torre de Control de Jerez.



1) ALARMAS

- 1) Fiebre.
- 2) Calle de rodadura.
- 3) Plataformas estacionamiento.
- 4) Otros.

1) EQUIPO EXTINTOR DE INCENDIOS

- 1) ¿Se produjo incendio?
- 2) Causa del incendio.
- 3) Actuación del equipo extintor, indicando su posición inicial.



4.3) EVALUO DE LOS RESTOS

Los restos encontrados son dos balsas salvavidas desdobladas y parcialmente infladas, algunos cojines y trozos muy pequeños del fuselaje.

4.4) RECONSTRUCCION DEL VUELO HASTA EL MOMENTO DEL ACCIDENTE

El vuelo se desarrolló normalmente en todas sus fases hasta las 1030 u 1110z aproximadamente en que estableció la última comunicación. A partir de esta hora fue cuando ocurrió el accidente, y por la escasez de restos y falta de testigos presenciales, se desconocen las causas que pudieron motivarlo.

4.5) CONCLUSIONES

Es un tanto inexplicable este accidente dada la experiencia de los tripulantes en las misiones específicas de este tipo de avión sobre el mar. El hallazgo de dos balsas parcialmente infladas y la ausencia de supervivientes o cadáveres, así como de chalecos y una mayor abundancia de restos, lo hacen aun más inexplicable.

4.6) CAUSA O CAUSAS PROBABLES

6.11 Indeterminadas.

N) RECOMENDACIONES TENDIENTES A EVITAR ACCIDENTES SIMILARES

Desconociadas las causas que pudieron motivar el accidente, el Oficial que suscribe carece de elementos de juicio para emitir cualquier recomendación.



Granada 8 de Julio de 1.969
EL OFICIAL DE SEGURIDAD DE VUELO
-Antonio Vizoso González-

Antonio Vizoso González

El Jefe que suscribe es tá de acuerdo con las consideraciones del Oficial de Seguridad de Vuelo.

Granada 8 de Julio de 1.969
EL CORONEL JEFE AERODROMO
-José Izquierdo Rodríguez-

José Izquierdo Rodríguez

NOTA TELEFONICA GENERAL SALAS SOBRE SUPRESION VUELOS AVIONES

AN.1 (Grumman)

S.E. el Sr. Ministro RESUELVE LA CONTINUACION DE LOS VUELOS
CON LOS AVIONES DE ESTE TIPO REVISADOS Y EN CONDICIONES DE
VUELO=

!!!!!!!



OTRA NOTA TELEFONICA GENERAL SALAS DIC IENDO QUE UN AVION AN.1
(Grumman) HA ENCONTRADO EN LA INMEDIACION LUGAR DONDE APARE-
CIERON LOS RESTOS AVION AN.1-7, un barco de nacionalidad so-
viética amarrado a una boya.

Esto ha sido comunicado telefónicamente al Almirante Buhigas.
en ausencia del Almirante jefe del E.M. de la Armada.

Sig: 2ª Región Aérea C-693

30-6-A-273
V



Región Aérea del Estrecho

E. M.

ARCHIVO GENERAL



Expediente núm. S.6 G.1

Asunto: ACCIDENTE DE AVIONES

Extracto: Relativo al accidente del avión AN.1-7 perteneciente al 206 Escuadrón de FF.AA.

Julio 1969



CENTRO COORDINADOR
DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
P.O.C. DE SEVILLA

	Núm. 19924
Fecha 24 JUL 1969	Núm. 302
S. Inf. 302	Núm. 151
Sección	

ASUNTO: Rdo. Informe OPERACION "GRUMMAN-2". -

Excmo. Señor:

Tengo el honor de remitir a V.E., UN ejemplar del Informe de la Operación "Grumman-2", relativo al accidente del avión español HU-16 -B GRUMMAN-ALBATROS AN17 PATO 47, ocurrido el pasado día 1 del actual.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Sevilla, 24 de Julio de 1.969.

EL TTE. CORONEL JEFE DEL CENTRO
-Martín Echevarría Berasain-

Martín Echevarría Berasain

26-7-69
6
1490

OPERACION / EJERCICIO

" GRUMMAN - 2 "



INFORME

Efectuado DIAS, 1, 2, 3 y 4 DE JULIO DE 1.969.-

SERVICIO DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO
=====

RCC DE SEVILLA
=====



O P E R A C I O N

" G R U M M A N - 2 "

Sevilla, 1, 2, 3 y 4 de Julio de 1.969.-

R.C.C. DE SEVILLA

1/2/3/4 de Julio de 1.969

OPERACION "GRUMMAN-2"

R.C.C. Director

SEVILLA

Asociados

Marina de Guerra Española

206 Escuadrón de FF.AA.

801 Escuadrón de FF.AA. SAR

802 Escuadrón SAR de FF.AA.

803 Escuadrón SAR de FF.AA.

27 Grupo de FF.AA.

402 Escuadrilla de FF.AA.

Jerez de la Frontera

Palma

Canarias

Madrid

Málaga

Tablada



1.- INFORMACION GENERAL DE LA OPERACION.

- a. Información recibida: Se recibe de Jerez de la Frontera mensaje de Incerfa del avión "Grumman" Pato-47, que despegó de dicha Base a las 0449z en Ejercicio, estimando regresar a la misma a las 1300z. Por MW se comunica con el Comandante Jefe 206 Escuadrón de FF.AA., requiriendo noticias de dicho avión, así como de las últimas comunicaciones mantenidas con el mismo, comunicándonos que dicho avión partió de Jerez a la hora reseñada anteriormente en Ejercicio, el cual finalizaba a las 1200z.
- En estos casos comunican con la Base de origen cada hora, así como con el CON de la Marina, pero no había efectuado dichas comunicaciones desde las 1117 locales en que nos reportó, que se encontraba en el Radial 95 de Gibraltar y a 102 millas, no habiendo habido desde entonces ninguna otra comunicación.
- Se requieren noticias a las distintas Bases y Aerodromos del FIR por si habían tenido algún contacto con el referido avión, contestándonos todos en sentido negativo.
- b. Plan de Vuelo del avión siniestrado:
- (fpl pato 47 = v
 - = 1 an-1 r/r
 - = lejr 0500 dep 0449
 - = 140 030
 - = lejr 1300 lemg leam
 - = fuel 1000 pob 6
 - = boado

DESCIFRADO

Plan de Vuelo Pato-47 visual, matrícula 1 AN-1, equipos COM normal, ayudas navegación ambas para la ruta que ha de volar, estima despegar de Jerez a las 0500z despegó a las 0449z, velocidad 140 nudos, altura 3000 pies, estima llegar a Jerez a las 1300z alternativos Málaga y Almería, autonomía para 10 horas, personas a bordo 6 mas Comandante Aeronave Boado.

2.- PLANTEAMIENTO.

Ante la información anterior, se pide la salida inmediata de 2 Grumman del 206 Escuadrón de FF.AA. con Base en Jerez, a que rastreen todas aquellas zonas donde el avión Pato-47 efectuó el Ejercicio. Se alerta para la salida inmediata hacia la zona de los medios aéreos en servicio de los 801, 802 y 803 Escuadrones SAR de FF.AA., 206 Escuadrón de FF.AA., 27 Grupo de FF.AA. y 402 Escuadrilla de FF.AA. Se alertan también a los RCCs de Madrid, Palma y Canarias y al Departamento Marítimo de Cádiz con las Comandancias de Marina de Málaga y Almería.

a.- Determinación del Area de Búsqueda.

ZONA DE MAXIMA PROBABILIDAD

La comprendida por los puntos A 3630N 0400W B 3555N 0400W
K 3555N 0300W L 3630N 0300W.

ZONA SECUNDARIA

La comprendida por los Sectores 2, 4, 5, 6, 7 y 8.

ZONA DE BUSQUEDA

La zona del Mediterraneo comprendida entre Gibraltar y el meridiano 0230W.



b.- Sistema de búsqueda.

- Visual
- Radio
- Radar

c.- Medios necesarios

DIAS 1 - 2 y 3

- | | | |
|---------------|------------------------------|---|
| - Aéreos: | 10 Aviones
6 Helicopteros | { 2 Grumman 801 Escuadrón RCC Palma
1 Grumman 802 Escuadrón RCC Canarias
2 Grumman 206 Escuadrón FF.AA.
5 Heinkel del 27 Grupo FF.AA.
1 Helicóptero 402 Escuadrilla FF.AA.
3 Helicópteros 803 Escuadrón SAR Madrid
2 Helicópteros de la Marina de Guerra. |
| - Marítimos: | 4 Marcos Marina G. | { Villa de Bilbao
Atrevida
Bidasoa
Lérez |
| - Terrestres: | | NIL |

d.- Datos meteorológicos:

D I A 1

Informe sobre la situación del tiempo en la zona: Viento calma, visibilidad 5 a 8 millas, tiempo presente calma, cantidad de nubes 1/8 clase strato cúmulos, a 6000 pies.

D I A 2

Informe sobre la situación del tiempo en la zona: Cielo cubierto, 6/8 de nimbo, altura aproximada de 1000 a 1500 pies, presión 762 mm, viento de poniente de 2 a 5 nudos, estado del mar rizada.

D I A 3

Informe sobre la situación del tiempo en la zona: Mar rizada, visibilidad buena, viento O80 del NO, cielo despejado, presión 763.5 .

OPERACION "GRUMMAN-2"

Hoja nº 4

Sector 5.- D 3630N 0430W C 3555N 0430W B 3555N 0400W A 3630N 0400W. QKP-3. Altura 1500 pies. Avión Grumman AN 1/2 del 206 Escuadrón FF.AA. de Jerez.

Sector 7.- F 3625N 0500W E 3555N 0500W D 3630N 0430W C 3555N 0430W. QKP-3. Altura 1000 pies. Avión Grumman AN 1/2 del 206 Escuadrón FF.AA. de Jerez.

Zona punto Alfa y Bravo.- Punto Alfa: 3614N 0312W. Punto Bravo: 3605N 0310W. QKP-2. Altura 500 pies. Avión Grumman AD1/5 RCC Canarias.

Sector 1H.- A 3635N 0430W B 3625N 0430W C 3625N 0400W D 3640N 0400W. Altura 1000 pies. Helicoptero de la Marina de Guerra.

Sector 2H.- E 3640N 0405W F 3625N 0405W G 3625N 0330W H 3640N 0330W. Altura 1000 pies. Helicóptero de la Marina de Guerra.

Sector 3H.- I 3640N 0335W J 3625N 0335W K 3625N 0300W L 3640N 0300W. Altura 1000 pies. Helicoptero SAR de Madrid.

Sector 4H.- M 3625N 0500W N 3615N 0500W O 3615N 0430W P 3630N 0430W. Altura 1000 pies. Helicoptero SAR de Madrid.

D I A 2 TARDE

Sector 1.- A 3630N 0400W B 3555N 0400W C 3555N 0330W D 3630N 0330W. QKP-3. Altura 1500 pies. Avión Grumman AD 1/3 RCC Palma.

Sector 2.- E 3600N 0400W F 3525N 0400W G 3525N 0330W H 3600N 0300W. QKP-3. Altura 1000 pies. Avión Grumman AD1/5 RCC Canarias.

Sector 5.- D 3630N 0430W C 3555N 0430W B 3555N 0400W A 3630N 0400W. QKP-3. Altura 1000 pies. Avión Grumman AD1/4 RCC Palma.

Sector 6.- N 3600N 0430W M 3525N 0430W F 3525N 0400W E 3600N 0400W. QKP-3. Altura 1500 pies. Avión Grumman AN1/6 206 Escuadrón FF.AA. de Jerez.

Sector 8.- I 3600N 0500W J 3530N 0500W K 3530N 0425W L 3600N 0425W. QKP-3. Altura 1000 pies. Avión Grumman AN1/2 206 Escuadrón FF.AA.

Sector 1H.- A 3635N 0430W B 3625N 0430W C 3625N 0400W D 3640N 0400W. Altura 1000 pies. Helicoptero SAR Madrid.

Sector 2H.- E 3640N 0405W F 3625N 0405W G 3625N 0330W H 3640N 0330W. Altura 1000 pies. Helicoptero SAR Madrid.

Sector 3H.- I 3640N 0335W J 3525N 0335W K 3625N 0300W L 3640N 0300W. Altura 1000 pies. Helicoptero de la Marina de Guerra.

Sector 4H.- M 3625N 0500W N 3615N 0500W O 3615N 0430W P 3630N 0430W. Altura 1000 pies. Helicoptero de la Marina de Guerra.

Zona Alfa.- Punto Alfa 3614N 0312W. Búsqueda en cuadrado. Altura 500 pies. Helicoptero Marina de Guerra.

3.-

COMETIDO DE LOS MEDIOS PARTICIPANTES

Hoja nº 3

a.- Aéreos:

- Zona de búsqueda y métodos de exploración (QKP-2, QKP-3 y libre).-

D I A 1

Aviones Grumman del 206 Escuadrón de FF.AA. de Jerez AN1/2 y AN1/6 siguiendo la ruta que suponíamos debía realizar el avión siniestrado. Altura 500 pies. El AN1/6 se dirigió también al punto ALFA, 3614N 0312W QKP-2.

Sector 1.- A 3620N 0500W B 3547N 0500W C 3547N 0425W D 3620N 0425W. Altura 2000 pies. Avión Heinkel del 27 Grupo FF.AA. de Málaga.

Sector 2.- E 3620N 0430W F 3547N 0430W G 3547N 0355W H 3620N 0355W. Altura 1500 pies. Avión Heinkel del 27 Grupo FF.AA. de Málaga.

Sector 3.- I 3620N 0400W J 3547N 0400W K 3547N 0325W L 3620N 0325W. Altura 2000 pies. Avión Heinkel del 27 Grupo FF.AA. de Málaga.

Sector 4.- M 3620N 0330W N 3547N 0330W O 3747N 0255W P 3620N 0255W. Altura 1500 pies. Avión Heinkel del 27 Grupo FF.AA. de Málaga.

Sector 5.- Q 3620N 0300W R 3547N 0300W S 3547N 0225W T 3620N 0225W. Altura 2000 pies. Avión Heinkel del 27 Grupo FF.AA. de Málaga.

Sector 6.- Y 3620N 0200W X 3547N 0200W V 3547N 0235W U 3620N 0235W. Altura 1500 pies. QKP-3 distancia entre ramales 1.5 millas. Avión Grumman AD1/3 RCC Palma.

Zona Alfa.- Punto 3614N 0312W, 3605N 0310W. QKP-2. Altura 2500 pies y posterior 500 pies. Avión Grumman AD1/3 RCC Palma.

Sector 2H.- E 3640N 0405W F 3625N 0405W G 3625N 0330W H 3640N 0330W. Altura 1000 pies. Helicoptero de la Marina.

Sector 3H.- I 3640N 0335W J 3625N 0335W K 3625N 0300W L 3640N 0300W. Altura 1000 pies. Helicoptero de la Marina.

D I A 2 MAÑANA

Sector 1.- A 3630N 0400W B 3555N 0400W C 3555N 0330W D 3630N 0330W QKP-2. Altura 1000 pies. Avión Grumman AN1/6 del 206 Escuadrón de FF.AA. de Jerez.

Sector 2.- E 3600N 0400W F 3525N 0400W G 3525N 0330W H 3600N 0330W. Altura 1500 pies. Luego pasa a los Sectores 5 y 7 por mal tiempo en el 2. Avión Grumman AN1/2 del 206 Escuadrón FF.AA. de Jerez.

Sector 3.- I 3630N 0335W J 3555N 0335W K 3555N 0300W L 3630N 0330W. QKP-3. Altura 1500 pies. Este sector se amplió posteriormente 10 millas al Este. Avión Grumman AD 1/3 RCC Palma.

Sector 4.- M 3600N 0335W N 3525N 0335W O 3525N 0300W P 3600N 0300W. QKP-3. Altura 1000 pies y posteriormente 500 pies. Avión Grumman AD1/4 RCC Palma.

OPERACION "GRUMMAN-2"

Hoja nº 4

- Sector 5.- D 3630N 0430W C 3555N 0430W B 3555N 0400W A 3630N 0400W. QKP-3. Altura 1500 pies. Avión Grumman AN 1/2 del 206 Escuadrón FF.AA. de Jerez.
- Sector 7.- F 3625N 0500W E 3555N 0500W D 3630N 0430W C 3555N 0430W. QKP-3. Altura 1000 pies. Avión Grumman AN 1/2 del 206 Escuadrón FF.AA. de Jerez.
- Zona punto Alfa y Bravo.- Punto Alfa: 3614N 0312W. Punto Bravo: 3605N 0310W. QKP-2. Altura 500 pies. Avión Grumman AD1/5 RCC Canarias.

Sector 1H.- A 3635N 0430W B 3625N 0430W C 3625N 0400W D 3640N 0400W. Altura 1000 pies. Helicoptero de la Marina de Guerra.

Sector 2H.- E 3640N 0405W F 3625N 0405W G 3625N 0330W H 3640N 0330W. Altura 1000 pies. Helicoptero de la Marina de Guerra.

Sector 3H.- I 3640N 0335W J 3625N 0335W K 3625N 0300W L 3640N 0300W. Altura 1000 pies. Helicoptero SAR de Madrid.

Sector 4H.- M 3625N 0500W N 3625N 0500W O 3615N 0430W P 3630N 0430W. Altura 1000 pies. Helicoptero SAR de Madrid.

D I A 2 TARDE

Sector 1.- A 3630N 0400W B 3555N 0400W C 3555N 0330W D 3630N 0330W. QKP-3. Altura 1500 pies. Avión Grumman AD 1/3 RCC Palma.

Sector 2.- E 3600N 0400W F 3525N 0400W G 3525N 0330W H 3600N 0300W. QKP-3. Altura 1000 pies. Avión Grumman AD1/5 RCC Canarias.

Sector 5.- D 3630N 0430W C 3555N 0430W B 3555N 0400W A 3630N 0400W. QKP-3. Altura 1000 pies. Avión Grumman AD1/4 RCC Palma.

Sector 6.- N 3600N 0430W M 3525N 0430W F 3525N 0400W E 3600N 0400W. QKP-3. Altura 1500 pies. Avión Grumman AN1/6 206 Escuadrón FF.AA. de Jerez.

Sector 8.- I 3600N 0500W J 3530N 0500W K 3530N 0425W L 3600N 0425W. QKP-3. Altura 1000 pies. Avión Grumman AN1/2 206 Escuadrón FF.AA.

Sector 1H.- A 3635N 0430W B 3625N 0430W C 3625N 0400W D 3640N 0400W. Altura 1000 pies. Helicoptero SAR Madrid.

Sector 2H.- E 3640N 0405W F 3625N 0405W G 3625N 0330W H 3640N 0330W. Altura 1000 pies. Helicoptero SAR Madrid.

Sector 3H.- I 3640N 0335W J 3525N 0335W K 3625N 0300W L 3640N 0300W. Altura 1000 pies. Helicoptero de la Marina de Guerra.

Sector 4H.- M 3625N 0500W N 3615N 0500W O 3615N 0430W P 3630N 0430W. Altura 1000 pies. Helicoptero de la Marina de Guerra.

Zona Alfa.- Punto Alfa 3614N 0312W. Búsqueda en cuadrado. Altura 500 pies. Helicoptero Marina de Guerra.

D I A 2

Avión Grumman AD1/4 RCC Palma el punto 3626N 0304W localizado como lugar del accidente.

Helicoptero H-1 de la Marina de Guerra al mismo punto.

b.- Marítimos:

Los buques Villa de Bilbao, Atrevida, Bidasoa y Lérez, pertenecientes a la Marina de Guerra, asignados a la zona de Alborán hasta el paralelo 3440N.

c.- Terrestres: NIL

4.- COMUNICACIONES.

a.- SAMAR 3: NIL

b.- SAMAR 5: Enlace RCC Sevilla, RCC Palma. RCC Madrid, medios participantes.

Frecuencias utilizadas: Día y noche 6737 kc/s.- Noche 3137 kc/s.

c.- SAMAR 6: Enlace medios Aéreos y Marítimos entre sí y con Torre de Control de Málaga.

Frecuencia utilizada: VHF

d.- HOMING: NIL

e.- Frecuencia 9001 kc/s: enlace con RCC Canarias.

5.- DESARROLLO.

HORA Z

D I A 1

- 1350 Se recibe de Jerez Mensaje de INCERFA del avión Grumman Pato 47.
- 1355 Por MW a Jerez, se comunicó con el Comandante Prieto, interesándose sobre la Alarma. Nos informa que dicho avión salió en Ejercicio y que la última posición registrada del avión fué a las 1117 locales en el Radial 95 de Gibraltar y a 102 millas. Que dicho avión debía comunicar con la Base cada hora así como con el Centro de Operaciones de la Marina (CON) y que desde la hora citada no había comunicación con él, temiendo por tanto le hubiera ocurrido algo. Tiene dos aviones preparados esperando nuestra orden de despegue. El Ejercicio abarca desde el Estrecho de Gibraltar a la altura de Almería hasta 12 millas de las costas de una y otra orilla.
- 1400 Se comunica por teléfono con el Jefe de Servicio de Estado Mayor de la Región, dándole cuenta de la Alarma recibida.
- 1407 Por MW a la Base de Jerez ordenando el despegue de 2 aviones para rastrear la zona en que operaba el Pato-47, partiendo de la última posición conocida.
- 1410 Por MW a RCC Palma, que despegue un avión Grumman hacia la zona.
- 1411 Se recibe de Jerez Mensaje de ALERFA avión Grumman Pato-47.
- 1415 Se pide Conferencia Alarma Aviación a Jerez, por deficiencia del servicio de MW.

- HORA Z
- 1416 Se anula lo anterior por enlazar por MW.
- 1416 Por MW se intenta comunicar con Jefatura SAR para dar cuenta de la Operación.
- 1425 Por MW a 801 Escuadrón SAR de Plma, ordenándole despegue inmediato Grumman para Almería.
- 1427 Por interfono a Torre de Almería, se pregunta si han tenido contacto con el Grumman Pato-47, contestando que no.
- 1430 Por MW comunica Jerez última comunicación avión Pato-47, fué a las 1130 locales en el Radial 95 de Gibraltar y a 102 millas.
- 1432 Se recibe de Jerez Mensaje de DETRESFA avión Grumman Pato-47.
- 1450 Se recibe por C.F.A. de Jerez, Plan de Vuelo del avión Grumman Pato 47.
- 1500 Conferencia con Capitán de Cuartel de la Base Aérea de Málaga, para que comunique al Jefe del Grupo despeguen lo más urgente posible los aviones de que puedan disponer.
- 1510 Por C.F.A. a RCC Canarias envíen dos aviones.
- 1510 Se recibe por C.F.A. mensaje de Son San Juan comunicando despegue y Plan de Vuelo AD1/3 SA-16 a las 1445 para Almería.
- 1514 Por teléfono con Base Aérea de Tablada, ordenando despegue helicóptero hacia Málaga.
- 1525 Por Conferencia se comunica a Jefatura 27 Grupo FF.AA. de Málaga sectores de rastreo.
Sector 1.- A 3620N 0500W B 3547N 0500W C 3547N 0425W D 3620N 0425W
Altura 2000 pies.
Sector 2.- E 3620N 0430W F 3547N 0430W G 3547N 0355W H 3620N 0355W
Altura 1500 pies.
Sector 3.- I 3620N 0400W J 3547N 0400W K 3547N 0325W L 3620N 0325W
Altura 2000 pies.
Sector 4.- M 3620N 0330W N 3547N 0330W O 3547N 0255W P 3620N 0255W
Altura 1500 pies.
Sector 5.- Q 3620N 0300W R 3547N 0300W S 3547N 0225W T 3620N 0225W
Altura 200 pies.
- 1532 Por Samar 5 a AD1/3 interesando meteo Almería, nos dá: QAM Almería 1530z, viento 200°/5 nudos, visibilidad 7 kms, neblina de polvo, nubes 3/8 cu 1800 pies, 3/8 ac 7000 pies, 5/8 ci 20000 pies temperatura 25/19° QNH 1012.
- 1535 Por MW con el 803 Escuadrón SAR Madrid, ordenando despegue helicópteros hacia Málaga.
- 1553 Por C.F.A. de RCC Canarias, comunica que está a la escucha 5/5 y con intensidad de señal 1/2 llamando sin efecto.
- 1555 Por frecuencia 9001 kc/s a RCC Canarias. Diga cuantos aviones tienen disponibles para Operación real.
- 1600 Por MW, el Comandante Prieto del 206 Escuadrón FF.AA. comunica última posición recibida de Pato-47 fué a las 1130 3614N 0312W NW Alborán.
- 1602 Por C.F.A. mensaje de Aeropuerto de Melilla, comunicando sin noticias del Avión Grumman, no tomó tierra en ese Aeropuerto ni amerizó en Puerto de Melilla.

HORA Z

Hoja nº 7

- 1610 Por frecuencia 9001 kcs de RCC Canarias comunica el TTE. Coronel Jefe, que dispone de 3 Grumman uno de ellos se encuentra en esta accidentalmente procedente de Baleares y de que clase de ayuda necesita para alertar a las tripulaciones.
- 1615 Por Samar 5 a AD1/3 asignándole zona 6: Y 3620N 0200W X 3547N 0200W V 3547N 0235W U 3620N 0235W 1500 pies de altura separación entre ramales 1'5 QKP-3 búsqueda probable accidente Grumman Base Jerez con 8 tripulantes, proximately se le darán otros medios aéreos que participen en la Operación.
- 1620 Por Samar 5 comunica AN1/2 posición 22 millas Cabo Forca 1000 pies.
- 1620 Por Samar 5 de AN1/6 posición 3615N 0316W.
- 1623 Por frecuencia 9001 kcs a RCC Canarias dejen un Grumman de ese RCC en Canarias, necesito los dos restantes accidente real y búsqueda en el Mediterraneo. Deberan estar en Málaga a las 0300z día 2.
- 1633 Por frecuencia 9001 kcs de RCC Canarias, Cumplimentará instrucciones enviando dos Grumman para estar en Málaga a las 0300z del día 2. Ruego amplien detalles para información.
- 1637 Por Samar 5 a los aviones AN1/2 y AN1/6 que no asciendan a más de 1000 ft porque a partir de esa altura le cubren los Heinkel de Málaga.
- 1645 Por C.F.A. se recibe mensaje de Gibraltar, requieren información a todos los barcos que están en la zona del Mar de Alborán informen si tienen a la vista un avión anfibia tipo Grumman. Que lo reporten a radio naval Ceuta.
- 1650 Por Samar 5 de AN1/2 meteo de la zona: viento calma, visibilidad de 5/8 millas calma, nubes 1/8 sc 6000 ft.
- 1652 Por Samar 5 de AD1/3 Cabo de Gata a las 1652 llegaremos zona 1705z.
- 1657 Por Samar 5 de AN1/6 meteo de la zona: visibilidad 15 millas, nubes 2/8 ac 6000 ft.
- 1658 Por Samar 5 a AD1/3, diga autonomía. Contesta para 0430 horas.
- 1700 Por Samar 5 de AN1/6 posición 3608N 0311W.
- 1700 Por Samar 5 de AD1/3, posición 3620N 0200W.
- 1701 Por Samar 5 de AD1/3, al finalizar su misión tomará tierra en Málaga.
- 1703 Por Samar 5 de AN1/6, posición 1700z, 3618N 0344W dirigiéndose a punto 3615N 0316W para iniciar búsqueda expansiva en cuadrado altura 1500 ft.
- 1708 Por Samar 5 de AN1/6, posición 3608N 0311W búsqueda actual negativa.
- 1710 Por Samar 5 de AD1/3 posición punto Alfa iniciamos rastreo. Viento calma, visibilidad 8 kms, nubes 3/8 ac 5000 ft, calma, estado del mar marejadilla, punto Alfa 3620N 0200W.
- 1710 Por frecuencia 9001 kcs a RCC Canarias. En Málaga se le darán las zonas de rastreo. Se trata de un Grumman de Jerez.
- 1715 Por Samar 5 de AN1/2, posición, Radial 117 vor Málaga a 30 millas de Almería.
- 1715 Por C.F.A. mensaje de Aeropuerto de Melilla. Avión Grumman Pato-47, sobrevoló ciudad y puerto Melilla, 1650, tomando rumbo dirección Península.

- HORA Z
- 1720 Por Samar 5 de AD1/3, posición punto Alfa 3620N 0200W.
- 1728 Por Samar 5 a AN1/6, haga búsqueda en cuadrado QKP-2 a partir punto 3614N 0312W.
- 1730 Por frecuencia 9001 kcs de RCC Canarias. El General Jefe Zona está muy interesado, ruego den detalles objeto informarle.
- 1735 Por Samar 5 de AD1/3 posición 3620N 0206W autonomía para 4 horas, rastreo Norte a Sur.
- 1738 Por frecuencia 9001 kcs a RCC Canarias. Accidente avión Grumman de la Base de Jerez.
- 1758 Por Samar 5 a EBIQ, interesando nombre barco situación y dirección.
- 1800 Por C.F.A. telegrama ref. 216/RCC Sevilla a Coronel Jefe SAR. DETRES FA avión Grumman Pato-47 en vuelo Ejercicio Mediterraneo, despegó Base Aérea de Jerez a las 0440z estimando Jerez 1300z, no regresó a su Base stop Actualmente se está procediendo a su búsqueda.
- 1800 Por Samar 5 de AN1/6 meteo zona: Visibilidad 10 millas, calma, nubes 4/8 ac 6000 ft.
- 1802 Por Samar 5 de AN1/2 meteo zona: Viento calma, visibilidad 8 kms, calma, nubes 2/8 sc 3000 ft 4/8 ci 10000 ft.
- 1808 Por Samar 5 de EBIQ nombre Villa de Bilbao, situación 270 2 y 1 milla del Cabo San Sebastian, nos dirigimos a Punta Europa para entrar en la zona.
- 1810 Por Samar 5 de AN1/6 sobre 3607N 0312W efectuando búsqueda expansiva en cuadrado centro en 3614N 0312W, resultado por ahora negativo.
- 1811 Por Samar 5 a AD1/3 además de restos de avión, busque posibles naufragos.
- 1814 Por Samar 5 a EBIQ comuniqué cuando llegue a la zona.
- 1823 Por Samar 5 de AN1/2 posición 3518N 0248W, sin novedad.
- 1828 Por Red Nacional de RCC Madrid. Escúchehos en frecuencia 7464.5 kcs ó cerramos. Se le dá espera.
- 1830 Por Samar 5 de AN1/2. Me dirijo a rastrear zona comprendida entre paralelo 3600N y Costa de Marruecos entre Ceuta y Melilla.
- 1835 Por Samar 5 de AD1/3 posición 3609N 0229W altura 1500 ft. Finalizaremos zona a las 1900z.
- 1838 Por Samar 5 de AD1/4 despegó de Las Palmas 1831 me dirijo a Málaga asciendo a nivel 70.
- 1840 Por Samar 5 a AN1/2 rastree zona por debajo del paralelo 3547N
- 1853 Por Samar 5 a AD1/3 efectue QKP-2 a 2500 ft centro 3614N 0312W. Hay un Grumman de Jerez a 1000 ft y un Heinkel de Málaga a 1500 ft.
- 1858 Por Samar 5 a AN1/6 preguntándole altura que vuelan, contestan que a 1000 ft.
- 1900 Por C.F.A. se recibe mensaje de RCC Canarias, avión Grumman AD1/4 despegó 011831 con destino a Málaga.

HORA Z

1900 Por C.F.A. recibido mensaje Aeropuerto Las Palmas, comunicando despegue avión AD1/4 a las 1834. Recibido Plan de Vuelo.

1901 Por Samar 5 a AN1/6 mantenga altura a 1000 ft hay otro avión a 500ft.

1902 Por Samar 5 a AD1/3 mantenga 500 ft.

1907 Por Samar 5 de AN1/6 a 2000 ft en posición 3600N 0330W continuo búsqueda expansiva sin resultado satisfactorio.- Se le pregunta autonomía que le queda, contesta le quedan 3 horas.

1912 Por Samar 5 de AN1/2 posición 3629N 0352W combustible 6 horas.

1914 Por Samar 5 de AD1/3 posición 3614N 0312W, pasada inicial hacia el Norte, altura 500 ft, combustible 2'15 horas.

1922 Por Samar 5 de AD1/3 . Hay volando un helicóptero a 500 ft a nuestro lado.

1925 Por Samar 5 de AD1/3 solicito regreso a Málaga.

1925 Por Samar 5 de Cuco-61, 271/15 finalizado rastreo, regresamos Base sin novedad.

1926 Por Samar 5 a AD1/3 autorizado regreso a Málaga.- Contesta fin búsqueda, nos dirigimos a Málaga.

1948 Por Samar 5 a EBIQ pase a frecuencia 3137 kcs.

2005 Por Samar 5 de AD1/3 tomamos tierra en Málaga a las 2005,

2012 Por Samar 5 de AN1/6 a las 2000z posición 2550N 0258W búsqueda sin resultado, visibilidad practicamente nula excepto en la dirección del ocaso que hay unas 3 millas.

2014 Por Samar 5 a AN1/6 fin búsqueda regrese a su Base Jerez. Contesta recibido, ascendemos nivel 80 estimamos Estepona 50 minutos.

2020 Por Samar 5 de AN1/2 por falta de visibilidad solicito autorización fin búsqueda.

2021 Por Samar 5 a An1/2 autorizado regreso a su Base de Jerez.

2034 Por Samar 5 de RCC Canarias avión AD1/5 despegó de Las Palmas 2024 se dirige a Málaga, ascendiendo nivel 90.

2048 Por C.F.A. se recibe mensaje de RCC Canarias texto igual anterior.

2145 Por C.F.A. se recibe mensaje Torre de Jerez con arribada Pato-42 - AN1/2 a las 2138z.

2145 Por C.F.A. se recibe mensaje de Torre de Jerez con arribada Pato-46 - AN1/6 a las 2128z.

2320 Por conferencia de Jefe Operaciones de la Marina, dando posiciones buques para búsqueda en la zona y frecuencias de trabajo 6737 kcs. Bidasoa (EBMC): A 3615N 0425W B 3615N 0342W C 3615N 0300W D 3600N 0425W. Lérez (EBNE): B 3615N 0342W C 3615N 0300W F 3600N 0300W E 3600N 0342W. Atrevida (EBIP): E 3600N 0342W F 3600N 0300W J 3530N 0300W H 3525N 0347W. Villa de Bilbao (EBIQ): D 3600N 0425W E 3600N 0342W H 3525N 0347W - G 3523N 0425W.

HORA Z D I A 2

0231 Por C.F.A. se recibe mensaje de la Torre Málaga comunicando arribada AD1/5 a las 0158.

0449 Por Samar 5 de AD1/4 posición 3636N 0332W, hay unas manchas amarillas alargadas como colorantes y un barco a la vista.

0450 Por Samar 5 de AD1/3 salida de Málaga a las 0445, se dirige a la zona, autonomía 7 horas.

0452 Por Samar 5 de AN1/6, salida de Jerez a las 0442 se dirige a la zona, autonomía 10 horas.

0505 Por Samar 5 de AD1/4 salida de Málaga 0504, se dirige a la zona, autonomía 7 horas.

0510 Por Samar 5 de AD1/3 posición Punto Yankee a las 0507 y meteo zona: despejado, visibilidad 15 kms, viento calma, bancos de nieblas dispersos que se cierran en las cercanías de la costa de Málaga, altura 1500 ft.

0512 Por Samar 5 de AD1/4 solicita autorización para ascender a 3000 ft. Altura actual 1000 ft entre nubes. Se le autoriza ascender a 3000ft hasta la zona.

0524 Por Samar 5 de AN1/6 a las 0625 en zona, descendiendo 1000 ft.

0536 Por Samar 5 de AD1/3 posición a las 0530, 3628N 0313W, nubes 8/8 - st/sc por debajo de 2000 ft, mantenemos por encima de 1500 ft para condiciones VFR.

0543 Por Samar 5 de AD1/4 posición 0540 Punto "M" altura 3000 ft masa nubosa, solicita descender a 500 ft. A los 1000 ft que tiene asignado no es posible rastrear bien.

0546 Por Samar 5 a AD1/4 se le autoriza descender a 500 ft.

0550 Por Samar 5 a EBIQ se le pide posición y meteo zona.

0551 Por Samar 5 de AN1/6 posición 0555 punto "A".

0553 Por Samar 5 de AD1/5, salida Málaga 0542 se dirige a zona, autonomía 7 horas.

0555 Por Samar 5 de AD1/4 altura 500 ft, posición punto "M" iniciamos rastreo 0554.

0601 Por Samar 5 de AD1/3, posición 0600, 3623N 0305W, altura entre 2000 y 2500 ft debido a nubosidad.

0603 Por Samar 5 de AD1/4 debido a mejoras condiciones meteo asciendo a 1000 ft.

0613 Por Samar 5 de EBIQ situación 206 de Sacratif 55 Millas, cielo cubierto 6/8 de nubes nimbo, altura aproximada de 1000 á 1500 pies, presión 762 mm, viento poniente de 2 á 5 nudos.

0619 Por Samar 5 a AN1/6 deme zona rastreo y altura de vuelo asignada.

0620 Por Samar 5 a AD1/4 mismo texto anterior.

0622 Por Samar 5 de AN1/6 zona "ABCD" 1000 pies.

0625 Por Samar 5 de AN1/2 salida de Jerez 0608 me dirijo a la zona y estimo zona 2 punto "Eco" 0705 altura 3000 ft, posición de rastreo en zona 1500 ft y autonomía 10 horas.

- HORA Z
- 0630 Por Samar 5 a AD1/3, deme zona de rastreo y altura de vuelo signada.
- 0631 Por Samar 5 a AD1/5 mismo texto anterior.
- 0636 Por Samar 5 de AD1/3 posición 0630, 3617N 0305W manteniendo 3000 ft visual por encima de las nubes.
- 0640 Por Samar 5 de AD1/4 posición 0630, 3600N 0333W QKP-3 altura 1000ft.
- 0644 Por Samar 5 de AD1/5 sobre el punto "A" a las 0615, altura 500 ft, QKP-2 visibilidad 1 kms, niebla, estado del mar rizada.
- 0700 Por Samar 5 de AN1/6 posición 0700, 3620N 0350W altura 1000 ft, visibilidad intermitente de 0/4 millas, nubes 8/8 st a 1000 ft.
- 0701 Por Samar 5 de AD1/4 posición 0700, 3600N 0329W, altura 1000 ft.
- 0702 Por Samar 5 de AD1/3 posición 0700, 3613N 0304W, altura 1500 ft, viento 140° 10 nudos, 4/8 st 1000 ft.
- 0714 Por Samar 5 de AN1/2 a las 0712 entrando en zona 2, altura 1500 ft viento 140° 10 nudos, visibilidad buena pero no vemos el mar.
- 0720 Por Samar 5 de AD1/5 posición 0718, 3612N 0301W, altura 500 ft, calma, visibilidad 2/3 kms, mar rizada a marejadilla.
- 0729 Por Samar 5 de AD1/3 posición 0730, 3607N 0336W altura 1500 ft.
- 0731 Por Samar 5 de AD1/4 posición 0730, 3535N 0325W, altura 1000 ft.
- 0736 Por Samar 5 de EBIP (Atrevida) á EBIQ (Villa de Bilbao). Mi situación 0725z al 205 y 10 millas Alborán. Solicito frecuencia de enlace con Vd. Hora estimada de terminación de búsqueda 1530. Dígame intenciones una vez terminada la exploración.
- 0737 Por Samar 5 de AN1/2, en zona 2 nubes 8/8 y 1500 ft, visibilidad nula en el mar. Requerimos instrucciones.
- 0748 Por Samar 5 de AD1/5 posición 0732, 3608N 0258W, niebla ó calma, visibilidad 2 kms.
- 0750 Por Samar 5 de AN1/2 sugerimos hacer rastreo a 500 ft ó inferior.
- 0750 Por Samar 5 de AD1/5, altura 500 pies.
- 0753 Por Samar 5 a AN1/2, dirijase a zona 5, coordenadas 3555N 0430W 3630N 0430W 3630N 0400W 3555N 0400W QKP-3 a 1500 pies, informe condiciones meteo al llegar a zona 5.
- 0757 Por Samar 5 de AN1/6, posición 0800, 3558N 0337W, altura 1000 ft.
- 0800 Por Samar 5 de AD1/3, posición 0800, 3602N 0336W altura 1500 ft, viento 140 15 nudos.
- 0803 Por Samar 5 a AN1/6, requerimos meteo zona.
- 0806 Por Samar 5 de AN1/6 tiempo en zona 3/8 st á 1000 ft, visibilidad - 3 millas.
- 0812 Por Samar 5 de AD1/4, posición 0805, 3528N 0321W, tiempo zona, viento practicamente calma, visibilidad 5/15 kms, nubes 3/8 so 1000 ft, estado del mar rizada, altura 1000 ft.

HORA Z

- 0815 Por Samar 5 de AD1/5, posición 0815, 3603N 0325W, altura 500 ft, - calima, visibilidad 4 kms, estado del mar rizada.
- 0825 Por Samar 5 de AD1/5, requiere meteo de Málaga.
- 0828 Por Samar 5 de AN1/2, estoy en la zona 5 a las 0820z, meteo, se alterna 8/8 a 1500 ft y condiciones meteorológicas instrumentales con grandes claros.
- 0830 Por Samar 5 de AD1/3, posición 0830, 3557N 0300W, altura 1500 ft.
- 0831 Por Samar 5 de AD1/4, pidiendo meteo de Málaga.
- 0835 Por Samar 5 de AN1/2 en la zona 5 a 1500 ft, estamos casi todo el tiempo en condiciones meteorológicas instrumentales.
- 0836 Por Samar 5 de AD1/4, posición 0830, 3525N 0317W, altura 1000 ft.
- 0836 Por Samar 5 a AD1/5, AD1/4 y AN1/2, meteo de Mlaga: Viento 90º 10 kts, visibilidad 4 kms aumentando neblina, nubes 4/8 st 1500 ft - 4/8 so 2000 ft, temperatura 21/18º, presión 1014.
- 0843 Por Samar 5 a AN1/2, AD1/5, AD1/4 y AD1/3, visibilidad actual en Málaga 8 kms, presión 1015, temperatura 23/15º.
- 0844 Por Samar 5 a AN1/2, reuquerimos altura de nubes actual.
- 0845 Por Samar 5 de AN1/2, 1500 ft en condiciones meteorológicas instrumentales, visibilidad nula.
- 0851 Por Samar 5 de AN1/6, 0845 avistadas hojas de papel blancas y otros restos no identificados en situación 3632N 0334W.
- 0853 Por Samar 5 de AN1/6, el helicoptero H-3 colaborando con AN1/6.
- 0858 Por Samar 5 a EBIQ, localizados restos por avión en punto 3632N - 0334W, destaque barco a reconocer dichos restos, tambien se dirige un helicoptero.
- 0900 Por Samar 5 a AN1/6, balice restos avistados.
- 0901 Por Samar 5 de AN1/6, están balizandos, seguimos encima.
- 0902 Por Samar 5 a AN1/6, comuniqué si tiene helicoptero a la vista.
- 0903 Por Samar 5 de AN1/6, está con nosotros helicoptero H-3 sobre el punto.
- 0911 Por Samar 5 de AN1/6, tiempo en zona: Viento 150/8, visibilidad de - 2 a 3 millas, nubes 4/8 st a 1000 ft.
- 0911 Por Samar 5 de AD1/4, posición 0900, 3548N 0313W, altura 1000 ft.
- 0913 Por Samar 5 a EBIQ, comuniqué qué barco se dirige al punto 3632N - 0334W.
- 0915 Por Samar 5 de AD1/3, posición 0910, punto "kilo", altura 1500 ft, autonomía 2'30 horas, espero instrucciones.
- 0918 Por Samar 5 de EBIQ al punto 3632N 0334W se dirige el EBIQ (Villa de Bilbao) pero quiere enlazar con EBME (Lérez) que está más cerca de dicho punto.
- 0923 Por Samar 5 a AD1/3, continúe búsqueda, amplie zona de rastreo 10 millas al este.

HORA Z

0925 Por Samar 5 a AN1/2, dirijase zona 7 coordenadas 3555N 0430W 3630N 0430W 3555N 0500W 3625N 0500W, altura rastreo 1000 ft QKP-3.

0928 Por Samar 5 de AD1/5 posición 0922, punta "A" prima 3605N 0310W iniciando QKP-2, altura 500 ft, visibilidad 1 NM.

0930 Por Samar 5 de EBIP á EBIQ, mi situación 3544N 0340W, espero instrucciones.

0931 Por Samar 5 de AD1/4, posición 0930, 3556N 0311W, altura 1000 ft.

0932 Por Samar 5 de Jerez, comunica General Pascual, si pueden dar más noticias.

0935 Por Samar 5 a Jerez, se le informará al General Pascual por MW.

0936 Por Samar 5 de AN1/2 confirmo altura 1000 ft.

0937 Por Samar 5 de AN1/2, posición 0935, en zona 7 1000 ft, condiciones meteorológicas instrumentales, visibilidad nula, vuelo entre nubes.

0938 Por MW a Jerez informando al General Pascual, curso de la Operación.

0941 Por Samar 5 a AN1/2 si tiene visibilidad, descienda a 500 ft.

0942 Por Samar 5 de AN1/2, descendiendo actualmente 500 ft.

0943 Por Samar 5 de AN1/2, actualmente a 500 ft, condiciones meteorológicas visual.

0944 Por Samar 5 de AN1/6, mancha aceite y restos a 180 y 5 millas de Almuñecar.

0947 Por Samar 5 de AD1/4, autonomía 2 horas y necesitamos una hora para regresar a Málaga.

0953 Por Samar 5 a EBIQ, avión AN1/6 localiza mancha de aceite y restos a 180° y 5 millas de Almuñecar, dirija barco a ese punto.

0956 Por Samar 5 a AD1/4, regrese a Málaga a repostar y espere instrucciones allí.

0958 Conferencia telefónica con Málaga para que dirija un helicoptero a a180° 5 millas de Almuñecar.

0958 Por Samar 5 de AD1/3, a las 1000 sobre Alborán, autonomía 1.30 horas, regreso a Málaga.

1000 Por Samar 5 de AD1/4, regrese a Málaga a las 1000, solicito autorización para ascender a 3000 ft.

1002 Por Samar 5 a AD1/3 regrese a Málaga, reposte y espere instrucciones.

1002 Por Samar 5 de AD1/3, fin de búsqueda y regresamos a Málaga.

1003 Por Samar 5 a AD1/4, autorizado ascender 3000 ft.

1004 Por Samar 5 a AN1/6, helicoptero se dirige al punto. Comunique que tipo de restos ha avistado.

1006 Por Samar 5 de AN1/6, hemos visto muchas hojas blancas de papel y - también unas cosas rojas.

1008 Por Samar 5 a AN1/6, confirme si mancha de aceite y hojas coinciden mismo punto.

HORA Z

- 1015 Por Samar 5 de AN1/2, a las 1012 rastreo en zona 7 á 500 ft, sin resultado positivo.
- 1016 Por Samar 5 de AN1/6, todo lo que estamos viendo está muy diseminado.
- 1018 Por Samar 5 a AN1/6, digan si tienen algún barco a la vista.
- 1019 Por Samar 5 de AN1/6, en este momento nó.
- 1023 Por Samar 5, de AD1/5, posición 1010, 3614N 0256W, altura 500 ft, visibilidad 6 kms.
- 1035 Por Samar 5 de AD1/5, autonomía 2 horas.
- 1038 Por Samar 5 de AD1/3, tomo tierra en Málaga 1035.
- 1045 Por frecuencia 9001 kos telegrama ref 217/RCC Sevilla a Jefe RCC - Canarias comunicando nombres tripulación avión accidentado, Pato - 47 Grumman: Capitán Boado, Capitán Blanco, Capitán de Fragata Eva - risto Díez, Teniente de Navio Armada, Radio Aurelio Rodríguez, Mecánico Peña Moya, Armero Gonzalez.
- 1048 Por Samar 5 de AD1/4, tomó tierra en Málaga 1047.
- 1055 Por C.F.A. a Torre de Málaga, avisen Comandante AD1/3, reposte y se prepare para relevar a AN1/6. Telegrma ref 218/RCC Sevilla.
- 1100 Por Samar 5 de AD1/5, finalizado rastreo, resultado negativo, requerimos regreso a Málaga.
- 1101 Por Samar 5 a AD1/5, regrese a Málaga y espere instrucciones.
- 1102 Por Samar 5 de AN1/6, posición a las 1100, 3635N 0332W, el tiempo mejorando.
- 1105 Por Samar 5 de AN1/2, en zona 7 a 500 ft.
- 1110 Por Samar 5 a AN1/6, diga si vé helicoptero en esa zona.
- 1110 Por Samar 5 de AN1/6, actualmente encima de la mancha de aceite.
- 1115 Por Samar 5 de AN1/6, diga a Málaga que venga un helicoptero de la Marina con SONAR a donde está la mancha de aceite.
- 1127 Por Samar 5 de AN1/2, a las 1130 terminará el rastreo zona 7, autonomía 4 horas, requiero instrucciones.
- 1132 Por Samar 5 de AN1/6, acabado rastreo, todo lo que hemos visto no pertenece al avión, solo queda la duda de la mancha de aceite. Re - querimos instrucciones.
- 1139 Por Samar 5 a AN1/6, comunica posición por coordenadas mancha de - aceite para dirigir un barco que las analice.
- 1141 Por Samar 5 de AN1/6, posición mancha aceite 3636N 0332W.
- 1142 Por Samar 5 a AN1/2, dirijase zona 5, QKP-3 a 500 ft.
- 1145 Por Samar 5 a AN1/6, comunique cuando se vaya agotando combustible para mandar un avión a relevarlo; deberá dirigirse a Málaga para repostar y esperar instrucciones.
- 1148 Por Samar 5 de AN1/6, tenemos autonomía para dos horas.

HORA Z

- 1155 Por C.F.A. telegrama ref 219/RCC Sevilla a Torre Málaga, ordenando despegue inmediato AD1/3 y se dirija a 3636N 0332W, para relevar a AN1/6.
- 1205 Por Samar 5 de AN1/2 de Jefe 206 Grupo al Jefe RCC Sevilla: Los dos aviones AN1 han de regresar y tomar tierra en Jerez cuando vayan terminando su autonomía para cambio de tripulación y reajuste equipos, conteste urgentemente.
- 1206 Por Samar 5 a AN1/6, el AD1/3 despegará en unos minutos para relevarle.
- 1208 Por Samar 5 a An1/2, el Jefe RCC Sevilla a Jefe 206 Grupo: De acuerdo, regresen a Jerez.
- 1209 Por Samar 5 de AN1/6, comunica helicóptero SSD que le queda una hora de autonomía, espera instrucciones.
- 1214 Por Samar 5 a AN1/6, dígame a SSD que regrese a Málaga.
- 1215 Por Samar 5 de AN1/2, el Jefe 206 Escuadrón a Jefe RCC Sevilla: Una vez listos los aviones que regresen a Jerez, estarán nuevamente a su disposición.
- 1300 Por Samar 5 de AN1/2, rastreo zona 5 a 500 ft, sin novedad.
- 1301 Por Samar 5 a AN1/2, diga si zona 5 la ha rastreado completa.
- 1302 Por Samar 5 de AN1/2, no rastreado completa, estamos rastreándola - sin novedad.
- 1303 Por Samar 5 a AN1/2, ¿Cuándo calcula que se retirará para Jerez?
- 1304 Por Samar 5 de AN1/2, estimamos abandonar zona 5 aproximadamente - 1330 por fin de autonomía, pide autorización.
- 1308 Por Samar 5 a AN1/2, autorizado y confirme si termina de completar el rastro de la zona.
- 1310 Por Samar 5 de AN1/2, conforme, terminaremos el rastreo zona 5, deme Metar de Jerez.
- 1315 Por Samar 5 a AN1/2, meteo Jerez, 1/8 cu 900 m 2/8 ci 6000 m viento 240° 10 kts, rachas de 18, visibilidad 12 kms, presión 1014.
- 1335 Por Samar 5 a EBIQ, notifique tiempo que tardará en llegar a la posición de la mancha de aceite. Los aviones no ven al barco.
- 1352 Por Samar 5 de AN1/2, fin rastreo zona 5, resultado negativo, posición actual borde accidental zona, me dirijo a Jerez.
- 1355 Por Samar 5 de EBIQ, estamos en la zona é investigamos unos papeles.
- 1403 Por Samar 5 a EBIQ, los papeles avistados son italianos, requerimos investiguen mancha de aceite.
- 1413 Por Samar 5 de AD1/4, posición Málaga, esperamos despegue en 5 minut.
- 1418 Por Samar 5 de AD1/4, despego de Málaga 1415, me dirijo zona búsqueda.
- 1419 Por Samar 5 a AD1/4, diríjase 3636N 0332W posición mancha de aceite. si no ve al barco en ese punto diríjalo.
- 1423 Por Samar 5 a AD1/4, diga autonomía. Para 7 horas.

HORA Z

- 1425 Por Samar 5 de EBIQ, dígame situación de la mancha de aceite. Se le contesta que en 3636N 0332W.
- 1426 Por Samar 5 de AD1/4, dígame indicativo de barco. Se llama EBIQ.
- 1432 Por Samar 5 de AN1/6, salió de Jerez 1518 estima Estepona 41 minutos, estima zona 1606.
- 1434 Por Samar 5 a AN1/6, diga autonomía. Para 9 horas.
- 1438 Por Samar 5 de AD1/4, tripulación nueva, pide información sobre Operación.
- 1450 Por Samar 5 a AD1/4, dirijase 3636N 0332W, localizar mancha de aceite. Dirija a barco EBIQ dicha posición si no se encuentra allí.
- 1452 Por Samar 5 de AD1/4 a EBIQ, actualmente posición sobre barco, espere.
- 1454 Por Samar 5 a AD1/4, enlace EBIQ frecuencia 6737 kcs. Diga si ve helicóptero de la Marina.
- 1458 Por Samar 5 de AN1/6, 1552a inicio búsqueda zona 6 asignada, empezando tramo NM.
- 1510 Por Samar 5 de AN1/6, para Sevilla y Jerez. Misituación a las 1558a 3543N 0428W.
- 1513 Por Samar 5 a AN1/6, conforme zona rastreo, altura 1500 pies.
- 1530 Por teléfono se ordena a Málaga que 2 helicópteros de la Marina se dirijan a 3614N 0312W, para efectuar búsqueda en cuadrado a partir 1600z altura 500 ft.
- 1531 Por teléfono a helicóptero SAR en Málaga, orden de despegue 1630z, sectores 1 y 2.
- 1532 Por teléfono a AD1/3 y AD1/5 en Málaga, orden de despegue 1630z sectores 1 y 2, altura sector 1, 1500 ft, altura sector 2, 1000 ft.
- 1545 Por Samar 5 de AN1/6, dígame si hay algún helicóptero cerca de la zona 6, se le contesta que no hay.
- 1600 Por Samar 5 de AN1/2, despegue de Jerez 1542, me dirijo a la zona 8 a 1000 pies.
- 1600 Por C.F.A. telegrama rf 220/RCC Sevilla a Málaga. El TTE. Coronel Jefe RCC Sevilla a Jefe aviones Grumman: Sectores a rastrear por aviones AD1/3 y AD1/5, son los siguientes: AD1/3, sector 1; A 3630N 0400W B 3555N 0400W C 3555N 0330W D 3630N 0330W QKP-3, altura 1500 ft - stop Avión AD1/5, sector 2; E 3600N 0400W F 3525N 0400W G 3525N 0330W H 3600N 0330W QKP-3, altura 1000 ft stop Hora despegue sectores - 1630z stop A AD1/5 1644z stop AD1/3 1655 stop
- 1602 Por Samar 5 a AN1/2, se le pregunta la autonomía, contesta 9 horas.
- 1606 Por Samar 5 de AN1/6, situación 1700 horas, 3534N 0358W.
- 1610 Por Samar 5 a AN1/6, se le pregunta tiempo en zona.
- 1620 Por Samar 5 de AN1/6, viento NW 10 kts, visibilidad 5 millas, calma, nubes 2/8 as 6000 pies.
- 1625 Por Samar 5 a AD1/4, requiero tiempo en zona.

- HORA Z
- 1632 Por Samar 5 de AD1/4, calma, viento 150º 10 kts, visibilidad 5/6 kms, posición 1625 inmediaciones mancha amarilla, 500 ft, autonomía 4'30 horas.
- 1635 Por Samar 5 de AN1/2, posición 1730 punto "lima" zona búsqueda sin novedad.
- 1640 Por Samar 5 de AD1/5, salió de Málaga 1640, se dirige a la zona de búsqueda, autonomía 7 horas,
- 1644 Por Samar 5 a AD1/5, sectores a rastrear por aviones AD1/3 y AD 1/5, son los siguientes: AD1/3, sector 1; A 3630N 0400W B 3555N 0400W - C 3555N 0330W D 3630N 0330W QKP-3, altura 1500 ft stop Avión AD1/5 sector 2; E 3600N 0400W F 3525N 0400W G 3525N 0330W H 3600N 0330W QKP-3, altura 1000 ft stop Hora despegue sector 1630z stop A AD1/5 1644 stop AD1/3, 1655 stop
- 1647 Por Samar 5 de AD1/3, despegó de Málaga 1635, se dirige a la zona, altura 1500 ft.
- 1655 Por Samar 5 a AD1/3, sectores a rastrear por aviones AD1/3 y AD1/5, son los siguientes: AD1/3 sector 1; A 3630N 0400W B 3555N 0400W - C 3555N 0330W D 3630N 0330W QKP-3, altura 1500 ft stop Avión AD1/5, sector 2; E 3600N 0400W F 3525N 0400W G 3525N 0330W H 3600N 0330W QKP-3, altura 1000 ft, hora despegue sectores 1630 z stop
- 1657 Por Samar 5 de AD1/3, posición punto "Alfa" a las 1655z, altura - 1500 ft, visibilidad 15 kms, 2/8 cu a 2000 ft. Confirme sector Uno para AD1/3.
- 1700 Por Samar 5 de AD1/4, estoy sector 5, punto 3625N 0430W 3600N 0430W - 3625N 0400W QKP-3, altura 1000 ft.
- 1704 Por Samar 5 de AD1/3, autonomía 6'30 horas.
- 1707 Por Samar 5 de AN1/6, situación a las 1758z, 3546N 0408W.
- 1710 Por Samar 5 de AD1/5, posición 1706, iniciamos rastreo, viento en - en zona calma, visibilidad 3 kms, calma, 1/8 ci 20000 ft.
- 1728 Por Samar 5 de AN1/6, terminado exploración en la zona 6, espero - instrucciones.
- 1730 Por Samar 5 de AD1/3, posición 1730, 3626N 0357W, altura 1500 ft.
- 1740 Por Samar 5 de AN1/6, espero instrucciones.
- 1748 Por Samar 5 de AN1/2, posición 1845a, 3554N 0436W, zona 8, búsqueda sin novedad.
- 1751 Por Samar 5 de AD1/4, posición 1747, punto "A", viento 210/5 kts, visibilidad 5 kms, autonomía 3 horas, altura 1000 ft.
- 1752 Por Samar 5 a AN1/6, fin búsqueda, regrese a Jerez.
- 1758 Por Samar 5 de AN1/6, regreso a Jerez a 2000a.
- 1800 Por Samar 5 de AD1/3, posición 1800, 3600N 0349W, altura 1500 ft.
- 1813 Por Samar 5 de AD1/5, posición a las 1810, 3535N 0354W.
- 1820 Por Samar 5 de AD1/4, posición 1815, 3622N 0430W, visibilidad 2 kms, viento calma, 2/8 st 1000 ft, altura 1000 ft, autonomía 2'30 horas.

- HORA Z
- 1832 Por Samar 5 de AD1/3, posición 1830, 3555N 0345W, altura 500 ft.
- 1845 Por Samar 5 de AD1/4, posición 1845, 3600N 0425W, visibilidad al Norte de la zona 1 kms, al Sur de la zona niebla, visibilidad 200/ 500 metros, autonomía 2 horas, altura 1000 ft.
- 1852 Por Samar 5 de EBIQ, el EBMC (Bidasoa), ha encontrado balsa neumática y diversos objetos flotando en 3626N 0340W.
- 1900 Por teléfono se comunica el anterior mensaje a Estado Mayor Región.
- 1900 Por MW a Ministerio del Aire, anterior mensaje.
- 1910 Por Samar 5 de AD1/3, posición 1900, 3600N 0338W, solicita finalizar búsqueda a las 1920 en el punto 3630N 0334W para regresar a Málaga e inspeccionar el motor izquierdo.
- 1912 Por MW de Jerez, avión AN1/6 arribó a las 1911z.
- 1912 Por Samar 5 a AD1/3, diríjase a posición 3626N 0340W stop Dicho punto barco EBMC ha encontrado balsa neumática y diversos objetos flotando, intente comunicación con dicho buque.
- 1915 Por Samar 5 a AD1/3, diríjase al barco EBMC (Bidasoa), si no puede ir a ese punto puse mensaje a AD1/4.
- 1917 Por Samar 5 de AD1/4, posición 1915z, 3620N 0410W, visibilidad 1 kms autonomía 1'30 horas, altura 1000ft.
- 1918 Por Samar 5 de AN1/2, posición 2015a, 3536N 0450W, en zona 8 búsqueda sin novedad.
- 1923 Por Samar 5 de AD1/3, vuelo sobre el punto con helicóptero. Cuando abandone zona me relevará AD1/4.
- 1925 Por Samar5 de AD1/3, confirmen punto 3626N 0340W. Se le contesta que correcto.
- 1936 Por Samar 5 de AD1/3, regresamos a Málaga y me releva el AD1/4 a las 1935.
- 1940 Por Samar 5 a AD1/3, preguntamos cuando llegará a Málaga.
- 1942 Por Samar 5 de AD1/4, posición 1940z 3626N 0340W, visibilidad 300 m., altura 1500 ft, autonomía 1 hora.
- 1944 Por Samar5 a AD1/4, dígame si ven barco, objetos ó restos.
- 1945 Por Samar 5 de AD1/3, llegaré a Málaga a las 2000z.
- 1945 Por Samar 5 de AD1/4, no veo, visibilidad escasa, casi de noche, no veo barco.
- 1947 Por Samar 5 a AD1/4, fin búsqueda, regrese a Málaga, se le pregunta cuando llegará. Llegaré en 25 minutos.
- 1950 Por Samar 5 a AD1/5, fin búsqueda, regrese a Málaga, se le pregunta cuando llegará.
- 1952 Por Samar 5 de AN1/2, terminada zona asignada, esperamos instrucciones.
- 1953 Por Samar 5 de AD1/5, llegaré a Málaga 2025z, pide autorización para ascender 3000 ft.

HORA Z

1954 Por Samar 5 a AN1/2, fin búsqueda, regrese a Jerez ¿Cuándo llegará?

1955 Por Samar 5 a AD1/5, de acuerdo a 3000 ft, enlace Torre de Málaga.

1956 Por Samar 5 de AN1/2., llegaré a Jerez 2040z.

1957 Por Samar 5 de AD1/3, tomo tierra en Málaga actualmente.

2003 Por Samar 5 de AD1/4, actualmente en final.

2005 Por Samar 5 de AD1/4, tomo actualmente tierra en Málaga, sin novedad.

2017 Por Samar 5 de EBIQ, nos pregunta frecuencia que trabajan los helicop-
teros de Marina.

2017 Por Samar 5 a EBIQ, informe si barco EBMC recogió objetos localizados
stop Informe asimismo caso afirmativo características dichos objetos.

2018 Por Samar 5 de EBIQ, Bidasoa recogió dos balsas de goma amarillas y
dos asientos verdes, un respaldo del mismo color y numerosos trozos
de fuselaje diseminados en una zona de 3 millas.

2020 Por teléfono a Jefe Operaciones de la Marina (San Fernando), comuni-
cando mensaje anterior.

2021 Por MW a Jefe de Servicio Ministerio del Aire, Madrid, mismo texto
anterior.

2022 Por teléfono a Jefe Servicio de Estado Mayor de la Región, mismo tex-
to anterior.

2024 Por MW a General Jefe Estado Mayor de la Región, (en Jerez), mismo -
texto anterior

2026 Por Samar 5 a EBIQ, helicópteros de la Marina, enlaza con Torre de -
Málaga. Nosotros no tenemos enlace con ellos. Dígame a que hora re -
cogieron los restos.

2027 Por Samar 5 de AD1/5, aterricé en Málaga 2027.

2027 Por Samar 5 de EBIQ, restos recogidos a ls 1940z. Preguntamos si bal-
sas recogidas estaban infladas ó desinfladas.

2030 Por Samar 5 de EBIQ, no sé si las balsas estaban infladas ó desinfla-
das. Informese y comuníquelo.

2040 Por MW de Jerez, avión AN1/2, arribó en Jerez 2035.

2043 Por Samar 5 de EBIQ, no oigo, Bidasoa va a repostar a Málaga combus-
tible y carbón, cierro escucha una hora, voy a llamar a Cádiz.

2044 Por Samar 5 a EBIQ, intente comunicar con Bidasoa. Que se lleve los
restos a Málaga.

2135 Por C.F.A. telegrama ref 222/RCC de Sevilla del Teniente Coronel Je-
fe SAR, Sevilla al General Jefe Segunda Región Aérea.- Barco Bidasoa
a las 1940z en posición 3626N 0340W recogió dos balsas amarillas y dos
asientos verdes, un respaldo del mismo color y numerosos trozos de -
fuselaje diseminados en una zona de 3 millas. Una tripulación de Grum-
man del SAR, destacada actualmente en Málaga, reconocerán los restos
a la llegada a Málaga de dicho barco, hora aproximada 2300z stop

2135 Por C.F.A. telegrama ref 221/RCC Sevilla del Tte. Coronel Jefe SAR Se-
villa al Coronel Jefe SAR,- Ministerio del Aire.- Mismo texto anterior.

HORA Z

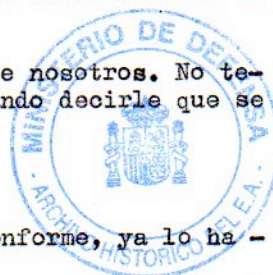
Hoja nº 20

- 2145 Conferencia telefónica con Málaga (TTE. Coronel Esponera), para que esperen al Bidasoa que se dirige a Málaga, llegará sobre las 2300z y reconozcan los restos, se le dá también zona de rastreo para los aviones en caso de no ser los restos del avión accidentado.
- 2155 Por Conferencia telefónica a Jefe Operaciones de la Marina (San Fernando), informándole del mensaje anterior.
- 2220 Por Samar 5 a EBIQ, manténganos informado en todo lo referente a restos.
- 2315 Por Samar 5 de EBIP, mantengo escucha.
- 2325 Por Samar 5 de EBIP, recibo para EBIQ por avería de este.
- D I A / 3
- 0428 Por Samar 5 a EBME (Lérez), deme meteo de la zona.
- 0437 Por Samar 5 de EBME, mar rizada, visibilidad buena, viento 080° del NE, cielo despejado, presión 763.5.
- 0455 Por Samar 5 de EBIQ, pregunta por los distintivos de los helicópteros.
- 0457 Por Samar 5 a EBIQ, los distintivos helicópteros de la Marina no los sabemos, los de aviación los podemos dar cuando salgan de Málaga. Denos tiempo en zona.
- 0509 Por Samar 5 de EBIQ, nos encontramos en zona 214 y 27 millas Cabo Sacratif, tiempo: Mar rizada, viento calma, visibilidad 9 kms, cielo despejado.
- 0550 Por C.F.A. telegrama ref 223/RCC Sevilla. El Jefe RCC Sevilla al Jefe Escuadrilla Helicópteros Marina en Málaga. Permanezcan en alerta orto a ocaso en la Base de Málaga. Le daremos instrucciones.
- 0550 Por C.F.A. telegrama ref 224/RCC Sevilla. El Jefe RCC Sevilla al Tte. Coronel Esponera en Málaga. Un Grumman se quedará en Málaga en alerta 24 horas de orto a ocaso. Ordene regreso a sus Bases de los dos Grumman restantes.
- 0550 Por C.F.A. telegrama ref 225/RCC Sevilla. El Tte. Coronel Jefe RCC Se al Jefe Escuadrilla Helicópteros SAR en Málaga. Ordene regrese a su Base un helicóptero. Otro helicóptero permanecerá en alerta de orto a ocaso en Málaga.
- 0611 Por Samar 5 a EBIQ, posición en que fué recogido restos por barco Bidasoa es 3626N 0304W y no 3626N 0340W como nos comunicó ayer a las 1852z.
- 0625 Por Samar 5 a EBIQ, mi mensaje referente posición recogida restos páselo a todos los barcos de la zona.
- 0644 Por Samar 5 de EBIQ, ruego comuniquen salida helicópteros.
- 0645 Conferencia telefónica de Málaga (Tte. Coronel Esponera).- Posición correcta 3626N 0304W de 15 a 16 millas al Sur de Adra, 30 millas al Norte de Almería, radio de unas 3 millas.- Restos pequeños, máximo 50 cms, con restos del pasillo central del avión, tres almohadas de asientos, dos botes grandes salvavidas totalmente abiertos, sin fundas ni deterioro aparente, llevan incorporados los paquetes de supervivencias sin deterioro aparente (unos 20 kilos aproximadamente), uno de los botes estaba semiinflado (un solo compartimiento inflado), un termo con café con leche exteriormente sin deterioro, una bengala de supervivencia aparentemente entera, un botiquín

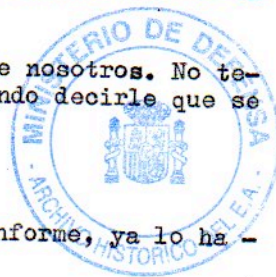


HORA Z

- 0910 Por Samar 5 de AD1/4, no puedo continuar el homing, la emisora no lo aguanta tan largo. Conforme, hágalo de cuando en cuando.
- 0920 Por Samar 5 de AD1/4, en este punto veo otro avión a nuestra altura. Identifíquelo. Dice parece un Sakhelton.
- 0926 Por Samar 5, tenemos otra vez al avión y parece un Neptune; de AD1/4 .
- 0927 Por Samar 5 de AD1/4, el avión es un Neptune y está dando vueltas en este punto.
- 0934 Por Samar 5 de AD1/4, el Neptune a misma altura que nosotros. No tenemos comunicación con el Neptune, estamos intentando decirle que se retire.
- 0935 Por Samar 5 de AD1/4, avería en 458 kos.
- 0936 Por Samar 5 a AD1/4, precaución con el Neptune. Conforme, ya lo hacemos.
- 0940 Por ~~Por~~ Samar 5 de AD1/4, en este punto hay un barco y me parece que hace ejercicio con el Neptune.
- 0944 Por Samar 5 de AD1/4, veo los barcos españoles.
- 1004 Por Samar 5 de EBIQ, pregunta si hay algo para él. Diga si está en el punto.
- 1006 Por Samar 5 de AD1/4, en el punto hay un barco ruso, lleva la hoz y el martillo y al lado del barco hay una boya.
- 1010 Por Samar 5 a AD1/4, digan que tipo de barco.
- 1014 Por Samar 5 de EBIQ, afirmativo, nos sobrevuela un helicoptero de la Marina. Varios aviones están sobre la zona.
- 1030 Por Smar 5 de AD1/4, dice helicoptero H-1, barco rusi se llama Zenit, no es un pesquero, parece una fragata de cabotaje de 300 á 400 tm, tiene una grua a popa y parece se dedica a trabajos submarinos, tiene muchas antenas, el helicoptero le tomó el folio y se cree hay dos barcos en la zona.
- 1040 Por Samar 5 a EBIQ, informe si barco ruso lo está viendo, y dé que tipo.
- 1122 Por Samar 5 de AD1/4, cruzamos NIL.
- 1140 Por Samar 5 de EBIQ, en el punto de recogida de restos, hay un buque ruso pesquero con señales de hacer levantamientos hidrográficos y baliza y reflector de radar.
- 1208 Por Samar 5 de AD1/3, esperamos despegar de Málaga 1215z, ruego ordene regreso AD1/4 para posterior viaje a Palma. AD1/3 permanecerá alar ma ordenes ese RCC. AD1/5 espera despegar hacia Gando a las 1300z.
- 1213 Por Samar 5 a AD1/3, comuniqué despegue y entonces se le comunicará AD1/4 que regrese.
- 1223 Por Samar 5 de AD1/3, despego de Málaga a las 1215z, me dirijo a la zona.
- 1227 Por Samar 5 a AD1/4, regrese a Málaga. AD1/3 despegó de Málaga 1215z se dirige a la zona.
- 1230 Por Samar 5 a AD1/3, avión AD1/4, regresa a Málaga a las 1227z.
- 1238 Por Samar 5 a AD1/3, ¿Autonomía? Estimo punto 1245 y sobre él autonomía 0630 horas.

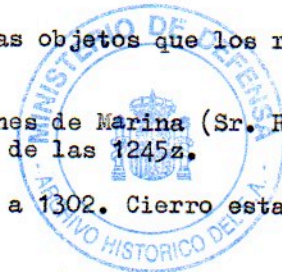


- HORA Z
- 0910 Por Samar 5 de AD1/4, no puedo continuar el homing, la emisora no lo aguanta tan largo. Conforme, hágalo de cuando en cuando.
- 0920 Por Samar 5 de AD1/4, en este punto veo otro avión a nuestra altura. Identifíquelo. Dice parece un Sakhelton.
- 0926 Por Samar 5, tenemos otra vez al avión y parece un Neptune; de AD1/4 .
- 0927 Por Samar 5 de AD1/4, el avión es un Neptune y está dando vueltas en este punto.
- 0934 Por Samar 5 de AD1/4, el Neptune a misma altura que nosotros. No tenemos comunicación con el Neptune, estamos intentando decirle que se retire.
- 0935 Por Samar 5 de AD1/4, avería en 458 kcs.
- 0936 Por Samar 5 a AD1/4, precaución con el Neptune. Conforme, ya lo hacemos.
- 0940 Por Samar 5 de AD1/4, en este punto hay un barco y me parece que hace ejercicio con el Neptune.
- 0944 Por Samar 5 de AD1/4, veo los barcos españoles.
- 1004 Por Samar 5 de EBIQ, pregunta si hay algo para él. Diga si está en el punto.
- 1006 Por Samar 5 de AD1/4, en el punto hay un barco ruso, lleva la hoz y el martillo y al lado del barco hay una boya.
- 1010 Por Samar 5 a AD1/4, digan que tipo de barco.
- 1014 Por Samar 5 de EBIQ, afirmativo, nos sobrevuela un helicóptero de la Marina. Varios aviones están sobre la zona.
- 1030 Por Samar 5 de AD1/4, dice helicóptero H-1, barco ruso se llama Zenit, no es un pesquero, parece una fragata de cabotaje de 300 a 400 tm, tiene una grua a popa y parece se dedica a trabajos submarinos, tiene muchas antenas, el helicóptero le tomó el folio y se cree hay dos barcos en la zona.
- 1040 Por Samar 5 a EBIQ, informe si barco ruso lo está viendo, y dé que tipo.
- 1122 Por Samar 5 de AD1/4, cruzamos NIL.
- 1140 Por Samar 5 de EBIQ, en el punto de recogida de restos, hay un buque ruso pesquero con señales de hacer levantamientos hidrográficos y baliza y reflector de radar.
- 1208 Por Samar 5 de AD1/3, esperamos despegar de Málaga 1215z, ruego ordene regreso AD1/4 para posterior viaje a Palma. AD1/3 permanecerá alerta ordenes ese RCC. AD1/5 espera despegar hacia Gando a las 1300z.
- 1213 Por Samar 5 a AD1/3, comuníqueme despegue y entonces se le comunicará AD1/4 que regrese.
- 1223 Por Samar 5 de AD1/3, despegue de Málaga a las 1215z, me dirijo a la zona.
- 1227 Por Samar 5 a AD1/4, regrese a Málaga. AD1/3 despegó de Málaga 1215z se dirige a la zona.
- 1230 Por Samar 5 a AD1/3, avión AD1/4, regresa a Málaga a las 1227z.
- 1238 Por Samar 5 a AD1/3, ¿Autonomía? Estimo punto 1245 y sobre él autonomía 0630 horas.



HORA Z

- 1245 Conferencia con Jefe Operaciones de la Marina (San Fernando). Este RCC dá por terminada la búsqueda a las 1900z día 3. Mantendrá en Málaga un Grumman y helicóptero hasta las 1400z día 4. Ruego amntenga los barcos en la zona 3626N 0304W hasta 1400z día 4. Los helicópteros de Marina pueden regresar a su Base a partir 1900z día 3.
- 1247 Por Samar 5 de AD1/3, digan si han recogidos más objetos aparte de los recuperados ayer por el Bidasoa.
- 1250 Por Samar 5 a AD1/3, no se han encontrado mas objetos que los recogidos ayer por el Bidasoa.
- 1300 Conferencia telefónica del Jefe de Operaciones de Marina (Sr. Rose-te). Se recibe conformidad a la conferencia de las 1245z.
- 1302 Por Samar 5 de AD1/4, tomé tierra en Málaga a 1302. Cierro estación radio.
- 1304 Por Samar 5 a EBIQ, digan si han encontrado algún resto del avión.
- 1305 Por C.F.A. telegrama ref 229/RCC Sevilla. El Tte. Coronel Jefe RCC Sevilla al Comandante Helicoptero 803 Escuadrón. Este RCC dá por terminada búsqueda a las 1900z día 3. Permanezcan alerta de Orto a 1400z día 4. A partir esta hora regrese a su Base.
- 1309 Por Samar 5 de AD1/3, posición 1300z 3626N 0304W, tiempo en la zona: viento 090º 15 kts, calima, visibilidad 12 kms.
- 1311 Por Samar 5 a AD1/3, telegrama ref 230/RCC Sevilla. El Tte. Coronel Jefe RCC Sevilla a Comandante avión AD1/3. Este RCC dá por terminada la búsqueda a las 1900z día 3. Permanexca en alerta de Orto a 1400z día 4. A partir esta hora, regrese a su Base.
- 1313 Por Samar 5 de EBIQ, no encontramos restos.
- 1315 Por C.F.A. telegrama ref 231/RCC Sevilla. El Teniente Coronel Jefe RCC Sevilla al Tte. Gral. Jefe 2ª Región Aérea. RCC Sevilla dá por terminada la búsqueda a las 1900z día 3. Se mantrendrán los barcos en zona 3626N 0304W hasta 1400z día 4. En Málaga permanecerán un Grumman y un helicóptero SAR hasta 1400z día 4.
- 1315 Por C.F.A. telegrama ref. 232/RCC Sevilla. el Tte. Coronel Jefe RCC Sevilla al Coronel Jefe SAR Español. Madrid. Mismo texto anterior.
- 1328 Por Samar 5 de AD1/3, iniciamos QKP-3 entre puntos: A 3642N 0330W B 3620N 0330W C 3620N 0248W D 3642N 0248W progresando de A á B, separación 2NM 1000 ft, notificaremos punto A.
- 1330 Por C.F.A. telegrama ref. 233/RCC Sevilla, El Tte. Coronel Jefe RCC Sevilla al Jefe Escuadrilla de Helicopteros de la Marina. Este RCC dá por terminada la búsqueda a las 1900z día 3. A partir dicha hora, puede regresar a su Base. Muy agradecidos por colaboración.
- 1342 Por Samar 5 de AD1/3, posición 1340z punto A altura 1000 ft.
- 1345 Por C.F.A. telegrama ref. 234/RCC Sevilla. El Tte. Coronel Jefe RCC Sevilla al Comandante avión Grumman AD1/3. Este RCC dá por terminada la búsqueda a las 1900z día 3. Permanezca en alerta de Orto a 1400z día 4. A partir esta hora regrese a su Base.
- 1414 Por Samar 5 de AD1/5, despegó de Málaga 1302z, se dirige a Gando, estima 1830z comuniqué RCC Canarias terminado Ejercicio y escuche en frecuencia 6.



HORA Z

- 1415 Por Samar 5 de AD1/3, posición 1415z 3637N 0317W, altura 1000 ft, - viento 90º kts.
- 1425 Por C.F.A. telegrama ref. 235/RCC Sevilla a RCC Canarias. AD1/5 despegó de Málaga 1302z se dirige a Gando estima 1830z, terminada misión, RCC escuche Samar 5 frecuencia 6.
- 1447 Por Samar 5 de AD1/3, posición 1445z 3625N 0309W, altura 1000 ft.
- 1500 Por Samar 5 a EBIP, para EBIQ. Al Comandante Villa de Bilbao. Este RCC dá por terminada la operación de búsqueda a las 1900z día 3. Mantendremos un Grumman y un helicóptero SAR en Málaga hasta las 1400z día 4. Los barcos se mantendrán en la zona 3626N 0304W hasta las 1400z día 4 de conformidad con el Jefe de Operaciones de Marina. Mantendrá comunicación con este RCC en 6737 kcs. Si en algún momento necesita avión ó helicóptero, solicítelo. Dé su conformidad.
- 1512 Por Samar 5 de AD1/3, Posición 1515z, 3642N 0309W altura 1000 ft.
- 1552 Por Samar 5 de AD1/3, posición 1545z 3624N 0258W, altura 1000 ft.
- 1610 Por Samar 5 de AD1/3, posición 1615z 3642N 0248W, fin QKP-3, nos dirigimos punto 3626N 0304W para QKP-2, altura 1000 ft. Solicitamos - fin búsqueda a las 1700z y regresar a Málaga.
- 1616 Por Samar 5 a AD1/3, autorizado fin búsqueda a las 1700z y regresar a Málaga.
- 1618 Por Samar 5 de AD1/3, a las 1610 iniciamos QKP-2. Repita mensaje anterior. Se le dice autorizado regresar a Málaga 1700z.
- 1716 Por Samar 5 de AD1/3, posición 1715z 3615N 0255W, fin QKP-2. Regresamos a Málaga, estimamos 1800z.
- 1756 Por Samar 5 de AD1/3, tomamos tierra en Málaga 1755z.

D I A 4

- 0635 Por Samar 5 de EBMC, sin novedad.
- 0706 Por Samar 5 de EBIQ, continuamos en la zona sin encontrar nada.
- 0912 Por Samar 5 de AN1/2, pregunta si hay aviones en zona de salvamento. Se le contesta que nó.
- 1410 Por Samar 5 a EBIQ, El Jefe RCC Sevilla a Comandante Villa de Bilbao. A las 1400z día 4 y terminada la operación de búsqueda, desearía hiciera llegar Vd., y todas las tripulaciones de los barcos participantes nuestro profundo agradecimiento por su colaboración prestada.
- 1415 Por Samar 5 de EBIQ. El Comandante Villa de Bilbao al Jefe RCC Sevilla. Sin clase 427 pd a 1400z, abandono zona búsqueda con Atrevida - pd estima a Cádiz 0700z pd fin. De acuerdo cerramos escucha.
- 1416 Por Samar 5 de EBIP, cruzamos nil. Gracia por todo. Cerramos escucha.

= = = = =

6.- RESUMEN.-

Desde el primer momento se supone que el avión siniestrado, por la última posición comunicada y dado que no seguía ruta determinada, por estar realizando Ejercicio "Vigilante" podría encontrarse en un círculo cuyo radio dependía del tiempo volado - desde la última comunicación hasta la hora del accidente. Al mismo tiempo admitiendo que hubiese puesto rumbo a Jerez por avería en las comunicaciones, la zona a rastrear en la tarde del día 1 resultaba bastante extensa, por lo que hubo que realizarlo además de los medios SAR disponibles, con los aviones del 27 Grupo de FF.AA., helicóptero de la 402 Escuadrilla y helicópteros de la Marina.

Medios Navales se incorporaron a la zona de búsqueda en las primeras horas de la noche.

El día 2 continúan los 5 Grumman rastreando; asignándose a los helicópteros los sectores próximos a la costa.

A las 1852 del día 2 el EBMC (Bidasoa) encuentra balsa neumática y objetos flotando en 3626N 0340W, ordenándosele al AD1/3 y helicóptero de la Marina se dirijan a dicho punto para que confirmen, no pudiendo realizar contacto visual con dicho barco.

A las 0645 del día 3 comunica Málaga que el EBMC rectifica el punto, en 3626N 0304W se le ordena al AD1/4 se dirija a este punto y que haga homing con los barcos. Por debajo tendrá dos helicópteros. No se encontraron más objetos que los recogidos por el Bidasoa el día anterior. Se continúa el rastreo en la zona hasta las 1400z del día 4 que se da por terminada la Operación sin que aparezcan más restos del avión.

7.- CONCLUSIONES.-

El resultado de la Operación fué positivo en cuanto a localizar el sitio del accidente por los restos recogidos por el Bidasoa.

Las comunicaciones entre los medios aéreos, navales y RCC, fueron buenas y de gran eficacia.



Por la proximidad de la Base Aérea de Málaga al sitio del accidente y ante la urgencia que el caso requería, este RCC consideró necesario un rastreo general de toda la zona para lo cual alertó a las 1500z al 27 Grupo de FF.AA. que en brevísimo espacio de tiempo tuvo en condiciones de despegue inmediato cinco Heinkel, asignandoles un sector a cada uno de ellos, en los cuales estuvieron hasta el anochecer cumpliendo con el mayor celo la misión encomendada.

Es de destacar la cooperación de la Marina de Guerra que puso a disposición del RCC, cuantos medios fueron necesarios en una coordinación perfecta.

Sevilla, 4 de Julio de 1.969.
EL TTE. CORONEL JEFE DEL RCC
-Martín Echevarría Berassain-



Martín Echevarría Berassain



OPERACION GRUMMA 2

DIA 1



37

36

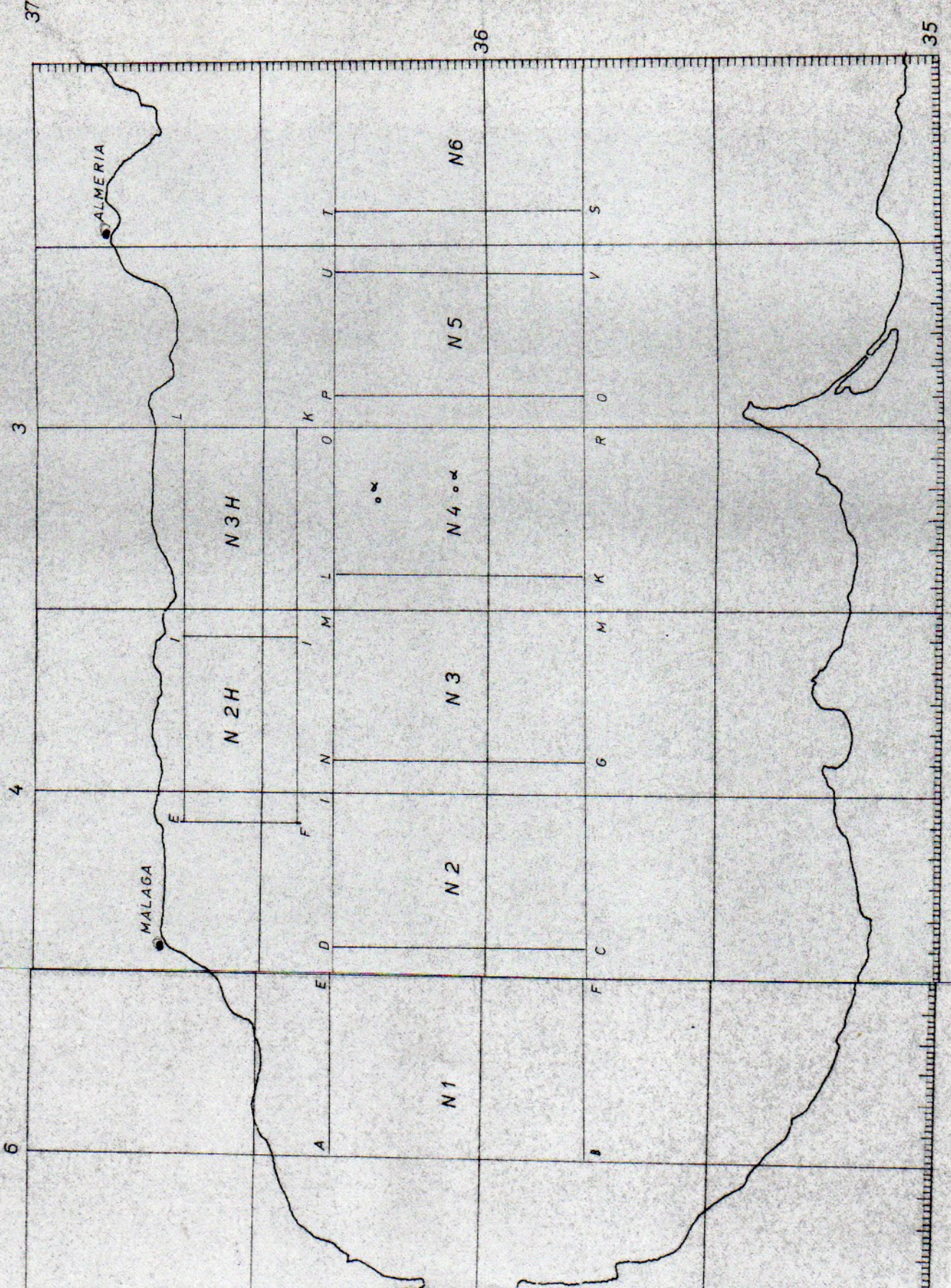
35

- SECTOR 1 HEINKEL MALAGA
- 2 " " " "
- 3 " " " "
- 4 " " " "
- 5 " " " "
- 6 AID 113 RCC PALMA
- SECTOR AN116 206 EFFAA
- AD113 RCC PALMA
- SECTOR 2 H HELICOPTERO DE LA MARINA
- 3 H



OPERACION GRUMMA 2

DIA 1



6

4

3

37

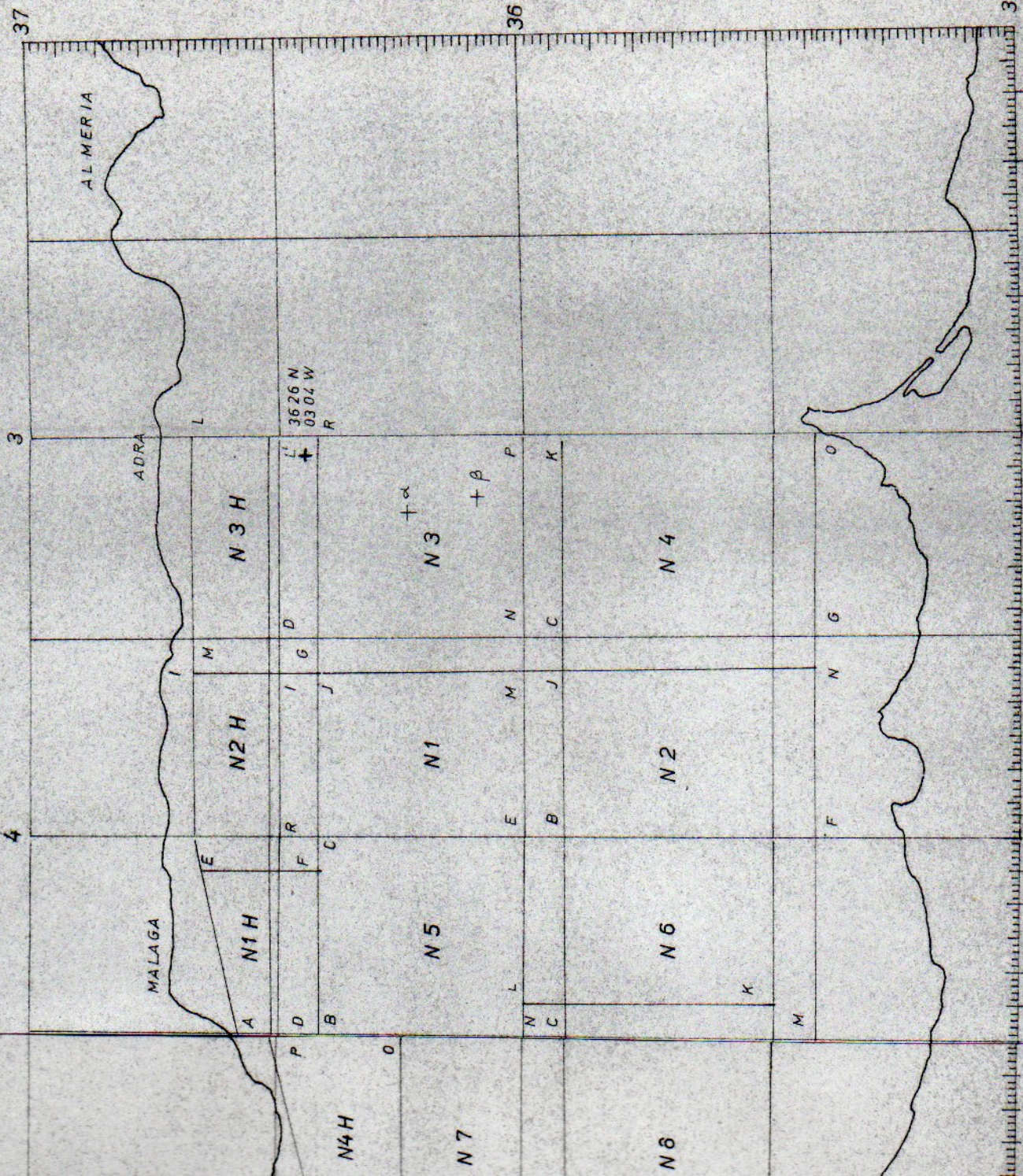
SECTOR 1 HEINKE
 . 2 .
 . 3 .
 . 4 .
 . 5 .
 . 6 .
 SECTOR AN1/6 206
 AD1/3 RCC
 HELICOPTER
 SECTOR 2H
 3H

36

35



DIA 2



- SECTOR 1 AN116 206 E FFAA
AD113 RCC PALMA
- 2 AN112 206 E FFAA
AD15 RCC CANARIAS
- 3 AD113 RCC PALMA
- 4 AD114 . . .
- 5 AN112 206 E FFAA
- 6 AN116 . . .
- 7 AM112 . . .
- 8 AN112 . . .

- 1H HELICOPTERO RCC MADRID
- 2H " " " "
- 3H " " MARINA GUERRA
- 4H " " " "

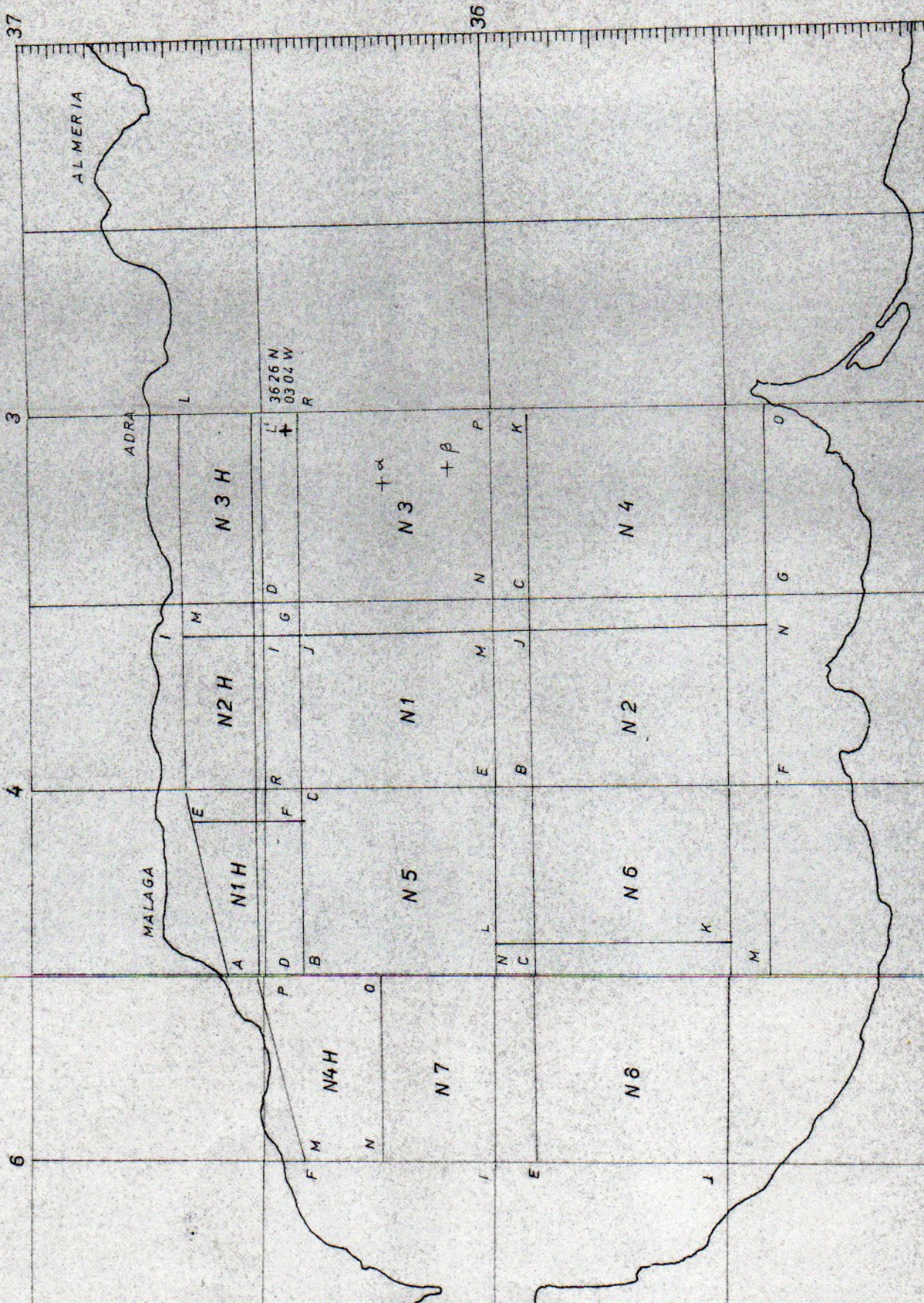
- PUNTO ALFA AID115 RCC CANARIAS
HELICOPTERO MARINAGUERRA
- PUNTO BRAVO AID115 RCC CANARIAS
- L' PUNTO LOCALIZACION RESTOS

36 26 N
03 04 W



OPERACION GRUMMAN 2


DIA 2



- SECTOR 1 AN116 206 E F
- AD13 RCC PAL
- 2 AN112 206 E F
- AD15 RCC CA
- 3 AD113 RCC PAL
- 4 AD114 "
- 5 AN112 206 E F
- 6 AN116 "
- 7 AM112 "
- 8 AN112 "
- 1H HELICOPTERO R
- 2H "
- 3H MAR
- 4H "

- PUNTO ALFA AID 115 RCC
- HELICOPTERO
- PUNTO BRAVO AID 115 RCC
- L' PUNTO LOCALIZACION R



	2.ª REGION AEREA	AERODROMO DE GRANADA
		SEGURIDAD DE VUELO

18959
1 JUL. 1969
3

S/Rf.º Núm. Fecha N/Rf.º Núm.

ASUNTO: Remitiendo copia del Informe accidente avión Grumman HU-16-B ASW AN-1 206/7.



Excmo. Sr.:

De acuerdo con lo que determina el Artículo 9º de la O.M. nº 722/65 (B.O.A. nº 41), tengo el honor de remitir a V.E. COPIA del INFORME relativo al accidente sufrido por el avión perteneciente al 206 Escuadrón de FF.AA. Grumman HU-16-B ASW AN-1 206/7 el pasado día 1 del actual a unas 15 millas al Sur de Adra (Almería).

Dios guarde a V.E. muchos años.
Granada 8 de Julio de 1.969
EL CORONEL JEFE AERODROMO
José Izquierdo Rodríguez-



SEGUNDA REGIÓN AÉREA	
ESTADO MAYOR	
S.ª Sección	Negociado
ENTRADA n.º	1410
Fecha	10-7-69
Sec. 6	Grupo 1 Expte.

EXCMO. SR. TTE. GENERAL JEFE DE LA 2ª REGION AEREA.

Sevilla

INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACION

A) CIRCUNSTANCIAS

- 1) Lugar. En el mar, coordenadas 38°21'N 03° 04'W, aproximadamente 15 NM al S. de Adra (Almería).
- 2) Fecha y hora (LUG). Entre 1030 y 1110z aproximadamente, del día 1 de Julio de 1.968.
- 3) Avión Tipo y sub. Grumman HU-16-B ASU 206/7
- 4) Unidad. 206 Escuadrón de FF.AA.
- 5) Misión (clasificación, apartado 3) 3.4 Otros ("Operación Vigilante").
- 6) Paso del viento (" apartado 4) 4.4.2 Crucero.
- 7) Tipo del accidente (" apartado 5) 5.30 Indeterminado.

B) PLAN DE VUELO

Vuelo local con despegue y aterrizaje en B.A. de Jerez.

C) PERSONAL



NOCHILE Y CARGO	MISION A BORDO	NUM. ACCIDENTE ANTERIOR	EL VUELO	FECHA	CASO ACCIDENTE	TIPO
			TOTAL	DEL ACCIDENTE	DEL ACCIDENTE	LESIONES SUFRIDAS
				DE LA AVIACION V-Ser. 0	DE LA AVIACION V-Ser. 0	
				EN HORAS	EN HORAS	
D. Antonio González de Boedo Caspillo.- Capitán	1º Piloto		652,20	77,00		Desaparecido.
D. Francisco Blanco Rodríguez.- Capitán	2º Piloto		187,45	78,35		Desaparecido.
D. Evaristo Díaz Rodríguez.- Capitán de Fragata.	Quarvader		547,00	124,35		Desaparecido.
D. Eduardo Aranda Yedillo.- Teniente de Navío.	Nav. Taca.		721,05	99,00		Desaparecido.
D. Aurelio Francisco Rodríguez.- Brigada	Radio telegrafista.		237,40	53,45		Desaparecido.
D. Joaquín Martínez González.- Brigada	Armero		638,40	82,20		Desaparecido.
D. José Antonio Peña Noya.- Sargento.	Mecánico		35,00	19,35		Desaparecido.



2) Pasajeros

Total)
 Nº muertos)
 Nº heridos)
 Desaparecidos)

2.1.) Militares.

Ninguno
 Ninguno
 Ninguno

2.2.) Civiles.

Total)
 Nº muertos)
 Nº heridos)
 Desaparecidos)

Ninguno
 Ninguno
 Ninguno

3) AVION

TIPO CELULA	NOTICIAS				REPARACIONES IMPORTANTES (CASO INVENTE) C A R G A					
	NºM. 1	NºM. 2	NºM. 3	NºM. 4	TOTAL HORAS	DESDE	ULTIMA	FECHA	TIPO	PESO
TOTAL HORAS										
HORAS DESDE										
ULTIMA										
REVISION										
SIÓN										
15/A	4621,00	682,50	77,50	121,45	1.013,50	113,50			Ninguna	

Daños en el avión: Se supone totalmente destruido y parte considerable desaparecida.

Otros daños: Ninguno.

E) METEOROLOGIA

En el momento y lugar del accidente:

- 1) Techo.
 - 2) Visibilidad horizontal. **Visibilidad reducida.**
 - 3) Velocidad y dirección del viento.
 - 4) Lluvia, niebla, etc. **Niebla encalmada. Bruma caliente.**
- Información complementaria:
- 1) Información meteorológica dada al piloto.
 - 2) Condiciones reales en ruta.
 - 3) Datos se creen convenientes hacer constar.

F) DATOS PARA LA NAVEGACION



C) COMUNICACIONES MANTENIDAS POR EL AVION

Las normales con la Torre de Control de Jerez.

H) ALARMAS

- 1) Fiste.
- 2) Calle de rodadura.
- 3) Plataforma estacionamiento.
- 4) Otros.

I) EQUIPO EXTINTOR DE INCENDIOS

- 1) ¿Se produjo incendio?
- 2) Causa del incendio.
- 3) Actuación del equipo extintor, indicando su posición inicial.



J) EXAMEN DE LOS RESTOS

Los restos encontrados son dos balsas salvavidas desplegadas y parcialmente infladas, algunos cojines y trozos muy pequeños del fuselaje.

K) RECONSTRUCCION DEL VUELO HASTA EL MOMENTO DEL ACCIDENTE

El vuelo se desarrolló normalmente en todas sus fases hasta las 1030 u 1110z aproximadamente en que estableció la última comunicación. A partir de esta hora fue cuando ocurrió el accidente, y por la escasez de restos y falta de testigos presenciales, se desconocen las causas que pudieron activarla.

L) COMENTARIOS

Es un tanto inexplicable este accidente dada la experiencia de los tripulantes en las misiones, específicas de este tipo de arón sobre el mar. El hallazgo de dos balsas parcialmente hinchadas y la ausencia de supervivientes o cadáveres, así como de chalecos y una mayor abundancia de restos, lo hacen aún más inexplicable.

M) CAUSA O CAUSAS PROBABLES

6.11 Indeterminadas.



N) RECOMENDACIONES TENDIENTES A EVITAR ACCIDENTES SIMILARES

Desconoció las causas que pudieron motivar el accidente, el Oficial que suscribe carece de elementos de juicio para emitir cualquier recomendación.

Granda 8 de Julio de 1.968
EL OFICIAL DE SEGURIDAD DE VUELO
-Antonio Vizcarra González-


Antonio Vizcarra González

El Jefe que suscribe es té de acuerdo con las consideraciones del Oficial de Seguridad de Vuelo.

Granda 8 de Julio de 1.968
EL CORONEL JEFE AERODURO
-José Izquierdo Rodríguez-

J. Izquierdo Rodríguez



 MINISTERIO DEL AIRE	SECRETARIA DE JUSTICIA
	GRÁFICAS SINDEN DE LOBETO

S/Rf.ª	Núm.	Fecha	N/Rf.ª
		9 JUL. 1969	
		Sección	
		3.ª	



ASUNTO: NOTA PARA EL COMANDANTE JEFE DE LA TERCERA SECCION DE ESTE ESTADO MAYOR.

Por el Juez Instructor de la Causa núm. 11/69, en oficio número 359 de fecha 5 de los corrientes, se me comunica lo que copiado literalmente dice así:

"Teniendo noticias este Juzgado, que las Fuerzas Aereas de salvamento de esta Región participan en el rescate de los cadaveres y búsqueda de los restos del avión Grumman AN-17, que sufrió accidente el pasado día 1 de los corrientes, frente a las costas de Adra (Almería), cuando era pilotado por el Capitan de Aviación (S.V.) DON ANTONIO GONZALEZ-BOADO CAMPILLO, ruego a V.E., si a bien lo tiene, de las ordenes oportunas, para que el Jefe que manda dichas Fuerzas, comunique a este Juzgado, el resultado de las operaciones que se llevan a efecto, para su unión y constancia a la expresada Causa".

Lo que traslado a Vd. a fin de que remita a esta Secretaria de Justicia, lo interesado en el oficio transcrito.

Sevilla, 8 de Julio de 1.969.
EL SECRETARIO DE JUSTICIA,

6/8

2.185 8-7-69

S.6 G.1



NOTA PARA EL SR. JEFE DE LA SECRETARIA DE JUSTICIA DE ESTE E.M.

En contestación a su nota de referencia, participo que los trabajos de búsqueda del avión AN.1-7 perteneciente al 206 Escuadrón por el SAR Sevilla, se dio por terminada a las 1900 Z del pasado día tres.

El día dos del actual fueron hallados por el dragaminas "Bidasoa" objetos pertenecientes al avión AN.1-7 siniestrado y son los siguientes:

Dos balsas neumáticas N383/MIS/59027A.- Dos bolsas de accesorios. MIL-R-0091-310-USAF.- Un termo.- Una bengala.- Dos asientos y un respaldo.- Una bolsa (KIT FIRST AID- AERONAUTIG U.S.).- Siete trozos de fuselaje.-

Dichos restos se encuentran depositados en la Base Aérea de Málaga.

Sevilla, 10 de Julio de 1.969
EL JEFE DE LA TERCERA SECCION

SEGUNDA REGION AEREA	
ESTADO MAYOR	
S.ª Sección _____	Negociado _____
SALIDA n.º 986	
Fecha 10-7-69	
Sec. 6	Grupo 1 Expte. _____

Nº 118 Hora 0820 3-7-69



O.D.D.



SEVILLA

TTE.GRAL.JEFE 2º R.A.
MINISTRO DEL AIRE.

MADRID-MINISTERIO.

COMO CONTINUACION MI TELETIPO NUMERO 113 FECHA
AYER, RESTOS ENCONTRADOS POR BARCO BIDASOA, SE
CONFIRMA PERTENECEN AL AVION SINIESTRADO.FIN.



Sevilla, 3 Julio 1.969.
OFICIAL SERV.E.M.

A large, stylized handwritten signature in black ink, written over the typed name and date.