

La monografía OVNI del Capitán González de Boado

Vicente-Juan Ballester Olmos
ballesterolmos@yahoo.es

Introducción

Este es el tercer ensayo de la serie Documentos Oficiales Online, que pretende facilitar al público materiales de procedencia militar relativos al fenómeno ovni en España (1,2). Se trata de documentos que no formaron parte de los archivos desclasificados del Ejército del Aire español, sea porque se han conocido más tarde, sea porque no son expedientes de avistamientos ovni, que fue el objeto fundamental del proceso de desclasificación ovni en España (3-5). Mi propósito es exponerlos, por vez primera, de manera completa y sin restricciones. De alguna forma es nuestra personal desclasificación, marcando una diferencia. Pues otros ofrecen documentos cuyo origen resulta vergonzante, que publican a cargo de la financiación del lector, o aseguran tenerlos sin dar acceso a ellos –supongo esperando el mejor momento para su explotación–, o aparecen censurados, o con la marca indeleble del intermediario de turno. Y, generalmente, carentes de la mínima exposición histórica y de una necesaria interpretación objetiva.

Ex profeso he querido evitar caer en semejantes vicios y sesgos, facilitando al público la información íntegra, a la par que se la arropa con una estricta y veraz reconstrucción de su entorno histórico y se la enriquece con el análisis –hasta donde es posible– de la casuística que se menciona.

Recuerdo al estudioso lector que, de forma complementaria, en los últimos años he publicado también otros trabajos concernientes a observaciones ovni con implicación militar, que ayudan a comprender mejor la interacción real entre la fenomenología ovni y el entorno militar español (6-15).

González de Boado y Ballester Olmos

Antonio González de Boado Campillo (Foto 1), capitán del Arma de Aviación (Servicio de Vuelo), destinado en el 61 Grupo Antisubmarino con base en Jerez, fue uno de los primeros militares españoles en preocuparse con intensidad por el problema de los ovnis, hasta el punto de dar alguna conferencia a principios de

1967 sobre el asunto de los ovnis nada menos que en la Escuela Superior del Aire y de publicar un artículo, defendiendo la probable existencia de vida inteligente en el universo, en la revista oficial del Ejército del Aire (16). De mente abierta y con una indisimulada creencia en el origen extraterrestre de los ovnis, manifestaba conocer *un montón* de pilotos del Ejército del Aire que habría tenido contacto visual con fenómenos ovni (17). Su personalidad no dejaba indiferentes a sus contertulios, así por ejemplo el maestro Manuel Osuna, destacado investigador de la primera generación de ufólogos españoles, hizo una valoración muy negativa del militar, por ciertas insinuaciones crípticas (18).



Foto 1. Capitán Antonio González de Boado. (Cortesía Ignacio Darnaude).

Justamente, por sostener un acusado nivel de creencia en el origen extraterrestre de los ovnis, su juicio crítico sobre algunos avistamientos ovni vividos por algunos pilotos españoles tiene un valor añadido. Y es que a finales de la década de los sesenta, cuando dirigía en mi Valencia natal el CEONI, una asociación privada dedicada al análisis del fenómeno de los objetos no identificados, consulté al capitán González de Boado algunos extremos relativos a avistamientos ovni por parte de pilotos civiles, tan comunes en aquellos años.

Probablemente el más famoso, por la repercusión mundial que alcanzó, acaeció el 25 de febrero de 1969 en la aerovía Mallorca-Valencia, cuando el piloto de un *Caravelle* creyó tener frente a él un ovni. La experiencia saltó a la prensa, nacional e internacional y hasta hubo una encuesta por parte del Ejército del Aire. En aquellos momentos ya nos barruntábamos que el piloto de Iberia tuvo una confusión con el planeta Venus. No pude menos que pedir la evaluación profesional de González de Boado y éste me presentó una serie de razonamientos –aportados por un piloto y compañero militar– que refutaban la

hipótesis ovni y apoyaban la tesis astronómica: *Resumiendo, en mi opinión, el objeto visto debía de ser Venus*, finalizaba la que sería la penúltima carta suya –11 de mayo de 1969– y que seguidamente reproduzco en parte (Fig.1).

Sr. D. Vicente J. Ballester

Muy Sr. mío: En referencia con el recorte de prensa relacionado con la visión del Caravelle, me parecen admisibles y lógicos los razonamientos dados por un compañero mío para explicar el caso, como error debido al planeta Venus.

El objeto según los pilotos se encontraba a una distancia superior a 60 millas, según

ser un argumento -al menos para mi- convincente.

Por último de noche es frecuente confundir luces con estrellas, sobre todo si el avión no está a vuelo estabilizado, y a pesar de estar un piloto familiarizado con la posición de las estrellas fijas en constelaciones. Por ello de noche se suele fijarse en los instrumentos del avión, horizonte artificial, etc, pues las indicaciones del exterior inducen frecuentemente a error.

Resumiendo, en mi opinión, el objeto visto debía de ser Venus.

Atentamente le saluda
A. González de Boado

Fig. 1. Carta del Capitán A. González de Boado a V.J. Ballester Olmos confirmando la confusión con el planeta Venus para el avistamiento sobre el Mediterráneo el 25 de febrero de 1969 de un piloto de Iberia.

Este avistamiento no fue convincentemente resuelto hasta que las autoridades del Ministerio de Defensa desclasificaron el correspondiente expediente de 59 páginas, el 12 de mayo de 1993. Entonces descubrimos que el oficial investigador determinó –más allá de cualquier duda razonable– que lo visto por el piloto fue el planeta Venus. Otros estudiosos han reconstruido los hechos independientemente y han coincidido en la misma conclusión (19,20).

Mi intercambio epistolar con Boado fue tan breve como intenso y duró entre marzo y mayo de 1969. Inicialmente, usé como tarjeta de presentación el nombre de otro joven capitán del Ejército del Aire a quién conocía y que en noviembre del año anterior había dictado una conferencia en un seminario organizado por el CEONI (21). Su primera respuesta, el 12 de marzo de 1969, fue muy alentadora, seis cuartillas a doble cara escritas a mano con pluma estilográfica. Boado sabía ya de mis juveniles andanzas en la ufología (todavía no había cumplido 21 años), a través de artículos míos en la revista *Algo* y, sobre todo, por una entrevista que me hizo el poeta Carlos Murciano y que había publicado el influyente diario *ABC*. De mis trabajos dijo: *A mi entender son muy sensatos, cosa que no abunda mucho entre los escritos que tocan el tema OVNIS*. En aquella primera misiva, Boado fue extremadamente explícito al exponer sus conclusiones sobre el tema; cuatro puntos cuyos dos primeros eran: (1) *Existen los OVNIS*. (2) *Existen pruebas de que obedecen a un control inteligente*. (Fig.2). Si Boado viviera hoy, estoy seguro que hubiera revisado drásticamente sus creencias, pero, como veremos luego, no hubo lugar.

Su segunda carta, del 27 de marzo, muestra una legítima obsesión porque no se le cite utilizando su graduación *en apoyo de unos argumentos –continúa– en nada acordes con los sostenidos por mis superiores*, al tiempo que pone a mi disposición su experiencia como piloto, *que podría representar el papel de abogado del diablo*, puntualiza, así como la oferta de una sincera opinión. Boado se plantea proseguir *investigando todo lo que pueda sobre este terreno –pese a los incrédulos que se encuentran a un lado y a los visionarios más o menos locos que están en el otro bando–*, apostilla.

Por haber tenido contactos con algunos elementos relacionados con la patraña de Ummo, Boado escribe –decantándose por lo conspiranoico– que este caso *podría, tal vez, explicarse como una maniobra bastante bien montada para desacreditar la existencia del fenómeno OVNI, lo que con el concurso de personas bien intencionadas, pero con una credulidad excesiva, parece que en parte ha sido logrado*. Nuestro capitán no llegó a ver cómo Ummo resultó ser el

producto mendaz de una sola persona, ni tampoco a darse cuenta de que el descrédito de la ufología es resultado de la desafortunada promoción de los ufólogos vendedores de misterios, combinada con una notoria ausencia de evidencia. Por último, Boado, aplicado al estudio de los ovnis, parece sugerir que carece de la faceta de investigador de campo o que desconoce casuística local, ya que nos dice hablando de Manuel Osuna: ...el cual personalmente ha investigado varios casos en la provincia de Sevilla. Yo personalmente no conozco ninguno.

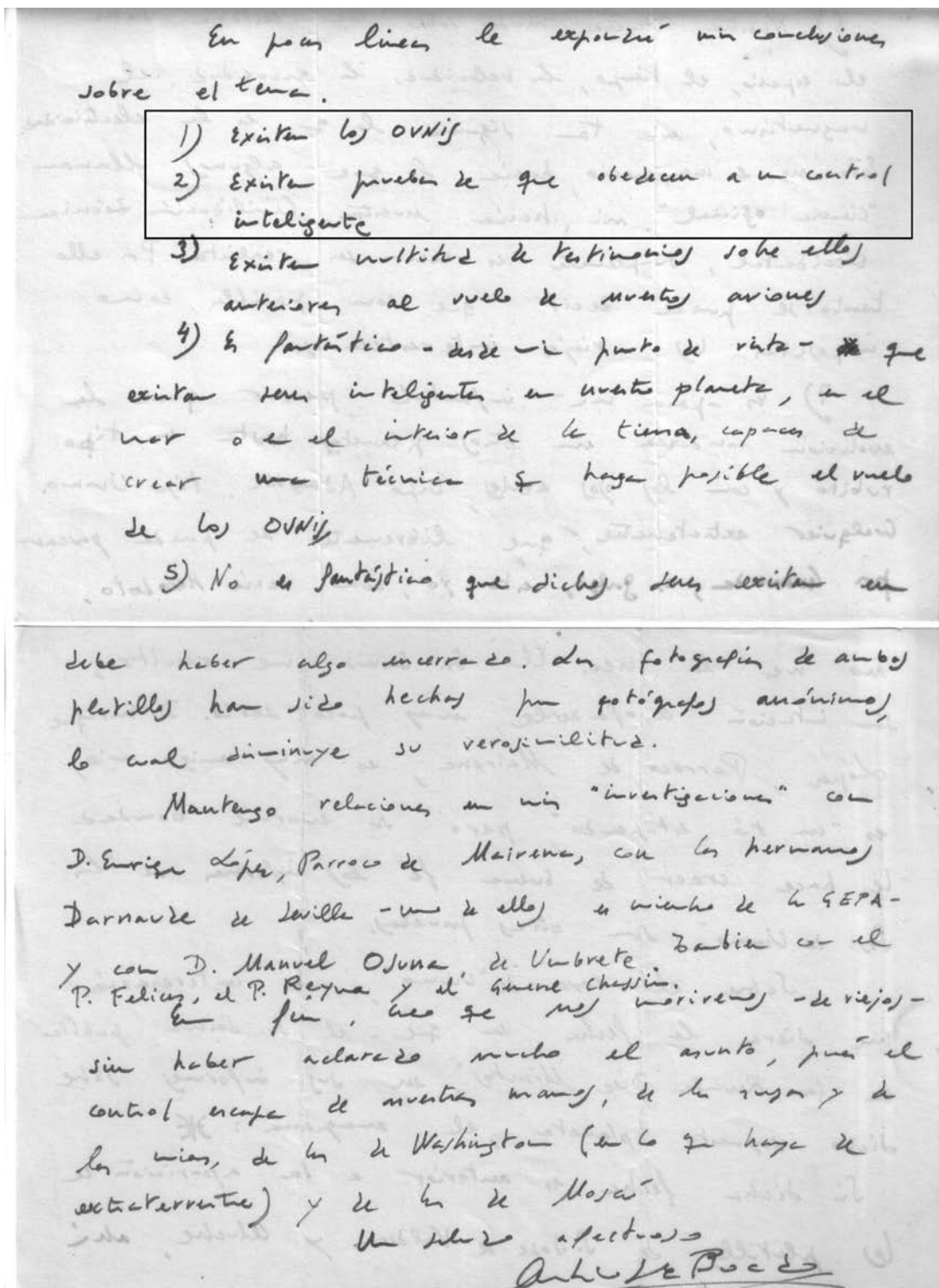


Fig. 2. Fragmento de la primera carta del Capitán Boado a V.J. Ballester Olmos, 12 de marzo de 1969.

Desde su domicilio en un bloque de casas para militares de Jerez de la Frontera (Cádiz) llegaron sucesivas cartas, algunas sin fecha, lo que no era inhabitual en su correspondencia. Aunque lo que nunca faltaba era una cruz sobre el texto manuscrito (Boado tenía un profundo arraigo religioso). Una de las más extensas, cinco planillas, del mes de abril de 1969, comenta mi comparación entre los objetos presuntamente aterrizados en Villares del Saz (Cuenca, 1953) y Socorro (Nuevo México, 1964). En ésta, afianza sus convicciones y filosofía acerca de la apariencia de los ocupantes de los ovnis:

Si “ellos” son iguales que nosotros, por fuerza han de ser terrestres, entonces es absurdo que sigan a los coches, que curioseen por todos los rincones pues su invento puede caer en otras manos; su conducta no tiene explicación y hay que rechazar todos los casos antiguos (pues admitir que “ellos” pertenecen a una civilización terrestre con miles de años de antigüedad y desconocida por nosotros, es demasiado fantástica). Si no son terrestres hay que rechazar que se parezcan a nosotros tanto como para que no nos resulten monstruosos. En el caso de Socorro se parecían tanto a nosotros como para ser confundidos a cierta distancia con unos muchachotes.

Pero es que la irracionalidad observada se debe a que ésta no deviene de un fenómeno único, definido y dirigido sino que es fruto del azar, de la entropía y del caos, de la suma de tantos y tantos errores de interpretación y de observaciones falsas. Y el desdén por la casuística histórica es justificable, si bien por otros motivos, aquéllos que llevaron al Dr. Jacques Vallée a sostener que los ovnis no son extraterrestres si admitimos un continuo de avistamientos ovni desde la antigüedad (22).

Muy oportunamente esa carta terminaba contándome el encuentro con un ser bípedo de color verde y tres metros de alto por parte de *uno de los jefes del Banco Exterior junto con otro testigo, de noche en un coche en la carretera de Ginés a Sevilla*. Por el hermano de la fuente del caso supe que los testigos se negaron a hablar. Me pregunto si debido a la impresión que les causó o por evitar causar una mala impresión a tirios y troyanos por un relato tan fantástico.

Tres cuartillas a doble cara me llegaron de su procedencia el 31 de mayo de 1969. En respuesta a una pregunta mía, expresa su deseo de no escribir nada sobre el caso del ovni-Venus del piloto de Iberia, pero señala: *no obstante puede*

usted si lo desea emplear con toda libertad mis razonamientos, técnicos en este caso. Puede usted apoyarse en las obras de Antoine de Saint Exupery, uno de los mejores aviadores franceses...En "Vuelo nocturno" y "Tierra de Hombres" habla de confusiones entre estrellas y planetas con luces de tierra, ¡¡incluso faros!! No creo que a Saint Exupery se le pueda incluir dentro de una "conspiración oficial" contra los OVNI. Y después de un detallado rosario de argumentos en pro de la explicación venusina, acaba: Si se puede explicar por Venus, ¿por qué recurrir a un OVNI? Anteriormente había escrito (más de un ufólogo de pacotilla tendría que aprender): Cuando se escribe que es imposible que unos pilotos experimentados tengan semejante confusión, se desconoce completamente lo que es el vuelo nocturno.

Yo tengo la seguridad –indemostrable– de que con esa capacidad lógica y enfoque veraz, González de Boado se hubiera convertido en el primer ufólogo escéptico del país, ya que tenía el espíritu crítico apropiado. Hubiera dado el paso en cuanto comenzara a manejar la información adecuada.

Naturalmente, atesoro la correspondencia que crucé con el capitán González de Boado a finales de los sesenta –y sus varios artículos–, así como diversas epístolas anteriores intercambiadas con su amigo Ignacio Darnaude Rojas-Marcos, que conforman los intereses y filias de nuestro aviador (23).

Monografía militar

En febrero de 1967, y como trabajo final del 73º Curso de Capacitación de la Escuela Superior del Aire, un curso de aptitud para el ascenso a Jefe, González de Boado –bajo el pseudónimo "Plinio"– redactó su monografía titulada: "Objetos Volantes No identificados". Un estimable precedente, digno de ocupar lugar preeminente en la historia del Ejército del Aire y la cuestión ovni.

Se trata de un artículo de 19 páginas, sencillo, pero valiente. *El tema de esta monografía –escribe en su introducción– lo he escogido conociendo que es un tema delicado y que son muchas las personas que lo encuentran poco serio.* En sus párrafos de arranque –recuerdo al lector que fueron escritos en 1967– ya señala un hallazgo que algunos hoy en día todavía no han asimilado: *la mayoría de los casos examinados son aclarados, descubriéndose en más del 90% el origen de la alarma.*

El ensayo –no exento de gran ingenuidad– está dedicado a mostrar las *pruebas de la existencia de los ovnis*, a través de testimonios nacionales y extranjeros, individuales y colectivos, apoyados por radar, fotografías o películas y huellas de aterrizaje. La selección de casuística procede en gran medida de *El gran enigma de los platillos volantes*, un libro popular de Antonio Ribera publicado el año anterior. Alguno de los casos a los que da mérito se atribuyeron posteriormente a globos sonda. En el apartado relativo a los organismos “oficiales” para el estudio de los ovnis, el autor cita al CEI de Barcelona, que ha resultado ser el más longevo de los centros ufológicos *privados* españoles.

Fundamentándose en que:

...las pruebas de que los ovnis no pertenecen a ningún Estado conocido y en su modo ilógico de actuar, técnica avanzada, tamaño, velocidad y capacidad de maniobra, y aparición en la Historia

González de Boado deduce que los ovnis son *vehículos extraterrestres*. Argumentación esta de peso liviano, soportada por casuística de procedencia literaria y sin contraste, pero expresada de forma sincera y honrada.

Algo vería González de Boado de simpatía hacia la temática ovni en su entorno profesional –probablemente, la aceptación a trámite del tema mismo de su monografía para salvar el ejercicio requerido–, que en agosto de aquel mismo año de 1967 publicó un artículo sobre la vida extraterrestre en la *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, órgano oficial del Ejército del Aire español (24). Allí, tras mostrar un escenario factible para que las inteligencias procedentes de otros planetas nos visiten, aventura:

...posiblemente la razón que mueve a los Ovnis –si admitimos su existencia– es la casualidad. Entre cientos de mundos visitados se han encontrado con el nuestro.

Y volviendo a la breve monografía que hoy repasamos, en el apartado de conclusiones González de Boado lanza esta proposición a la institución castrense:

Dentro de nuestro Ejército de Aire se podría crear una oficina donde se concentrase todo tipo de información sobre este tema.

Sugerencia que, si bien tuvo eco interno en ocasiones posteriores, jamás llegó a ser asumida por el Ministerio del Aire.

Desde el punto de vista de avistamientos militares conocidos más o menos de primera mano por el autor y aportados al ensayo, por desgracia tan sólo fueron tres. Además lo fueron muy sucintamente. Con todo, por su valor histórico, se incluyen seguidamente en su integridad, siendo objeto de un limitado estudio.

Incidente nocturno

Narra el capitán González de Boado que, una noche, el comandante (capitán, realmente) Darío del Valle [Vázquez] y el capitán [Alfonso Ruiz] Crespo,

volando de noche en un Grumman Albatross, siguieron durante horas, con las luces de su avión apagadas, a una luz brillante, que en ocasiones permanecía estacionaria, mientras otras veces se desplazaba a gran velocidad. Durante el vuelo estacionario, la luz penduleaba notablemente.

A su regreso a la base aérea de Gando, Del Valle comunicó su *extraña experiencia* al Estado Mayor de la Zona Aérea de Canarias. Pero, desafortunadamente, si hubo parte escrito del incidente no se ha conservado en los archivos militares. Apenas 7 líneas son el lacónico espacio dedicado al caso.

En 1979, a instancias mías, mi colaborador José Vicente Alós consultó al jefe de la base de Gando por este suceso, obteniendo respuesta escrita del jefe del Estado Mayor del Mando Aéreo de Canarias, quien afirmó no existir en aquella jefatura *referencia alguna relativa al OVNI que se encuentra Vd. investigando*. Sin embargo, le informó que tanto el avión como la unidad involucradas estaban radicadas en la base aérea de Jerez, *donde quizás dispongan de alguna información al respecto*, añadió con inusual ánimo colaborador (ver [Apéndice](#)). Subsiguiente correspondencia directa con la base aérea de Jerez no dio ningún resultado, lo cual no es de extrañar porque, por error de la fuente que lo había publicado (Antonio Ribera), nuestra carta había mencionado al 61 Grupo Antisubmarino (destino de Boado, pero no de los pilotos que tuvieron el avistamiento). Años más tarde, cuando el mando militar de Canarias remitió al Cuartel General del EA toda la documentación que conservaba sobre el tema onnis, no se halló nada concerniente a esta observación.

Según supo de primera mano el investigador Ricardo Campo, doctor en Filosofía de la universidad canaria de La Laguna, el avistamiento tuvo lugar en la madrugada del 18 de enero de 1963, entre Lanzarote y la costa africana. Como averigüé consultando las escalillas (registro del personal militar), tanto el capitán

Del Valle (ascendido a comandante durante 1963) como el capitán Ruiz Crespo estaban destinados en la Jefatura del Servicio de Búsqueda y Salvamento (56 Escuadrilla), con base en Canarias. Este último, por cierto, el 19 de noviembre de 1976 fue testigo también en Canarias de un fenómeno luminoso de grandes proporciones, mientras volaba en un *C-212 Aviocar*, que años más tarde supimos fue producido por un misil del tipo *Poseidon* (25,26).

Treinta años después de los hechos, el novelista J.J. Benítez entrevistó a los dos militares, coroneles retirados (27). En 1995, Ricardo Campo conversó con el entonces coronel Ruiz, que fue el segundo piloto de aquel vuelo. De esta confiable fuente extraemos un resumen de lo sucedido. En una noche “de perros” con enormes turbulencias, su *Grumman HU-16A Albatross* (AD1/3 en el indicativo militar español) con una tripulación total de 6 hombres salió de madrugada de la base de Gando en ayuda de un avión inglés que había radiado *mayday* (llamada de auxilio) y que volaba de Marrakech (Marruecos) a Las Palmas de Gran Canaria. Al poco, vieron a unos 90 km de distancia una luz que creyeron era una baliza del *Pioneer DC-3* británico. Cuando estaban a unos 500 m la luz se resolvió en dos focos, como los de un avión pero más separados y sin ningún contorno visible. Estaban parados y daban bandazos. El copiloto maniobró en evitación de una posible colisión y cuando se pusieron a su altura “empezó a correr para adelante”. Creyendo que habían sido vistos, apagaron las luces de situación de la aeronave y procedieron a perseguir a los focos durante más de una hora, “totalmente enajenados, hasta tal punto que no sabíamos lo que hacíamos detrás de él con las luces apagadas”, manifestó Ruiz Crespo. Hasta aquí el relato sin florituras que aumenten el suspense ni especulaciones gratuitas.

Cuando el centro de Salvamento les llamó para pedir situación se hallaban a unos 5.000 m sobre el desierto marroquí; entretanto se había rescatado al avión de matrícula inglesa. Regresaron a Gando. Una discrepancia con lo escrito por González Boado es que Ruiz Crespo afirmó a Campo que se confabularon para no contar nada: “Para que no nos vuelvan locos lo mejor es no decir nada; nadie nos preguntó nada y nadie dijo nada” (28).

Este caso –me temo– continuará siendo un misterio. Cuando Campo entrevistó al ya coronel Ruiz Crespo, éste le confió que *nos enajenamos por completo*, dejando claro que vieron solamente luces y que en ningún momento ni se vio ni se intuyó contorno alguno. La “persecución” obsesiva de unas luces por un avión durante un largo periodo en vuelo nocturno sin llegar a darles alcance, en

condiciones meteorológicas pésimas y con una visibilidad precaria, sería reminiscente de un error de apreciación de astros. Es mi impresión –avalada por el estudio de tantos casos similares–, pero los datos disponibles no son de calidad y precisión suficiente, por el tiempo transcurrido, para un análisis astronómico. Por este imperativo queda sin resolver (29).

Cercanías del Aeropuerto de San Pablo

Otra de las narraciones de los años sesenta, extraídas de la monografía que glosamos, señala esto:

El capitán Aguilar Anzañón [sic], volando como piloto en un avión de Iberia, oyó como el controlador de la Torre del Aeropuerto de San Pablo, Sevilla, advertía a un Convair de Aviaco que tuviese precaución al efectuar la maniobra de aproximación, pues un objeto luminoso desconocido se movía a gran velocidad por las proximidades del aeropuerto. En el Convair de Aviaco volaba como segundo piloto el capitán Arjona y Coello, de Portugal, el cual una vez que su avión hubo tomado tierra presenció –junto a los pasajeros que se encontraban en aquellos momentos en el aeropuerto– un objeto brillantemente iluminado que pasó sobrevolando la pista silenciosamente.

El relato parece prometedor (un testigo directo desde tierra, además del controlador aéreo, y un testigo indirecto, que solo lo oyó por radio), pero la extremada brevedad de la información impide nos formemos un juicio en un sentido u otro. Boado dice conocer este caso “incluso sin salir de mi actual destino” que era Jerez. ¿Un piloto militar a los mandos de un avión de Iberia? Cosas de la época, supongo. Sé que el capitán Augusto Aguilar Azañón tuvo en abril de 1974 dos avistamientos ovni desde la base aérea de La Parra, en Jerez de la Frontera (por cierto, uno fue Venus y el otro un globo sonda, ¡vaya ojo!). Apostamos por que se trata de la misma persona. En cuanto a la fecha, estimamos que fue entre 1964 y 1966 (30).

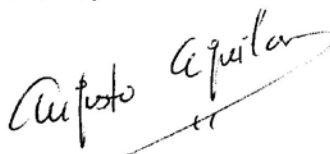
En 1997 este militar –ya con el empleo de general– estaba destinado en las dependencias del Cuartel General del Aire de Madrid. Pedí a mi colaborador Joan Plana que le solicitara alguna información de este caso, tan sucintamente relatado por González de Boado. Su respuesta fue a todas luces decepcionante ya que éste apenas tenía del episodio un *vago recuerdo, que no fue anotado por mí*, por lo que le fue imposible aportar datos ampliatorios (Fig.3). Parece deducirse que tampoco hubo informe oficial en esta ocasión.

Madrid, 29 de Octubre de 1.997

Sr.D.JOAN PLANA CRIVILLEN
CENTRO DE ESTUDIOS INTERPLANETARIOS
08208 SABADELL/BARCELONA

En contestación a su atenta carta del pasado día 22, -
siento manifestarle que no tengo mas datos adicionales ni amplia-
torios, a lo que expresa el Capitán BOADO en su monografía. El in-
cidente, del que tengo un vago recuerdo, no fué anotado por mí, -
por lo que me es imposible proporcionarle dato alguno, que amplie -
lo que Vd. conoce.

Le saluda atentamente,



-Augusto Aguilar Azañón-

Fig. 3. El testigo citado en la monografía no recuerda el caso tres décadas más tarde. No hubo parte oficial del incidente.

En 1981 un libro publicó el relato de dos pilotos de un *Convair* 440 de *Aviaco* que a las 2,30 horas de un día de diciembre de 1965, llegando al aeropuerto de San Pablo desde Madrid, vieron a unos 2.400 m de altura como un “tubo de neón” a unos dos o tres kilómetros a su derecha, tras haber sido avisados por un radar militar. Después de aterrizar fueron a la torre de control, desde donde lo observaron “inmovilizado a unos diez o doce metros sobre la carretera de la pista” (!), a unos 5 km de distancia, durante unos 30 minutos, ésta vez con la forma del “clásico platillo volante”, para más tarde elevarse a unos 3.000 m. Cuando volvieron a despegar, rumbo a Málaga, viraron hacia el objeto pero éste se alejó en dirección NW. Según el relato, el radar militar confirmó la desaparición del objeto de pantalla en pocos segundos. Parecería que este avistamiento coincide con el narrado por Boado, aunque su versión carece del dramatismo de la concepción literaria (31).

Curiosamente, esta observación –aparentemente tan apabullante– no quedó registrada por el oficial de tráfico aéreo del aeropuerto, como, por ejemplo, sí se hizo con otro suceso de mucha menor entidad ocurrido en septiembre del mismo año 1965, conservado en los archivos del Ejército del Aire y debidamente desclasificado durante el proceso de liberación de expedientes ovni en los años noventa (ver [Apéndice](#)).

Desde el EAC-3

La tercera y última micro declaración ovni con la que la monografía de Boado nos obsequia, dice esto:

En el Escuadrón de Alerta y Control Nº 3, en Constantina, el capitán Giráldez, junto con su esposa, presenció el vuelo de un disco; comunicada dicha observación al asentamiento del radar, el Capitán de Servicio era el capitán don Julio del Río, el cual estaba siguiendo en la pantalla dicho vuelo. [El EAC-3, posteriormente denominado EVA-3, se ubica en Constantina, Sevilla].

Nuevamente, la grave falta de datos clave resta validez a este caso y anula cualquier posibilidad de análisis. Consultadas escalillas de 1963, confirmé que el capitán Julio del Río López estuvo destinado en el EAC-3 y que el capitán Vicente Giráldez Iribarren prestaba entonces sus servicios en la Escuela de Especialistas. Una ambigua trazabilidad que sólo parece indicar que el hecho –de ocurrir como se cuenta– tuvo lugar en los años sesenta, probablemente en su primera mitad, sin poder afinar más.

Otras historias

Cuando la información de un presunto suceso extraordinario acaecido a alguien proviene de terceras personas, se le llama rumor. Porque ni está documentado ni confirmado por el sujeto directo de la historia. Lo que sigue a continuación podríamos calificarlo de rumor. Procede de una persona, cuyas ideas no comparto en absoluto, pero que respeto en lo personal y que no puedo honradamente poner en tela de juicio sin tener que atribuirle una malicia que no me consta. Me refiero a una narración de Ignacio Darnaude Rojas-Marcos, conocido como máximo defensor y creyente de la mitología Ummo. Darnaude me escribió la siguiente anécdota:

Un día [Boado] nos contó a mi hermano Pepe y a mí un gran susto que le dio un ovni, que le dejó el avión parado (sin motor) en mitad del aire, un buen ratito, y

de pronto lo soltó hasta que Antonio pudo controlarlo. Cuando aterrizó en la base aérea de La Parra en Jerez y se lo contó al coronel jefe, éste le espetó: “Capitán, otra vez tenga cuidado con las alucinaciones”. A lo que él respondió: “Perdone, mi coronel: ¿El radar de La Parra también ha sufrido una alucinación al captar el aparato?” (32). En una puntualización posterior, Darnaude señaló: *Mi hermano José Gregorio me contó lo que le había confiado Boado, que un OVNI le paró el reactor en pleno vuelo, y luego “lo soltó” en el aire hasta que se pudo hacer con el avión. No sé cuándo ocurrió esto (33).*

No entraré en considerar las implicaciones que tiene el que el jefe de una base aérea presuma que uno de sus aviadores puede tener alucinaciones. O lo extraño que resulta que no sepa que hubo una detección radar anómala a la hora del *briefing* de su oficial.

Lo cierto es que la información de este testimonio de tercera mano no se puede verificar. No hay registros, expedientes o papeles oficiales que confirmen el suceso, ni aparece rastro de la anécdota en la prolija correspondencia de su –supuesto– protagonista. Si fue una invención o exageración del militar, deberíamos admitir un grado de alienación que no nos resulta manifiesta. Podemos observar caracteres crédulos y expectativas infundadas en su discurso, es verdad, pero su objetividad en el estudio de algunos casos la puedo corroborar apelando a su correspondencia conmigo. Pero si ese suceso ocurrió tal como lo contó, ¿por qué no lo incluyó en su monografía, si tan asombroso fue, además de contar con la evidencia colateral del radar? La información transmitida oralmente es folclore, no se puede corroborar; es sencillamente *increíble*, en su etimología: no se puede creer.

Un final desafortunado inicia una leyenda

Aquel admirable amigo militar de mi juventud halló la muerte prematuramente cuando su avión, un *Grumman UH-16B Albatross* antisubmarino (ver [Apéndice](#)) del 206 Escuadrón de las Fuerzas Aéreas de la base aérea de Jerez de la Frontera, que participaba en el desarrollo de la "Operación Vigilante", desapareció en el mar de Alborán a las 15,50 horas del 1 de julio de 1969.

Del *In Memoriam* que editó la familia en su recuerdo tres meses después (ver [Apéndice](#)), extraigo algunas frases que sugieren la causa del accidente,

probablemente porque se redactaron cuando la investigación del siniestro ya había finalizado (en negrita, énfasis mío):

*A las doce horas, cuando el sol estaba en el cenit, quizá oculto por alguna nube o niebla, lanza un mensaje: Misión cumplida. Regresamos a la base. **Sus dobles equipos de radio enmudecieron después.** No hay S.O.S. Ya no se supo más de este gran avión, pequeño pájaro ante la inmensidad del mar. En su corazón mecánico, algo vital pudo fallar para su estabilidad y gobierno. **¿El timón de profundidad se blocó?** Fue su gran colapso seguido seguramente del “hachazo” final. La satisfacción del deber cumplido debió ser la última sensación sentida en los generosos corazones de los tripulantes. El aparato es hidro. Toda la mar es pista. **Pero hace falta ver su superficie, que no haya neblina, ni marejada, teniendo un mínimo de altura para la emergencia del amaraje.** Si había niebla, esquivarla tomando altura, es lo que haría el piloto. Nuestros aviadores han hecho cursos de vuelos sin visibilidad, con la carlinga encapuchada nada ven fuera, se orientan mediante aparatos. Su idoneidad está fuera de dudas, miles de horas de vuelo, hechas casi todas sobre el mar, la acreditan. Están avezados a perforar nubes, a traspasar zonas nubosas. **Si el aparato no pierde los mandos por roturas, puede tantear el amaraje. Sin gobierno, pronto el aparato picando por su cuenta, contra la voluntad del piloto, se adentrará en el mar violentamente, en amaraje profundo, posando en el fondo del mar.** (Fig. 4).*

En esta emocionada glosa, firmada por Eduardo González Campillo, coronel de Caballería retirado, se asigna la responsabilidad del accidente –que costó la vida a un total de siete personas– a un problema mecánico del *Grumman* combinado con malas condiciones de visibilidad, dejando a salvo la pericia de los pilotos. Las operaciones de búsqueda, que se iniciaron al momento, no fueron fáciles. Así, un teletipo de agencia fechado el 2 de julio, reproducido en la prensa nacional, informaba (ver [Apéndice](#)):

...las tareas de búsqueda *han continuado durante la mañana de hoy realizando el rastreo de la zona, pero muy dificultada su actuación por la intensa niebla existente.* (34).

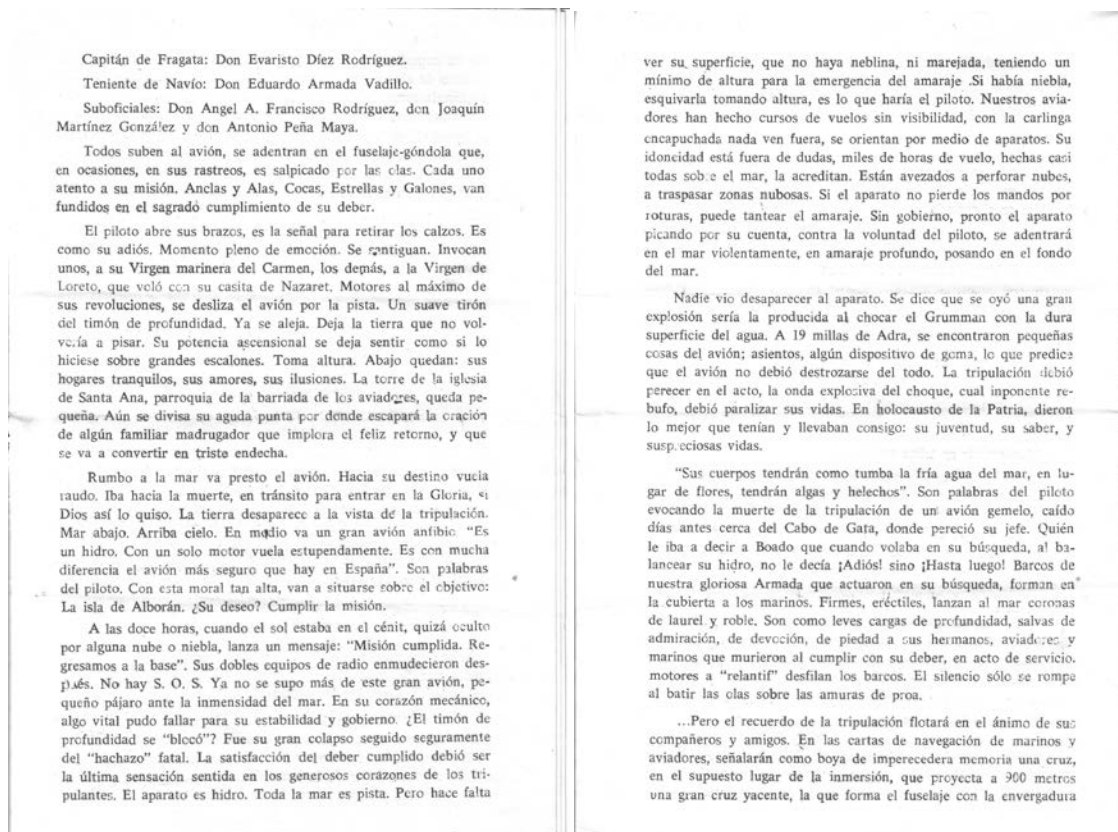


Fig. 4. Relato de los hechos de acuerdo con la información aportada por la familia del Capitán González Boado.

A pesar de todo –quizás por el morbo de la súbita pérdida del primer “ufólogo militar”– ni este infortunado accidente de aviación se ha librado de conjeturas infundadas que pretenden envolverlo en un halo de misterio. Según un rumor, el último mensaje por radio del avión de González Boado fue la frase “estamos viendo un gran sol”. Esto lo han repetido los oportunistas del misterio, los sensacionalistas de siempre y otros pobremente documentados. Acudí a la fuente original, Ignacio Darnaude, le pregunté por la naturaleza de esa historia y me dijo: “es un simple papel donde recopilé **lo que se decía** que le había ocurrido a Boado”. Mi siguiente pregunta fue: ¿y quién lo decía? Su respuesta fue reveladora: “Después de tanto tiempo no pongo en pie quién lo decía” (35). Un rumor infundado, pues. (No olvidemos que, siguiendo la información

proporcionada por la familia, no hubo mensaje posterior al “regresamos a la base”).

Por respeto a la familia, me niego a relacionar otras absurdas interpretaciones y teorías evacuadas por profesionales de lo falso. Seré terminante al afirmar que el entorno familiar del aviador desea mantenerse al margen de cualquier conexión del accidente del capitán con un posible incidente ovni. Así de claro me lo expresó su hijo, Luis González de Boado Halcón, en un correo electrónico: *En la familia no estamos de acuerdo con la vinculación de su memoria a determinadas historias.* (36).

La mejor información procede de la fuente más cercana al desaparecido, su familia, quien en el documento póstumo indicado expresa claramente lo siguiente: “Nadie vio desaparecer al aparato. Se dice que se oyó una gran explosión, sería la producida al chocar el *Grumman* con la dura superficie del agua. A 19 millas de Adra, se encontraron pequeñas cosas del avión; asientos, algún dispositivo de goma, lo que predice que el avión no debió destrozarse del todo. La tripulación debió perecer en el acto, la onda explosiva del choque, cual imponente rebufo, debió paralizar sus vidas”. (Fig. 4).

Lo que es evidente es que escasamente un mes y medio antes, y también en aguas de Almería, se estrelló (capotó) otro *Grumman* de la misma base, como reflejó con detalle la prensa andaluza (37). Si esto indica algún déficit de mantenimiento de los aparatos (en los hidroaviones es especialmente problemática la corrosión por la sal marina) o alguna otra causa técnica no se sabe a ciencia cierta, pero no es algo a descartar.

A finales de los años sesenta, en el Estado Mayor del Aire de Sevilla había algunos oficiales proclives al tema ovni. Uno de los que simpatizaba abiertamente con los ovnis, hasta el punto de afirmar que si él viera un ovni lo contaría aunque le degradaran, fue el comandante Manuel Mora Pérez. Mora se reunió ocasionalmente con ufólogos andaluces. Uno de ellos, Manuel Osuna, me escribió para informar de una visita del comandante, el cual, interrogado sobre el fatal accidente del capitán González de Boado, le manifestó que *estaba muy cansado porque había pasado una mala noche* (38). Es un dato más a tener en cuenta al provenir de un militar que fue juez informador en otros accidentes de aviación. Probablemente sin relevancia directa con el percance; al menos esta referencia tiene el valor de haber sido escrita pocos meses después del accidente.

El cúmulo de información sensacionalista en torno al caso Boado es ingente. La siguiente frase, del escritor Edward Rowe Snow, se aplica perfectamente en esta coyuntura: *Hay escritores escasamente exactos. Están motivados por un deseo de contar una buena historia más que confinarse a la verdad. O bien son descuidados recopiladores de hechos o falsificadores absolutos de la verdad. Todos tienen un fallo común: llegan a conclusiones ilógicas para apoyar teorías insostenibles* (39). La frase delinea un eterno problema de la ufología.

Era obvio que procedía compulsar los documentos militares originales. Lo primero, consultar el expediente personal del capitán González de Boado. Con la previa aquiescencia del coronel secretario del Instituto de Historia y Cultura del EA, el 6 de mayo de 1998 (ver [Apéndice](#)) me desplazé al archivo general e histórico del Ejército del Aire, ubicado en el castillo, espléndidamente restaurado, de Villaviciosa de Odón (Madrid). (Foto 2). ¿Habría allí algún documento que relacionara el accidente aéreo con alguna circunstancia fuera de lo normal? Exquisitamente atendido por el director del centro, coronel Fernando Raimundo (ver [Apéndice](#)), examiné a conciencia los fondos del Estado Mayor del Aire de los años sesenta. Escudriñé cajas y cajas de expedientes de violaciones del espacio aéreo y de incidentes y accidentes aéreos, sin encontrar ninguna mención de ovnis ni nada parecido. (Foto 3).



Foto 2. Castillo de Villaviciosa de Odón (Madrid), sede de los archivos históricos del Ejército del Aire. (Cortesía Ejército del Aire).



Foto 3. El autor revisando información relativa al expediente del Capitán González de Boado en el Archivo Histórico del Aire.

Solicité el expediente del capitán y encontré la ficha correspondiente *al accidente ocurrido el 1 del actual en el mar, aproximadamente a 15 millas náuticas al sur de Adra, Almería*, fechada el 17 de julio de 1969 y remitida por el general presidente de la Comisión de Seguridad de Vuelo al director de Personal del Ministerio del Aire. Fueron dados por desaparecidos los siete tripulantes, además del capitán piloto, el segundo piloto capitán Blanco, el observador capitán de fragata Díaz, el navegador teniente de navío Armada, el radiotelegrafista brigada Rodríguez, el armero brigada Martínez y el mecánico sargento Peña.

La documentación incluye una referencia al escrito del general jefe de la Aviación Táctica, del 8 de julio de 1969, quien comunicaba:

...terminada la búsqueda del avión AN 1/7 desaparecido el pasado 1º del actual, no ha sido hallada la tripulación del mismo.

Finalmente, el 2 de julio de 1970, *por haber desaparecido en acto de servicio*, transcurrido el año desde la fecha de su desaparición y de conformidad con las ordenanzas, se daba de baja del Ejército del Aire al militar. (Ver en el [Anexo](#) el acceso online a la documentación completa del expediente personal del capitán González de Boado, relativo al accidente de su aeronave).

Búsqueda de la monografía

Mi primer intento de conseguir esta monografía fue en 1979, cuando un colaborador escribió de mi parte a José-Tomás Ramírez y Barbero, capitán de Infantería destinado en Zamora, uno de los pocos militares que en aquellos años estudiaba el fenómeno ovni y un buen amigo mío. Su respuesta el 12 de julio de 1979 podría apuntar alguna clave que explicara la cerrazón del estamento castrense en divulgar estos materiales administrativos: *Como te habrá dicho Ballester –dice en su carta–, soy íntimo amigo del comandante de Estado Mayor ayudante del General Director de la Escuela Superior del Aire... pues bien, hace poco, me decía textualmente: “Como ha habido muchos problemas con periodistas en relación con los OVNIS (léase Benítez y comparsa, esto es mío, añadía de su cosecha), hablar en el Estado Mayor de este tema, es como nombrar la bicha a los andaluces”.* (Ver [Apéndice](#)).

Soy un persuadido defensor de la transparencia del Ejército del Aire habida en la desclasificación ovni iniciada en 1992 y finalizada en 1999. Pero estoy en contra de la tendencia de nuestras Fuerzas Armadas a clasificar como confidencial o secreto asuntos menores. La monografía de 1967 de González de Boado es apenas una referencia de valor histórico en ufología y un documento inerte militarmente hablando, sin la menor implicación con la seguridad nacional. A pesar de ello, al menos en los pasados años noventa, todavía seguía sin facilitarse copia a los estudiosos que la solicitaban, bajo el pretexto generalista de que *los trabajos y monografías pertenecientes a los alumnos de los Cursos de Estado Mayor, tienen carácter reservado.* Esta fue la respuesta que me dio en mayo de 1992 el propio General Director de la Escuela General del Aire, Valerio Delgado, cuando solicité autorización para consultar la obrita (ver [Apéndice](#)).

Esa cerrazón, el no por principio, sin previo examen de lo legítimo de la petición, es algo que me subleva. Las reservas indiscriminadas son irracionales, máxime cuando para nada afectan a la seguridad nacional (40). Quienes me conocen saben que no abandono fácilmente mis propósitos y, una vez en marcha el proceso de desclasificación y, apoyado esta vez en mi relación con la Oficina de RP del EA y con el Estado Mayor del Mando Operativo Aéreo, insistí en mi solicitud, esta vez vía Jefe de Estudios de la Escuela Superior del Aire, quien me respondió copiando textualmente la respuesta anterior. ¡Para qué molestarse en dar nuevas razones! La prepotencia de su firma ya lo dice todo (ver [Apéndice](#)).

Por suerte, otros oficiales sí creían que había que colaborar más con la sociedad civil. Son quienes me facilitaron en su día –de tapadillo– una fotocopia de ese trabajo literario que tiene su modesto hueco en la historia. El 20 de mayo de 1994 hice mi enésima entrada en el Cuartel General del Ejército del Aire en Madrid, esta vez me acompañaba el investigador canario Ricardo Campo Pérez. Le dejé en la Biblioteca y pasé a visitar a un coronel amigo, a quien creé un “problema de conciencia” porque, al encontrar la monografía, vio adjuntas a la misma ¡copias de las cartas que me fueron enviadas rechazando mi demanda de acceso! Pero finalmente me entregó una fotocopia de las 19 páginas de esa monografía del 73º Curso de Capacitación, de febrero de 1967.

La finalidad del presente trabajo cobra su máxima expresión en el acceso online a la monografía del capitán González de Boado que figura en el Anexo. Con ello doy por cumplido mi objetivo.

Valencia, Septiembre de 2013.

Notas y referencias

- (1) Ballester Olmos, Vicente-Juan, “Documentos Oficiales Online (I): La monografía de Antonio Munáiz Ferro-Sastre”, diciembre de 2006, <http://www.ikaros.org.es/g035.htm>
- (2) Ballester Olmos, Vicente-Juan, “Documentos Oficiales Online (II): Escuadrón de Vigilancia Aérea Nº 5: Los informes perdidos de 1975”, mayo de 2011, <http://www.ikaros.org.es/g047.htm>
- (3) Ballester Olmos, Vicente-Juan, Expedientes Insólitos, Temas de Hoy (Madrid), 1995, pp. 153-236.
- (4) Ballester Olmos, Vicente-Juan, “Ángel Bastida: El general y los OVNIS”, enero de 2008, <http://tinyurl.com/bastida-fotocat>
- (5) Ballester Olmos, Vicente-Juan, “UFO Secrecy and Disclosure in Spain”, en UFOs and Government (editado por Michael Swords & Robert Powell), Anomalist Books (San Antonio, Texas), Julio de 2012, pp. 423-438 y 513-529.
- (6) Ballester Olmos, Vicente-Juan, Manuel Borraz y Joan Plana, “Mirage III rumbo a Valencia”, *Cuadernos de Ufología* (III), 22-23, 1998, pp. 4-19.
Texto revisado: http://nicap.org/fotocat/MIRAGE_III_RUMBO_A_VALENCIA.pdf

- (7) Ballester Olmos, Vicente-Juan, "Sobre los 'avistamientos' OVNI en la Academia General del Aire", *Papers d'OVNIS*, mayo-diciembre de 1999, pp. 20-21.
- (8) Ballester Olmos, Vicente-Juan y Matías Morey, "27 noviembre 1999: ¿La última reentrada del milenio?", *@nomalía*, 2, diciembre de 2000, pp. 29-39, <http://www.ikaros.org.es/271199.pdf> Información complementaria en: http://fotocat.blogspot.com/2009_10_21_archive.html
- (9) Ballester Olmos, Vicente-Juan, "Por sus hijos, mi teniente, no nos acerquemos", enero de 2001, <http://www.ikaros.org.es/grumman.htm>
- (10) Ballester Olmos, Vicente-Juan y Manuel Borraz, "Encuentro de clase militar en Mazarrón", junio de 2001, <http://www.ikaros.org.es/mazarron.pdf>
- (11) Ballester Olmos, Vicente-Juan, "Morón, sensacionalismo y respuestas oficiales", septiembre de 2001, <http://www.ikaros.org.es/moron.pdf>
- (12) Ballester Olmos, Vicente-Juan, "Avistamientos en la Sierra norte de Sevilla", *Papers d'OVNIS*, julio-septiembre de 2003, pp. 11-12.
- (13) Ballester Olmos, Vicente-Juan, "Avistamientos del 2/6/2004: el Ejército del Aire informa", julio de 2004, <http://www.ikaros.org.es/g017.htm>
Informaciones complementarias en:
http://fotocat.blogspot.com/2006_10_27_archive.html
http://fotocat.blogspot.com/2007_01_29_archive.html
- (14) Ballester Olmos, Vicente-Juan, "OVNI en RED EYE", diciembre de 2007, <http://www.ikaros.org.es/redeye.pdf>
- (15) Ballester Olmos, Vicente-Juan, "El informe secreto Battelle T67 94769", abril de 2009, http://fotocat.blogspot.com/2009_04_13_archive.html
- (16) González de Boado Campillo, Antonio, "Extraterrestres", *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, número 321, agosto de 1967, pp. 563-570.
El último párrafo del artículo sostiene que la razón por la que los ovnis nos visitan –*si admitimos su existencia*, señala– es la casualidad: *Entre cientos de mundos visitados se han encontrado con el nuestro. Han tropezado con nosotros al igual que nuestras carabelas, buscando las rutas de Catay y Zipango, lo hicieron con América.*
- (17) Carta de Antonio González de Boado a Ignacio Darnaude, 22 de junio de 1966.
- (18) En una carta al escritor Antonio Ribera, fechada el 21 de septiembre de 1968, Osuna escribe, con su particular estilo y exclamaciones: *Antes de ayer se presentó aquí, [Umbrete, Sevilla] a conocerme, el señor Boado. Me ha dejado bastante perplejo. Es joven, profundo, de no fácil palabra, de un orgullo*

mal disimulado. Psique confusa. Personalidad enigmática. Forma coloquial inconexa. ¡No sé quien es ni como es! Al presentárselo a mi esposa, le espetó, totalmente en serio: “Esto de los platillos es muy peligroso” (!!!???). Todavía en casa, empezó a decir que él no puede decir ciertas cosas, que si hubiera junto un magnetofón, ni hablaría (¡). En el casino, mientras tomábamos café, repetía que su preocupación conmigo era que yo dijera algo (a todo esto, no me había dicho nada). Ya dentro del coche, abrió el cristal, y fue más explícito: “Me preocupa usted y no quisiera yo que mi nombre apareciera cualquier día en un libro”. Osuna especula que Boado pudo haberse equivocado con el mismo Antonio Ribera, aunque parece improbable.

(19) Borraz Aymerich, Manuel, “Venus, tráfico no identificado”, 1995, <http://es.scribd.com/doc/88396297/Venus-trafico-no-identificado>

(20) Borraz Aymerich, "Expediente 690225: Una puesta en hora", 1998, <http://es.scribd.com/doc/67063719/Expediente-690225-Una-puesta-en-hora>

(21) Se trató del Capitán Jerónimo Domínguez Palacios, quien en 1999 se convertiría –como Teniente General– en la máxima autoridad del Mando Aéreo de Combate (MACOM).

(22) Vallée, Jacques F., “Five Arguments Against the Extraterrestrial Origin of Unidentified Flying Objects”, *Journal of Scientific Exploration*, Vol. 4, No. 1, 1990, pp. 105-117, <http://www.ufocasebook.com/valleearguments.pdf>

(23) Verbigracia, el texto de felicitación de año nuevo del capitán González de Boado a Ignacio Darnaude, escrito en diciembre de 1966: *Un montón de felicidades, y que sea 1967 el año en que hablemos –tú y yo– con los tripulantes de los OVNIS.*

(24) Es indudable que González de Boado tenía una acusada vena literaria. Además del citado “Extraterrestres”, conocemos estos otros artículos suyos, también publicados por la *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*: “El Piyallo” (Octubre de 1967, pp. 727-730); “Hombre y átomo” (Octubre de 1968, pp. 731-740); “De La Rábida a Tharsis” (Mayo de 1969, pp. 375-386); y el postrero “La aviación de mañana y la de ayer” (Julio de 1969, pp. 509-515).

(25) Campo Pérez, Ricardo, “19 Noviembre 1976: Poseidón se paseó por Canarias”, *Cuadernos de Ufología*, 32, 2007, pp. 26-40.

(26) Ballester Olmos, Vicente-Juan y Ricardo Campo, “¡Identificados! Los OVNIS de Canarias fueron misiles Poseidón”, *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, marzo de 2001, pp. 200-207, <http://www.ikaros.org.es/misiles.htm>

(27) Benítez, J.J., *Materia Reservada*, Planeta (Barcelona), 1993, pp. 36-42.

(28) Campo Pérez, Ricardo, "Entrevista al Coronel Alfonso Ruiz Crespo, testigo del caso 18/1/1963. Entre Lanzarote y Marruecos", 11 de enero de 1995.

(29) El coronel Ruiz Crespo falleció en noviembre de 2012.

(30) El *Convair 440 Metropolitan* entró en servicio en junio de 1959, luego este suceso tuvo que ocurrir en los sesenta y antes de 1967. Sirviéndome de las escalillas, he comprobado que el alférez Aguilar Azañón estuvo destinado en julio de 1961 en el 601 Escuadrón de Cooperación Aeronaval, en 1964 ascendió a teniente, desde junio de 1965 en el 206 Escuadrón de FF.AA. (Ala 22) y en 1974 ascendió a capitán. Las dos unidades son la misma, con nombres diferentes, con sede en Jerez de la Frontera.

(31) Benítez, J.J., Encuentros en "Montaña Roja", Plaza & Janés (Barcelona), 1981, pp. 101-104.

(32) Carta de Ignacio Darnaude a V.J. Ballester Olmos, 27 de julio de 1991.

(33) Carta de Ignacio Darnaude a Joan Plana, 14 de abril de 1992.

(34) *Levante* (Valencia), 3 de julio de 1969. *ABC* (Sevilla), 3 de julio de 1969, p. 33. *La Voz de Almería*, 4 de julio de 1969.

(35) Correos electrónicos a V.J. Ballester Olmos, 4 y 6 de junio de 2011.

(36) Correo electrónico a V.J. Ballester Olmos, 12 de marzo de 2007.

(37) *ABC* (Sevilla), 15 de mayo de 1969 (p. 42), 16 de mayo (p. 41) y 21 de mayo (p. 9).

(38) Carta de Manuel Osuna a V.J. Ballester Olmos, 19 de noviembre de 1969.

(39) Snow, Edward R., *Mysteries and Adventures Along the Atlantic Coast*, Dodd, Mead & Co., 1948 (Commonwealth Editions, Beverly, Massachusetts, 2004, p. 311). La frase está extraída de un relato sobre la desaparición de la tripulación del buque *Mary Celeste* en 1872.

(40) Unos meses después, mi colaborador Joan Plana recibió de la subdirección general de Acción y Difusión Cultural del Ministerio de Defensa respuesta a un escrito con idéntica solicitud. Allí se decía que a esos fondos bibliotecarios podía accederse "siempre y cuando, por su naturaleza, no hayan sido clasificados como materia reservada o restringida". Ahí está el problema, la facilidad de usar el cuño.

Anexo

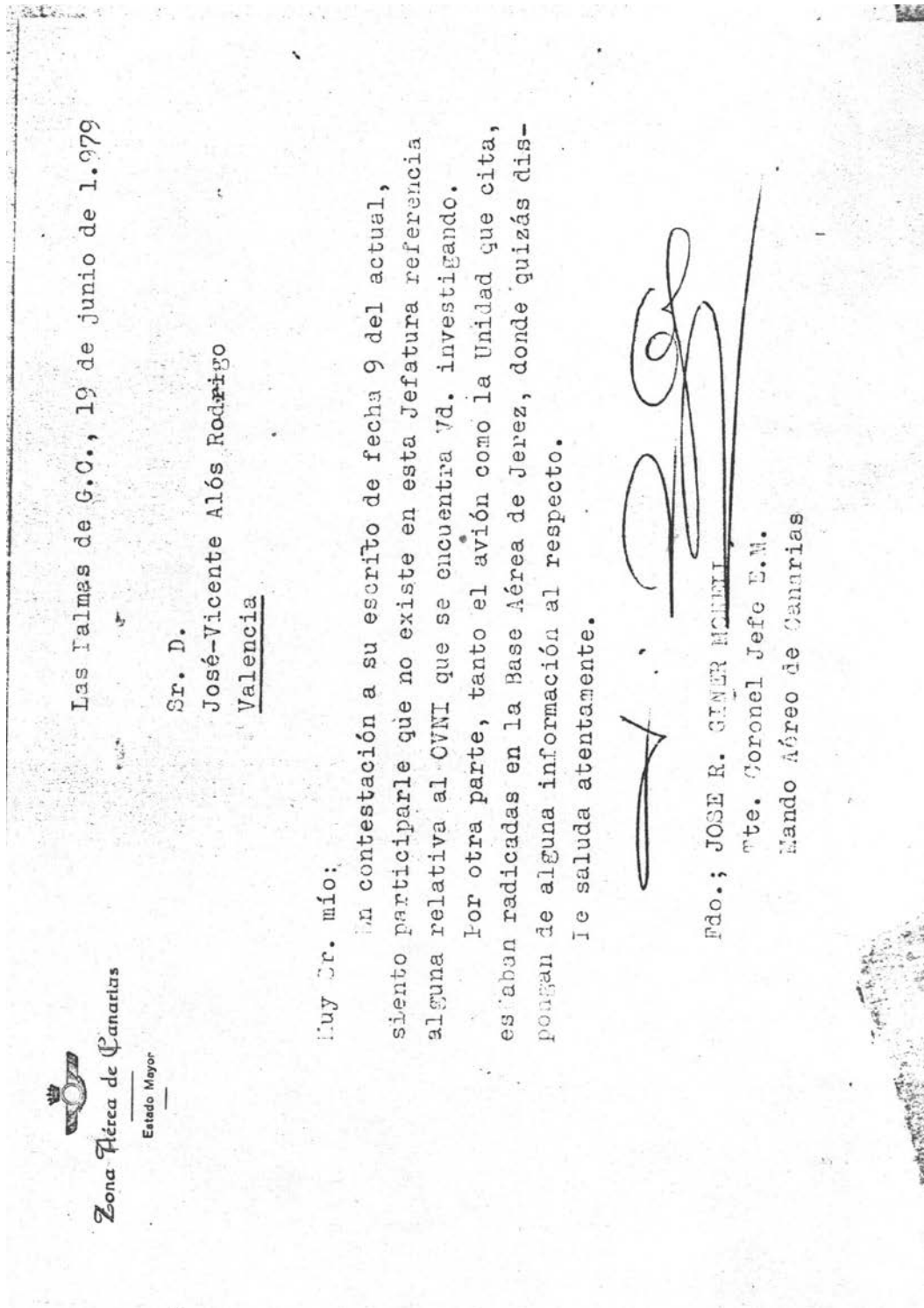
Monografía “Objetos Volantes No Identificados”

<http://tinyurl.com/monografia-capitan>

Expediente personal de González de Boado

<http://tinyurl.com/expediente-personal-capitan-go>

Apéndice documental



En pos de información sobre el avistamiento del 18 de enero de 1963 en el Océano Atlántico.

ANEXO B

INFORME EMITIDO TELEFONICAMENTE POR EL TENIENTE MADUEÑO OFICIAL DE TRAFICO DEL AEROPUERTO DE SAN PABLO.

El día 10 del actual a las 3,26 hora local fué observado por el Controlador de Servicio de la Base Aérea de San Pablo 2 objetos luminosos que se desplazaban de norte a sur por el E. y SE. del Aeropuerto. Se estimó que su velocidad sería de 150 kilómetros por hora aproximadamente y su altura de vuelo unos 200 metros sobre el suelo.

Desdendieron lentamente en forma similar a un helicóptero pero con mayor rapidez y disminuyendo la intensidad de la luz hasta extinguirse.

Se avisó a Bolero, Torre de Mando de Morón, Oficial de Servicio del E.M. de ésta Región y al Comandante 2º Jefe del citado Aeropuerto.

De Bolero dijeron haber observado visualmente 2 objetos luminosos que se movían lentamente al Sur de Morón.

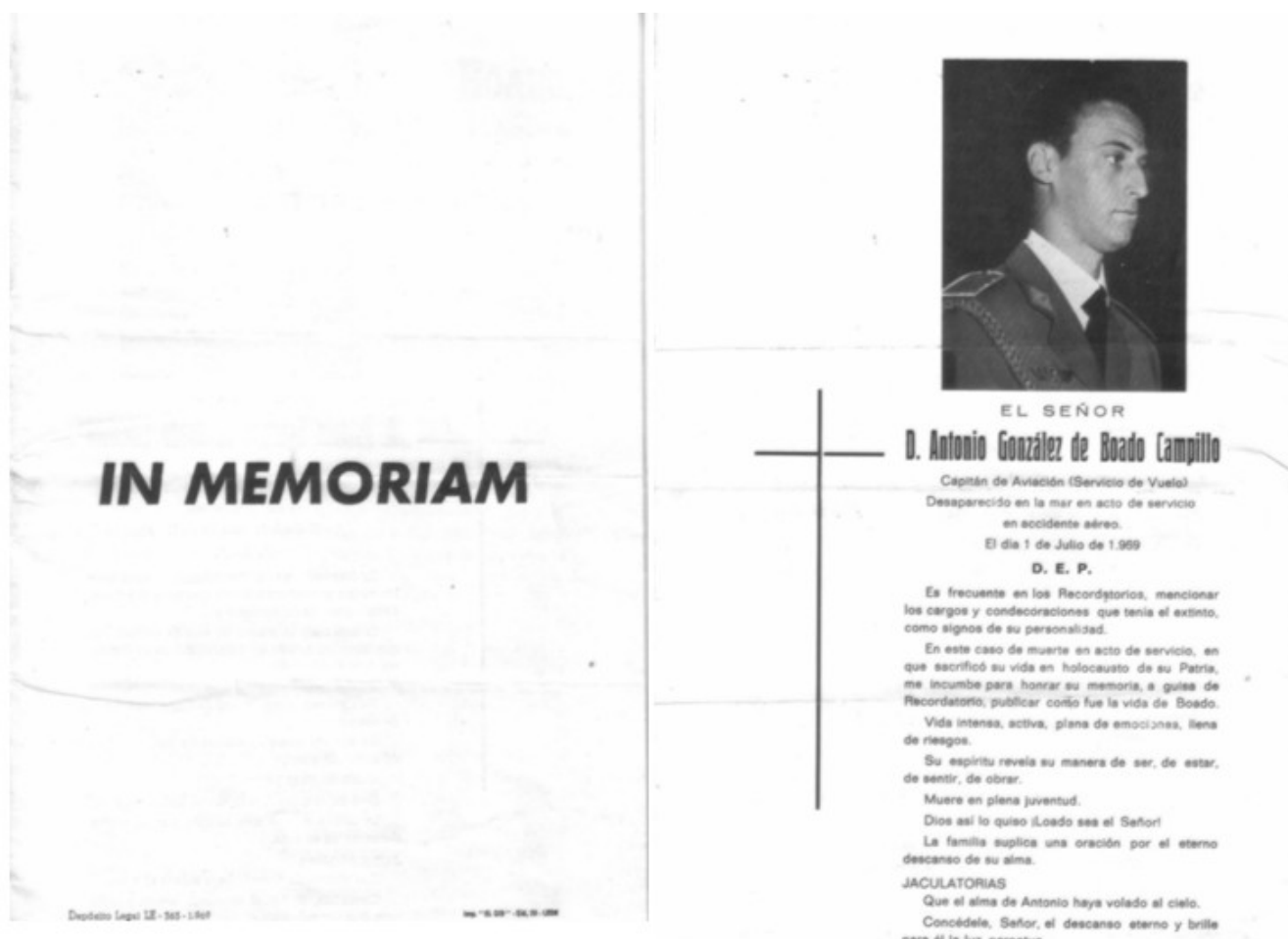
La Torre de Mando de Morón informó no haber observado nada.

Sevilla á 10 de Septiembre de 1.965

Expediente desclasificado 650910. Hoja -sin censurar- del informe evacuado por el Aeropuerto de San Pablo a la autoridad aérea. (Archivos Ballester Olmos).



Avión *Grumman HU-16B Albatross* en su base de Jerez de la Frontera, sede del 206 Escuadrón. Fotografía © Francisco Andreu. <http://tinyurl.com/n7cuvrm>



IN MEMORIAM

EL SEÑOR
D. Antonio González de Boado Campillo
Capitán de Aviación (Servicio de Vuelo)
Desaparecido en la mar en acto de servicio
en accidente aéreo.
El día 1 de Julio de 1.959
D. E. P.

Es frecuente en los Recordatorios, mencionar los cargos y condecoraciones que tenía el extinto, como signos de su personalidad.

En este caso de muerte en acto de servicio, en que sacrificó su vida en holocausto de su Patria, me incumbe para honrar su memoria, a guisa de Recordatorio, publicar como fue la vida de Boado.

Vida intensa, activa, plena de emociones, llena de riesgos.

Su espíritu revela su manera de ser, de estar, de sentir, de obrar.

Muere en plena juventud.
Dios así lo quiso ¡Lloredo sea el Señor!
La familia suplica una oración por el eterno descanso de su alma.

JACULATORIAS
Que el alma de Antonio haya volado al cielo.
Concédele, Señor, el descanso eterno y brille para él la luz rianmativa.

Disoluto Legal IE-385-1-1957

In Memoriam editado por la familia, como homenaje póstumo al Capitán González de Boado.



Información de prensa relativa al accidente aéreo del aparato del Capitán González de Boado.



*Cuartel General del Ejército del Aire
Servicio Histórico y Cultural
Instituto de Historia y Cultura*

Madrid, 13 de febrero de 1998

Sr. D. Vicente Juan Ballester Olmos
Apartado 12140
46080-VALENCIA

Estimado Sr.:

En contestación a su carta de fecha 4 de febrero, le comunicamos que la autorización para investigar en los fondos del Archivo Histórico del Ejército del Aire, la concede directamente el Coronel Director, D. Fernando Raimundo Corredor, a partir del 1 de enero de 1998.

No obstante, le enviamos su carta al Coronel Director para su conocimiento.

Atentamente,

-Eduardo Sánchez Alcaide-
CORONEL SECRETARIO DEL IHCA

Autorización oficial para investigar en el archivo histórico del Ejército del Aire los antecedentes de la desaparición en accidente del Capitán González de Boado.



El autor con el coronel director del Archivo Histórico del Ejército del Aire.



El autor consulta la documentación informatizada en el Archivo Histórico del Ejército del Aire.



JOSE-T. RAMÍREZ Y BARBERÓ

Avda. de Italia, 24, C.-2.º dcha.

ZAMORA 12.º VII. 79.

Sr. D. José-Vicente Alós Rodrigo.
Teruel, 2-16.º.
VALENCIA-8.-

Estimado amigo:

En primer lugar, perdóneme por dos razones, la primera por tratarte de tú, y la segunda por tardar tanto en contestar a tu carta de hace un más largo. Respecto a lo primero, estimo que és mucho mejor suprimir formalismos anticuados y en suanto a lo segundo, permitemé que te explique que me ha sido del todo imposible escribirte ya que he estado fuera de Zamora casi un més, por motivos profesionales, pues estoy de regreso de unas largas maniobras en Oviedo.

Desde luego que aunque nó en persona, te conozco lo suficiente para saber que eres un investigador serio, que en estos tiempos que desgraciadamente corren para la ufología científica, ya és decir, por lo que me pongo a tu entera disposición desde este momento. De todas formas, debo decirte honradamente que yo de OVNI's no sé tanto como aparento, y te digo esto, no por falta modestia sino por que és la realidad.

Bueno, vamos con lo que me pides: Efectivamente sé el caso citado por Ribera, y del siguiente de la misma pág. que me señalas en tu carta, y además puedo decirte que no está sacado de una monografía sobre UFO, s, redactada por un Cap. de Aviación, presentada en un curso de capacitación. Ahí Ribera se ha pasado, como casi siempre.

Lo que pasa, es que para ascender a Comandantes, los Capitanes tienen que realizar un CURSO DE APTITUD PARA EL ASCENSO A JEFS, y alguno de ellos, indudablemente habrá tocado el tema, pero no a nivel monográfico, ni mucho menos.

Como te habrá dicho Ballester, yo soy íntimo amigo del Cte. de Estado Mayor ayudante del General Director de la Escuela Superior del Aire, que és precisamente donde se realizan esos cursos. Se llama Carlos Cosidó Caturia (Calle Martínez Izquierdo 14, 5º A. Madrid-28) y puedes escribirle para pedirle lo que necesites, de mi parte, pues és un tío muy majo...

Pues bien, hace poco, me decía textualmente, respondiendo a algo que yo le solicitaba sobre el tema: "Como ha habido muchos problemas con periodistas en relación con los OVNI's (leasé con Benítez y comparsa; esto és mío), hablar en el Estado Mayor de este tema, es como nombrar la bicha a los andaluces, así que como oficialmente no te puedo decir nada, porque seguramente, és que no hay nada, te voy a dár las señas del Sr. que está en el Gabinete de Documentación y le escribes de mi parte preguntándole lo que quieras sobre el tema, y él te contestará lo que pueda y sepa

Se llama PELIX ARRANZ CALVO, C/Villagarcía 23, 5º C. Madrid-11

Recuerdo que le escribí y me contestó muy atento. O sea que lo que puedes hacer, és escribirle tú, bien de mi parte, o de la del Comandante Cosidó, y ten la seguridad de que te contestará.

Te adelanto, que él mismo, es un aficionado al tema OVNI's.

Fragmento de una carta del Capitán J.T. Ramírez y Barberó sobre la monografía.



El General Director
de la Escuela General del Aire
Ref. 692

Madrid, 12 de mayo de 1992.

Sr.D.VICENTE J. BALLESTER OLMOS
Gerente de Seguros y Beneficios
Económico-Sociales.
c/Guardia Civil, 9 - D-16
46020-VALENCIA

Muy Sr. mío:

Siento comunicarle la no posibilidad de consulta de la Monografía requerida en su carta, ya que los trabajos y monografías pertenecientes a los alumnos de los Cursos de Estado Mayor, tiene carácter reservado.

Sin otro particular le saluda atentamente,

Valerio Delgado Pinto

Negativa de la Escuela Superior del Aire a facilitar la monografía del Capitán González de Boado.



Coronel Jefe de Estudios

ESCUELA SUPERIOR DEL AIRE

Madrid, 28 de enero de 1993.

Sr. D. VICENTE J. BALLESTER OLMOS
Gerente de Seguros y Beneficios
Económico-Sociales.
c/ Guardia Civil, 9, D-16
46020-VALENCIA

Muy Sr. mío:

Siento comunicarle la no posibilidad de consulta de la Monografía requerida en su carta, ya que los trabajos y monografías pertenecientes a los alumnos de los Cursos de Capacitación, tienen carácter reservado.

Sin otro particular le saluda atentamente,

José García Rodríguez

Segunda negativa de la Escuela Superior del Aire a facilitar la monografía del Capitán González de Boado.