

# ¡DESCLASIFICACIÓN!

## ARCHIVOS OVNI MILITARES AL DESCUBIERTO: EL CASO ESPAÑOL

Vicente-Juan Ballester Olmos

Una versión resumida de este trabajo fue publicado en la obra colectiva UFO 1947-1997. Fifty Years of Flying Saucers, dirigida por Hilary Evans y Dennis Stacy y publicada por la editorial John Brown Publishing (Londres), en mayo de 1997. Se presenta hoy en su versión completa.

Evento de primera magnitud en la historia de la ufología española ha sido el proceso de desclasificación de la información OVNI militar, iniciado en 1992 (y finalizado en 1999, *Nota del Autor*). Este ensayo desarrolla cuatro aspectos del mismo: explica la situación actual de la desclasificación, presenta una muestra de los casos OVNI del Ejército del Aire, aporta un repaso estadístico de la documentación recobrada y señala el papel jugado por el autor en el proceso.

### LOS SECRETOS NUNCA DURAN SIEMPRE

Exactamente a la una y media de la tarde del viernes 8 de noviembre de 1996, el teniente coronel Enrique Rocamora presentaba a su máximo superior en el Mando Operativo Aéreo (Base Aérea de Torrejón, en Madrid), un conjunto de expedientes OVNI con el sello *DESCLASIFICADO*. Éstos suponían los últimos informes que faltaban por dar al público de aquellos que llegaron al MOA con ánimo de su estudio previamente a su propuesta de desclasificación.

Remito al lector a otros escritos donde se dan los pormenores del inicio de la desclasificación (1,2,3). Allí queda documentado como induje al Estado Mayor del Aire a revisar su política de *materia reservada* aplicada desde 1979 a la documentación OVNI (con anterioridad, desde diciembre de 1968, se consideraba como confidencial). En mayo de 1991, la Sección de Seguridad de Vuelo, responsable y custodio de los archivos OVNI, remitió un escrito interno dirigido al general a cargo de la División de Operaciones proponiendo desclasificarlos. El 14 de marzo de 1992, la Junta de Jefes de Estado Mayor (JUJEM) decidió rebajar el nivel de clasificación de los papeles OVNI, dejando a la discreción del jefe del Estado Mayor del Aire (JEMA) su clasificación y desclasificación.

En enero de 1992, la totalidad de los expedientes existentes en el Estado Mayor del Cuartel General del Aire (informes, correspondencia, etc.) habían sido transferidos al MOA con una delegación de autoridad por escrito para que se hiciera responsable de la gestión de la información OVNI, tanto pasada como futura.

El paquete de documentos remitidos del Estado Mayor del Aire al comandante en jefe del MOA, a la sazón el general Alfredo Chamorro, estaba formado por lo siguiente:

- 62 expedientes de informes OVNI que cubrían el periodo 1962 a 1991.
- Procedimientos, notas informativas y memorandums internos. Eran los escritos que daban forma a la política oficial de la Fuerza Aérea española sobre el tema OVNI desde diciembre de 1968 a mayo de 1991.
- El conjunto de solicitudes de información de personal civil recibidas en el Ejército del Aire entre 1967 y 1991.

Fue la Sección de Inteligencia del MOA la que se hizo cargo de ordenar, revisar y proponer la desclasificación de los expedientes OVNI. Bajo la resolución del general Chamorro de ejecutar la orden recibida, la tarea fue encargada al teniente coronel de Estado Mayor, Ángel Bastida. Un oficial de mente abierta y prototipo del militar del siglo XXI (*General de Brigada en la actualidad, NdA*), Bastida se ocupó de gestar dos Notas Informativas (NI) cruciales, la numerada INT/EM/MOA 090393, que proponía entre otras cosas el borrador de la Instrucción General 40-5 (IG-40-5), que es el nuevo procedimiento que detalla la forma de investigación de los avistamientos OVNI por parte del Ejército del Aire español y que reemplaza rutinas obsoletas, y la denominada INT/EM/MOA 130392, que incluía una pormenorizada descripción y análisis de toda la información histórica existente sobre los OVNIS, aportándose válidos argumentos para permitir la total entrega de la documentación al público. El teniente coronel Bastida fue autor del mejor artículo jamás escrito por un militar sobre la Fuerza Aérea y los OVNIS (4).

En septiembre de 1992 se desclasificaron los primeros expedientes OVNI del Ministerio de Defensa. Fueron casos de los años 1962, 1967 y 1968. Cuando en abril de 1993 Bastida dejó el MOA para cambiar a otro destino y proseguir su carrera militar, se habían desclasificado ya 22 expedientes. El teniente coronel Enrique Rocamora -un oficial sólido y agudo- fue su sucesor, y en marzo de 1994 el teniente general Chamorro pasó a la reserva. Su reemplazo como jefe del Mando Operativo Aéreo (GJMOA), el también teniente general José Luis Tojeiros, nos respondía el 9 de mayo de ese año a una carta colectiva de ufólogos españoles confirmando su determinación de continuar y acelerar el proceso de desclasificación.

Rocamora terminó desclasificando 53 expedientes por su cuenta. Ese 8 de noviembre de 1996 con el que inicié esta crónica fue un día histórico, su general se retiraba, y Rocamora se había esforzado para lograr pasar a su firma no solamente los últimos expedientes pendientes de desclasificar de los que en 1992 llegaron al MOA sino que también propuso para desclasificar el conjunto de documentos que formaron la normativa del Ejército del Aire en esta materia, entre 1968 y 1985, y que fueron liberados tras mi empeño personal ante el GJMOA.

Desclasificar expedientes OVNIS secretos y estar comisionado para coordinar la potencial investigación de un caso OVNI dista de ser un trabajo a tiempo completo. Tanto a Bastida como a Rocamora se les asignó esa misión además de sus otros deberes militares (Rocamora pasó de Inteligencia a Operaciones en febrero de 1994, llevándose consigo la responsabilidad de los OVNIS). Un estudio que realicé sobre la velocidad del proceso de desclasificación puso de manifiesto que cualquier interrupción o retraso estaba relacionado directamente con obligaciones profesionales del responsable: viajes, cursos, vuelos, ejercicios, etc. Como he podido comprobar fehacientemente, los "tiempos muertos" habidos durante la marcha de la desclasificación han sido plenamente justificados por las razones antedichas (5).

#### OBSERVACIONES: EXTRAÑAS Y MENOS EXTRAÑAS

Mi intención seguidamente es presentar algunos de los informes OVNI de procedencia militar que contienen descripciones de fenómenos presuntamente anómalos. Son ejemplos de luces o de ecos radar sin correlación con aviones conocidos, que parecen desafiar una solución racional. En compañía de mis colaboradores, estamos laboriosamente dedicados al análisis de esos datos insólitos, con el propósito de determinar si esos casos pueden resolverse o no de forma convencional. Pongo esos expedientes específicos a disposición de cualquiera cuya calificación científica pueda ayudar a este empeño.

Alternativamente, incluyo casos (esto afecta a una mayoría de los sucesos) donde la investigación -sea del juez militar en su día nombrado al efecto, sea de investigadores civiles- ha descubierto el origen de la confusión que generó el fenómeno. Seguirán, pues, ejemplos de ambos tipos de informe. En el primer caso, para que el lector compruebe la naturaleza de su contenido anomalístico, y en el segundo, con la pretensión didáctica de mostrar cuán fácil es que la gente se quede perpleja y se confunda ante la aparición de un fenómeno visual inesperado.

#### *Expediente 741124: Alarma en un escuadrón de radar*

Isla de Gran Canaria. Aproximadamente a las 19,30 hora local del 24 de noviembre de 1974, el teniente coronel del aire E.L. y su hija circulaban por la carretera del norte de la isla (véase la posición 4 en la Figura 1), cuando vieron una brillante luz blanca en el cielo que dejaba una corta estela. Se desplazaba a gran velocidad y desapareció unos segundos después. Fue descrita como un meteorito o bólido que volara horizontalmente en dirección noroeste a unos 900 m de altitud.

A las 19,45 horas, un Fokker-27 de Iberia despegaba del aeropuerto de la isla de Tenerife en ruta hacia el de Las Palmas (Gran Canaria). Era una noche clara y el avión sobrevolaba unos estratos nubosos ascendiendo al nivel de vuelo de 2.100 metros y circulando por el radial 325° (noroeste), cuando los pilotos

advirtieron a sus "12" (justo enfrente) una potente luz que parecía encontrarse a unos 300 metros por encima de ellos, acercándose en dirección contraria por el radial 308°, a lo largo de un corredor habitualmente usado por el tráfico aéreo regular de Las Palmas a Tenerife (ver posición 1 en la Figura 1). En el momento del cruce de la luz

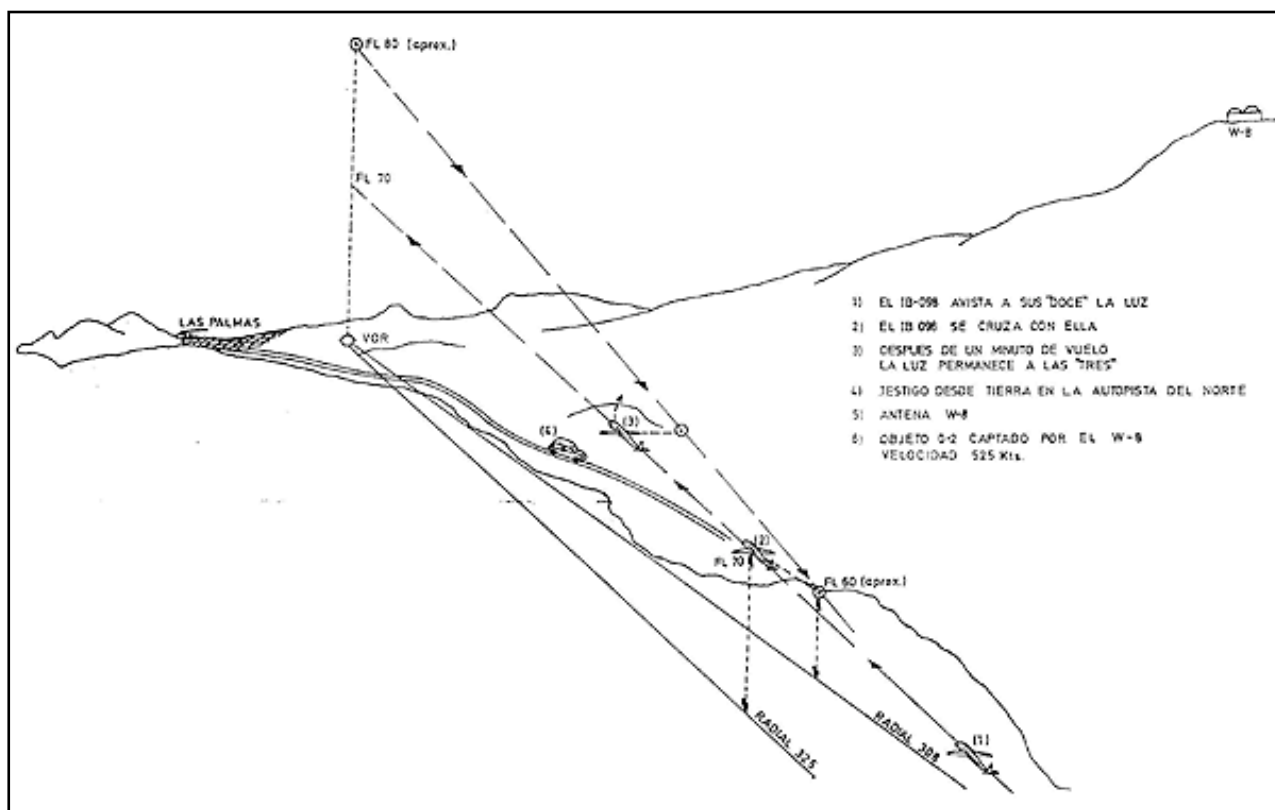


Figura 1. Expediente 24 de noviembre de 1974, islas Canarias. Posiciones relativas de los primeros testigos en tierra, el avión de Iberia, el OVNI y el radar W-8. (Fuente: Ejército del Aire).

con la aeronave (posición 2, Figura 1), el piloto, comandante Saura, llamó a control de vuelo de Canarias para informar que se estaban cruzando con "un tráfico procedente de Las Palmas" (en ese instante, la luz había descendido al nivel de 1.800 metros, que era el nivel estándar para la aviación local), pero, para su sorpresa, se le respondió que no había ningún tráfico en ese punto y hora. El comandante insistió, ya que la silueta de la luz se seguía viendo bien contrastada con el fondo de los estratos a unos 28 kilómetros de distancia. Pero, nuevamente, la contestación fue negativa, esta vez después de consultar con el Escuadrón de Vigilancia Aérea W-8 (radar militar ubicado en el pico de Las Nieves de la isla de Gran Canaria).

En efecto, el operador del radar informó tener sólo en la pantalla de su monitor el eco dejado por el Fokker de Iberia. Ningún rastro de tráfico alguno se apreciaba en la pantalla. La tripulación, empero, sigue observando la luz, ahora establecida a sus "3" (este), en donde permaneció invariable durante más de un minuto, es decir, ¡el objeto no cambió de posición en el espacio en todo ese tiempo! Obviamente, los pilotos están ahora convencidos de que no se trata de un avión normal, ya que para entonces los aparatos debían haberse cruzado ya. Llenos de curiosidad, y para tratar de identificar el objetivo, inician un viraje hacia la luz, siendo entonces

cuando ésta desaparece de su vista, creyendo ver como la luz se movía rápidamente, alejándose del avión, emitiendo intermitencias anaranjadas y amarillas (ver la posición 3 en la Figura 1).

Seguidamente, el radar militar había sido puesto en situación de alerta alfa y su personal -advertido de la posibilidad de un tráfico desconocido- se puso a escudriñar afanosamente el cielo. A las 20,20 horas, un eco no controlado fue detectado en dirección 20° (norte-nordeste), a 65 kilómetros de distancia, acercándose hacia las instalaciones a una velocidad estimada de 930 kilómetros por hora (véase el Objeto N° 1 en la Figura 2). La traza desapareció cuando entró en el "cono ciego" del radar (en la vertical de la antena) y no reapareció. Desde el exterior del complejo militar W-8 varios soldados vieron una luz cuyo brillante era superior a una estrella de primera magnitud que estaba, según un testigo, fija en el firmamento, o se movía lentamente alrededor del centro (según otro), mientras que para un tercero se trataba simplemente de un astro.

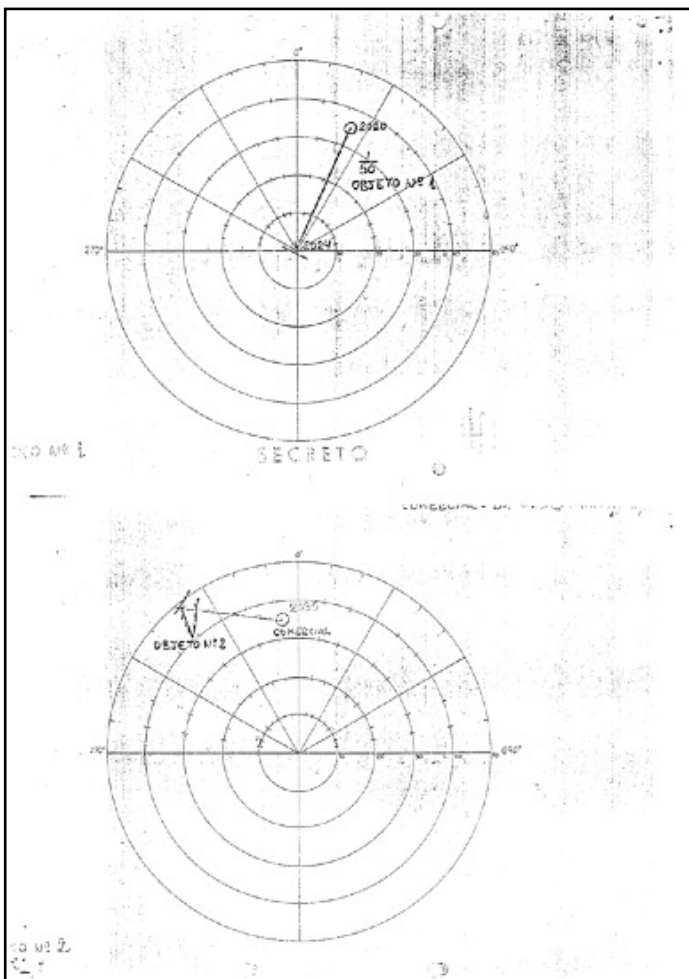


Figura 2. Expediente 24 de noviembre de 1974, islas Canarias. Presentación radar del objeto N° 1 (superior) y objeto N° 2 (inferior) en un documento originalmente sellado como SECRETO. (Fuente: Ejército del Aire).

A las 20,30 horas, en la estación de radar se detectó una traza en el radial 356° (norte), a unos 67 kilómetros, que se trataba del vuelo Iberia 281 de Madrid a Tenerife. Al mismo tiempo, se registró un eco anómalo en el radial 326° (noroeste) que se hallaba a 85 kilómetros de distancia, volando con rumbo sur. Al llegar a una distancia de 78 kilómetros, la traza cambió el curso de 319° a 336°, quedándose estacionaria en la posición 321°, ahora situada a unos 87 kilómetros del escuadrón de radar, hasta que se cruzó con el vuelo comercial IB-281 (ver Objeto N°2 en la Figura 2). Inmediatamente después, la traza desconocida se evaporó de repente. No había ningún otro tráfico previsto a aquella hora.

La extrañeza de este suceso múltiple, referido en un informe oficial de 84 páginas, queda establecida si combinamos todos los fenómenos que allí se narran, pudiendo concluir que un misterioso objeto luminoso estuvo suspendido durante más de una hora sobre el espacio aéreo

de las islas canarias. Sin embargo, también es legítimo dividir esta compleja serie de eventos en varios casos

individuales e independientes. Haciendo esto, tenemos: primero, un avistamiento meteórico de breve duración; segundo, una luz en las nubes que no daba rebote físico en el radar militar y que desapareció tan pronto como el observador cambió su línea de visión; y, tercero, en un entorno de natural nerviosismo por parte de los operadores de radar (que habían extremado su atención buscando OVNIS en sus pantallas), éstos detectaron un eco que desapareció fantasmalmente sin dejar huella, otra traza luego cerca de un avión comercial cuya tripulación no atisbó nada visualmente y, por último, una luz fija en la bóveda celeste que no se diferenciaba de una estrella. En resumen, un caso en que trazas de radar no se confirman visualmente y en que observaciones visuales no se confirman mediante el radar. Dicho esto, el equipo de investigación todavía no ha adoptado una conclusión definitiva.

*Expediente 800522: Control de aproximación y el vuelo de NAYSA*

A las 23, 05 hora local del 22 de mayo de 1980, un operador del radar de aproximación del aeropuerto de Las Palmas observó un objeto volante no identificado en su monitor. Con un azimut de 210° (suroeste) y localizado a unos 28 kilómetros de distancia, se movía en dirección sur con una velocidad de 1.100 kilómetros por hora. Se llamó al radar militar W-8, desde donde se buscó cuidadosamente cualquier tráfico que produjese el eco, sin hallar ninguno.

Cuando la traza se captó por vez primera, el control de tráfico aéreo contactó con un avión PA-31 de la compañía NAYSA, que se encontraba al sur de la isla de Gran Canaria dirigiéndose hacia el aeropuerto de Las Palmas con un rumbo de 15° (norte). El diálogo establecido entre control de tierra y la aeronave quedó grabado en cinta y lo transcribo a continuación de forma extractada (he convertido la hora de Greenwich a local, las millas a kilómetros y los nudos a kilómetros por hora):

23,05 APP: *-¿Podría decirme si tiene a la vista algún objeto aproximadamente entre "12" y "11" de su posición, altitud desconocida, a unos 37 kilómetros?*

NAYSA: *-Afirmativo, entre las "10" y las "12", a las "10" de nuestra posición tenemos un objeto brillante, y la altura pues no se puede determinar exactamente, más o menos con la línea de nuestro horizonte.*

23,06 NAYSA: *-¿Es identificado eso?*

APP: *-No, no es ningún tráfico, al menos que nosotros tengamos conocimiento, yo lo he observado en pantalla, en primario, aproximadamente como si hubiera despegado de El Berriel (un pequeño aeródromo situado al sur de la isla, NdA), va a velocidad*

*bastante grande, unos 740 kilómetros por hora, y ahora está a unos 19 kilómetros a las "11" de su posición (norte-noroeste).*

NAYSA: *-Afirmativo, si aproximadamente, lo tenemos a las "10" (oeste-noroeste) y está descendiendo muy rápidamente hacia el agua.*

NAYSA: *-Si lo tenéis todavía en pantalla.*

APP: *-Si, afirmativo, lo seguimos teniendo en primario, ahora a punto de cruzarse a las "9" (oeste) de su posición con Vd.*

23,07 APP: *-Ahora está sobrepasándole en rumbo opuesto.*

NAYSA: *-Afirmativo...exacto, las nueve y media de nuestra posición y se distingue la luz cada vez más clara aunque continúa descendiendo.*

APP: *-OK, nosotros le seguimos observando en primario y sigue manteniendo la velocidad como muy alta, como mínimo 740 kilómetros.*

NAYSA: *-Nosotros vemos solamente una luz que se mueve a mucha velocidad, o sea se mueve de una forma extraña, no sabemos si puede ser debido a las nubes.*

23,09 NAYSA: *-¿Le tenéis todavía en pantalla, verdad?*

APP: *-A Vds. afirmativo, a la cosa ésta, yo le estoy perdiendo en primario, sólo me alcanza 110 kilómetros, estamos intentando localizarla en la otra pantalla que alcanza 370 kilómetros, yo lo acabo de perder a 110 kilómetros justos de PAPA (punto aeronáutico localizado a pocos kilómetros al sur del aeropuerto de Las Palmas)*

23,10 NAYSA: *-Es que tenemos una luz, que ya te digo, sube y baja pero no sé si podrá ser debido a que hay una capa de nubes abajo y que aumenta y disminuye la velocidad, entonces, te da sensación de que se mueve.*

APP: *- Bueno, pero pienso que ahora mismo, no podría tenerlo a la vista porque está unos 56 kilómetros detrás de Vd.*

NAYSA: *-No, no, no lo tenemos ahora a la vista, eh, a ver, no, la luz ha desaparecido.*

En una subsiguiente declaración ante el juez militar encargado por la autoridad aérea canaria para esclarecer los hechos, el piloto, G.M., afirmó que la luz tenía un color amarillento, estaba situada a unos 9.100 metros de altitud y se mantuvo a la vista -durante tres o cuatro minutos- en dirección 260° (oeste). "Aunque la

nubosidad era media -indicó-, a veces se observaba acercamiento y alejamiento debido a la nubosidad existente, desapareciendo posteriormente por la parte posterior del avión". El pertinente expediente oficial del Ejército del Aire, de una extensión de 40 folios, incluye un gráfico de las posiciones relativas de la luz y del avión de NAYSA (véase la Figura 3), así como un dibujo a color con una interpretación *sui generis* de la experiencia (véase la Figura 4).

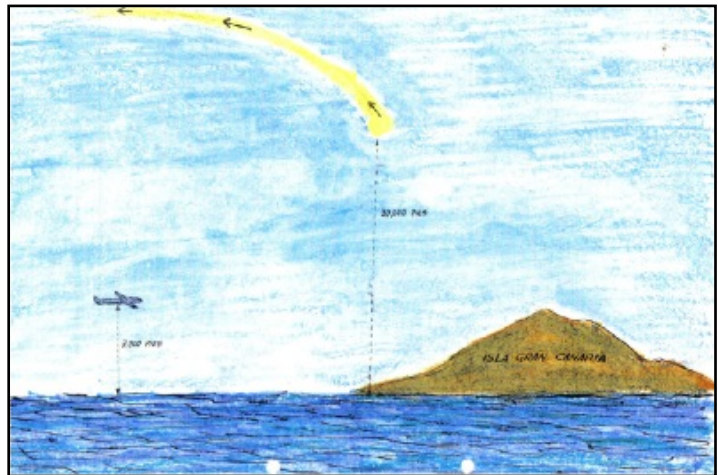


Figura 4. Expediente 22 de mayo de 1980, islas Canarias. Dibujo a color interpretativo del suceso, con el avión de NAYSA y el supuesto OVNI, que aparece en el expediente desclasificado. (Fuente: Ejército del Aire).

< Figura 3. Expediente 22 de mayo de 1980, islas Canarias. Esquema de trayectorias del eco de radar anómalo y del avión de NAYSA (hora GMT + 1= hora local). Página 31 del expediente desclasificado. (Fuente: Ejército del Aire).

Lo cierto es que hay varias discrepancias en la conversación registrada entre control de tierra y el piloto, de un lado, y lo afirmado por éste último al oficial investigador, de otro, con relación a la altitud aparente de la luz. Y hay también diferencias en el posicionamiento de la enigmática luz entre el operador de radar y el piloto. Tanto es así que -según una interpretación razonable- podemos imaginar que el radar estaba siguiendo una traza que se movía velozmente hacia el sur, mientras que al piloto se le hizo fijar su atención (por indicación de control de tierra) en una luz fija en el horizonte occidental que, en algunos momentos, parecía descender hacia al mar, antes de dejar de verse.

Por casualidad, el planeta Venus estaba entonces situado en un azimut de 300° (noroeste), unos pocos grados por encima del horizonte y yendo a su ocaso. Mirado desde el avión, se divisaría como una luz aproximadamente a las "10" de su posición (pero no se informó de la presencia del astro, sólo la luz extraña, en respuesta a la llamada del operador del control de aproximación). ¿Podría haber coincidido la generación de un



eco de los denominados second-time-around (traza de un objeto mucho más lejano) con la observación del estímulo astronómico, como explicación del incidente? El caso sigue abierto y bajo estudio.

*Expediente 851223: Un OVNI en el diario de navegación*

El buque de pasaje Manuel Soto, propiedad de la compañía Transmediterránea, navegaba el 23 de diciembre de 1985 entre Las Palmas (Gran Canaria) y Arrecife (isla de Lanzarote). A las 03,10 horas, el tercer oficial (de iniciales I.R.F.) observó por la proa y sobre el horizonte lo que parecía ser el orto (amanecer astronómico) de un cuerpo celeste, identificándolo como la estrella Antares. Diez minutos después comprobó que no podía tratarse ni de ésta ni de ninguna otra estrella o planeta. El oficial de guardia tomó repetidamente las coordenadas de altura y azimut de la luz, la cual permaneció estacionaria en el mismo lugar hasta las 03,25 horas, cuando súbitamente empezó a desplazarse con gran velocidad. Este espectáculo fue contemplado además por el segundo oficial, el radio, el timonel y el guardián de cubierta.

La luz enfiló hacia el buque, alcanzando su cenit dos minutos más tarde. En ese momento, todos los testigos distinguieron “la silueta aproximada del objeto, no pareciendo la de ningún avión o helicóptero de los habituales”. El objeto presentaba una luz blanca central muy intensa, otra roja próxima a la anterior, más débil, y una tercera blanca débil más separada. La separación entre las luces hizo pensar a los testigos que el objeto volaba bajo, no oyéndose, sin embargo, ruidos ni zumbidos propios de aeronaves.

La naviera, diligentemente, mandó copia del diario de navegación al Estado Mayor de la Armada. De su Sección de Inteligencia (División de Estrategia), el escrito fue hecho llegar al jefe del Estado Mayor del Aire, quién lo remitió al general jefe del Mando Aéreo de Canarias (MACAN), preguntando si “se ha tenido noticia alguna sobre el hecho y, consecuentemente con la normativa en vigor, se ha llevado a cabo la correspondiente investigación a fin de poder informar al Estado Mayor de la Armada”. El general segundo jefe del MACAN (negociado de Contra-inteligencia) contestó informando que se había recabado información sobre el asunto entre las unidades dependientes de su mando, con resultado negativo, “no habiéndose observado ningún O.V.N.I. en la fecha referida”. No hubo investigación posterior.

Este tercer episodio ocurrido en el archipiélago canario permanece sin identificar. Lastimosamente, nada se informó sobre la forma en la que el objeto se perdió de vista. En principio, el comportamiento del objeto sería compatible con un posible avión que se acercara al buque desde el horizonte marino, volando a altitud y velocidad constantes. Sin embargo, falta de detalles -incluyendo la silueta real del objeto- nos impide explorar una hipótesis específica.

### *Expediente 891205: embrollo radar en NÉCORA*

Valga éste como ejemplo de un característico informe “desaparecido” que se ha recobrado gracias a mis gestiones personales. En 1992 supe que un potencial OVNI se había detectado a principios de diciembre de 1989 en el EVA-10, el Escuadrón de Vigilancia Aérea denominado NÉCORA en clave y cuyas instalaciones se hallan en el término de Noya, en la provincia de La Coruña. Así que informé al MOA, como organismo militar responsable de la información OVNI, que tenía noticia de unos antecedentes pendientes de recuperar, ya que tal suceso no constaba en los archivos oficiales. Enseguida, el teniente coronel Bastida llamó a Operaciones del EVA-10 y solicitó le fuese enviada una copia de cualquier documentación existente al respecto. Un informe de una página, firmado por el operador *anti-jamming* de guardia el 5 de diciembre de 1989 fue sometido al MOA. Este expediente vio la luz pública en 1996.

Todo comenzó al atardecer de ese día (el sol se puso a las 18,00 horas), cuando un ciudadano llamó al puesto de la Guardia Civil de Sada, un pueblo cercano a La Coruña, para decir que estaba viendo una luz blanca cerca del distante horizonte sur-suroeste que le parecía extraña. Algunos miembros del Cuerpo también avistaron dicha luz, de la que dijeron que era vista en la misma dirección ocasionalmente. Sin embargo, a las 19,43 horas, la Guardia Civil llamó al aeropuerto de Labacolla (cerca de Santiago) para informar. Catorce minutos después, la Guardia Civil volvió a informar que la intensidad de la luz había disminuido considerablemente. La luz desapareció como oculta por los árboles en el horizonte, tras cerca de quince minutos de observación.

Si se hubiera realizado una comprobación astronómica, habría sido evidente que durante el avistamiento el planeta Venus se encontraba precisamente en el horizonte sur-occidental, a menos de 20° de elevación y descendiendo suavemente hacia su puesta final, que tuvo lugar a las 20,58 horas. A las 19,43 horas, cuando los obstáculos del horizonte impedían que la luz fuera visible, Venus estaba sólo a 10° sobre el horizonte en la posición en que el observador veía su misterioso OVNI. Para experimentados analistas como Manuel Borraz, una relación de causa-efecto entre ambos hechos está más que razonablemente establecida.

En cualquier caso, el controlador de servicio TWR en el aeropuerto de Labacolla, Eladio Tapia, llamó a Control de Tráfico Aéreo de Madrid para dar cuenta, y se notificó a Defensa, que no apreciaba objetos no identificados en pantalla. Entonces, EVA-10 llamó al controlador civil gallego y solicitó la posición de la observación visual. Desde entonces, tanto el radar civil como el militar tuvieron ecos anormales en sus monitores, mostrando un inusual y repetido cambio de posición y altura (que iba de un mínimo de 6.000 metros a un máximo de 23.000 metros). Tapia tomó notas detalladas pero no escribió ningún informe formal. El operador de radar del EVA-10 redactó un breve informe que fue archivado internamente.

## Gracias por visitar este Libro Electrónico

Puedes leer la versión completa de este libro electrónico en diferentes formatos:

- HTML(Gratis / Disponible a todos los usuarios)
- PDF / TXT(Disponible a miembros V.I.P. Los miembros con una membresía básica pueden acceder hasta 5 libros electrónicos en formato PDF/TXT durante el mes.)
- Epub y Mobipocket (Exclusivos para miembros V.I.P.)

Para descargar este libro completo, tan solo seleccione el formato deseado, abajo:

