

"ICI-PARIS" 1979

Ici-Paris du 22 au 28 novembre 1979 (part 01)



LE COMMANDANT DE TEJADA QUI PILOTAIT LA CARAVELLE DE LA TAE. NE POUVANT ÉCHAPPER AUX O.V.N.I., IL A POSÉ SON AVION A VALENCE.

Le pilote du charter espagnol raconte:

"Poursuivi par des O.V.N.I. pendant une demi-heure"

DIMANCHE soir, 23 heures. La Super-Caravelle, immatriculée EC-CUM, et appartenant à la compagnie espagnole de charters TAE (Transportes Aereos Espanoles), fonce dans la nuit. A l'arrière de l'avion, les 109 passagers autrichiens, partis de Salzbourg, oublient le froid et la grisaille qu'ils ont quittés dans l'après-midi. Encore deux heures, et ces vacanciers débarqueront aux îles Canaries, où ils trouveront le soleil et la tablement installés, ils somno-

"J'ai tout fait pour les semer mais ils ne nous lâchaient pas..."

A QUELQUES CENTAINES DE METRES A PEINE DE LA CARAVELLE, LES IMMENSES LUEURS ROUGES SUIVAIENT TRES EXACTEMENT LA MEME TRAJECTOIRE.



★ **SUR CE PHOTOMONTAGE, L'AVION DE LA TAE A ÉTÉ COLLE SUR UN DOCUMENT DE LA GENDARMERIE NATIONALE. LES LUEURS RESSEMBLENT A CELLES QU'A VUES LE PILOTE.**

cinquante de kilomètres déjà. Pourtant, dix minutes à peine après l'arrivée de la Caravelle, la tour de contrôle appelle par téléphone le chef du trafic de l'aéroport, M. Tomas Salvador :

« Regardez à l'extérieur ! Il y a des lumières bizarres au-dessus de la piste, qui viennent d'arriver de la même direction que celle de l'avion. »

« Il y avait au moins trois points lumineux, poursuit M. Ramon, le directeur de l'aéroport.

★ **... Alors je me suis posé en catastrophe à Valence"**

Un au-dessus des bâtiments, un au-dessus de la piste, et un au-dessus de la tour de contrôle. Des points oranges et verts quatre fois plus gros qu'une étoile et qui cli-gnotaient. On aurait dit des lumières d'arbre de Noël. Il est absolument exclus que ce soit des ballons-sondes ou des satellites. Il y a plus de quarante personnes qui se trouvaient à cette heure dans l'aéroport et qui ont pu observer la même chose que moi.

● De nos envoyés spéciaux en ESPAGNE
Gérard ORIOL et Richard BOUCHARA

lent, après le dîner qui leur a été servi par le personnel de bord, un steward et deux hôtes-

Dans le poste de pilotage, tout est calme également. Aux commandes, le commandant Francisco de Tejada avec, à sa droite, le copilote, Miguel Suazo. Derrière eux, deux autres pilotes qui vont chercher un avion à Tenerife. Dans la pénombre, la lueur des cadrans éclaire faiblement le visage des quatre hommes. Pour le commandant de bord, ce voyage, le vol JK 297, est vraiment un voyage de routine. C'est un ancien pilote militaire habitué à voler dans les pires conditions. « Un as », disent de lui ses amis « et qui n'a pas l'habitude de s'affoler ! ».

DEPUIS SEPT ANS QU'IL A QUITTÉ L'ARMÉE POUR ENTRER A LA TAE, IL EN A FAIT DES VOYAGES ENTRE L'ALLEMAGNE OU L'AUTRICHE, ET L'ESPAGNE. ET SANS UN SEUL INCIDENT. DANS CETTE PARTIE DU CIEL, IL SE TROUVE UN PEU COMME CHEZ LUI.

Il y a quelques instants, il a décollé de Palma de Majorque, après une escale d'une heure pour laisser des passagers et en prendre d'autres. En outre, la nuit est belle. Sombre, sans lune, mais remplie d'étoiles. Bref, un vol sans histoire.

Le commandant de Tejada vient de caler ses appareils de

Sur l'aéroport pendant plus de 2 heures 40 personnes ont aussi vu les mystérieux engins lumineux



APRES QUE L'AVION SE SOIT IMMOBILISE EN BOUT DE PISTE, LA TOUR DE CONTRÔLE DE L'AÉROPORT DE VALENCE A REPERE LES MYSTÉRIEUX POINTS LUMINEUX.



bord sur la radio-balise d'Alizante, et pas un instant, il ne peut se douter que, dans quelques instants, il va avoir la plus grande frayeur de sa vie.

« Il était exactement 23 h 08, raconte-t-il, et nous venions de passer à la verticale de l'île d'I-

biza. Sur la gauche de l'appareil, j'ai vu soudain deux immenses lueurs qui s'approchaient. Elles étaient de couleur rouge, et il était impossible de les confondre avec quoi que ce soit d'existant, un avion, ou un ballon-sonde par exemple. Elles étaient tellement

brillantes que nous ne pouvions pas distinguer leur forme. Y avait-il plusieurs objets, ou appartenait-elles au même, je ne sais pas ? »

Immédiatement, il contacte par radio le contrôle aérien de Barcelone qui confirme :

« NOUS VOYONS EFFECTIVEMENT UN ECHO RADAR A CÔTÉ DE CELUI DE VOTRE AVION, MAIS IL EST IMPOSSIBLE DE L'IDENTIFIER. AUCUN AUTRE VOL N'EST PREVU OU SIGNALÉ DANS VOTRE SECTEUR ET NOUS NE SAVONS PAS DE QUOI IL S'AGIT. »

« Les contrôleurs ont essayé de contacter cet engin par radio sur des fréquences différentes, poursuit le commandant de Tejada, mais ils n'ont pas eu de réponse. Ils m'ont alors ordonné de changer de palier et de prendre de l'altitude. »

Aussitôt, celui-ci tire sur le manche pour faire grimper son appareil. Mais à quelques centaines de mètres, les lueurs leur

Tout de même qu'à une chose : éviter la collision.

« J'AI TOUT FAIT POUR LES SEMER, POURUIT LE COMMANDANT DE TEJADA, MAIS COMME IL N'Y AVAIT RIEN A FAIRE, ET POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS, J'AI DEMANDÉ L'AUTORISA-

TION AU CONTRÔLE AÉRIEN DE ME POSER EN URGENCE SUR L'AÉROPORT LE PLUS PROCHE. J'AI ALORS ÉTÉ DEROUTÉ SUR VALENCE. »

Quand l'avion se pose, à 23 h 45, il semble que tout soit terminé. Les mystérieuses lueurs ont cessé leur « escorte » et abandonné leur « cible » depuis une

Eviter la collision

Aucun des passagers ne s'est aperçu du drame qui est en train de se jouer. Mais dans le poste de pilotage, de grosses gouttes de sueur perlent sur le front des quatre hommes qui s'y trouvent.

SUITE P. 8