

BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

I LEGISLATURA

Serie E: PREGUNTAS
CON RESPUESTA ORAL

14 de octubre de 1980

Núm. 378-I

PREGUNTA

Causas del desvío del avión Super-Caravelle de la Compañía TAE.

Presentada por don Enrique Múgica Herzog.

PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

De acuerdo con lo establecido en el artículo 90 del Reglamento provisional del Congreso de los Diputados, se ordena la publicación de la pregunta que a continuación se inserta, formulada por el Diputado don Enrique Múgica Herzog, del Grupo Parlamentario Socialistas Vascos, sobre la causa del desvío del avión Super-Caravelle, de la compañía TAE, y para la que se solicita contestación oral en el seno de la Comisión correspondiente.

Con esta misma fecha se envía a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, competente para conocer de esta materia.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de septiembre de 1980.—El Presidente del Congreso de los Diputados, Landelino Lavilla Alsina.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Enrique Múgica Herzog, Diputado por Guipúzcoa, perteneciente al Grupo Parlamentario Socialistas de Euskadi, al amparo de lo establecido en el artículo 128 y

siguientes del vigente Reglamento provisional del Congreso de los Diputados, formula al Gobierno la siguiente pregunta, para que reciba contestación oral en la Comisión correspondiente.

Fundamento

Que a las 22 horas y 47 minutos (hora local) del pasado 11 de noviembre de 1979, el avión "Super-Caravelle" de la compañía española TAE, despegó del aeropuerto de Palma de Mallorca, con rumbo —sin escalas— a las islas Canarias. Se trataba de la línea JK-297, Palma-Tenerife-Las Palmas.

El reactor, con 109 turistas austríacos y alemanes, era tripulado por el Comandante Javier Lerdo de Tejada (quince años como piloto y más de ocho mil horas de vuelo), el mecánico de vuelo Francisco Javier Rodríguez y un tercer piloto —Luis de Luque Torre— en "situación".

A las 23 horas y 05 minutos —cuando el "Super-Caravelle" seguía ascendiendo para alcanzar su nivel de crucero: 33.000 pies—, el Centro de Control de Vuelo de Barcelona le pidió sincronizara la frecuencia de socorro (121.5), puesto que el SAR

había captado una llamada de emergencia a unas 40 millas al norte de Valencia.

Los pilotos confirmaron la existencia de dicha llamada de socorro, aunque no llegaron a entender el mensaje.

A las 23 horas y 08 minutos, la tripulación del "Super-Caravelle" reportó a Control de Vuelo de Barcelona la presencia, por la izquierda del avión, de un "tráfico" sin identificar.

Barcelona, por su parte, respondió a los pilotos del avión de la TAE que no existía en la zona más avión o "tráfico" notificado que el del Comandante Tejada. El radar no captaba dicho "tráfico no identificado".

Segundos después de esta primera notificación de los pilotos de la TAE a Barcelona, el "tráfico no identificado" comenzó a aproximarse violentamente al "Super-Caravelle".

Según palabras textuales de la tripulación —grabadas en las cintas magnetofónicas del Control de Barcelona y, posteriormente, en el de Valencia—, el "tráfico" tenía un tamaño aproximado al doble del de un avión "Jumbo" (Boeing-747), con dos potentes luces rojas en los extremos. (El tamaño de un Boeing-747 es de 98 metros.)

Entre las citadas 23,08 horas y las 23,16, el gigantesco "objeto volante no identificado" permaneció a la izquierda del "Super-Caravelle", que volaba a unos 850 kilómetros por hora y a más de 20.000 pies de altitud.

Durante esos OCHO MINUTOS, el objeto llegó a aproximarse a unos cien o doscientos metros del avión de pasajeros. Según información confidencial, el radar militar de Pegaso (Mando de la Defensa Aérea) captó un eco o blanco no identificado a media milla del "Super-Caravelle".

Las maniobras y aproximaciones del "tráfico no identificado" fueron tan violentas y peligrosas que, a los ocho minutos, el Comandante del avión español comunicó a control Barcelona "que así no podía seguir volando y que procedía a Valencia".

A las 23,50 horas, el avión de TAE tomó tierra en el aeropuerto de Manises. Los 109 pasajeros fueron trasladados esa misma noche al hotel "Azafata" —muy próximo al aeropuerto—, donde pernoctaron hasta el día siguiente.

Desde el momento del aterrizaje del "Jet" español, hasta un total de 40 testigos pudieron presenciar —y por espacio de dos horas— la presencia sobre la zona de tres "luces" muy extrañas, que permanecían estáticas sobre la zona de combustible del aeropuerto, torre de controladores y, posiblemente, sobre el área de la cercana Base Aérea de Manises.

Entre estos 40 testigos se encuentra el director del aeropuerto valenciano, ingeniero aeronáutico Miguel Morlán, controladores de vuelo, oficial de Tráfico (Salvador Tomás Rubio), Policía Nacional, empleados de Iberia, etc.

Hacia las dos de la madrugada, y según informaciones confidenciales, salió en alerta de la Base de Los Llanos, en Albacete, un "Mirage" (F-1), pilotado por un capitán, que permaneció una hora y tres cuartos en vuelo, tratando de alcanzar a tres objetos volantes no identificados. La persecución resultó totalmente infructuosa. El primero de los "ovnis" fue captado y perseguido por el "caza" español en dirección Sur-Sureste. El segundo objeto no identificado, hacia Aragón, y el tercero, hacia las islas Columbretes, siendo perseguido hasta Mahón.

Entre las dos y media y tres menos cuarto de esa misma madrugada, el vecino de Sóller (Mallorca) José Climent lograba fotografiar un objeto volante no identificado en la zona del monte L'Ofre. Las dos fotografías fueron intervenidas por un capitán y un brigada del Ejército del Aire, que se personaron en la citada localidad de Sóller.

Al saltar la noticia del desvío del "Super-Caravelle" por un "ovni" a los medios de difusión, el Ministerio del Aire hizo pública una nota en la que ponía de manifiesto que se abría una investigación oficial sobre los hechos. Hasta hoy esa investigación —concluida ya— no ha sido dada a conocer.

A la vista de los acontecimientos anteriormente expuestos, el Diputado firmante formula al Gobierno las siguientes preguntas:

1. ¿Qué clase de aparato (o aparatos) provocó el desvío de un avión "Super-Caravelle" de la compañía TAE en la noche del 11 de noviembre de 1979?

2. ¿Por qué tres "tráficos" de origen

desconocido permanecieron durante más de cuatro horas sobre el espacio aéreo español?

3. ¿Qué clase de aparatos obligaron al despegue "en alerta" de un "Mirage" (F-1) de la Base de Los Llanos (Albacete)?

Palacio de las Cortes, 26 de septiembre de 1980. Enrique Múgica Herzog.

Suscripciones y venta de ejemplares:
SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.
Cuesta de San Vicente, 38
Teléfono 247-23-00, Madrid (8)
Depósito legal: M. 12.580 - 1961
Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID