

Historia de los secuestros aéreos

MANUEL CORRAL BACIERO

Hace ya más de cincuenta años que la aeronáutica civil dedicada al transporte de pasajeros es víctima de una actividad tras la cual se esconden móviles diversos. Popularmente es conocida como "secuestros aéreos", aunque técnicamente se la denomina más correctamente como apoderamiento o retención ilícita de aeronaves.

Cada una de las pequeñas historias que componen la crónica de los secuestros aéreos tiene un origen similar: Alguien monta en un avión dedicado al transporte de pasajeros en una ruta determinada. Lleva, o dice llevar, armas o explosivos con los que poner en peligro la continuidad del viaje y desvía el avión de su ruta con la intención de lograr sus objetivos: desplazarse a otro país huyendo del suyo; alcanzar notoriedad internacional para su causa política o personal, o negociar, utilizando a los rehenes capturados, concesiones diversas con un Estado al que se considera enemigo.

En esta historia ocupan un lugar menor y con matices diferentes los casos en que el desvío no se hace con un avión civil, sino militar de transporte, efectuado generalmente por militares que tienen acceso al medio aéreo, o cuando un piloto abandona con su avión militar su nación trasladándose a otra con régimen político diferente y más afín a sus creencias e ideología.

Seguramente no habría secuestros aéreos, o sólo se darían en los casos de huida de un país, si no lograsen la repercusión pública que tienen todas las desviaciones de la normalidad relacionadas con la aviación. Pero lo cierto e inevitable es que hubo, hay y seguirá habiendo secuestros aéreos. Cada día más difíciles de materializar, aunque más prolongados y sangrientos cuando se producen.

PRIMERA HISTORIA

En 1930 se produce en Perú la denominada "Revolución de Arequipa" encabezada por el Teniente Coronel Luis M. Sánchez del Cerro, que llegaría a la Presidencia aboliendo la Constitución. Frente a él, entre otras fuerzas, se encontraba la Alianza Popular de la Revolución Americana (APRA). Miembros de esta alianza se apoderaron en febrero de 1931 de un "F-7" pilotado por un norteamericano, desde el cual lanzaron octavillas contra el Gobierno.

Se le considera el primer acto de piratería aérea de la Historia de la Aviación y en él ya tenemos presentes dos factores clave: móviles políticos y búsqueda de repercusión pública.

Después, las crónicas acumulan hasta el presente más de 770 casos de apoderamientos o retenciones ilícitas de aeronaves tras ese primero y aislado, que no obtuvo gran trascendencia internacional.

Se puede decir que la historia empieza "de verdad" en 1947 abriendo un período hasta 1958, en el que los secuestros aéreos corresponden a ciudadanos de países tras el "Telón de Acero" que utilizan este sistema desde Rumania, Checoslovaquia, Polonia, etc..., para huir "a lo grande" de estados socialistas "hacia la libertad" cuya primera estación solía ser una Base Aérea estadounidense en Europa.

En julio de 1947 un pirata aéreo que desvió un avión rumano a Turquía asesinó al piloto, provocando la primera víctima mortal de las 230 que se han producido en secuestros aéreos hasta el presente.

Es obligado recordar, con la experiencia que da el tiempo, la felicidad con que los gobiernos occidentales observaban en aquellos años de Guerra Fría el trasiego de ciudadanos del Este, perjudicial para la imagen internacional de esos países.

1958 supone la reducción de la oleada anterior del fenómeno, que ha seguido dando casos esporádicos hasta nuestros días, para ser sustituida ese año en los avatares del devenir político por otra etapa en la que también interviene la existencia de un fenómeno revolucionario comunista, pero ya con aviones que vuelan indebidamente en dos direcciones opuestas.

El eje del problema fue Cuba en los últimos años de Batista y en la primera década del régimen comunista de Fidel Castro. Los primeros episodios, hay más de 200 hasta nuestros días, fueron escritos por seguidores del entonces joven revolucionario que buscaban publicidad para la causa.

En noviembre de 1958 tuvo lugar el primer secuestro de un avión sobre territorio estadounidense. El aparato de CUBANA DE AVIACION fue tomado por 5 hombres, finalizando el suceso con la muerte de 17 de los 20 ocupantes del avión.

Luego, tras el triunfo de la revolución castrista, son seguidores de Batista los que se apoderan de aeronaves para huir de la isla, como el caso del General Antonio Rodríguez Díaz y familia, autores del



El avión de la TWA, secuestrado en Beirut en junio de 1985, permanece en el aeropuerto de Argel, tras dejar en libertad a varios pasajeros.

secuestro a mano armada de un "Vickers Viscount" de las líneas aéreas cubanas el 25 de abril de 1959, con el cual emigraron a Key West, Florida.

Consolidado el régimen castrista empiezan a aparecer voluntarios dispuestos a vivir el mito comunista entre el viejo Canal de las Bahamas y el Mar de las Antillas. Ensoñador Caribe sobre cuyas aguas cubanos reciclados a la revolución, libertadores de toda Iberoamérica, miembros del "Black Power" estadounidense, simples delincuentes y algún que otro loco, comunicaban a los miembros de la tripulación de aviones comerciales, generalmente de líneas estadounidenses con punto de salida en aeropuertos sureños, su deseo particular de que el avión aterrizase en La Habana. Eso sí, dando al caso toda la publicidad posible para fastidio de los objetivos prepotentes y capitalistas del gran imperio del Norte.

Salvo el imprevisto de volar a Cuba y estar un tiempo superior al previsto por cualquier ejecutivo a disposición del iluminado de turno, esta riada de secuestros apenas recoge finales sangrientos ni molestias excesivas a pasajeros y aparatos, aunque llegase a contabilizar un total de 71 secuestros durante 1968 y al año siguiente 83 aviones desviados a la isla, hasta totalizar los 241 que se cuentan en este periodo y por este motivo que aún sigue dando casos en nuestra década. Por ejemplo, el desvío de aviones norteamericanos



Mohamed Rahal (izquierda) y Mustafá Jalil (derecha), acusados de atentar en Madrid contra el diplomático libio Mohamed Idris Amed en septiembre de 1984 y cuya libertad exigían los secuestradores del avión de la TWA.

hacia La Habana, generalmente por ciudadanos que deseaban volver a Cuba, llegó a contabilizar más de 10 secuestros entre 1983 y 1985.

Aunque no fuera Cuba su destino, sino el meramente económico, hay que dejar constancia del primer pirata aéreo que secuestró un avión para pedir una recompensa. De él sólo sabemos que adquirió un billete como D. B. Cooper para un vuelo entre Portland y Seattle en 1971 en un vuelo de la compañía estadounidense NORTHWEST AIRLINES. A bordo pidió un rescate de 200.000 dólares a cambio de no atentarse contra los 36 pasajeros del avión. Conseguido su objetivo, pidió que el avión bajase. Saltó en paracaídas y pasó a la leyenda.



Avión de Egypt Air, similar al que protagonizó el secuestro de Malta en noviembre de 1985.

NUEVO Y ACTUAL CAPITULO

No había finalizado el anterior cuando el resultado de la "Guerra de los Seis Días" (1967), contrario a los intereses árabes y especialmente a los palestinos, abrió otro frente que ha dado el mayor volumen de sangre y terror en los secuestros aéreos hasta nuestros días, con un protagonismo destacado de activistas árabes de innumerables facciones, pero con la colaboración esporádica de miembros de otras nacionalidades afines en la gran trama terrorista internacional.

El primer hito de esta historia negra lo marcaron el 23 de julio de 1968 tres árabes que tomaron en Roma un Boeing 707 de la compañía israelí EL AL. Piloto herido y avión que aterriza en Argel, inaugurando también la actividad de Argelia como mediadora internacional en este tipo de asuntos. Los secuestradores pertenecían al Frente Nacional para la Liberación de Palestina (FPLP), que exigió la liberación de combatientes palestinos prisioneros en Israel.

Fueron más cuestiones las que comenzaron con este secuestro: la especial atención de los medios informativos a esta actividad por las profundas implicaciones internacionales que tiene el conflicto entre los estados árabes e Israel y sus aliados, lleno de episodios macabros en la historia reciente, y la utilización de los pasajeros, inocentes usuarios de un medio de transporte, como mercadería política y publicitaria.

1969 abre una nueva línea propagandística en los secuestros aéreos: la voladura de los aviones capturados. El FPLP secuestra el vuelo de la TWA del 29 de agosto entre Roma y Tel Aviv, que finalizó en Damasco con la explosión del avión tras haber sido desalojado. Durante el mes de septiembre del año

siguiente, el mismo grupo político sería el responsable del secuestro frustrado de un avión de la compañía israelí EL AL, (la más segura desde entonces), al que siguieron la voladura en El Cairo de un "Jumbo" de PANAMERICAN, desviado de su ruta desde Holanda hacia los EE.UU. y el espectacular secuestro múltiple ocurrido el 6 de septiembre y cuyo final ya fue presenciado en todo el mundo a través de las imágenes que ofreció la televisión. Tres aparatos, uno americano que despegó de Francfort, otro suizo procedente de Zurich y uno británico que volaba desde Bahrein a Beirut fueron desviados a Zarca en el desierto jordano. Desalojados pasajeros y tripulación, los terroristas organizaron con los tres aviones la mayor pira provocada que recuerde la aeronáutica civil.



La española Marta Bruguera, una de las supervivientes del Boeing 737, secuestrado en noviembre de 1985, a su llegada al aeropuerto del Prat en Barcelona.

Desde el inicio, hace ya dos décadas, de esta modalidad de batalla en la guerra permanente entre intereses árabes enfrentados y entre éstos y el estado de Israel y sus aliados, se contabilizan más de 70 casos de piratería aérea por este motivo. Algunos de ellos han tenido un relieve excepcional, otros han entrado en la rutina de secuestro (frustrado o no) / negociación más o menos tensa y dilatada de reivindicaciones de diferente tipo (en general liberación de prisioneros palestinos) / final, no siempre feliz, hasta la próxima acción.

Entre los episodios más destacados tenemos la acción de los comandos especializados israelíes que el 4 de julio de 1976 se plantaron en Entebbe (Uganda), a casi 4.000 kilómetros de sus bases, para liberar a un centenar de rehenes, pasajeros de un "Airbus" de AIR FRANCE, obteniendo un éxito que ha elevado este trabajo a la categoría de lección obligatoria en las acciones de unidades de élite, como también se incluye la misión de los comandos alemanes en Mogadiscio (Somalia) para liberar a los 90 rehenes de un avión de LUFTHANSA el 17 de octubre de 1977, muriendo los tres secuestradores y el capitán del avión.

La acción de fuerzas especiales para acabar con este tipo de situaciones tuvo un final menos afortunado en el caso del secuestro de un "Boeing 737" de EGYPT AIR en vuelo Atenas-El Cairo el 23 de noviembre de 1985. Aparcado en el aeropuerto de La Valetta (Malta), el avión fue asaltado, tras el asesinato de varios rehenes, por comandos egipcios con el triste saldo de 60 muertos al incendiarse el aparato.

Al año siguiente sería en un avión norteamericano, "Jumbo" de la PAN AM, donde se viviría otro final con demasiadas víctimas: 17 muertos tras la intervención de fuerzas paquistanís para poner fin al secuestro en Karachi el 5 de septiembre de 1986.

**EVOLUCION DE SECUESTROS DE AERONAVES
HASTA ENERO DE 1986**

CY	1931-69	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	TOTAL
EE.UU. con éxito	58 (9) (55)**	18 (1) (14)	12 (1) (10)	10 (2) (6)	1 (1) (0)	3 (3) (1)	4 (4) (0)	1 (0) (0)	0 (0)	2 (2) (0)	6 (2) (2)	13 (0) (13)	2 (1) (1)	4 (1) (3)	13 (0) (11)	4 (0) (3)	2 (1) (0)	153 (28) (119)
Incompletos***	3 (0) (3)	5 (1) (1)	9 (1) (1)	14 (0) (1)	1 (0) (0)	2 (1) (0)	3 (2) (0)	1 (1) (1)	3 (0) (0)	6 (2) (0)	5 (0) (2)	3 (0) (3)	0 (0)	1 (0) (0)	3 (0) (0)	1 (0) (1)	1 (0) (0)	61 (8) (89)
Sin éxito	13 (0) (7)	4 (0) (0)	6 (0) (3)	7 (2) (1)	0 (0) (0)	2 (0) (0)	5 (0) (0)	2 (1) (0)	3 (1) (0)	5 (1) (1)	2 (0) (1)	6 (1) (4)	6 (0) (2)	5 (0) (1)	3 (1) (1)	2 (2) (0)	2 (0) (0)	73 (9) (21)
Subtotal	74 (9)	27 (2)	27 (2)	31 (4)	2 (1)	7 (4)	12 (6)	4 (2)	6 (1)	13 (5)	13 (2)	22 (1)	8 (1)	10 (1)	19 (1)	7 (2)	5 (1)	287 (45)
EXTERIOR Con éxito	100 (7) (40)	37 (5) (17)	10 (1) (3)	13 (1) (3)	10 (0) (2)	5 (1) (1)	3 (0) (0)	6 (0) (0)	16 (0) (0)	8 (1) (1)	8 (2) (0)	9 (1) (2)	13 (2) (3)	12 (0) (1)	6 (0) (0)	17 (1) (1)	19 (9) (0)	192 (31) (74)
Sin éxito	27 (1) (9)	19 (2) (4)	21 (0) (6)	18 (0) (1)	10 (0) (2)	14 (1) (1)	10 (1) (1)	8 (1) (0)	10 (1) (0)	10 (0) (0)	6 (0) (0)	10 (1) (2)	11 (0) (0)	10 (1) (0)	9 (0) (1)	4 (0) (0)	12 (0) (0)	209 (9) (27)
Subtotal	127 (8) (49)	56 (7) (21)	31 (1) (9)	31 (1) (4)	20 (0) (4)	19 (2) (2)	13 (1) (1)	14 (1) (0)	26 (1) (0)	18 (1) (1)	14 (2) (0)	19 (2) (4)	24 (2) (3)	22 (1) (1)	15 (0) (1)	21 (1) (1)	31 (9) (0)	501 (40) (101)
DATOS MUNDIALES Con éxito	158 (16) (95)	55 (6) (31)	22 (2) (13)	23 (3) (9)	11 (1) (2)	8 (4) (2)	7 (4) (0)	7 (0) (0)	16 (0) (0)	10 (3) (1)	14 (4) (2)	22 (1) (15)	15 (3) (4)	16 (1) (4)	19 (0) (95)	21 (1) (4)	21 (10) (0)	445 (59) (193)
Incompletos (EE.UU.)	3 (0) (3)	5 (1) (1)	9 (1) (1)	14 (0) (0)	1 (0) (0)	2 (1) (0)	3 (2) (1)	1 (1) (0)	3 (0) (0)	6 (2) (2)	5 (0) (3)	3 (0) (0)	0 (0)	1 (0) (0)	3 (0) (1)	1 (0) (0)	1 (0) (1)	61 (8) (13)
Sin éxito	40 (1) (16)	23 (2) (4)	27 (0) (9)	25 (2) (2)	10 (0) (2)	16 (1) (1)	15 (1) (1)	10 (2) (0)	13 (2) (0)	15 (1) (1)	8 (0) (1)	16 (2) (6)	17 (0) (2)	15 (1) (1)	12 (1) (2)	6 (2) (0)	14 (0) (0)	182 (18) (48)
TOTAL	201 (17) (114)	83 (9) (36)	58 (3) (23)	62 (5) (11)	22 (1) (4)	26 (6) (3)	25 (7) (2)	18 (3) (0)	32 (2) (0)	31 (6) (4)	27 (4) (6)	41 (3) (21)	32 (3) (6)	32 (2) (5)	34 (1) (14)	28 (3) (4)	36 (10) (1)	788 (85) (254)

** G/A: Las cifras entre corchetes representan datos correspondientes a Aviación General y están incluidas en la cifra general.

** Las cifras entre paréntesis corresponden a secuestros dirigidos a Cuba.

*** Un secuestro incompleto es aquel en el que el secuestrador resulta detenido o muerto en el intento o antes de su finalización.

De las muchas escenas impactantes que los últimos secuestros han dejado en la retina de los ciudadanos, a la búsqueda de un importante impacto propagandístico, nadie olvida el paulatino asesinato de pasajeros, generalmente israelíes o norteamericanos, que se produjo tras el prolongado secuestro de un "Jumbo" de la TWA por milicianos chiitas libaneses el 14 de junio de 1985, prolongado durante 17 tensos días a la búsqueda de la libertad para compañeros de los secuestradores, entre ellos dos detenidos en España, espectacularmente explotado en todos los medios informativos internacionales, o el vivido a partir del 5 de abril de 1988 por los ocupantes de otro "Jumbo", éste de la KUWAIT AIRWAYS en vuelo procedente de Bangkok, finalizado quince días después tras la intermediación del gobierno argelino y la OLP con los secuestradores pro-iraníes.

El régimen del imán Jomeini, la huida de ciudadanos opositores, el enfrentamiento del Irán jomeinista con Irak y el avance del integrismo islámico promocionado por aquel país y con inexplicables ramificaciones político religiosas que implican a todo el mundo árabe, especialmente a Libia y Líbano, son la siniestra sombra de múltiples acciones de retención y desvío de aeronaves, como las múltiples protagonizadas entre los años 1982-84 por civiles y militares iraníes opositores que huyeron de su país secuestrando aviones civiles o militares, incluyendo un helicóptero.

Muchos intentos de secuestro no han llegado a permitir a los autores materializar su objetivo. Neutralización de éstos antes de subir al avión, durante el vuelo, o acciones de comandos como las citadas lo han impedido, sin embargo, aun frustrando la acción hay ocasiones con mal final para todos como ocurrió con el vuelo de un "Boeing 737" de la IRAQUI AIRWAYS, Bagdad-Amman, el 25 de diciembre de 1986. Tras un tiroteo a bordo entre secuestradores y fuerzas de seguridad, el avión se estrelló en territorio de Arabia Saudita con un saldo de 62 muertos y 44 supervivientes.

OTROS CASOS

La historia quedaría incompleta si en ella no se incluyera, al menos como apunte, una somera muestra de otras acciones en las que los protagonistas no son cubanos o partícipes del complejo problema árabe-israelí.

Tras muchos secuestros aéreos hay exclusivamente problemas personales o puros hechos delictivos, pero la tensión política sigue siendo prioritaria en la existencia de estos fenómenos.

Así se incorporan a la historia el secuestro y destrucción en vuelo de un avión vietnamita con muerte de todos los ocupantes en 1976, los diversos secuestros en vuelos interiores o internacionales de aviones de Aeroflot y los habidos en Polonia durante los primeros años del régimen del general Jaruzelski, junto a los múltiples que tienen como objetivo aviones colombianos a partir de 1980, o el primer secuestro, 5 de mayo de 1983, de un avión comercial chino que aterrizó finalmente en una Base estadounidense en Corea del Sur y los secuestros de aviones indios por extremistas sijs.

TAMBIEN ESPAÑA

Aeronaves, territorio e intereses españoles no escapan de esta negra crónica.

Ya queda dicho que durante el secuestro del "Jumbo" de la TWA, en el verano de 1985, los autores reivindicaban la libertad de dos compañeros, chiitas libaneses, detenidos en España por acciones terroristas en nuestro territorio.

Sin embargo, nuestra incorporación a esta "lista negra" se había producido 25 años antes, con el secuestro por parte de la tripulación de un avión de CUBANA DE AVIACION en vuelo Madrid-La Habana.

El 30 de junio de 1967 un reactor particular de la compañía británica GREGORY AIR SERVICES cubría el trayecto Ibiza-Palma de Mallorca, llevando a bordo al ex-primer ministro congoleño Moisés Tshombe y varias personas más, entre ellas a François Bodenan, artífice del secuestro del vuelo hacia Argelia, país donde falleció en circunstancias no aclaradas el líder africano.

El 7 de enero de 1970 Mariano Ventura Rodríguez, estudiante de 18 años secuestraba el "Convair" de IBERIA en vuelo Madrid-Zaragoza, armado de un cuchillo y la pistola de juguete que dejaron los Reyes Magos a sus hermanos pequeños, con la pretensión de ir a Albania. La amenaza "si no se entrega, será fusilado al amanecer" y la escasa convicción del secuestrador por su objetivo final, pusieron rápidamente fin al suceso.

En septiembre de 1972 un comando croata de nueve personas, autor del secuestro de un avión de la SAS, eligió España como destino final de la aventura. Un Consejo de Guerra garantizó su permanencia en las cárceles de nuestro país hasta 1975 en el caso de tres de ellos y hasta 1974 para los otros seis.

En el verano de 1976 la tripulación frustra el intento de un venezolano para llegar a Cuba habiendo pagado el billete Las Palmas-Madrid. Fue el mismo año en que un comando árabe pudo embarcar en un avión holandés en Málaga desviando el avión a Niza y liberando sin consecuencias a los 78 pasajeros.

Otro comando árabe, esta vez con peor final ya citado, fue el autor en 1977 del secuestro del vuelo de LUFTHANSA que se inició en Palma de Mallorca y finalizó en Mogadiscio, el mismo año en que un italiano secuestra el 16 de marzo un avión "Boeing 727" de IBERIA en vuelo procedente de Barcelona para reivindicar la devolución de su hija, tutelada por su ex-mujer en Abidjan (Costa de Marfil). La aventura finalizó en Varsovia con la detención del autor, tras una "excursión" de 48 horas que permitió a los pasajeros conocer las pistas de los aeropuertos de Abidjan, Casablanca, Sevilla, Turín, Zurich y Varsovia.

El mismo año, otros dos vuelos internacionales de IBERIA engrosaban la lista de intentos frustrados. El 2 de mayo de 1977 un libio deportado por la policía española intentó en el aeropuerto romano de Fiumicino su regreso a España, siendo reducido por la tripulación y, para cerrar el año, la rápida acción del Comandante cerrando las puertas de su avión impedía, en el aeropuerto de Viena, que otro avión de la misma compañía se convirtiera en alojamiento improvisado de un grupo de secuestradores y rehenes que avanzaban por la pista.

En 1978, 6 de agosto, finalizaba en Barcelona el vuelo de un avión de la KLM secuestrado por un perturbado mental que pretendía llegar a Argel y, justo un año después, tres desertores de la Legión se apoderaban en Fuerteventura de un "DC-9" de IBERIA con el que aterrizaron en Suiza, entregándose a las autoridades de ese país que les condenaron a veinte meses de cárcel.

La lista, desgraciadamente inconclusa porque el fenómeno tiene futuro, queda cerrada provisionalmente con el secuestro el 6 de mayo de 1988 de un "Boeing 707" de la compañía portuguesa TAP, obligado a aterrizar en Barajas con 88 personas a bordo por su joven secuestrador, el cual volvió a Lisboa con el avión para entregarse allí. ■