

LAS AGUILAS PIRATAS



CON UN PARCHE EN EL OJO...

MAX ASTORGA



La piratería aérea, que también es conocida como secuestro de aeronaves o secuestro aéreo, es el rapto de una aeronave por un individuo o grupo de piratas. En la mayoría de los casos, el piloto se ve obligado a volar bajo las órdenes de los secuestradores. Sin embargo - de vez en cuando – los raptos vuelan las aeronaves por sí mismos, como sucedió en los ataques del 11 de septiembre en Estados Unidos. También existen antecedentes de, al menos tres casos, en que el avión fue secuestrado por el piloto o el copiloto.

A diferencia de los típicos secuestros de vehículos terrestres o barcos, el secuestro aéreo generalmente no es cometido como parte de un delito de robo o hurto. La mayoría de los secuestradores de aviones tienen la intención de utilizar los pasajeros como rehenes, ya sea para obtener un rescate monetario o por alguna concesión política o administrativa por las autoridades.

Varios motivos han impulsado estos hechos, entre ellos, exigiendo la liberación de ciertos reclusos o destacar las quejas de una comunidad en particular, o conseguir asilo político. Los secuestradores también

han utilizado aviones como arma para atacar determinados lugares (por ejemplo los ataques del 11 de septiembre de 2001 en EE.UU).



Los secuestros para rehenes comúnmente producen un enfrentamiento armado durante un período de negociación

entre los secuestradores y las autoridades, seguido por algún tipo de arreglo. Los acuerdos no siempre responden a las demandas originales de los secuestradores. Si las demandas de los secuestradores son consideradas demasiado grandes y sus perpetradores no muestran inclinación a rendirse, las autoridades recurren en ocasiones a fuerzas especiales para intentar el rescate de los rehenes (por ejemplo la operación Entebbe en Africa).

Una de las medidas más efectivas para evitar este tipo de ataques, es el control físico de los pasajeros previo al embarque, en especial bajo el sistema de detección de

metales, a fin de evitar el porte de armas, así como también el control de porte de líquidos y la implementación de escáneres corporales.

Casos de Secuestros históricos

Secuestro Southern Airways 10/11/72
Secuestro AirFrance 27/06/76
Secuestro AirFrance 26/12/94
Secuestro Ethiopian 23/11/96
Secuestros TWA-SwissAir-PANAM-BOAC(4)
Secuestro AeroFlot 08/03/98
Secuestro NorthwestOrient 24/11/71
Secuestro ANA airways 23/07/99
Secuestro FEDEX 07/04/94
Secuestro PANAM 05/09/86
Secuestro LANCHILE 19/12/69
Secuestro LADECO 05/07/77
Secuestro LANCHILE 25/05/72
Secuestro LANCHILE 21/06/77
Secuestro LYBIA-ARAB Airlines 07/12/81
Secuestro LANCHILE 12/11/69
Secuestro LANCHILE 06/02/70



JetPhotos.Net - Image Copyright © GL Burchill

El secuestro del Vuelo 49 de Southern Airways ocurrido el 10 de noviembre de 1972. Cuando tres pasajeros Melvin Cale, Louis Moore y Henry D. Jackson junior, todos americanos, además con malos antecedentes secuestraron exitosamente un Douglas DC-9 de Southern Airways que estaba programa que cubriera la ruta entre Birmingham - Alabama y Montgomery, - Alabama. Los tres secuestradores estaban enfrentando cargos criminales por incidentes no relacionados entre sí. A bordo del avión iban treinta y un personas cuando

fue secuestrado. Poco después del despegue los tres secuestradores, que de varios escondites del avión en vuelo, sacaron pistolas y granadas de mano y se apoderaron de la aeronave bimotor brutalmente, demandando un rescate de \$10 millones de dólares. Los secuestradores hicieron volar al avión a múltiples lugares en Estados Unidos y a Toronto, Canadá, antes de finalmente volar a Cuba. Contrario a las expectativas de los secuestradores, el presidente Fidel Castro no los aceptó en ese país, y estos debieron volar el avión a Orlando, Florida, debido a eso inventaron la posibilidad de volar a Suiza, lo que no era posible debido a la poca autonomía del aparato. En un momento, los secuestradores amenazaron en estrellar el avión contra un reactor nuclear de investigaciones, el *High Flux Isotope Reactor*, en el Oak Ridge National Laboratory, si sus demandas por los 10 millones de dólares no eran cumplida. Uno de los secuestradores dijo: "No estoy jugando. Si no reúnen el dinero voy a estrellar el avión en Oak Ridge." Mientras se detenía para reabastecerse de combustible en la McCoy Air Force Base, Orlando,

el FBI le disparó a dos de los cuatro neumáticos del tren de aterrizaje del avión, haciendo que los secuestradores le dispararan e hirieran al copiloto y forzaran al piloto William Hass a despegar sin copiloto asistente. El secuestro terminó cuando el avión aterrizó en una pista cubierta parcialmente con espuma en la Habana, Cuba. Los secuestradores fueron sacados del avión a punta de pistola por las autoridades cubanas y capturados después que intentaran escapar. Jackson y Louis Moore fueron sentenciados cada uno a 20 años en una prisión cubana, y Melvin Cale fue sentenciado a 15 años. Cuba retornó el avión, tripulación, pasajeros y el dinero del rescate a Estados Unidos. Después de cumplir sus sentencias en Cuba los secuestradores fueron retornados a Estados Unidos para enfrentar otros cargos. El incidente llevó a un breve tratado entre Estados Unidos y Cuba que no prosperó. El secuestro duró un total de 30 horas y cubrió 6.400 km.



El vuelo 139 de Air France un Airbus A-300 despegó el 27 de junio de 1976 desde Tel Aviv. Su destino era París. Haría, antes, una escala de reabastecimiento en Atenas. En esa ciudad subieron al avión cuatro pasajeros. Dos integrantes de las Células Revolucionarias de Alemania y dos de una fracción absolutamente radicalizada del Frente Palestino de Liberación. Primero fueron unos gritos... tan inesperados como urgidos!. Entre los oídos tapados y el ruido de las turbinas, fueron muchos de los

pasajeros que no entendían lo que estaba sucediendo. El estupor fue instalándose en el avión. De pronto tres hombres y una mujer, armados hasta los dientes, con ametralladoras y granadas, los estaban apuntando. El piloto del avión con el caño helado de una de las armas en su nuca debió cambiar el plan de vuelo. Ese avión no aterrizaría en la Ciudad Luz. Lo llevaron hasta Libia. El norte africano serviría para reaprovisionar la nave, para después continuar el camino hacia el destino final. Nada era improvisado. Luego de la escala en Libia, siguieron hacia Entebbe, en Uganda, el país en el que mandaba el dictador africano Idi Amin. Tenían todo planeado. Aprovechando la laxitud los controles griegos, desviar el avión hacia un país que los protegiera mientras ellos dieran a conocer sus exigencias. Los terroristas avisaron que tendrían de rehenes a los 248 pasajeros y a los 12 tripulantes hasta que fueran liberados 53 palestinos detenidos en cinco países diferentes del mundo; 40 de

ellos estaban en cárceles israelíes. Además reclamaban, para financiar su causa, 5 millones de dólares al gobierno de Israel. Avisaron que de no ser satisfechas sus condiciones, el 1 de julio empezarían a matar dos rehenes por hora. Y que empezarían por los niños. El Gobierno de ~~los Estados Unidos~~ Israel, mientras tanto trataba de hallar una solución. Las potencias de Occidente intercedieron ante Idi Amin que prefería hacerse el desentendido e insistía que él no tenía nada que ver y que intentaría mejorar



la situación de los rehenes. Israel trató de encontrar la solución a través de la vía diplomática aunque había anunciado anteriormente que no cedería a las pretensiones de los secuestradores. Los caminos del diálogo se cortaron casi de inmediato.

Si bien los grandes hechos son conocidos, hay algunas actitudes personales que deben destacarse. Hombres y mujeres que ante una situación límite acudieron a la nobleza y el coraje. Uno de ellos fue el Capitán Bacos. Así pasaron los días sin soluciones aparentes

~~EL HÉROE CONNOTADO FUE MICHEL COJOT-GOLDBERG, UNO DE LOS PERSONAJES NO RECONOCIDOS DE ESTA HISTORIA. COJOT-GOLDBERG VIAJABA CON SU HIJO OLIVIER DE 12 AÑOS. SU PADRE HABÍA MUERTO EN AUSCHWITZ. MICHEL ERA UN EJECUTIVO EXITOSO, CON UNA PERSONALIDAD PÚBLICA ARROLLADORA. MICHEL LE SACÓ PROVECHO A SU CONDICIÓN DE POLÍGLOTA. SIRVIÓ DE INTÉRPRETE A IDI AMIN Y TAMBIÉN FUE EL QUE SOLUCIONÓ ALGUNOS PROBLEMAS URGENTES. NUNCA PERDIÓ LA SERENIDAD.~~

Otro héroe connotado fue Michel Cojot-Goldberg, uno de los personajes no reconocidos de esta historia. Cojot-Goldberg viajaba con su hijo Olivier de 12 años. Su padre había muerto en Auschwitz. Michel era un ejecutivo exitoso, con una personalidad pública arrolladora. Michel le sacó provecho a su condición de políglota. Sirvió de intérprete a Idi Amin y también fue el que solucionó algunos problemas urgentes. Nunca perdió la serenidad.

Logró que su hijo integrara el primer contingente de salvados. Con Wilfried Böse, el líder alemán de la operación discutió de política durante horas. A él, también lo liberaron .anticipadamente

Al llegar a París, los agentes del Mossad y de la policía secreta francesa, interrogaban a los recién llegados. Necesitaban tener información del lugar, de cuántos hombres había, en qué lugar se refugiaban, cuál era el estado de salud de los retenidos. Cojot-Goldberg fue de gran utilidad en esta etapa. Describió al detalle la terminal, qué tipo de armamento tenían los secuestradores y en qué lugar descansaban. El jefe de la fuerza de ataque israelí afirmó que las precisas indicaciones de Michel Cojot-Goldbert evitaron la muerte de muchos civiles.

Los chicos que había en el avión se hicieron amigos entre sí. Corrían entre los asientos, pateaban chapitas o pelotas hechas con papel, o jugaban a las escondidas. También gritaban, concentrados en sus juegos y abstraídos del drama que los rodeaba. La fecha del primer ultimátum se corrió unos

días. Mientras tanto, el Mossad y las Fuerzas Armadas israelíes preparaban el rescate. La solución diplomática parecía imposible, en cualquier momento los rehenes empezarían a cumplir con las amenazas de matar a los rehenes. El Mossad decidió que intentaría rescatar a los rehenes con una operación militar. La llamaron "Operación Thunderbolt o Entebbe." La operación, si bien sangrienta logró su objetivo. Los rehenes fueron recuperados. Todos los piratas fueron abatidos con algunas bajas de las fuerzas de rescate. En Teheran los pasajeros rescatados y las tropas fueron recibidos con grandes honores.

Una multitudinaria recepción de los rehenes en Tel Aviv, el emocionado reencuentro en el aeropuerto de



~~Fig. 15. Avión Airbus A300 de Air France, despegando de París, Francia.~~



mientras otros hablaban de legítima defens

26 de diciembre 1994 , 12:00 a. m.

En la Nochebuena de 1994 el vuelo 8969, otros avión Airbus A300 de Air France, despegó de París, Francia, con rumbo a Argel, Argelia.

Al llegar a Argel, cuatro secuestradores argelinos toman el A300 y tratan de obligar a las autoridades a satisfacer sus demandas. Cuando éstas no se cumplen,

asesinan a 3 pasajeros y los arrojan a la pista. Las víctimas son: un policía argelino, un diplomático vietnamita y un ciudadano francés .El gobierno francés intenta intervenir pero Argelia prefiere mantener el secuestro como un asunto interno, sin injerencias extranjeras. Tras la muerte de la tercera víctima Francia amenaza con responsabilizar a Argelia de la matanza si no se les permite colaborar. Finalmente, Argelia deja que el avión despegue. El objetivo declarado de los secuestradores era volar a París para dar una rueda de prensa sobre la proclamación de un estado islámico en Argelia. Sin embargo, debido a los 3 días que estuvo el avión secuestrado en Argel, el avión consumió 4 toneladas de combustible por día, lo que provocó que fuera insuficiente para llegar a París. Así que les obligó a realizar una parada en Marsella para repostar antes de llegar a París. Para cuando el avión aterriza en Marsella, las autoridades francesas ya habían sido informadas sobre el verdadero

plan de los Terroristas: estallar el avión sobre la torre Eiffel. El gobierno francés ordena que bajo ningún concepto se permita que el avión abandone Marsella.

Cuando un terrorista desde en la cabina de pasajeros dispara hacia la torre de control, el copiloto salta por la ventana de la cabina, las fuerzas militares francesas deciden penetrar de inmediato en el avión. El secuestro se había prolongado ya 3 días. Los cuatro secuestradores estaban armados con AK-47 y ametralladoras Uzi de fabricación israelí. El GIGN (Grupo de Intervención de la Gendarmería Nacional) mantiene una dura lucha contra el GIA (Grupo Islámico Armado) durante la que se disparan más de 1000 balas. Once miembros del GIGN resultan heridos en el

confrontamiento, al igual que tres miembros de la tripulación y trece



pasajeros. Todos los terroristas fueron



abatidos. La posterior captura de un cabecilla del GIA confirmó que el objetivo de los terroristas era causar una masacre alrededor de la Torre Eiffel.





El 23 de Noviembre de 1996

. El Vuelo 961 de Ethiopian Airlines que hacía la ruta entre Adís Abeba (Etiopía) y Nairobi (Kenia) fue secuestrado el 23 de noviembre de 1996 por tres etíopes que querían pedir asilo político en Australia

Cuando el Boeing 767 entró en el espacio aéreo de Kenia, los secuestradores con furia abordaron la cabina del piloto y secuestraron el avión. Uno de los hombres corrió por el pasillo hacia la cabina gritando frases ininteligibles, seguido de sus dos compañeros. Eran todos jóvenes veinteañeros, inexpertos, psicológicamente

frágiles y con síntomas de estar drogados. Los secuestradores exigieron que el avión se dirigiera hacia Australia. El piloto intentó explicarles que la nave no tenía combustible para llegar a Australia, ni siquiera para hacer un cuarto de la ruta, pero no le creyeron. El piloto decidió seguir la línea costera africana, en lugar de hacer caso a los secuestradores. Estos se dieron cuenta de que aún no habían abandonado



la costa y forzaron al piloto a dirigirse hacia el Este. El piloto tomó rumbo hacia las Islas Comoras, situadas entre Madagascar y el continente africano. Estando cerca de las islas, al avión le quedaban los últimos litros de combustible, para seguir volando.

Pero los secuestradores hicieron caso omiso de las advertencias del piloto. Como última opción, el capitán comenzó a sobrevolar en círculos con la intención de aterrizar en el aeropuerto de la isla principal. Cuando la nave se quedó sin combustible, los dos motores se apagaron y el 767 cayó al mar.

Murieron 125 de los 175 pasajeros y miembros de la tripulación, así como los tres secuestradores. El capitán del vuelo Leul Abate y el copiloto Yonas Merkuria, estaban entre los supervivientes. Debido a la falta conocimiento y caso omiso a las instrucciones de los auxiliares de vuelo, muchos pasajeros (la mayoría en su primer vuelo en un avión) activaron sus chalecos salvavidas cuando el avión se encontraba en el aire,, por lo que al sumergirse, quedaron atrapados en el techo de la cabina, donde el aire se fugó lentamente, haciendo que se ahogaran.





En septiembre de 1970, cuatro vuelos con destino a Nueva York y uno a Londres fueron secuestrados simultáneamente por del Frente Popular para la Liberación Palestina.

- Vuelo 743 de Twa
- Vuelo 100 de Swissair
- Fueron obligados a aterrizar en Dawson's Field, una antigua base aérea de la Royal Air Force situada cerca de la localidad jordana de Zarqa y que los guerrilleros habían bautizado como *Aeropuerto de la Revolución*. En el incidente murió Patrick

Argüello, uno de los secuestradores y un sobrecargo resultó herido.

Si bien la mayoría de los 310 rehenes fueron trasladados a la capital jordana y liberados el 11 de septiembre, los palestinos



retuvieron a los pasajeros judíos y las tripulaciones. El 12 de septiembre, justo antes del fin del plazo estipulado, los miembros del FPLP hicieron estallar los aviones vacíos en tierra, en anticipación a un posible contraataque de las tropas militares Jordanas por parte del FPLP

Los sucesos revelaron una mayor actividad autónoma árabe palestina dentro del reino de Jordania. El monarca Hussein I declaró la ley marcial y durante los

siguientes once días, movilizó sus fuerzas hacia las zonas de Jordania controlada aún por los frentistas palestinos, logrando un control momentáneo de esta crítica situación. Los cuatro cuadrimotores de Líneas Aéreas Occidentales quedaron humeando en el desierto como mudos y silenciosos testigos de las incompetencias políticas de esa época.



El 8 de Marzo de 1988 el vuelo 3739 de AeroFlot, un Tupolev TU-154, en vuelo con pasajeros desde Irkutsk a Leningrado (actualmente San Petersburgo). fue secuestrado por la familia Ovechkin, cuyos

miembros querían huir de la Unión Soviética. Los secuestradores, con el avión sometido, exigieron a la tripulación llevar el avión a Londres.

El ingeniero de vuelo, astutamente persuadió a los secuestradores permitir una parada técnica en Finlandia para repostar, pero los engañó y el avión aterrizó en la base militar soviética de Veshchevo, cerca de la frontera con Finlandia, donde fueron neutralizados por la KGB.

Durante el incidente cuatro rehenes murieron y los cinco secuestradores se suicidaron. Dos de los miembros de la familia Ovechkin que sobrevivieron fueron sentenciados a ocho y seis años de prisión respectivamente. Uno de los tripulantes fue galardonado con la medalla de la Orden de la Bandera Roja como resultado exitoso del incidente.





El miércoles 24 de noviembre de 1971, un día antes del día de Acción de Gracias en Estados Unidos, un pasajero que viajaba bajo el nombre de Dan Cooper abordó un Boeing 727-100 en el vuelo de Northwest Orient que partía del Aeropuerto Internacional de Portland con destino hacia el norte a Seattle, Washington. Dan Cooper fue descrito como un hombre de unos 45 años, con una altura entre 1,78 y 1,83 metros que ese día llevaba una gabardina negra, mocasines, traje oscuro, camisa blanca, corbata negra, gafas de sol oscuras y un alfiler de corbata hecho de madreperla. Se sentó en la parte trasera del

avión en el asiento 18C y después de que la nave despegara, le entregó una nota a la Auxiliar Florence Schaffner, que se encontraba sentada en un asiento plegable cerca de la salida trasera, justo a la derecha del asiento de Cooper. Ella pensó que se trataba de su número de teléfono, por lo que guardó la nota en su bolsillo sin leer su contenido. Sin embargo, Cooper se le acercó y le dijo: “Señorita, mejor lea lo que hay en esa nota.” En el mensaje estaba escrito: “Tengo una bomba en mi maletín. La usaré si es necesario. Quiero que se siente junto a mí”.

La nota también pedía US\$200 000 en billetes sin marcar y dos sets de paracaídas (dos paracaídas de espalda y dos paracaídas de emergencia y explicaba detalladamente cómo se debían entregar estos objetos una vez que el avión aterrizara en el Aeropuerto Internacional de Seattle-Tacoma. Si no se cumplían sus demandas, haría estallar el avión. Cuando la azafata informó a la cabina de vuelo sobre Cooper y sus demandas, el piloto, William Scott, contactó con el control del tráfico aéreo de Seattle-Tacoma, quienes a su vez se pusieron en contacto con la policía de Seattle y el FBI. La agencia se puso en contacto con el presidente de Northwest Orient, quien pidió a Scott que cooperase con el secuestrador. El piloto ordenó a la Auxiliar Schaffner volver a la parte trasera

del avión y sentarse junto a Cooper para tratar de averiguar si la bomba era real. Cuando el secuestrador descubrió las intenciones de la sobrecarga, abrió su maletín momentáneamente, lo suficiente para que ella viera varios cilindros rojos, una gran batería y cables, convenciéndose de que la bomba era verdadera. Cooper le ordenó que le dijera al piloto que no aterrizara hasta que el dinero y los paracaídas estuvieran listos en el aeropuerto. Schaffner regresó a la cabina para entregar las instrucciones del secuestrador.

El B-727 empezó a sobrevolar sobre Seattle. mientras recolectaban el dinero, Cooper especificó que quería paracaídas civiles que tuvieran cordones de apertura manuales. La policía de Seattle encontró unos ejemplares como los que exigía el secuestrador en una escuela local de paracaidismo.

Mientras tanto, Cooper permaneció sentado en el avión bebiendo un cóctel de bourbon whisky con soda de limón por el que ofreció pagar. Tina Mucklow, una auxiliar que permaneció junto al secuestrador la mayor parte del tiempo, lo describió como una persona agradable y lo suficientemente considerada para pedir que le dieran comida a la tripulación después del aterrizaje en Seattle. A las 17:24, el control de tráfico del aeropuerto le comunicó a Scott que las demandas de Cooper habían sido cumplidas. Entonces el secuestrador permitió al piloto

aterrizar. El avión tocó tierra a las 17:39. Posteriormente, Cooper ordenó a Scott que llevara la aeronave a una sección remota de la pista y que atenuara las luces en la cabina para evitar a los francotiradores de la policía. Asimismo, pidió al control de tráfico que enviara a una persona a entregar los \$200 000 y los paracaídas. La persona elegida, un empleado de Northwest Orient, se acercó hasta el avión y entregó los objetos a la Azafata miss Mucklow a través de las escaleras traseras. Pocos minutos después, Cooper liberó a los 36 pasajeros pero retuvo al piloto Scott Mucklow, al primer oficial Bob Rataczak y al ingeniero de vuelo H. E. Anderson.

En ese momento, los agentes del FBI desconocían las intenciones del secuestrador y estaban perplejos por su demanda de cuatro paracaídas. Asimismo, se preguntaban si tendría un cómplice a bordo o si los paracaídas eran para los cuatro miembros de la tripulación que permanecían con él. Nunca antes había intentado nadie saltar en paracaídas desde un avión comercial secuestrado. Mientras la aeronave era reabastecida, un oficial de la Administración Federal de Aviación que quería explicar al secuestrador las implicaciones legales de la piratería aérea caminó hasta la puerta del avión y pidió permiso a Cooper para abordar el avión, pero este se lo negó al instante.

Después del reabastecimiento y de una inspección detallada del dinero y los paracaídas, Cooper ordenó a la tripulación despegar nuevamente a las 19:40. También decidió que volaran con rumbo a la Ciudad de México, a una velocidad relativamente baja de 170 nudos (320 km/h), a una altitud de 3 000 mt. (la altitud normal de crucero es entre 7 600 y 11 000 mt.) con los trenes de aterrizaje desplegados y con 15 grados de flaps. Sin embargo, el primer oficial Rataczak le dijo que el avión solo podría volar 1 600 km en esas condiciones, por lo que Cooper y la tripulación discutieron otras rutas antes de decidir volar hasta Reno, Nevada, en donde se reabastecerían nuevamente. Cooper ordenó a Scott que dejara la cabina despresurizada, ya que esto evitaría una salida violenta de aire y



a alamy stock photo



facilitaría la apertura de cualquier puerta para saltar en paracaídas.

Inmediatamente después del despegue, Cooper pidió a Mucklow, quien había estado sentada junto a él, que volviera a la cabina y que permaneciera allí. Antes de que pasara tras las cortinas que separaban la primera clase de la clase económica, la azafata vio al secuestrador atando algo a su cintura. Momentos más tarde, en la cabina, la tripulación observó una luz intermitente indicando que Cooper intentaba abrir la puerta trasera de la aeronave. A través del interfono, Scott le preguntó si había algo que pudieran hacer por él, lo que el secuestrador respondió negativamente.

La tripulación empezó a notar un cambio de presión en la cabina. Cooper había abierto la puerta trasera y había saltado del avión. Esta fue la última vez que se supo de él. El FBI cree que el salto se realizó a las 20:13 sobre el suroeste del estado de Washington, ya que a esta hora las escaleras traseras se sacudieron, posiblemente en el instante en que abandonó la aeronave. En ese momento, el avión estaba volando a través

de una tormenta, y la nubosidad impedía ver el suelo. Debido a la mala visibilidad, los aviones de caza F-106 que seguían a la aeronave no se dieron cuenta del salto del secuestrador. Inicialmente se creyó que había aterrizado al sureste del área no incorporada de Ariel (Washington), cerca del lago Merwin a 48 km al norte de Portland (Oregón). Teorías posteriores, basadas en varias fuentes tales como el testimonio del piloto de Continental Airlines, quien volaba a 1 200 metros sobre el vuelo 305 y 4 minutos detrás del mismo—, ubican la zona del aterrizaje a 32 km al este de ese punto.

Después de dos horas y media del despegue en Seattle, el avión, con la compuerta trasera abierta, aterrizó en Reno a las 22:15. El aeropuerto y la pista fueron rodeados por agentes del FBI y de la policía local. Tras comunicarse con el capitán Scott, se determinó que Cooper había abandonado la aeronave y los agentes abordaron el avión para buscar cualquier evidencia que hubiera dejado, encontrando varias huellas dactilares, una corbata con un alfiler de madreperla, dos de los cuatro paracaídas y ocho colillas de cigarrillos. Sin embargo, no había rastro del maletín del secuestrador, del dinero, de la bolsa que lo contenía ni de los dos paracaídas restantes. Las personas que habían interactuado con Cooper a bordo del avión y en tierra fueron interrogadas

para crear un retrato robot. La mayoría de los testigos proporcionaron la misma descripción, por lo que el FBI estima que el retrato es una representación fiel de Cooper y lo utiliza en todos los pósteres en los que se requiere su captura.

La puerta no había sido diseñada para ser abierta durante el vuelo y era operada por gravedad, por lo que permaneció abierta hasta que el avión aterrizó.

Aunque a finales de 1971 y principios del año siguiente se llevaron a cabo diversas búsquedas aéreas y terrestres en un área de 73 km² en donde se creía que Cooper había aterrizado, no se encontró ningún rastro del secuestrador o de su paracaídas. La velocidad aproximada del avión (91 metros por segundo = 320 Km/H)), las diferencias de altitud y la incertidumbre del momento del salto dificultaron la determinación del punto exacto de aterrizaje. Debido a esto, el FBI cree que Cooper no sabía dónde iba a aterrizar, por lo que probablemente no había un cómplice en tierra que lo ayudase a escapar. Inicialmente, el FBI trabajó junto a los policías de los condados de Clark y Cowlitz, quienes realizaron búsquedas a pie y en helicóptero. Otros patrullaron el Lago Merwin y el Lago Yale en botes. Pese a que con el paso del tiempo no aparecía ningún tipo de pistas, la llegada de la primavera boreal favoreció que se realizara una

búsqueda terrestre extensiva, llevada a cabo por el FBI y más de 200 miembros del Ejército de los Estados Unidos que estaban estacionados en Fort Lewis. La expedición examinó metro por metro del área estimada de aterrizaje durante dieciocho días consecutivos del mes de marzo y por otros dieciocho días en abril de 1972. Después de seis semanas, la búsqueda no rindió ningún resultado, por lo que existe controversia sobre si Cooper aterrizó realmente en esa área y si sobrevivió al salto. Se encontraron varios rastros de dinero en diferentes lugares. Esto aumentó el misterio, pero después de múltiples investigaciones es probable que el paracaidista raptor no sobrevivió su aventura y el papel moneda que se descubrió no dio grandes evidencias de su múltiple desaparición





El 23 de julio de 1999, un Boeing 747-481D de All Nippon Airways (ANA) con 503 pasajeros abordo incluyendo catorce niños; y catorce tripulantes a cargo, despegó del Aeropuerto Internacional de Tokio (aeropuerto Haneda) en Ota, Tokio, Japón y se encontraba en ruta al Nuevo Aeropuerto de Chitose también en, Japón, en las cercanías de Sapporo cuando fue secuestrado por Yuji Nishizawa de 29 años nacido en Tokyo. Esto ocurrió súbitamente cuando las azafatas vieron que un pasajero se les aproximaba alrededor de

☑ veinticinco minutos después del despegue, Era Nishizawa que utilizando un cuchillo de cocina de treinta centímetros forzó a los

tripulantes de cabina de pasajeros a que le diesen acceso a la cabina de vuelo. Allí obligó entonces al copiloto de 34 años Kazuyuki Koga a abandonar la cabina, permaneciendo en cabina con el capitán Naoyuki Nagashima, quien se las ingenió para notificar a los ATC de la situación de secuestro. Nishizawa acuchilló a Nagashima en el pecho y tomó el control de la aeronave, haciéndola descender hasta una altitud de trescientos metros.

A las 12:09 P.M., la tripulación logró reducir a Nishizawa, y el copiloto Koga regresó a los mandos, diciendo a los controladores aéreos, "Esto es una emergencia. El capitán ha sido golpeado y herido. Preparen una ambulancia." el avión efectuó un aterrizaje de emergencia en el aeropuerto Haneda a las 12:14 P.M. y Nishizawa fue arrestado inmediatamente. Un médico confirmó la muerte del piloto Nagashima, en Yokohama, poco después del aterrizaje del avión. Nishizawa fue acusado de asesinato.

En la investigación se supo que el raptor Nishizawa, nacido el 8 de septiembre de 1970 en Tokio era un hombre desempleado de veintiocho años de la zona de Edogawa en Tokio. Durante la investigación, se dio a conocer que Nishizawa había consumido una gran dosis de medicamentos ISRS, así como antidepresivos, expresando su voluntad de secuestrar el avión porque quería volar por debajo del puente

Rainbow de Tokio. El 23 de marzo de 2005, fue declarado culpable pero discapacitado solo parcialmente responsable de sus acciones. El juez Hisaharu Yasui condenó a Nishizawa a cadena perpetua en 2005.



El 7 de abril de 1994, el Vuelo 705 de FedEx, un avión McDonnell Douglas DC-10-30 de carguero volando a través de Estados Unidos desde Memphis en Tennessee a San José, en California , sufrió un intento de secuestro con el fin de estrellar avión contra el suelo.

Auburn Calloway, un empleado de FedEx que se enfrentaba a un posible despido por mentir acerca de una experiencia previa de vuelo, se

embarcó en el vuelo programado como pasajero con un estuche de guitarra donde llevaba varios martillos y un arpón. Tenía la intención de desactivar la grabadora de voces de cabina del avión antes del despegue y, una vez en el aire, matar a la tripulación utilizando la fuerza bruta de los martillos para que sus lesiones se pareciesen en la medida de lo posible a los de un accidente en lugar de a un secuestro. El arpón sería el último recurso. A continuación, estrellaría el avión, mientras que sólo parecería ser un empleado que murió fruto del accidente. Esto haría que su familia percibiese la indemnización del seguro de vida valorado en 2,5 millones de dólares a pagar por Federal Express

El plan de Calloway no tuvo éxito. A pesar de las lesiones graves, la tripulación fue capaz de luchar, retener a Calloway y aterrizar el avión con seguridad. Un intento de defensa amparándose en un trastorno de salud mental no prosperó y Calloway fue declarado culpable de varios cargos, incluyendo intento de asesinato, intento de secuestro en el aire y la interferencia en las operaciones de la tripulación de vuelo. Fue condenado a dos cadenas perpetuas consecutivas. Calloway logró que su condena por la interferencia en el control de vuelo permaneciese como un delito menor al igual que el intento de secuestro aéreo. Los pilotos y el ingeniero de vuelo quedaron invalidados.

La vida aérea heroica de Neerja Bhanot una Azafata India - Heroína de PAN AM

Su historia aérea comienza a las 23 años cuando ingresa a la Línea Aérea PAN AM.



Neerja Bhanot era una joven India hermosa nacida en Chandigarth Después de ser modelo un tiempo en su patria, ingresó a PAN AM efectuando su entrenamiento en el Centro de Instrucción que la aerolínea tenía en Miami, Luego, Neerja comenzó a volar desde la India en las rutas de la Línea Aérea.



El vuelo 73 de Pan Am

El 5 de septiembre de 1986 Neerja debía volar desde Bombay a Nueva York a bordo del Boeing 747 conocido como *Clipper "Empress of the Seas"*. Antes de llegar a su destino final, el vuelo 73 de Pan Am tenía que realizar dos escalas, en Karachi y luego en Frankfurt.

La salida desde Karachi todo parecía desarrollarse con normalidad. El embarque había finalizado y los 19 tripulantes y 360 pasajeros estaban a punto de continuar su viaje.

Antes de despegar, una furgoneta que parecía pertenecer a la seguridad del

aeropuerto se acercó a una de las escalerillas del avión. De ella salieron cuatro secuestradores dispuestos a sembrar el pánico a bordo.

Al ver a los secuestradores con intenciones amenazantes, Neerja que era la Jefa de Cabina decidió avisar a la tripulación del vuelo de lo que estaba sucediendo, por lo que – de alguna manera - los pilotos y el ingeniero de vuelo lograron escapar del avión bajando por una salida de emergencia...

La joven sobrecargo pasó en ese momento a ser la máxima autoridad en ese avión por lo que dejó a un lado sus miedos para presentarse ante los terroristas e intentar cumplir sus exigencias.

El objetivos de los terroristas eran liquidar a los pasajeros norteamericanos se encontraban entre los pasajeros por lo que pidieron a Neerja recoger los pasaportes para identificarlos. Al conocer cuál era su objetivo ella decidió esconder estos documentos bajo sus asientos o entre la basura. Sabía que esto podía costarla la vida pero la seguridad de sus pasajeros era su prioridad. Pasaron las horas y en Karachi y era noche. La situación era cada vez más

difícil ya que los secuestradores habían comenzado a causar pequeñas detonaciones aunque su intención era la de causar una gran explosión. La valerosa auxiliar de vuelo decidió

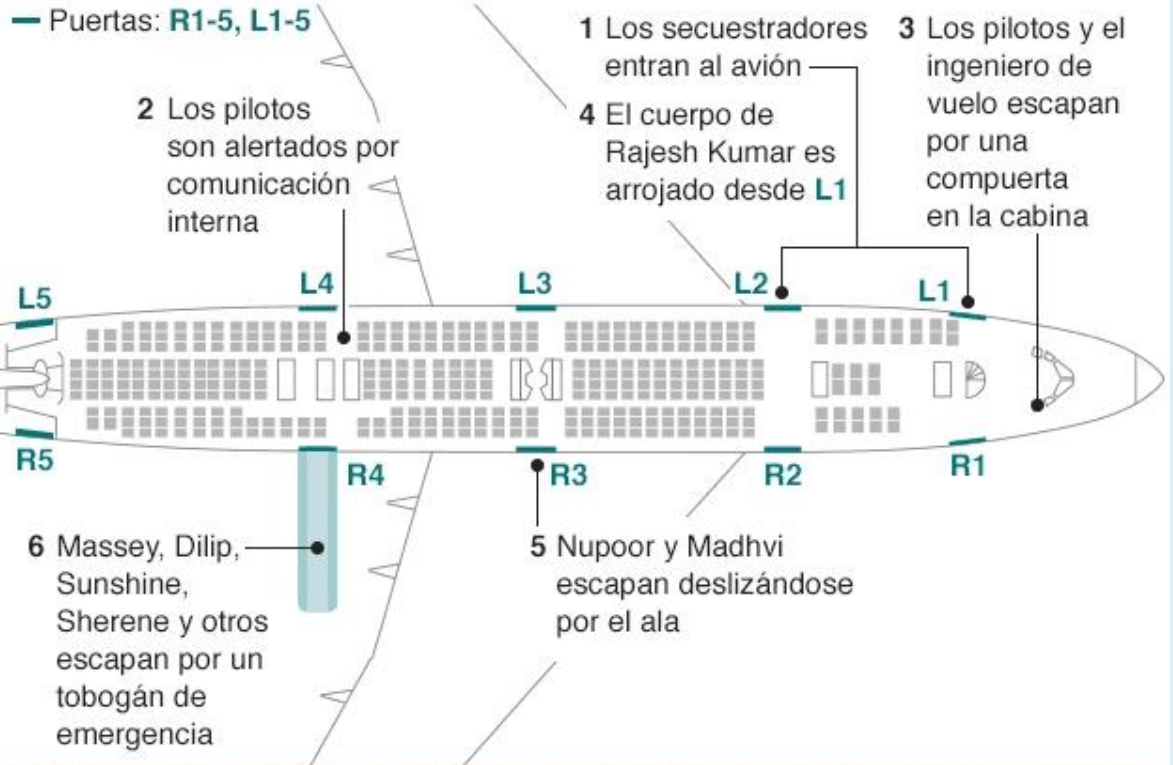


que era el momento de poner fin a las más de 16 horas de secuestro y salvar a todos los pasajeros abriendo una de las puertas del avión. Desafortunadamente, el tobogán de esa puerta no se desplegó por lo que se puso en marcha otro plan que ella misma había ideado. Neerja había escondido las instrucciones sobre cómo abrir la puerta del avión en una revista que entregó a uno de sus pasajeros. Éste al ver que no se había desplegado el tobogán siguió estas instrucciones y abrió otra de las puertas con éxito. Durante la evacuación los terroristas no pararon de disparar por lo que Neerja decidió una vez más arriesgar su vida protegiendo a 3 niños de la balacera. Lamentablemente Neerja recibió un disparo mortal unas horas de haber celebrado su cumpleaños. De los 379 personas que viajaban en aquel avión murieron

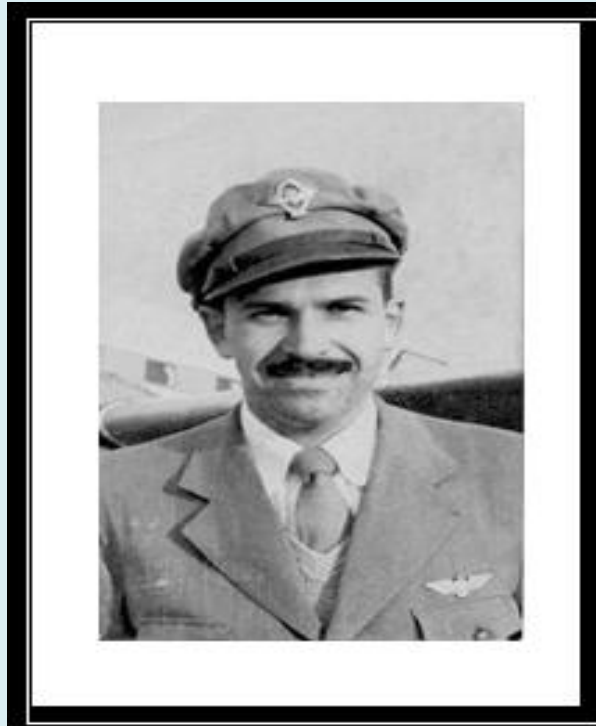
únicamente 20 gracias a la valentía y profesionalidad de Neerja Bhanot. Su trabajo fue reconocido con varios premios como el “Chakra Ashoka”, uno de los más importantes en La India. Además, con el dinero que sus padres recibieron se crearon los premios Neerja Bhanot Pan Am Trust. Con ellos, se premia a aquellos tripulantes que actúan más allá de su deber.



Secuestro del vuelo 73 de Pan Am



Casos Nacionales



BOEING 727



El 19 de Diciembre de 1969, un individuo llamado Patricio A. secuestra con éxito un Boeing 727, al mando de Amaro Bamón con los pilotos Juan Jofré, Luis Galdamez y Victor Escudero , con 126 personas a bordo, que volaba en el tramo Santiago – Arica y lo obliga a dirigirse a La Habana, Cuba.

Este es el relato del Comandante Amaro Bamón Montecinos. (QEPD)

“Ese día, yo había sido designado por la Empresa para efectuar el vuelo Santiago-Arica-Santiago saliendo de Pudahuel a las 8:00 hrs. para regresar a las 13:00 hrs. El avión, un Boeing 727, iba con su pasaje completo. Casi la totalidad de los pasajeros eran profesores y profesionales que iban a una conferencia en Arica. Por extraña coincidencia la tripulación era más numerosa que lo habitual. En ese tiempo, yo era Inspector de vuelo y debía “chequear” a dos pilotos que estaban efectuando su último viaje antes de salir al mando del Boeing 727, por lo tanto había un piloto extra. Además, por un acuerdo entre LAN y

la Dirección de Aeronáutica, iba un Operador de Torre de Control llamado Lino Vargas en la cabina, haciendo una práctica sobre las comunicaciones entre el avión y la Torre de Control, ya que él conocía la labor inversa. Todo tranquilo, la conversación en la cabina se desarrolla como de costumbre. Se pela a los jefes, se conversa de las últimas conquistas de los solteros, se dice que ninguno de los casados presentes, tiene algo con alguna de las azafatas de la Compañía, tema recurrente en las conversaciones de las cabinas de todas las Líneas Aéreas del mundo. Pero, de los casados ausentes, se dice que fulano anda con fulana, que perengana anda con perengano; en resumen, como en todo grupo humano en que se relacionen personas de ambos sexos. Yo, por su puesto, soy de los buenos. La conversación también gira hacia la política. Eran los últimos días del Presidente Frei Montalva, 19 de Diciembre de 1969. Se discutía, como siempre y en todas partes, sobre la gestión del Presidente, -que el candidato Allende iba a ser elegido, después de 3 intentonas, -que no iba a salir decían otros,- en fin, Como estamos volando en Jet, la cosa camina

rápida. Ya vamos sobre Antofagasta, donde además de dar la posición al Control de Tráfico Aéreo, se debe, por intercomunicación con la cabina de pasajeros, darle a estos las condiciones de vuelo y la estimada de llegada a Arica. Yo tenía la labor de examinar a los capitanes Juan Jofré y a Luis Galdámez en sus checks finales para volar al mando en el 727 e iba, por tanto, yo iba sentado detrás del asiento del Capitán. Estaban además en la cabina de mando el Ingeniero de Vuelo y el Sr. de la DGAC. En esos años se raptaban avión muy seguido. Felizmente me tocó un grupo de personas muy tranquilas y que tenía una idea muy clara de cómo había que actuar en esos casos. De pronto cuando llevábamos unos minutos de haber dado la posición Antofagasta, y ya habíamos comunicado a los pasajeros la hora de llegada a Arica, se abrió bruscamente la puerta de la cabina de pilotos e irrumpió un muchacho joven, alto, medio hippy, pelo frondoso motudo, llevando un revolver grande en una mano y un cuchillo carnicero en la otra. Entró, cerró la puerta y nos quedó mirando sin decir una palabra y nosotros quedamos observándolo. Pasaron unos momentos que

podrían haber sido minutos, no recuerdo, y al fin yo le pregunté ¿Cuál es tu intención? El muchacho no decía nada. Se notaba muy nervioso. En ese instante entró una de las auxiliares, que vio cuando este tipo se introdujo en la cabina. La cosa se puso “peluda” porque apenas teníamos espacio suficiente en un espacio tan estrecho. Yo le pedí que permitiera a la azafata retirarse a la cabina de pasajeros comprometiéndose ella, a no decir nada ni a los otros tripulantes, ni a los pasajeros, hasta que yo le autorizara. En un comienzo, el raptor, no decía “ni pío”. Aunque teníamos bien claro, lo que pretendía, le volvimos a preguntar qué es lo que pretendía, o mejor dicho, lo que quería que nosotros hiciéramos. El Capitán que iba en el puesto del Piloto le dijo algo que ayudó a este tipo, a tomar una decisión.— “Si Ud. pretende ir a Cuba no tiene más que decirnos, nosotros lo llevaremos sin ningún problema. No queremos arriesgar la vida de nadie, ni la suya.” Al fin el tipo habló. Nos expresó que teníamos que irnos a Cuba directamente y al mismo tiempo autorizó a la auxiliar a salir de la cabina e irse a su puesto. Nos mostró unos cables que se veían en su cintura y

nos explicó que era una bomba que llevaba por dentro del pantalón y que estaba decidido a hacerla explotar si alguien trataba de tomar alguna acción en su contra.

En ese momento empezó otro problema, no quería entender que el avión no contaba con combustible ni siquiera para llegar a Lima. Le manifesté que no teníamos inconveniente en continuar a Lima, pero desde ya, le asegurábamos que nos caeríamos al agua antes de llegar a esa ciudad. Nos dijo que él estaba seguro de que si aterrizábamos en Arica lo iban a matar y que en ese caso él nos mataba antes a todos. Al fin, cuando ya no nos quedaba nada más que agregar para convencerlo, aceptó que pasáramos a recargar combustible a Arica. Luego decidió tomar como “prisionero” al Sr. Controlador de ATC Lino Vargas de la DGAC. Para ello se sentó en la mesita destinada al uso del navegante y lo colocó, dándole la espalda, a horcajadas entre sus piernas. Al mismo tiempo le puso el revólver en la sien y el cuchillo en el cuello. Cualquier intento...le corto el cogote, dijo simplemente. Como

puede apreciarse, no era muy graciosa la situación dentro de la cabina de mando. Entonces decidí que ya era hora de avisarles a los pasajeros que su destino había cambiado, que ahora íbamos a Cuba, que estuvieran tranquilos y que todo estaba controlado. También se les informó que por expreso deseo del o los raptos (no sabíamos con seguridad cuantos eran), no se bajaría nadie en Arica y que sólo aterrizaríamos para recargar combustible y proseguir a Cuba. Luego me comuniqué con la Compañía para informar lo que estaba pasando a bordo y que no veía posibilidades de impedir el rapto. Según mi apreciación cualquier acción podría terminar en que, por lo menos el Controlador de ATC. de la DGAC “pasaría a mejor vida”. Comuniqué, así mismo, a LAN todo nuestro itinerario, que estaba supeditado al combustible que pudiéramos cargar en Arica. Por esta razón teníamos que aterrizar también en Guayaquil. Por su puesto que en Santiago la noticia cayó como bomba. Mientras tanto, el muchacho se veía muy nervioso. Yo lo tenía muy cerca y podía ver que el revólver era de un calibre apreciable y en un momento en que Lino

Vargas, el Torrero le hizo ver que tenía ganas de ir al baño, lo autorizó, acercándome esta vez a mí, el revólver y el cuchillo. En Arica nos estacionaron en una posición un tanto alejada del edificio sometiéndonos a todas las labores propias de “un despacho rápido”, con el menor tiempo posible en losa.

El Sobrecargo, Jefe de la Cabina de pasajeros, me preguntó si era posible, que una pasajera enferma del corazón, pudiera bajar, pues se sentía muy mal y sería peligroso seguir-con ella en esas condiciones. Le consultamos al tipo, y ante nuestra sorpresa, aceptó de inmediato. Años después me daría cuenta de la razón por lo que se produjo este hecho tan insólito. Entre los pasajeros que venían en el avión y que debían bajar en ese Aeropuerto, venía una señora jovencita con una guagua de menos de un año. El Sobrecargo, que era muy eficiente, propuso a esta Sra. para que aprovechara de bajarse y no arriesgar a la guagua. Ante la sorpresa del Sobrecargo y de quienes estaban cerca y la escucharon dijo:-“Bueno me bajo, le dejo la guagua a mi mamá que me está

esperando, pero vuelvo a subir para continuar a Cuba. ¡Esto no me lo pierdo por ningún motivo!”.A pesar que el Sobrecargo le advirtió que si se bajaba ya no podía volver a subir, -“o se baja con su guagua, o se queda con su guagua”, la señora se decidió por lo último. Como último favor le pedí al funcionario de LAN de Arica que pidiera a Guayaquil, nuestra próxima escala, que nos tuvieran pañales y leche para la guagua de esta feliz señora. Una vez despegados, nuestro amigo raptor seguía impertérrito en su ubicación y no aceptaba ni fumar ni tomar absolutamente nada y menos comer. Durante el trayecto, todos los ocupantes de la cabina de mando tratamos de conversar con él para distender el ambiente que de por sí era tenso y preocupante. Le insistimos en que fumara. Lo logramos una o dos veces pero con la condición de que uno de nosotros le prendiera el cigarro y se lo pusiera en la boca. El luego aspiraba y de esa manera él no soltaba ni el revólver ni el cuchillo. En otra ocasión le dijimos que, si quería una bebida, nosotros destaparíamos la botella delante de él y probaríamos el contenido antes de ofrecérsela. Finalmente lo aceptó.

Logramos conocer su nombre y que tenía papá, mamá y hermanos. Se llamaba También logramos saber que estudiaba en la Universidad de Concepción y que pertenecía a uno de los varios grupos de guerrilleros establecidos en la Cordillera de Nahuelbuta. ¿Su color político? Curiosamente reconocía no tenerlo. Pensaba que todos los partidos políticos, en ese momento, eran “momios”, incluyendo al comunista. Que lo que hacía falta en Chile, era un baño de sangre para que murieran todos los que estaban contra el pueblo. Ante tal argumentación de este energúmeno ya era bien poco lo que se podía agregar. Sin embargo aventuré: -“Oiga mi amigo, Ud. me acaba de decir que tiene padres y hermanos. ¿Qué pasaría si entre tanto muerto, cae uno de sus padres o un hermano? “Respuesta:-“No importa, todo sea por el pueblo....”Ante tan sabia respuesta, dimos por terminada la conversación. A todo esto estábamos arribando a Guayaquil. El hombre haciendo gala de su juventud y de un muy buen entrenamiento físico resistía en su rígida posición, casi sin tomar líquido alguno, ni comer y, lo que era peor, sin ir al baño. Hay

que considerar que habíamos salido de Santiago a las 8 de la mañana y a esas alturas serían ya aproximadamente las 2 de la tarde. No mostraba ninguna señal de aflojar en la decisión de continuar con su plan. En Guayaquil nos estacionan, como en Arica, retirados del edificio de pasajeros. Aquí no baja nadie y se ejecuta todo el trabajo de abastecimiento del avión en forma eficiente y rápida. Iniciando el tramo final Guayaquil – La Habana, intenté convencerlo que desistiera de su propósito. Los demás tripulantes, captando mi intención, me apoyaban con distintos argumentos. Fue inútil. Se mantenía firme. Haciendo uso de todo mi poder de convicción le dije, textualmente, porque él se acordaría después de mis palabras y me las repetiría con puntos y comas:-“Mire don Patricio - pues así se llama el tipo - Ud. tiene la última oportunidad de arrepentirse. Estamos próximos a aterrizar en La Habana. Si Ud. nos dice que se echa para atrás, rehúso el aterrizaje, nos vamos a Miami, cargamos combustible y regresamos a Chile. En Chile le pegaran un par de patadas por *huevón*, lo meterán un par de meses preso y colorín colorado..... sale libre. En

cambio, si Ud. decide quedarse en este paraíso se va a arrepentir toda su vida. ¡Ud. decide!” Como el tipo, no dijo nada, no me quedó más remedio que suponer que quería llegar a su querida tierra de Fidel, así que, aterrizamos. Recién en ese momento descubrimos que era uno solo el raptor. Cubana de Aviación atendió la parte logística del avión y el Encargado de Negocios de Suiza, que era el representante de los intereses de Chile en Cuba, atendió la parte Relaciones Públicas. El nos contó que el apellido de secuestrador era Alarcón. Desde un comienzo, unos uniformados de verde oliva, “nos cantaron la cartilla”. Nos dijeron que no pretendiéramos, bajo ningún punto de vista, alejarnos de las salas donde nos iban a llevar; que el carguío de combustible era muy lento pues no contaban con equipos de llenado rápido; que los pasajeros se iban a quedar a parte de la tripulación, sin comunicación entre sí. Que debíamos pagar USD 30.000.- por concepto de derechos de aterrizaje, más el precio del combustible, más lo que consumiéramos en los comedores, más lo que se colocaría a bordo para la atención de los pasajeros. Todo esto calculamos serían

unos USD 40.000. Como nosotros no teníamos ni siquiera un dólar, el Encargado de Negocios se puso con los USD requeridos. Quedó en evidencia la existencia de un solo raptor cuando el representante de Cubana de Aviación, subió al avión y dijo: “Primero bajan los raptores”, y bajó solamente el que había estado todo el tiempo en la cabina con nosotros. De él, a partir de ese momento, no volvimos a saber. Los tripulantes fuimos conducidos a una sala grande con las murallas cubiertas, todas con cortinas. Pero nos dimos cuenta que no eran murallas sólidas, eran ventanales grandes. Lo único malo fue que no nos dejaban mirar para afuera. Realmente no sé porqué. En un momento dado, pudimos mirar al exterior y se veía lo que normalmente existe en cualquier aeropuerto. Tampoco nos informaron absolutamente nada de los pasajeros. Vino el Encargado de Negocios de Suiza a decirme lo que ya nos había advertido el tipo “verde oliva”. Que nos íbamos a demorar más o menos 7 horas, que no podíamos salir a ninguna parte, ni asomamos por las cortinas y que si queríamos descansar tenía que ser en los

bancos de la sala. Como éstos no eran realmente muy acogedores no había ninguna comodidad para un descanso efectivo. Pasaron las horas y empezamos a sentir hambre, pues prácticamente, no habíamos comido nada en todo el viaje. Transcurridas unas 5 horas en este encierro, apareció el suizo y nos dijo: - "Señores vamos a pasar al comedor" y añadió, "al lado de este recinto, están los pasajeros, separados de ustedes. Todo lo que quieran comprar debe ser cancelado en Dólares, no se aceptan ni Cubanos, ni Pesos chilenos." Entramos a un lugar amplio y bien acomodado, nada ostentoso, pero tampoco feo. Estaba dispuesta una mesa para toda la tripulación. Bien separado de nosotros, los pasajeros. Durante la comida, nos acompañó el Encargado de Negocios. Todo fue normal. Cuando ya estábamos terminando de comer, vino el Despachador de Cubana de Aviación y nos hizo saber que el carguío estaba listo y que podíamos irnos en cuanto lo deseáramos. Al fin nos íbamos y podríamos respirar tranquilos. Pedí al Despachador que esperara a que revisáramos el avión y luego le avisaríamos

para el embarque de pasajeros. Una vez revisado y en orden toda la aeronave, avisé a nuestro Sobrecargo que llamaran pasajeros. Pasó el tiempo y no llegaban. Al rato apareció, el funcionario de la Cubana de Aviación y ante la sorpresa de todos los tripulantes de la cabina de mando, nos comunicó que los “Señores pasajeros habían acordado no embarcarse porque consideran que el vuelo es inseguro, que se necesita por lo menos 8 horas para que Uds. descansen y puedan volar tranquilos”. En la cabina del avión se produjo un silencio sepulcral. ¿Qué iba a hacer el Comandante? Partí al comedor a entrevistarme con los pasajeros. Se notaba que los ánimos estaban un tanto agitados. Uno de ellos se adelantó y me dijo, muy calmado, pero firmemente:-“La Señora”....- y me dio un apellido sumamente intimidante -, “le va a explicar nuestra posición en este problema”. Entonces la señora repitió, también calmada, pero firmemente, lo que ya me habían adelantado, que no estaban dispuestos a embarcarse. A eso repliqué, muy calmado, pero también firmemente:-“Señores, los pilotos de Lan Chile como los de todas las líneas aéreas del mundo,

hemos sido educados y entrenados para dar a las personas que vuelan con nosotros: primero – seguridad -, segundo, -seguridad – y tercero, -seguridad -. Por lo tanto, yo les garantizo que este vuelo se hará sin ningún riesgo. Por razones que no viene al caso explicar, viene en este vuelo una tripulación más numerosa que lo corriente. Esto nos permite hacer relevos y descansos sin poner en peligro el vuelo. Las condiciones meteorológicas son óptimas. Además les tengo que decir que, desde que llegamos a este aeropuerto, las autoridades nos advirtieron que no podríamos salir de nuestra sala y que si queríamos dormir tendríamos que hacerlo en los asientos. Esto quiere decir que cada minuto que permanezcamos aquí estaremos más cansados. Por lo tanto les pido que no agreguen otro problema a esta, ya complicada, situación. Haremos un vuelo tranquilo y lo único que les pido es que no le exijan a la tripulación de cabina la misma atención de siempre. Les ruego, entonces, que pasemos a embarcar y regresemos a Chile.” Me di media vuelta y partí caminando al avión esperando la reacción de ellos. Los pasajeros no tardaron en seguirme,

embarcándose ahora sin mayor dilación. Durante el vuelo me harían llegar una de nuestras cartillas de emergencia para pasajeros, firmada por todos ellos, con sus agradecimientos para toda la tripulación. Volamos directo a Arica donde desembarcaron los pasajeros con ese destino y embarcaron los que debían haberlo hecho el día antes. Cuando despegamos de Arica a Santiago y llevábamos un rato volando, una de las azafatas me comunicó que había cierta inquietud entre los pasajeros, pues ellos sabían que la tripulación venía trabajando desde la mañana del día anterior. Eso los preocupaba. Pensé que tenían toda la razón del mundo, por lo tanto había que calmarlos diciéndoles algo que distendiera la situación. Les hable, por el intercomunicador, diciéndoles lo mismo que les dije en La Habana a los otros pasajeros, sobre la seguridad del vuelo, agregándoles lo siguiente: -“Para finalizar estas palabras; quisiera pedirles que, si alguien tenía planificado raptarse un avión, lo deje para otro día pues ahora no podríamos llegar a Cuba.” Según la tripulación de cabina, los pasajeros, tras escuchar eso, largaron una

carcajada y el ambiente se relajó de inmediato y todos continuaron felices y contentos.

Tres años después de este infortunado evento, el raptor estuvo en mi casa en Santiago. El encuentro se produjo de la forma más imprevista. Un compañero del Instituto Nacional me llamó un día por teléfono: -“Oye, Amaro, te quiero contar algo bastante insólito”.-“¿De qué se trata esto de bastante insólito?”, le pregunté sorprendido. -“Resulta que el hijo de unos amigos míos desea conversar contigo”, prosiguió.-“Bueno dale mi teléfono y que me llame”, fue mi respuesta.-“No es tan fácil la cosa. El piensa que tú no vas a querer ni hablarle, ni recibirlo.”-“Bueno, porqué no desembuchas de una vez por todas. ¿Cuál es la firme?”-“Te contaré”, comenzó, (con una voz que quería decir: “en qué momento el Amaro me va a mandar a freír monos”) “que la .persona que te raptó años atrás, está en Chile, y quiere saber sí tu lo recibirías en tu casa. El quiere explicarte y contarte todo lo que le pasó en Cuba.” Sin titubear, ni un momento, mi respuesta fue afirmativa. Nos pusimos de acuerdo con mi

compañero Institutivo, en el día y la hora de la visita de mi amigo Patricio. Él le transmitió el mensaje y se produjo el encuentro. Llamé a todos los tripulantes que iban en el avión ese día 19 de Diciembre de 1969. Desgraciadamente, unos andaban en vuelo, otros no quisieron ir, incluso uno me hizo saber que si iba y se encontraba frente a frente con el fulano, lo mataba a patadas. El hecho fue que asistieron 3 o 4. Los invité todos a tomar onces. El invitado llegó puntualmente. Era totalmente distinto del energúmeno que llevamos ese día en el avión. Bien vestido, pelo corto, en una palabra, parecía una persona común y corriente. Con toda normalidad nos saludó a todos y nos pidió disculpas por lo que había hecho ese fatídico día. Se produjo un intercambio de preguntas nuestras, respuestas de él, más preguntas nuestras y explicaciones de él. Recuerdo algunas de sus explicaciones:

-“Lo primero que quisiera decirle, Comandante, (parecía atorado por lo que quería decirme), es que desde que llegué a la Villa, donde nos tenían reclutados, me acordé de lo que Ud. me estuvo diciendo,

antes de aterrizar en Cuba. Me miró con fijeza, como tratando de explicar lo inexplicable. - “Aquello de que yo me iba a arrepentir de lo que estaba haciendo...realmente, me acordé cada día y cada momento de mi estadía en esa isla.” Nos contó que él iba solo porque los otros doce compañeros, que habían planificado este rapto, no llegaron a Pudahuel. Entonces, decidió hacerlo sin la compañía de nadie. Los cables que nos había mostrado en la cintura, no era una bomba, eran solo cables. Además, en ningún caso pensaba matar a nadie. Cuando Patricio se subió al avión en Pudahuel, le tocó un asiento al lado de una señora, de estas que de puro nervioso y asustado, les gusta conversar, entablándose el siguiente diálogo entre ambos. Señora: -“Joven, perdone que lo moleste, pero quisiera decirle que estoy muy nerviosa”. Raptor: - “¿Porque?”,-sin muchas ganas de entablar una conversación con nadie-. Señora:- “Le tengo miedo a volar, además, soy enferma del corazón y el médico me ha dicho que no debo tener impresiones fuertes”. El raptor, dándose cuenta de “la *cagadita* que iba a hacer” respondió “Pero señora, no se

preocupe, en los aviones no pasa nunca nada, son muy seguros”. La señora, ya bastante más tranquila por lo dicho por su consejero aéreo:-“Que bueno que estoy a su lado, así Ud. podrá ayudarme en caso de necesidad. ¿Verdad? “El raptor, sintiéndose podrido de falso y canalla:-“¡Claro señora, yo la ayudaré! Resulta que fue esta la señora a la que el raptor, permitió bajarse más tarde en Arica! Nos contó que recién llegado a La Habana lo llevaron a una sala donde lo interrogaron y contra-interrogaron, para poder determinar si era realmente un raptor o era un infiltrado imperialista (palabras textuales). Le mostraron alrededor de 70 fotos que le sacaron a él, a los pasajeros y a la tripulación. Nadie se había dado cuenta que nos estaban sacando fotos durante la estadía. Cuando llegaba un raptor a La Habana, lo primero que le exigían era su documentación. Si no la tenían, que era lo más frecuente, lo mandaban por 2 o 3 años a los cañaverales, a la zafra, o sea, a cortar caña. Por suerte para él, llevaba sus documentos al día, por lo tanto, ya convencidos que era realmente un aspirante a guerrillero, lo mandaron a una Villa, donde conoció a muchos de los que habían

llegado antes. Ahí sufrió los desengaños más grandes y comenzó una revisión completa de sus posiciones ideológicas. En la Villa se encontró, con gente que para él eran héroes míticos, ya que habían estado, en Sierra Maestra con Fidel durante la lucha contra Batista. Varios de estos míticos héroes, eran los vigilantes del lugar, y en vez de entrenarlos y enseñarles todo lo que ellos tenían ansias de conocer y aprender, se dedicaban a conseguir los dólares que los recién llegados traían. Se los cambiaban por cigarros y comida aprovechando que a los de la Villa no se les permitía salir a ninguna parte. Era tanta la desesperación que tenían los residentes, que un muchacho ecuatoriano y un norteamericano se suicidaron, pensando que nunca iban a poder volver a su país, ya que en su respectivos raptos habían ocasionado la muerte de uno de sus connacionales. En cambio Patricio siempre pensó que él sí iba a poder regresar a Chile.

Cuando en Chile, Salvador Allende fue elegido Presidente, nuestro ahora simpático e inofensivo invitado, don Patricio, se dijo a sí mismo: -“Esta es la mía, me voy a

convertir en el más ferviente de los Fidelistas, y cuando pueda y vea la ocasión, voy a pedir autorización para irme a Chile a cooperar con el compañero Allende. Así fue como en el primer viaje que hizo a Chile el SIERRA MAESTRA, barco cubano que vino trayendo azúcar, para los niños chilenos, como regalo de los niños cubanos, conseguí que me autorizaran para viajar de regreso a Chile y aquí estoy en su casa, Comandante, para ver si logro que me perdone, lo mismo que Uds. señores, dirigiéndose al resto de los tripulantes que habían acudido a la invitación.” Además de este enternecedor final, agregó que él venía ahora dispuesto a trabajar, a ponerle el hombro a lo que fuera. En una palabra, insertarse en la sociedad burguesa pues había aprendido, durante su estadía en la isla de Fidel, que lo único que había que hacer era trabajar. Nos despedimos como grandes amigos y Patricio, perdonado.

(El mismo Patricio volvió a protagonizar años más tarde otro rapto de avión, ahora de LADECO, terminando apresado por las autoridades peruanas en Lima).”



Efectivamente el **5 de Julio de 1977** un B-727 de Ladeco con 45 pasajeros, tras despegar de Arica (itinerario original del vuelo: SCL – El Salvador – Arica – El Salvador Santiago), es secuestrado y obligado a volar hacia Lima con destino probable a Caracas. A cargo del vuelo



Boeing 727-116 CC-CAG Ladeco © Michel Anciaux

iba el Capitán Agustín Brajovic, como Copiloto Luis Garay, el Ingeniero de Vuelo Novoa, el Sobrecargo Quintero y además como tripulante extra supernumerario, iba el Comandante Jorge Arturo Prat –en esa época



Comandante de DC-6B (en la foto de civil). quién posteriormente hizo una acabada relación de este secuestro.

El secuestrador sería el mismo Patricio Alarcón que el 19 de

Diciembre 1969
había secuestrado
el B-727 de LAN
piloteado por
Amaro Bamón y
que



supuestamente se había “arrepentido” según sus confesiones posteriores en la misma casa de Amaro Bamón .Esta vez Patricio Alarcón lo hace acompañado de dos socios y una mujer. En Lima exigen carguío de combustible o volarían, en caso contrario, el avión. La inmediata respuesta de Santiago – directamente de parte del General Pinochet- es una rotunda negativa a la autorización de carguío de combustible. Entonces, solicitan la concurrencia del canciller peruano (De la Puente) el cual finalmente logra persuadirlos de abortar su intento. Los secuestradores abandonan el avión y el vuelo regresa con sus pasajeros esa misma tarde a Santiago.



¡Bomba sobre el Caribe!





**25 de
Mayo 1972**

**En la fecha mencionada arriba,
un Boeing 727 de LAN CHILE
del vuelo 154 con 40 pasajeros
a bordo, sufrió una explosión
en la cola del avion cuando
sobrevolaba el Caribe rumbo a
Miami.**

Recuerdos del Comandante Carlos Riderelli M.

A mí me pusieron una bomba el 25 mayo del 72. La bomba explotó cuando yo iba volando sobre el Caribe como a 25 min. de Jamaica y tuve que irme a Montego Bay que no era mi alternativa (era Kingston), pero estaba unos minutitos más cerca y aterricé allí sin mayores problemas.

En el sector del baño trasero de la cabina de pasajeros encontramos fragmentos de una bomba. La habían puesto en una fuentecita de agua, que antiguamente había en los aviones; se apretaba un botón y salía agua fresca. La explosión destruyó la parte de atrás del avión. Hizo un forado en la parte trasera por el cual se podía ver la cola. El B727 tiene tres motores atrás.



alamy stock photo

Según los expertos de la época la bomba tenía material de plástico de no sé cuánto. Se puso en Santiago. Tenía un tubito con ácido que se iba consumiendo por dentro la mecha, que va a un iniciador que activa el explosivo plástico. Esto explotó hacia arriba porque como estaba sobre un estanque de agua, la presión hidráulica del estanque aguantó el efecto de la presión y la expulsó hacia arriba. El estanque quedó como una cajetilla de cigarros aplastada.

Hubo algunos heridos con derrames en los ojos y algunos afectados en los oídos, como yo. El avión se

zamarreó bastante. Hay que imaginarse que es un tubo hermético lleno de aire y vino la explosión y se descomprime. Como adentro no hay humedad, entra el aire y se forma una niebla. Uno se tiene que poner unas máscaras de oxígeno que se llaman “quick donning.” (Colocación rápida). Hay que

A las 08:13 hrs. de Jamaica, en medio de la expectación de todos los servicios aéreos de rescate de la zona que habían sido alertados, el 727 aterrizaba en Montego Bay.



El Boeing 727, matrícula CC-CAG aterrizado en Montego Bay, Jamaica, el 25 de Mayo de 1972, poco después que una bomba hiciera explosión en su interior.

Una rápida inspección ocular determinó que manos criminales habían colocado una poderosa bomba en el baño izquierdo trasero de la cabina de pasajeros, cuyas esquirlas salieron proyectadas en diferentes sentidos.

descender rápido, por lo que se hace un descenso con los motores desacelerados y extendiendo unos frenos aerodinámicas. Cuando se hace un descenso de emergencia hay que verificar que las máscaras de los pasajeros cayeran también. Uno llega a 10 mil pies y luego desciende un poquito más. Uno habla por radio y dice “May Day – May Day,” y se calla todo el mundo, porque todos hablan por radio en la misma frecuencia con el Control de Tráfico aéreo y te dejan a uno el canal abierto. Kingston Center me mandaron a Montego Bay.





Aterricé sin problemas. No había nada en los motores y en sus controles, pero sí problema con los controles de vuelo y en el sistema hidráulico. Se habían cortado cañerías y perdido presión hidráulica, debido a las esquirlas de la bomba y del fuselaje. En el libro de Sergio Barriga cuenta de una señora que iba inclinada en el asiento viendo el amanecer por la ventana y un pedazo de la bomba pasó justo por el respaldo del asiento y se incrustó en la primera capa de la ventana, que es plástica. Si la señora no hubiese ido inclinada, la mata. También iba un embajador americano

en el avión. Nunca se supo la razón del atentado. Nadie se lo adjudicó. Desde la explosión al momento de aterrizar fue un periodo largo.” “Este acto criminal dejó en evidencia entonces el problema de la Seguridad Aérea, como organización dentro de LAN, Quedó demostrada la ausencia de un organismo interno adecuado, con capacidad para poner en marcha en forma racional y eficiente la acción de LAN frente a este tipo de emergencias. Fue una verdadera clarinada de alerta, porque lo entonces fue sólo un amago, mañana bien podría ser un desastre. En general las empresas y los gobiernos tomaron muy en serio ese fenómeno adecuando sus organizaciones y su legislación a ese tipo de amenazas Hoy las empresas disponen de centros de manejo de crisis, de modo de estar en condiciones de responder de inmediato y eficientemente frente a cualquier catástrofe aérea”



INFORME DE LA DGAC CHILENA

“El 25 mayo de 1972 el vuelo N° 154 de LAN con 40 pasajeros en el tramo Panamá a Miami, el B-727 N° 721 CC-CAG, cuando volaba a una altura de 31000 pies en posición 18°50’N y 79° 02’ W y siendo aproximadamente las 12:48 z sufre una explosión a bordo originada por un terrorista en el avión. Nunca se supo la razón del atentado. Nadie se lo adjudicó.

La tripulación estaba conformada por el Comandante Carlos Riderelli M., el Segundo Capitán Leandro Parra y el Primer Oficial Rooney Valcarce, los Ingenieros de Vuelo eran Iván Riquelme y Jorge Mora (también viajaba como pasajero el Ing. Enrique Kähni) y los Tripulantes de Cabina eran Alfonso Porras, Federico Mollenhauer, Gislaine Pagueguy y Marta Ide.

Se estima que la explosión se produce en forma espontánea ya que la mecha del artefacto no estaba quemada en su

totalidad. La investigación no pudo determinar el momento en que el artefacto fue colocado a bordo de la aeronave. Con la explosión se produjo una descompresión rápida obligando a los pilotos a efectuar un descenso de emergencia hasta los 10.000 pies. Controlada la situación y notificado ATC, este sugiere aterrizaje en Montego Bay. La tripulación reportó olor a pólvora en el cockpit. En Montego Bay se autorizó la reparación provisoria de los daños para permitir sacar el avión en vuelo, con presurización limitada a 3 psi de diferencial”. Por parte de LAN la investigación la hizo el Cdte. Julio Matthei Sch. Este recibe en Miami un llamado telefónico del embajador Orlando Letelier en Estados Unidos en la cual le pide que no se involucre en la investigación a ninguna agencia norteamericana. El investigador había tenido la intención de solicitar la cooperación de la ALPA, la FAA y el FBI organizaciones con mayores recursos para tales efectos. La investigación de las autoridades chilenas (DGAC) la condujo el ingeniero aeronáutico Luis Massa”.

Secuestro por un desequilibrado mental



El 21 junio 1977, el rapto aéreo vuelve a ocupar la primera plana de los diarios chilenos. Esta vez el protagonista resultó ser nada menos que un ingeniero empleado del Ministerio de OO.PP. llamado Carlos Tamayo, armado de un revólver y un cuchillo, intenta secuestrar a un B727 que

volaba entra Antofagasta y Santiago, tripulado por el Comandante Diógenes Arredondo, el Copiloto Eric Bertens y el Ingeniero de Vuelo, Ulises Murúa. Exige ser llevado a Argelia. El Comandante Arredondo accede y pone proa a la Argentina mientras con su excelente labia y secundado por Eric Bertens lo convencen después del cruce de la cordillera de los Andes de la imposibilidad de ese viaje aéreo. El secuestrador no quiere volver a Chile, por lo cual el Comandante decide aterrizar en Mendoza donde el avión es rodeado por efectivos de la Fuerza Aérea Argentina con órdenes de impedir su salida. El pasajero finalmente desiste y se entregó voluntariamente, pero al revisarlo, encuentran que llevaba un cinturón de dinamita envuelto en sus caderas bajo un abrigo.



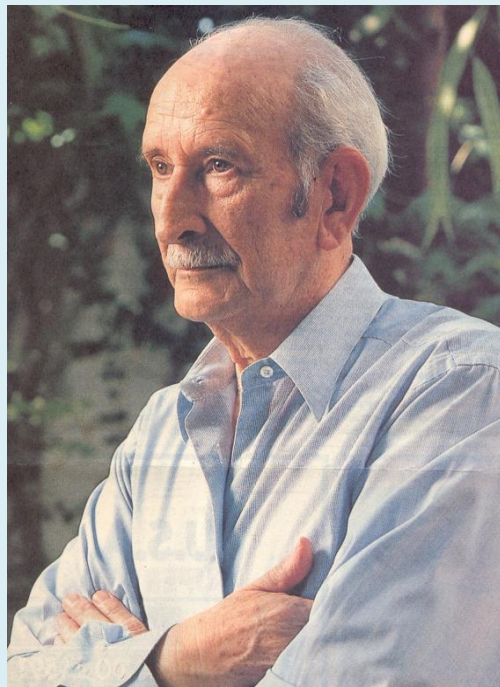
Rapto de un Piloto Chileno en el Mediterráneo





René Bobe fue piloto de Salvador Allende, y además operó el Caravelle el primer jet para pasajeros que existió en el mundo. Además fue de los primero en volar el Boeing 727 y el Boeing 707. Cuando se retiró de LAN CHILE, fue Capitán de un avión libio que a fines de

1981, fue secuestrado y luego liberado por un comando Chiíta que había declarado la guerra a Muhammad Jaddafi.



ENTREVISTA

-Usted también trabajó como piloto en líneas aéreas de otros países.

-“Me fui de LAN porque me echaron el 11 de septiembre del 73. Partí a Holanda. Y ahí estuve como piloto e instructor de la línea aérea Transavia. Pero ese trabajo tenía un tiempo, así es que luego empecé a ver

posibilidades en otras partes. En una ocasión estaba leyendo “Flight”, una revista inglesa que entre otras cosas tiene una sección como los avisos económicos de El Mercurio, y ahí apareció el aviso de la Libian Arab Airline, en que solicitaban pilotos. Postulé y, con los antecedentes que tenía, me aceptaron de inmediato.”

-¿Qué tal resultó la experiencia de vivir en Libia?

-“Podríamos decir que muy interesante. No es común irse a vivir a un país con una lengua tan extraña, con costumbres diametralmente opuestas a las nuestras, y con gente absolutamente religiosa. Allá son fanáticos religiosos; tienen una estructura mental muy distinta a la nuestra. Libia fue colonia de los fenicios, de los romanos, de los griegos, de los turcos, siempre estuvo sometida. Hasta que aparece un hombre, el coronel Jaddafi, quien dice que hasta ahí no más llegó la música. Y se levanta, hace su revolución, y empieza por expulsar del país a todos los extranjeros, a los que después

llama para que sean los empleados y no los patrones.

-O sea que según usted Jaddafi no es tan malo como lo pintan.

-“Jaddafi es un hombre extraordinario. Muy honesto, muy sincero, aunque un fanático religioso. Tenía algunas cosas que eran típicas de él. Por ejemplo, vivía permanentemente; en una carpa, en una tienda en el desierto, tal como sus antepasados; y a la entrada tenía siempre un camello hembra para que lo abasteciera de leche diariamente.”

-¿Y en qué momento secuestran el avión del que usted era el capitán?

-“El 7 de diciembre de 1981 nosotros salíamos de Zúrich a Trípoli, la capital de Libia, cuando fuimos secuestrados. El avión era un Boeing 727-200, tri-reactor. Llevábamos treinta y seis pasajeros en total. La composición en cuanto a nacionalidades era bastante heterogénea.”

-¿Cómo se dio cuenta de que los estaban secuestrando?

-“Eso sucedió a las cinco y media -hora internacional-, mientras volábamos entre Francia e Italia. Entonces un hombre, de cuyo cuello colgaba una cámara Polaroid, entró en la cabina de pilotaje. De inmediato, y sin sacar el dedo del disparador de la cámara, dio algunas órdenes al ingeniero de vuelo que era árabe, quien me las tradujo, pues yo era el capitán. Las instrucciones decían que estábamos siendo secuestrados y que teníamos que dirigimos a Beirut, en el Líbano, y que si no obedecíamos él iba a hacer explotar el avión, ya que la cámara en realidad era una bomba.”

-¿Y qué querían los secuestradores?

-“Ellos pertenecían al grupo musulmán de los chiítas, quienes estaban en conflicto con Mohamed Jaddafi. Querían la liberación de un grupo de palestinos que, según ellos, estaba en poder de Jaddafi.”

-¿Cuántos eran los terroristas?

-“Tres. Pero después de que llegamos a Beirut, los terroristas, en conexión con otra gente que tenían en tierra, cargaron el avión con morteros, ametralladoras, pistolas y sacos de municiones. En ese momento los secuestradores iniciales fueron reforzados por otra gente que embarcó en Beirut, y al final los secuestradores terminaron siendo seis. Ante cualquier duda de la tripulación, amenazaban con hacer explotar el avión. Mientras ellos estuvieran con sus dedos en las granadas no había nada que discutir.”

-¿Y de Beirut a dónde partieron?

-“A Atenas, lo que nos tomó casi cuatro horas. Pero el mismo día, de Atenas, nos fuimos a Roma y nos demoramos dos horas cuarenta y cinco. Y de Roma hubo que partir nuevamente a Beirut, en otras cinco. Al día siguiente partimos de Beirut a Teherán, y luego nuevamente a Beirut. Al tercer día volamos de Beirut a Damasco -nos demoramos una hora- y finalmente de

Damasco a Trípoli, tardándonos poco más de cuatro. En total fueron cincuenta y seis horas las que estuvimos secuestrados, de las cuales veinticinco estuvimos en el aire.”

-¿Cómo fue la relación entre los secuestradores y usted, que era el capitán del avión?

-“Muy buena. Suena ridículo decirlo, pero la actitud de estos secuestradores era que no me faltaran ni los cigarrillos ni el café, ni el refresco. Estaban preocupados de atenderme para que yo estuviera en buenas condiciones, pues de mí dependía que se cumplieran sus objetivos: que el avión se moviera de un punto a otro.”

-¿Y pensó en algún minuto que los Chiitas podían ponerse a tomar Polaroids, mientras volaban el avión en mil pedazos ?

-“Yo estaba absolutamente convencido de que estaba viviendo los últimos minutos de mi vida. No tenía ninguna esperanza. Tenía la certeza de que todo terminaría en

cualquier minuto. Sabía que ellos son capaces de cometer actos que para nosotros los occidentales son incomprensibles, pues lo hacen con un absoluto convencimiento en su fe. Es un fanatismo religioso que los lleva a cometer actos sin pensar en las consecuencias. En realidad no les importan.”

-¿Y no surgió entre los pasajeros uno que se creyera Bruce Willis?

-“No, no, no. Todos fueron muy obedientes y siguieron las instrucciones. Además yo conversaba permanentemente con cada uno de los que estaban en el avión, para que nadie fuera a cometer un desatino.”

-¿Cómo acabó el secuestro?

-“Por la intervención de un sacerdote chiíta de muy alta jerarquía, que fue mediador entre los secuestradores y las autoridades.”

-Y después de tanto tiempo de estar junto a los secuestradores, ¿cómo fue su regreso?

-“Cuando volví con el avión a Trípoli, como los libios son muy sentimentales, lloraban mientras nos daban abrazos y besos. En una ceremonia que hicieron, me dieron un diploma al valor, sacrificio y al heroísmo.”

-Usted no durmió durante todo el secuestro y fue usted que por radio, les pidió que terminaran con esto por razones humanitarias. ¿Se considera un héroe?

-“No, no. Lo que pasa es que el humano nunca sabe la capacidad que tiene. Pero el ser humano, como humano - que en este caso específico se llamaba René Bobe -, es capaz hacer cosas que ni piensa que haría, ni que los demás dirían que haría. Pero cada uno de nosotros es capaz de hacer cosas que parecen increíbles. Cosas que son realmente increíbles. Increíbles.”

Rene Bobe volvió por un breve período a prestar servicio en la Gerencia de

Operaciones de LAN en 1996 como Jefe de las Flota Boeing 767 donde fue acogido con cariño y con respeto. Además de ser un excelente piloto fue un gran instructor y Ejecutivo en sus diferentes actividades. .En su regreso a LAN, demostró nuevamente su invariable capacidad y seriedad ejecutiva y creativa, que desgraciadamente fue interrumpida por una severa enfermedad que finalmente terminó con su valiosa e interesante vida.



NOTA:

Aquí terminan las narraciones de los secuestros de aviones Boeing 727 con los interesantes relatos de Amaro Bamón y Jorge Pratt, además de las extracciones de Wikipedia, además de La Historia de LAN-CHILE de Sergio Barriga K. además del libro inédito “Las memorias de un secuestrador” de Pastricio Dagach Rabié y la entrevista de René Bobe patrocinada por Julio Matthei S.

A continuación vienen los impresionantes relatos de los secuestros en LAN CHILE de aviones Caravelle y sus comentarios.

**SECUESTRO DEL
PRIMER CARAVELLE DE LAN – CHILE**

**COMANDANTE
LEONIDAS MEDINA
1935 - 2021**

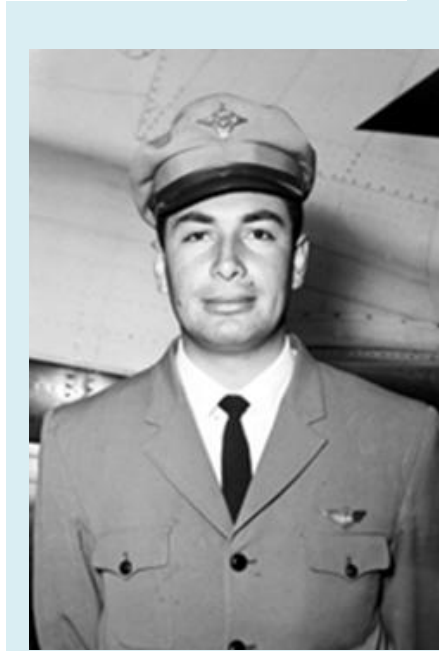


Foto: Hans Norman



El primer secuestro ocurrió el 12 de noviembre de 1969, a los 15 minutos del despegue del vuelo LA 87 con destino a Puerto Montt y Punta Arenas. El Caravelle CC-CCP/502, bajo los controles de la tripulación de mando, compuesta por el capitán Leónidas Medina, el primer oficial Ricardo Pizarro y el ingeniero de vuelo Marcelo Cadena, estaba ascendiendo a su nivel de crucero cuando el sobrecargo Oscar Briones entró a la cabina de mando seguido de un pasajero, armado de una pistola. Este exigió que lo llevaran a él y su compañero a Cuba. Su compañero se había quedado en la sección de pasajeros con las azafatas Ana Luisa Martin y Ana María Puiggenner, quienes estaban a la atención de los 56 pasajeros que habían abordado este vuelo. Luego de la sorpresa que generó esa entrada sorpresiva, el capitán explicó que este tipo de avión impedía llegar a Cuba sin escala y que aun con escala, unos problemas del grupo de partida de motor además de una incompatibilidad con las técnicas de abastecimiento en ciertas escalas iban a complicar el vuelo, sin olvidar el factor humano (dos pilotos y un ingeniero de vuelo cuando, en los vuelos de

larga distancia, se necesitan tres pilotos y un ingeniero de vuelo) y la falta de carta de aeronavegación y de aproximación. Igual los secuestradores asumieron el riesgo y se decidió tomar el rumbo hacia Antofagasta donde el Caravelle aterrizó cerca de las 11 hrs 15 min. AM. En los 40 minutos que se demoró en bajar a los niños y ancianos, y se cargaron los estanques de combustible llegó otro Caravelle desde Santiago pilotado por Ronald Berger, encontrándose con esa sorpresa.

MEMORIAS DE UN SECUESTADOR (SINTESIS)

“Mi nombre es Patricio Dagach y con mi amigo y compañero de colegio Pedro Avalos comulgábamos ideas de “super” izquierda y queríamos irnos a Cuba. Yo tenía 14 años y él tenía 15. Era la época de que los vuelos a Cuba “gratis” estaban de moda y era nuestro sueño.

Conseguimos un par de revólveres “prestados”.



Tuvimos que conseguir plata para unos pasajes a Puerto Montt vendiendo libros y ropa usada de la parentela. También conseguimos “los fierros necesarios”. Le robé a mi cuñado un revolver Ítalo-Argentino calibre 22 y mi compañero de aventura solo se consiguió un revolver viejo y oxidado sin percutor. Esa noche dormimos en mi casa. Al día siguiente llegamos al Aeropuerto y después los pasos normales, subimos al Caravelle sin mayor contratiempo sin mayor sospecha de nadie. El avión no estaba lleno y había hartos asientos vacíos. Yo estaba más tranquilo que Pedro que yo ya había “cachado” que era un mitómano..El carreteo del avión por la pista me pareció eterno, hasta que por fin el Caravelle levantó la nariz y el avión se despegó del suelo. Tomar el control del avión era solo cuestión de minutos, pero Pedro parecía estar en trance y totalmente ido. Pasaron algunos minutos y Pedro seguía aturdido.. No quise esperar más. Me paré y le puse el cañón del revolver “Itala” en la nuca del sobrecargo, que después supe se llamaba Oscar Briones. Al principio, no se dio cuenta, pero al mirar que lo encañonaba, preguntó si íbamos, a la

Habana en Cuba. Le dije que sí. Su frase siguiente me quedó grabada hasta hoy...- Los llevo inmediatamente donde el Comandante.-Lo seguí y en ese momento me percaté que Pedro Vargas “había resucitado” y estaba detrás de mí. El sobrecargo abrió la puerta de la cabina de vuelo. Había dos pilotos fornidos sentados mirando hacia adelante. Más atrás otro piloto estaba sentado en un asiento lateral. - Los señores quieren ir a la Habana- El piloto, un tipo de rostro grande y serrote y cuerpo macizo se dio vuelta, nos miró y lacónicamente dijo. – Bien, si ellos tiene arma...haremos lo que digan!

Yo me quedé en la cabina. Justo detrás del Capitán, mientras la nave comenzó a cambiar rumbo hacia el norte. El piloto avisó de esto a la torre de Control sin mayores dramas. Yo no creía que había sido tan fácil! El vuelo a Antofagasta duró como tres horas y mientras tanto el Ingeniero – que era ecuatoriano –me explicó que el Caravelle era un avión de mediano alcance y deberíamos hacer varias escalas antes de llegar a Cuba. El resto de los pilotos volaban en silencio y no mostraban deseos

de confraternizar. En ese momento el comandante Medina tomó un micrófono y comunicó a los pasajeros que el avión estaba secuestrado y que nos dirigíamos al norte.

Después de recargar el Caravelle de



Combustible y alimentación para la tripulación y los pasajeros raptados, el avión piloteado por el Comandante Medina, con los motores –ya en marcha - inició su lento “carreteo = taxeo” a la pista 18 (con rumbo sur) Cuando fue autorizado para despegar y sus turbinas gritaron, el avión comenzó a acelerar. Desde la Torre de

Control, los controladores vieron como el avión lentamente se movió y tomaba velocidad...pero algo pasaba porque finalmente el Caravelle desaceleró frenando el bimotor al finalizar la pista. ¿Qué pasó? En el cockpit, los pilotos sintieron ruidos raros y que uno de los motores indicaba revoluciones anormales. ¡Era una falla de motor!

Yo...sentado detrás del grandote, que no me dejaba ver nada, me di cuenta que algo pasaba. Y que los pilotos conversaban señalando los relojes del avión. Leonidas Medina se dio media vuelta y mirándome fríamente y con serenidad...En este avión-aunque me pongan dos cañones en la espalda...yo no despego!

-¿Pero cómo?

-Con un motor que no funciona, es imposible llegar a Lima, o a cualquier otra parte!

-??...??

-Este avión es un bimotor...en el despegue con un motor no alcanza a tener la velocidad para remontar y terminaríamos enterrados en el mar- corroboró el otro piloto, un rucio, mirándome del asiento derecho...y menos llegar a Lima!

No me quedó otra opción que me dieron de regresar al Terminal Aéreo y ver que se podía hacer con el “puto” motor! Carreteamos lentamente a la losa de estacionamiento. Allí los pilotos conversaron largamente con la gente de LAN-Chile del Aeropuerto por la ventanilla lateral izquierda del comandante. Medina explicó el problema. Desde abajo, un fulano flaco y alto nos gritaba a través de un megáfono. Era el jefe de LAN y después supe que le apodaban “El negro González.” Gritando nos pidió que le abriéramos la puerta delantera.

-El motor izquierdo “esta cagado” y no hay modo de arreglarlo “gritó, “pero les tengo otra solución. ¡Déjenme subir!”

El comandante le hizo una seña a Oscar Briones que abriera la puerta delantera izquierda. Allí conocí a Orlando “el negro” González, jefe de la Estación. Se asomó a la cabina y resoplando dijo: “El motor no tiene arreglo inmediato y a lo mejor hay que cambiarlo. Los [milicos] están nerviosos por lo que está pasando. La única solución es que se cambien a ese otro avión que acaba de llegar de Arica”, señaló otro Caravelle que estaba estacionado más adelante. “Eso sí que tendrían que soltar a todos los pasajeros, porque si los milicos los ven caminando encañonados al otro avión, podrían dispararles a ustedes. Eso no le conviene a nadie. No es cierto? Agrego sonriendo alegremente. Era un tipo simpático así que le hicimos caso. Sellamos el acuerdo con un apretón de manos.

Lo que no se nos ocurrió fue que hubieran francotiradores...y que sí estaban apuntándonos. Cuando se bajaron todos los pasajeros, decidimos hacer el traslado con los dos Pilots en fila adelante con el ingeniero de vuelo. Más atrás íbamos nosotros dos – cada uno del brazo de una azafata y a la cola el sobrecargo Briones.

Eso nos salvó la vida – según supimos después – porque nos tuvieron en mira todo el tiempo que duró la travesía al otro Caravelle. Lo que no escuchamos fueron los murmullos de los pilotos que con el ingeniero de vuelo acordaban que “...a la primera opción que nos den...los reducimos!” habría dicho el Comandante Medina. Los otros dos asintieron en silencio.



El Caravelle “mellizo” CC-CCO/501 que estaba estacionada a unos cien metros delante del CC-CCP/502. Mientras las tripulaciones de vuelo caminaban los 300 mts de distancia y se cambiaban de avión, los pasajeros quedaron a bordo del avión utilizado inicialmente para el vuelo 87. Terminado este proceso, el avión despegó rumbo a Lima. A la altura de Iquique y cruzando a unos 31.000 pies el sobrecargo



golpeó a la puerta del puesto de mando la intención de traer la comida a los pilotos, los secuestradores miraron hacia atrás y fue este momento que Leonidas, rápidamente se dio vueltas, viendo la distracción de Patricio Dagash que seguía sentado detrás suyo con su mano derecha cogió la mano que empuñaba el revólver y la apretó con fuerza, triturándola, mientras el Ingeniero Cadena hacía algo parecido. En cinco segundos el secuestro había terminado. Con la situación superada y los acongojados secuestradores bajo custodia de una parte de la tripulación, el avión se dirigió a Santiago donde aterrizó a eso de las 16 hrs 45 min. en el aeropuerto de Los Cerrillos.

Volví a sentarme detrás de Leonidas Medina, mientras Pedro conversaba con las auxiliares en el pasillo. En un momento, el Comandante estiró los brazos y puso el brazo derecho en su respaldo, como descansando. Yo sostenía mi revólver argentino calibre apuntando en general hacia adelante. En eso Oscar Briones, el sobrecargo golpeó la puerta de la cabina. Instintivamente giré hacia la derecha, hacia la puerta. En ese instante el comandante rápidamente también giró y con su manota me cogió la mano que sostenía el revólver, apretándola con fuerza

Intenté gatillar, pero ya era demasiado tarde. Traté de gatillar una y otra vez, aplicando toda mi fuerza, pero las enormes manos de Medina, unidas a la abismante fuerza con que apretó el cañón, la nuez, el gatillo y mis pobres dedos marcaron la jugada. De repente vi que estaba perdido y que no había nada que hacer y entregué el arma.

Miré hacia el lado y vi que a Pedro Varas le estaban



sacando el “fierro” oxidado que tenía en la cintura. Si a mí me sorprendieron, él se había relajado más de la cuenta y entre el ingeniero de vuelo y el sobrecargo, lo redujeron igual que a mí, sin hacer mucha resistencia.

La aventura aérea estaba terminando y fue inolvidable, especialmente recuerdo con gratitud la buena atención de LAN-CHILE y su tripulación. El vuelo no volvió a Cerro Moreno a Antofagasta y tampoco a SCL a Pudahuel sino que a Los Cerrillos. El viaje de regreso fue genial. El comandante Medina nos dijo: -Señores, ustedes han pagado un pasaje a LAN Chile, por lo tanto tienen derecho a recibir los beneficios que otorga un pasaje aéreo. Los puedo amarrar o no amarrar. Si me prometen irse tranquilos a Santiago no los amarraremos; en caso contrario los amarraremos y pasaran hambre – Así fue como nos sentaron atrás y nos empezaron a traer sándwiches, chocolate caliente, té caliente; mientras tanto yo pensaba en la mierda de revolver que había conseguido y en el “huevón” de Pedro Varas, que se puso a pajarear en lugar de cubrirme. Está claro

que yo no soy de las personas que se arrepienten. En esta ocasión... ¡tampoco lo hice!



La noticia del suceso tuvo una distribución nacional instantánea y el avión y su tripulación fueron ampliamente felicitados por la prensa y radio, además de ser recibidos calurosamente en la Moneda por el Presidente Eduardo Frei Montalva.



**SECUESTRO DEL
SEGUNDO CARAVELLE
DE LAN – CHILE

COMANDANTE
MAXIMO ASTORGA
1936 – 2021 ETC.**



Foto: Hans Norman



Para finalizar esta relación de AGUILAS PIRATAS que fue una PANDEMIA AEREA de la tercera parte del siglo pasado y que gracias a las medidas universales tomadas por los gobiernos, podríamos decir que está controlada – gracia a Dios - y a este esfuerzo podemos recordar ahora en esta recopilaciones, como fueron y como terminaron. A mi – Max Astorga – también tuve esa impresionante experiencia donde tantas personas han perdido la vida o han quedado marcados por accidentes limitantes y que dejan huellas a veces imborrables.

Resumiendo el 6 de Febrero de 1970 – aún durante la Presidencia de Eduardo Frei Montalva tuve – tuvimos – esa experiencia con mi amigo – colega y compañero de cursos Claudio Palma Gaete cuyos detalles y consecuencias fueron informados al Sindicato

de Pilotos nuestro, para su conocimiento, análisis, consecuencias y soluciones.

Al Sindicato de Pilotos de LAN CHILE, de parte de el Capitán Máximo Astorga al mando del vuelo Caravelle N° 86 06/02/70 de LAN CHILE

Estimados colegas:

“Doy cuenta a Uds. en el siguiente informe de los sucesos ocurridos el día 6 de Febrero de 1970 en el cual el vuelo 86 Pta. Arenas – Santiago, bajo mi mando fue raptado, acción posteriormente frustrada, por la Policía Civil, sin ninguna injerencia de mi tripulación y que acarreó graves consecuencias que paso a detallar.

La tripulación estaba compuesta además del suscrito, por el Comandante señor Claudio Palma, quien se desempeñaba como copiloto, (mientras terminaba las 50 horas necesarias para calificarse al mando), por el Tripulante de Mantenimiento señor Renato Loayza, Sobrecargo señor Carlos Cuadrado y auxiliares señoritas Scarlett Burgos y Carolina Luque. El avión era el Caravelle N° 503 CC-CCQ.

El vuelo 86 por itinerario hace escalas en Balmaceda y Puerto Montt, las que en esta oportunidad se cumplieron sin novedad, aterrizando en Puerto Montt aproximadamente a las 18:05. (Hora local).

En esta posta se embarcaron el Gerente de Operaciones de la Empresa, señor Pedro Gasc O. y varios otros funcionarios de la empresa, quienes, después de efectuar varios días de trabajo en la planificación del Material Avro 748 para la operación del Regional Puerto Montt, regresaban a Santiago en mi vuelo.

Decolamos aproximadamente a las 19:45, después de un breve atraso en El Tepual, debido a un mantenimiento que afectaba a una rueda del tren de nariz. El señor Gasc ocupó el asiento del observador, invitado por el suscrito.

El vuelo se desarrolló rutinariamente por la Aerovía UA 3 y a un nivel de vuelo de 31.000 piés

Aproximadamente a la cuadra de Temuco, la puerta del cockpit se abrió suavemente, dando paso a dos individuos armados, que

nerviosamente nos encañonaron solicitando ser llevados a La Habana, Cuba. Dijeron ser 5 raptos y que los otros 3 estaban en la cabina de pasajeros; también tenían armas y además explosivos.

Ante esta situación, mi reacción fue totalmente tranquila, pidiendo a los raptos calma y que recapacitaran sobre su descabellada idea y sobre sus consecuencias. Ante su insistencia iniciamos junto con el señor Palma y el señor Gasc un diálogo, mostrándoles los inconvenientes de hacer el vuelo en CVL debido a su corta autonomía y problemas eléctricos en el sistema de partida de los motores. Volvieron a insistir en su propósito, recalcando que por ningún motivo cambiarían de avión, mencionando el caso del rapto frustrado del vuelo del Comandante Leonidas Medina. (1)

Comprobando ya la decidida intención, les informé que la tripulación tenía órdenes de la Empresa, del Círculo de Pilotos y de IFALPA de no resistir a los raptos y que, a cambio de su calma y tranquilidad, no tendríamos ningún inconveniente en llevarlos a Cuba, siempre que

se respetara la seguridad de los pasajeros, tripulación y de la aeronave.

Luego de este diálogo, ambos raptos se mostraron más calmados. Durante la conversación, tuve oportunidad de observarlos bien y a continuación, paso a describirlos:

El cabecilla era un muchacho de aproximadamente 20 años, bajo, rubio, de vestir "colérico". Portaba un revólver Smith and Wesson calibre 38. Permaneció todo el tiempo en el cockpit. Posteriormente me informé de su nombre y que era de Talca. A su compañero le decía "Dombo" y era de su misma edad, alto, moreno, traje claro, armado similarmente. Además tenía una especie de cable amarrado a la muñeca derecha, el que conectaba a un paquete en el bolsillo posterior del pantalón. Me dijo que eran explosivos. Este individuo luego abandonó el cockpit, situándose a la salida del Galley de alimentos y encañonando a los pasajeros.

Junto con el señor Palma y asesorados por el señor Gasc, analizamos la situación y la planificación del vuelo. Le informé al rubio que

nuestro combustible sólo nos alcanzaba para llegar a “Pudahuel” (ahora llamado Arturo Merino Benitez, el aeropuerto de Santiago, además de una pequeña reserva, por lo que era indispensable aterrizar en nuestro destino. Accedió. Luego le solicitamos que se bajaran a las mujeres y niños, lo que permitiría una mayor recarga de combustible. Que veíamos la necesidad de reforzar la tripulación de vuelo, además de colocar balsas, provisiones, manuales de la ruta, baterías, repuestos, etc., etc. A todo esto, el raptor accedió, mostrándose ya tranquilo y a sus anchas al ver el clima de tranquilidad que reinaba en el cockpit. El Tripulante de Mantenimiento señor Loayza también cooperó en este diálogo y en la confección de una lista de necesidades para el futuro vuelo.

A todo esto, ya le había solicitado al señor Palma que informara de nuestra situación a Control Vuelos de Pudahuel y al ATC.(Control de Tránsito Aéreo. También hablé por el citófono o “Public Adress” a los pasajeros, solicitando su calma y cooperación.

El resto del vuelo hasta Pudahuel se desarrolló normalmente, con la salvedad de la pésima calidad de comunicaciones con la Empresa en HF, ya que en VHF ya no existen prácticamente.

Aterrizamos en Pudahuel aproximadamente a las 21:15 y luego de una breve detención en una pista de carreteo, (se había abierto y caído la escala de la puerta posterior), fuimos estacionados en Alfa 7 frente a la Torre.

A través de mi ventanilla informé nuevamente al Jefe de Estación Aérea, señor Héctor González, de la situación y de nuestros requerimientos para el vuelo a Cuba. Me respondió que todo se estaba preparando, salvo las provisiones y que el Presidente de la Empresa don Eric Campaña estaba por arribar al aeropuerto.

El Tripulante de Mantenimiento señor Loayza solicitó autorización para bajar del avión a fin de verificar el carguío y la revisión técnica del avión, lo que fue concedido.

Los pasajeros autorizados para bajar, lo hicieron tranquilamente por la puerta delantera, la única que se abrió y por la cual se efectuó todo el proceso de preparación y aprovisionamiento.

Los raptos permanecieron todo el tiempo en sus posiciones, salvo breves salidas del rubio hacia el “galley”, sentándose al final en el asiento del Tripulante de Mantenimiento.

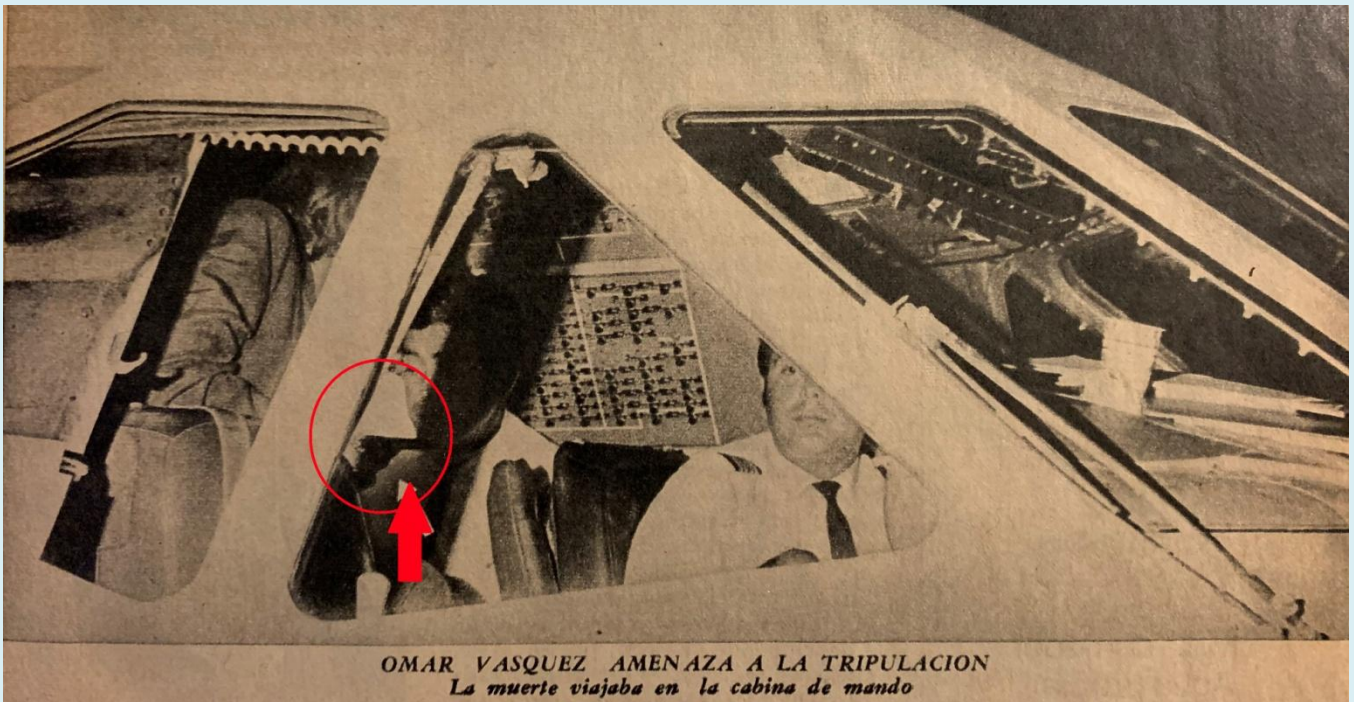
El avión se encontraba rodeado de policías, funcionarios LAN y curiosos, entre los que se destacaban un gran número de periodistas.

Solicité autorización para ir al baño con el fin de observar la situación en la cabina de pasajeros. Esto fue permitido. En ésta pude observar que habían bajado a mujeres, niños y ancianos y sólo quedaban unos 30 pasajeros, todos sentados en la parte posterior de la cabina, a solicitud del rubio. La situación era tranquila y el personal de cabina y de abastecimiento desarrollaba sus labores sin problemas. A mi retorno al cockpit, me encontré con el señor Gasc, quien me informó que había sido canjeado por un especialista eléctrico en el

sistema de partida del avión. Luego abandonó el avión. Debo recalcar que el señor Gasc cooperó en todo momento con la tripulación y que en ningún momento trató de forzar nuestro criterio o se negó a lo impuesto por los raptos.

Ocupé nuevamente mi asiento. El carguío de combustible y el aprovisionamiento, mas el resto de los preparativos se desarrollaban sin contratiempos, aunque con lentitud. Juntos con el señor Palma entablamos conversación con el rubio, quien ya se veía de gran ánimo y totalmente relajado. Sintonicé una radio comercial (Broadcasting) en un ADF, en la que escuchamos noticias y música. Esto contribuyó a crear una atmósfera tranquila, sin por esto dejar el rubio de tenernos todo el tiempo encañonados y con el dedo en el gatillo.

Posteriormente el señor Palma solicitó autorización para ir al baño y para traer algunos manuales del compartimiento correspondiente. Cuando regresó se sentó en el asiento del observador.



El moreno, autorizó la subida de personal para traer las balsas, provisiones y así el flujo de gente era bastante grande en la puerta de acceso, por lo que no me pareció extraño que se asomara un mecánico y un despachador al cockpit a preguntar cosas referentes al despacho.

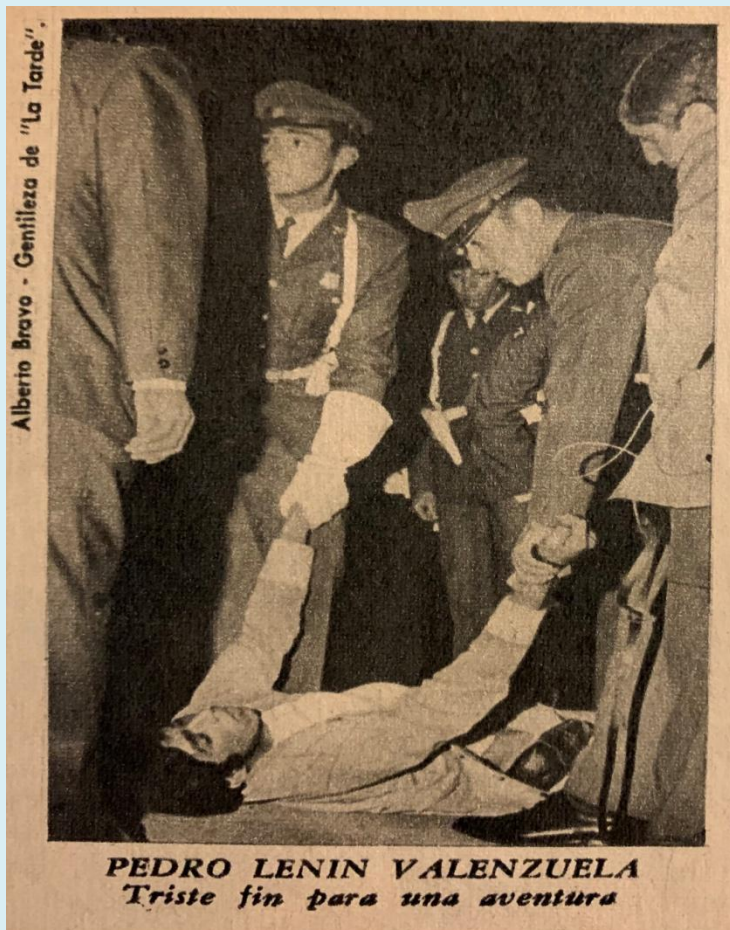
Las comunicaciones con Control Vuelo de Pudahuel eran casi nulas, debido a la mala calidad, tanto que en un momento fue necesario que Control Vuelos UCH me hiciera puente. Al final, logré establecer una comunicación razonable a través de la Torre en 121,5 y el Teléfono de nuestra oficina. Así supe

que de acuerdo al pronóstico, el despacho sería directo a Lima, que la tripulación de relevo (Comandantes señores Manuel Zúñiga y Abraham Acevedo y Tripulante de Mantenimiento Manuel Pérez), ya estaban en el aeropuerto y que sólo faltaba terminar el plan de vuelo.

Juntos con el señor Palma fuimos verificando nuestra lista de necesidades y sólo faltaban las últimas instrucciones de la Jefatura y algún dinero en dólares que solicitamos al Tripulante de Mantenimiento señor Loayza, que entró al cockpit a informarnos del estado técnico de la aeronave y que estaba autorizado por los raptos para circular entre el avión y la losa.

Un detalle que ha sido posteriormente mal interpretado por los periódicos, fue que en un momento bajó el voltaje del carro-generador de 28 V, por lo que disminuyó la intensidad de las luces, siendo necesario conectar el sistema de batería del avión dos veces. Esto naturalmente produjo brevísimos apagones (explicados anticipadamente al rubio), los que han sido erróneamente interpretados como señales preestablecidas.

A todo esto, ya habían transcurrido alrededor de dos horas desde nuestro arribo a Pudahuel y viendo que los preparativos estaban por terminar, nuevamente solicité al rubio permiso para ir al baño. Esto fue autorizado “por última vez”.



En el pasillo, aproximadamente a la altura de la 7ma. fila, me detuve a conversar con el señor Patricio Araos, funcionario de la Empresa,

quien venía en el avión. Le estaba contando las últimas informaciones, cuando, de improvviso se escuchó una voz ahogada que gritaba desde el cockpit: “¡Compadre..., compadre..!” Al darme vueltas vi aparecer al señor Palma saliendo de la cabina de vuelo. Los pasajeros, alarmados se pusieron de pie. El moreno nos encañonó desde la puerta del galley gritando:” ¡Atrás... atrás...!” Avancé un paso pidiéndole calma, cuando empezó a disparar. En ese momento se produjo gran confusión y todos nos lanzamos al suelo. Escuché aproximadamente 6 tiros y luego un intervalo. Avanzamos nuevamente hacia adelante y nuevamente vino otra descarga. Nuevamente nos lanzamos al suelo. Todo esto sucedió rapidísimo. No creo que en más de 60 segundos. Al ponerme nuevamente de pie, ya todo había terminado. Desgraciadamente, al estar en el suelo no pude presenciar personalmente cómo sucedió el baleo. Sólo sé, que al ponerme de pie, reinaba gran alboroto; los pasajeros arrancaban por todas partes y se escucharon gritos de alarma y auxilio. Avancé hacia adelante, encontrando a la auxiliar señorita Scarlett Burgos mal herida, al raptor moreno tendido en el suelo, a un mecánico tendido en la puerta de acceso al avión y a otro herido que bajaba por ésta.

(Posteriormente supe que eran detectives). Seguí hacia el cockpit encontrando al rubio tendido en el suelo y sujeto por el señor Palma.

(Posteriormente el señor Palma me informó que al salir yo del cockpit hacia el baño, súbitamente había entrado un mecánico que trató de dominar al rubio. Este comenzó a gritar, por lo que el señor Palma avanzó al galley para someter al moreno. Este, empezó a disparar, hiriendo al mecánico que sujetaba al rubio ayudado en ese momento por un despachador LAN. (Esta última parte no la vio el señor Palma, pero se deduce de posteriores declaraciones. El hecho, es que al terminar el baleo, el señor Palma volvió al cockpit para dominar al rubio y lo encontró sólo inconsciente y tendido en el suelo).

Nuevamente, volví al cockpit a verificar la evacuación de los pasajeros, a esas alturas ya se sabía positivamente que sólo eran dos los raptos. Esta cabina estaba ya desocupada y no se veían más heridos que los mencionados. Me acerqué nuevamente a la señorita Burgos, quien ya había sido acomodada por el Sobrecargo Cuadrado y la otra auxiliar Srta.

Carolina Luque, y que ambos estaban bien y que le iba a administrar oxígeno. Viendo su gravedad, me acerqué a la puerta de acceso, solicitando a gritos atención médica. Posteriormente volví al cockpit y junto con el señor Palma y un Carabiniero bajamos al rubio y se lo entregamos a la Policía.

Este es un informe detallado de lo sucedido. Si existe alguna omisión es de ínfima importancia.

Posteriormente fuimos citados (la tripulación) a la sala de briefings, en la cual el señor Campaña estaba reunido con altos personeros del Aeropuerto (señores Toro, Herrera y otros), y el Director de Investigaciones señor Jaspard. En esta reunión, no se determinaron responsabilidades y sólo se analizaron los hechos. (Allí supe de la muerte del secuestrador moreno).

Luego, en forma particular, me trasladé a la Posta N° 3, en la que permanecí hasta después de las 0300, hora en que se supo que la señorita Burgos, allí hospitalizada, había resistido bien una operación de emergencia.

Al día siguiente, a mediodía comparecía a la Fiscalía de Aviación, en donde presté declaración al Fiscal, Comandante Enrique Montero.

Quiero dejar constancia en este informe, que en ningún momento sospeché de la presencia de elementos de la Policía en mi avión.

Que en ningún momento se me informó directa o indirectamente de la intención de este personal o de otro que fuera a intentar rescatar la aeronave de la mano de los raptos.

Que, si hubiera sabido o sospechado algo, habría hecho lo posible por impedirlo, ya que esto atentaba, (como se vio posteriormente), contra la seguridad de los pasajeros, de la tripulación y del avión bajo mi comando.

Deseo dejar bien claro mi sentir que los cuatro galones de nuestro uniforme, no son un adorno, ni un distintivo militar de capacidad destructiva. Son el emblema de años de estudio y sacrificio, de perfeccionamiento técnico para poder ofrecer al pasajero, que se confía en nuestras manos, seguridad,

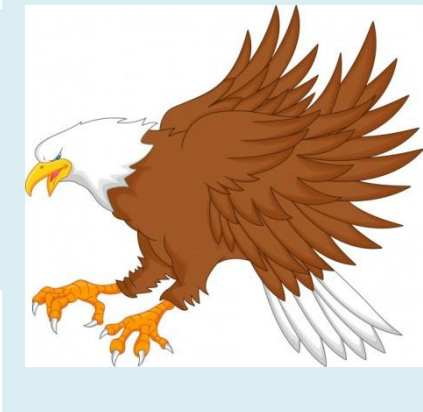
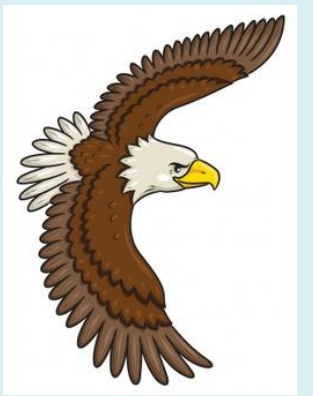
seguridad y seguridad. Y esto actualmente nuestra Empresa no lo puede garantizar, ya que elementos extraños, con o sin autorización superior, han pasado a llevar mi autoridad de Comandante al tomarse burdamente mi avión con los desastrosas consecuencias por todos conocidas, añadiendo que se encontraron restos de balas en el techo de la cocina y pasillo donde están los balones de oxígeno de la tripulación de vuelo. Por eso expreso a Uds. mi más enérgico repudio a lo sucedido y solicito a Uds. se convoque a la brevedad posible una Asamblea General para analizar este problema, enjuiciarlo cualitativamente y comunicarle a la Opinión Pública y a las Autoridades, cuáles son nuestras competencias, nuestro sentir y nuestros propósitos.”

CONCECUENCIAS POSTERIORES:

Un eco de este dramático llamado del Comandante Astorga sólo se produciría cuando los pilotos deciden decretar el 19 de Junio de 1972, a nivel mundial (a instancias de IFALPA para llamar la atención sobre la necesidad de

adoptar medidas de seguridad apropiadas para poner término a la escalada de raptos, secuestros, sabotajes y otros actos ilícitos contra aeronaves comerciales), con un paro de 24 horas, al cual se pliegan los pilotos de LAN .Posteriormente se lograría llenar el vacío de la legislación de los países signatarios de la OACI con la aprobación a nivel mundial de los Convenios de Tokio (Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves) y de Montreal (Represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil). En Chile adquirirán el carácter de leyes de la República mediante los Decretos N° 711 (17 Diciembre 1974) y Decreto N°736 (11 de Diciembre 1975), respectivamente.

¿?¿?¿?¿?¿?¿?¿?¿?¿?¿?¿?¿?¿?



THE
E N D

