



Saul David

7 DÍAS EN ENTEBBE

LA MISIÓN DE RESCATE
CONTRATERRORISTA MÁS AUDAZ DE LA HISTORIA



PENÍNSULA REALIDAD

7 días en Entebbe

Saul David

La misión de rescate contraterrorista
más audaz de la historia

Traducción de Esther Cruz

ediciones península

Título original: *Operation Thunderbolt*

© Saul David, 2015

Publicado por primera vez en Gran Bretaña, en 2015, por Hodder & Stoughton,
un sello de Hachette UK.

Todos los derechos reservados.

Queda rigurosamente prohibida sin autorización por escrito
del editor cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública
o transformación de esta obra, que será sometida a las sanciones establecidas por la ley.
Pueden dirigirse a Cedro (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org)
si necesitan fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra
(www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

Todos los derechos reservados.

Primera edición: mayo de 2018

© de la traducción del inglés: Esther Cruz Santaella, 2018

© de los mapas, Rodney Paull

© de esta edición: Grup Editorial 62, S.L.U., 2018

Ediciones Península,

Diagonal 662-664

08034 Barcelona

edicionespeninsula@planeta.es

www.edicionespeninsula.com

PAPYRO - fotocomposición

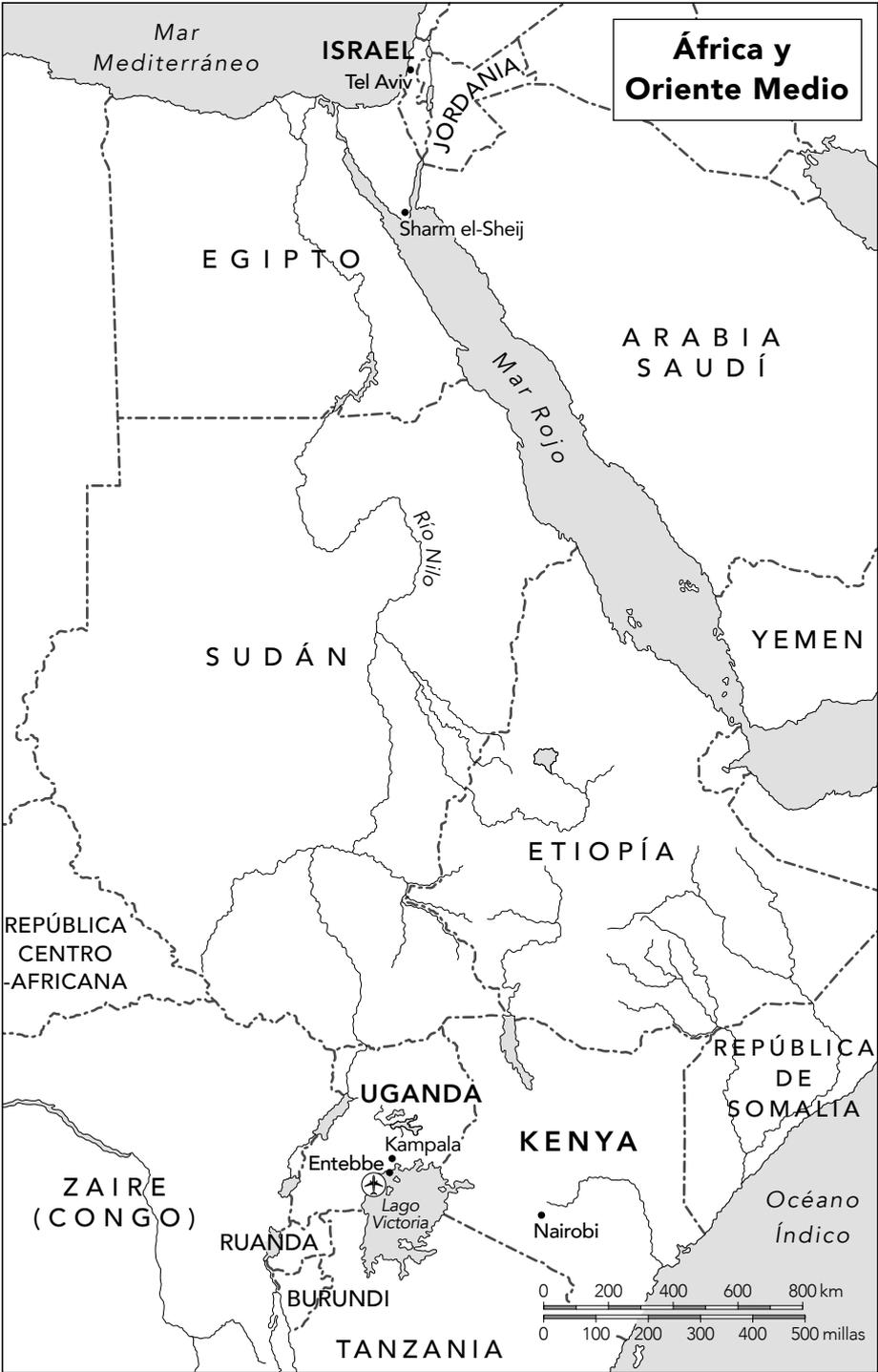
XXXXX - impresión

DEPÓSITO LEGAL: B-XXXX-2018

ISBN: 978-84-9942-686-0

ÍNDICE

Día 1: domingo, 27 de junio de 1976	11
Día 2: lunes, 28 de junio de 1976	67
Día 3: martes, 29 de junio de 1976	99
Día 4: miércoles, 30 de junio de 1976	127
Día 5: jueves, 1 de julio de 1976	171
Día 6: viernes, 2 de julio de 1976	227
Día 7: sábado, 3 de julio de 1976	267
Día 8: domingo, 4 de julio de 1976	337
El después	357
Epílogo	381
Notas	387
Bibliografía	417
Agradecimientos	423
Índice analítico	427



Los nombres de los países y las fronteras corresponden a los del momento del asalto.

DÍA 1: DOMINGO, 27 DE JUNIO DE 1976

5.00 GMT, Lod, Israel

Una escena caótica recibió al francés Michel Cojot y a su hijo Olivier, de doce años, cuando entraron en la zona de facturación situada en la planta baja de la terminal 1 del Aeropuerto Internacional Ben-Gurion, un edificio antiestético de cuatro plantas y estructura de cristal que había sustituido a la terminal encalada construida por los británicos en la década de 1930. A Cojot, aquel flujo de personas le recordó a un bazar oriental, mientras veía cómo «trataban de abrir un pasillo entre los carritos de equipaje, las columnas y las barreras, bajo la atenta mirada de mujeres jóvenes vestidas de caqui y soldados de corta edad [...] las únicas personas allí presentes que no iban de un lado a otro apresuradas».*

A raíz de una avalancha de ataques terroristas recientes contra Israel —entre ellos, la infame masacre de veintiséis personas (en su mayoría peregrinos cristianos de Puerto Rico) cuatro años antes en el Ben-Gurion a manos de tres miembros propalestinos del Ejército Rojo Japonés, un grupo armado comunista—, el país contaba con las medidas de seguridad aeroportuaria más estrictas del mundo. Toda persona incapaz de convencer a los oficiales de ser inofensiva iba a tener que soportar que le «desmantelasen el reloj despertador, le rastreasen los tacones de los zapatos, le abriesen la cámara y le analizasen el bote de crema de afeitarse». Pese a los retrasos, la mayoría de la gente estaba encantada de cooperar porque «aprobaban las razones que justificaban esos controles».¹

A decir verdad, las rigurosas comprobaciones fueron la gota que col-

* Todas las citas que aparecen a lo largo del libro están en versión de la traductora. (N. de la t.)

mó el vaso del joven Olivier Cojot. Sus padres se habían separado hacía poco y él había aprovechado sin dudarlo la oportunidad de acompañar a su padre, consultor de gestión, en un viaje de negocios de una semana a Israel, mientras su madre y sus dos hermanos más pequeños se quedaban en Francia. Tenía la esperanza de estrechar lazos con su padre y de aprender más sobre su herencia judía. Sin embargo, más allá de una visita «bastante interesante» a una fábrica propiedad de Negev Phosphates, la empresa minera de la que su padre era consultor, Olivier había pasado buena parte del tiempo solo, asfixiado de calor en un hotel de Beerseba, así que estaba ansioso por llegar a casa.²

En cualquier caso, tampoco es que las temperaturas en Francia fuesen mucho más frescas. Al igual que el resto del oeste de Europa, Francia se estaba marchitando en mitad de una ola de calor que demostraría ser la peor según los registros. Para Olivier, fue un alivio que la cola del vuelo de primera hora de la mañana coincidiese con un momento del día relativamente fresco. Los interminables controles de seguridad del Ben-Gurion le parecieron «un grano en el culo» y la falta de aire acondicionado en la terminal no ayudaba.³

Al llegar por fin al mostrador de facturación de Air France, a los Cojot les comunicaron que su vuelo a París haría una escala imprevista en Atenas.⁴ El aeropuerto internacional de la capital griega era famoso por su laxitud en cuanto a la seguridad en tránsito, y Olivier verbalizó los temores de su padre al decir: «Pues papá, si yo fuese terrorista me montaría en esa escala».⁵

Ese miedo a un ataque terrorista —y más concretamente, al secuestro de un avión— no era en absoluto infundado. Desde la victoria de Israel sobre los Estados árabes de Egipto, Jordania y Siria en la guerra de los Seis Días de 1967, diversos grupos terroristas palestinos y propalestinos habían utilizado el secuestro de aviones como una forma de obligar a Israel a hacer concesiones y de dar a conocer su causa al mundo. Antes de la guerra de los Seis Días se habían producido por lo general cinco secuestros al año. Para 1969, ese número había subido a ochenta y dos secuestros en todo el mundo —la más alta en un solo año— y, pese a que la media había caído desde entonces, seguían siendo más de tres al mes.

Cojot, demasiado consciente del reciente aluvión de secuestros, preguntó por algún vuelo directo a París con la línea aérea israelí El Al que, gracias a sus agentes aéreos armados, «parecía ofrecer mayor seguri-

dad». No obstante, como le dijeron que el vuelo estaba lleno y no quería esperar al siguiente, regresó de mala gana a Air France; el único alivio para su preocupación era saber que su estatus de pasajero frecuente le daba derecho a «beneficios en el servicio».⁶

Había otros pasajeros del vuelo 139 de Air France igual de alarmados por la noticia de la escala. Ilan Hartuv, de cuarenta y nueve años, un antiguo diplomático israelí, miope y rechoncho, que era entonces subdirector general de una empresa de regeneración urbanística de Jerusalén, acompañaba a su madre, Dora Bloch, de setenta y tres años de edad, en el primer tramo del viaje de esta a Nueva York para asistir a la boda de su hijo menor, Daniel. Hartuv tenía previsto separarse de ella en París, donde se reuniría con su cuñado y las esposas de ambos para pasar unas breves vacaciones; consciente de la amenaza terrorista, le había encargado específicamente a su agente de viajes que le reservase unos billetes sin escalas.⁷ Lo mismo había hecho Sara Davidson, de camino a Estados Unidos para hacer una ruta de costa a costa, junto a su esposo, Uzi, y a sus dos hijos, Roni y Benny, de diecisiete y trece años, respectivamente. Al enterarse de la parada en Grecia, Sara le dijo a Uzi: «Mejor no nos subimos al avión. No sabemos quién se podría montar en Atenas».⁸ También trataron de cambiar sus billetes para volar con El Al, sin éxito.

Otros tantos pasajeros hicieron cambios de última hora, pero en su caso para subir al vuelo 139. Jean-Jacques Mimouni, francés de ascendencia tunecina, de diecinueve años, había reservado un vuelo el sábado a París. Era un guitarrista y artista talentoso, alto, con un atractivo aspecto aniñado, bigote y el pelo rizado y castaño oscuro, largo, a la moda. Acababa de terminar los exámenes de acceso a la universidad y tenía previsto pasar el verano en Francia con sus dos hermanas mayores antes de, o bien quedarse allí a vivir —la opción que prefería su padre—, o regresar a Israel para hacer el servicio militar. Sin embargo, su mejor amigo, Thierry Sicard, hijo del cónsul francés en Tel Aviv, lo convenció para que retrasara el vuelo al domingo y que así pudieran volar juntos.⁹

Los belgas Gilbert y Helen Weill acababan de terminar unas vacaciones cortas en Israel y tenían previsto coger un avión de Air France a París más tarde. Su plan era recoger a sus hijos en Metz y luego volver a casa, en Antwerp. No obstante, cuando les dijeron que su avión original se había retrasado en Irán y que su mejor opción era el vuelo 139,

al que le quedaba solo una hora para salir, lo cogieron. Al alejarse del mostrador de Air France, se encontraron con un conocido que viajaba en su vuelo original. «Rápido, cámbiese al vuelo anterior, que se agotan los asientos. Quién sabe cuánto se va a retrasar el otro avión», le aconsejó el señor Weill.¹⁰

A las 8.59, hora local, el vuelo 139 de Air France despegó en unas condiciones climáticas perfectas —un sol abrasador y un cielo azul claro— y se dirigió al noroeste, cruzando el Mediterráneo, hacia Atenas. El aparato era uno de los Airbus A300B4 de cuerpo ancho recién introducidos en el mercado; un avión de pasajeros cómodo, con dos motores y capacidad para 272 pasajeros repartidos en dos clases: 24 asientos en primera clase, en la parte delantera del avión, con un diseño de 2-2-2; y otros 248 asientos en dos cabinas de clase turista, detrás, divididos por dos pasillos en una estructura de 2-4-2. Dado que el fuselaje se estrechaba hacia la cola, en las seis últimas filas había solo tres asientos en la hiler central. Probablemente debido a cancelaciones de última hora, solo iban ocupados 228 asientos.

Al mando de la nave estaba el capitán Michel Bacos, un hombre elegante de cincuenta y un años y con tres hijos, antiguo piloto naval que había combatido con las fuerzas de la Francia Libre de De Gaulle en la Segunda Guerra Mundial. Su tripulación de once miembros se componía de un copiloto, un ingeniero de vuelo, un sobrecargo de vuelo, cuatro azafatos y cuatro azafatas. A excepción de la azafata sueca Ann-Carina Franking, todos eran franceses.

Sentado en la cabina trasera de clase turista, en la tercera fila de delante, Michel Cojot se olvidó rápidamente de sus miedos en cuanto la tripulación de Air France se deshizo en cuidados con él y con su hijo. «Tras la sobredosis de Oriente, [le] agradaba volver a usar el idioma, la elegante contención de los uniformes de las azafatas e incluso la bandeja de la comida.» En una aerolínea de los años setenta no existía nada relacionado con el ocio en pleno vuelo, así que Cojot se pasó las dos horas y media hasta Atenas escribiendo «un memorándum profesional probablemente inútil» y dándole a Olivier «unas prácticas de ortografía mediante el dictado de un fragmento más o menos humorístico sobre los placeres de viajar en avión». Era típico del exitoso y ambicioso Cojot intentar educar a su hijo incluso estando de vacaciones. A Olivier, al que

«se le daba fatal la ortografía», aquellos dictados frecuentes de su padre le parecían «un grano enorme ahí detrás».

El único punto negro para Cojot, de treinta y siete años, era la proximidad de unos vecinos revoltosos, que incluían a unos «mocosos alborotadores, a una mujer que sobresalía de su asiento por ambos lados y a un par de jubilados estadounidenses».¹¹

9.02 GMT, Atenas, Grecia

Recién pasado el mediodía, hora local, el Airbus tocó tierra en el Aeropuerto Internacional Ellinikon de Atenas, unos kilómetros al sur de la capital griega. Dado que la escala era corta —cuarenta y cinco minutos, nada más—, solo pudieron abandonar el avión los treinta y ocho pasajeros que iban a desembarcar. Entre ellos estaban los jubilados estadounidenses, pero, para disgusto de Michel Cojot, los niños peleones, no.¹²

En su lugar subieron cincuenta y seis pasajeros nuevos, con lo que el total ascendió a 246, número poco alejado de la capacidad total del avión. Pese a que en su mayoría seguían siendo israelíes y franceses, había para entonces otras veinte nacionalidades más presentes en el vuelo, con estadounidenses, australianos, belgas, brasileños, canadienses, colombianos, griegos, japoneses, jordanos, libaneses, marroquíes, rumanos, españoles y turcos.¹³ Muchos de los recién llegados habían estado de vacaciones en las islas griegas o alrededores. Algunos de esos pasajeros eran Tony Russell —oficial de alto rango del Consejo del Gran Londres, casado y de cincuenta y cinco años— y George Good —contable jubilado y viudo de sesenta y cinco años—, dos blandristas británicos y viejos amigos que habían estado navegando por Ítaca y Paxos, en el mar Jónico; el francés Gérard Poignon y su esposa inglesa, Isobel, de veintiocho años, que habían dejado a su hija de dieciocho meses al cuidado de los padres de Gérard mientras disfrutaban de dos semanas en Grecia;¹⁴ Colin y Nola Hardie, de Christchurch, Nueva Zelanda, donde Colin trabajaba como director general en el periódico *Star*; Peter y Nancy Rabinowitz, dos jóvenes académicos judíos de Estados Unidos que enseñaban literatura en el Kirkland College del estado de Nueva York; y Claude Moufflet, de Versalles, Francia.

Los Rabinowitz estaban en Europa para celebrar que Nancy, de treinta y un años, acababa de concluir su tesis en literatura comparada (un título

lo que Peter, dos años mayor que ella, ya poseía). Tras llegar a Londres procedentes de Estados Unidos, habían preguntado si podían comprar un billete de avión de ida y vuelta a Atenas con escala en París en el regreso. Les dijeron que era imposible, así que compraron un billete normal de ida y vuelta, con intención de coger el tren para cruzar en barco el canal de la Mancha. No obstante, cuando regresaron al aeropuerto de Atenas tras una estancia de dos semanas en Grecia, la aerolínea les comunicó que sí podían cambiar su billete Atenas-Londres por un billete Atenas-París-Londres sin ningún gasto adicional. Dado que además tenían la posibilidad de cambiar de compañía, Peter eligió Air France porque no le gustaba la comida griega y pensó que la cocina de un avión francés sería la mejor. Los Rabinowitz eran plenamente conscientes del peligro de los secuestros y no se habrían montado en el vuelo 139 de haber sabido que paraba allí en una escala procedente de Tel Aviv. En ningún momento se les ocurrió preguntar.¹⁵

Claude Moufflet regresaba de un viaje de trabajo a Teherán, Irán, donde su empresa tenía negocios, y había llegado a la terminal este del Ellinikon —un edificio horrible de cemento de una sola planta, diseñado por el celebrado arquitecto finés Eero Saarinen en la década de 1960— en un taxi desde el aeropuerto original de Atenas, a las 11.30, hora local. Poco después de facturar sus maletas en el mostrador de Air France, se le acercó un joven griego que le preguntó si podría enviar una carta muy urgente desde París. Satisfecho al ver que el sobre solo contenía papel, se la guardó en el maletín.¹⁶

A continuación, Moufflet pasó por el control de seguridad y de pasaportes, la última de una serie de revisiones «sistemáticas y rigurosas». Cuando su equipaje de mano atravesó el túnel de rayos X, pudo ver claramente cómo aparecían en la pantalla su calculadora electrónica, el dictáfono, la cámara, películas y el *flash*. Alarmado por esa última imagen inusual, el policía a cargo detuvo la cinta transportadora y le ordenó a Moufflet que abriese el maletín para comprobar la autenticidad de esos objetos. Una vez satisfecho, dejó a Moufflet en manos de su colega para que lo cachease. Convencidos al fin de que el francés era un hombre de negocios inofensivo —y de que las baterías cilíndricas de 1,5 voltios que aparecían en la pantalla eran para el dictáfono y la calculadora, y no parte de un «elaborado sistema explosivo»—, le permitieron continuar.¹⁷

No obstante, cuatro de los pasajeros nuevos del vuelo 139 no fueron sometidos a ese mismo nivel de seguridad al viajar en tránsito, tras haber

aterrizado a las 6.45 en el vuelo 763 de Singapore Airlines procedente de Baréin. Dos de ellos llevaban pasaportes sudamericanos: un peruano alto de pelo rubio llamado A. García, vestido con un acicalado traje de pana marrón y una camisa verde, y una joven ecuatoriana, Ortega, con una falda vaquera azul y un top, el pelo oscuro que le llegaba a los hombros y unas gafas de montura de alambre. Por su aspecto, la otra pareja era de Oriente Medio y llevaba documentación de viaje de Baréin y Kuwait: uno era alto, de pelo largo y claro y unos ojos azules con una «mirada salvaje» que a uno de sus compañeros de viaje le recordó a Mick Jagger colocado, y el otro, bajo y fornido, con pelo oscuro y un bigote poblado.¹⁸

Pese a que los cuatro viajaban con maletas grandes, ninguno pasó por escrutinio especial alguno, ya que se dio por sentado que los habían revisado en el aeropuerto de origen. No ayudó el hecho de que «no había nadie a cargo del detector de metales en el pasillo de pasajeros, y que el policía encargado del fluoroscopio estaba prestando poca atención a la pantalla que tenía al lado».¹⁹

A las 12.15 se anunció la salida del vuelo 139 de Air France. Cargado con su maletín y una bolsa del Duty Free en la que había dos botellas de *ouzo*, una botella de *whisky* escocés y un cartón de tabaco, Claude Moufflet se dirigió lentamente hacia la puerta 2, «por la que los pasajeros iban entrando con cuentagotas para montarse en el autobús lanzadera».²⁰

Con una temperatura exterior de 32 grados Celsius y sin aire acondicionado en la lanzadera, los pasajeros estaban sudando profusamente para cuando llegaron al avión que los esperaba, a las 12.35. Moufflet había examinado a sus compañeros de viaje en el autobús, pero nadie en particular llamó su atención. Le interesaba más el tipo de avión, y vio con satisfacción que se trataba de un Airbus moderno «que, dada la temperatura, prometía un vuelo cómodo, rápido y fresco».²¹

Los dos sudamericanos tenían billetes de primera clase y ocuparon sus asientos en la parte delantera del aparato. La otra pareja en tránsito viajaba con billetes más baratos y se sentó en la primera cabina de clase turista, donde su aspecto árabe, las maletas grandes y las latas de dátiles rellenos levantaron algunas sospechas. Ilan Hartuv estaba mirando por la ventanilla cuando su madre le susurró que había visto subirse a dos jóvenes con pinta de árabes y unas maletas muy grandes, y que tenía miedo. Hartuv quiso alertar a la tripulación, pero todo el mundo se había abrochado los cinturones y el avión estaba a punto de despegar, así que decidió no hacerlo.²²

Otra persona alarmada por las nuevas incorporaciones fue Helen Weill, una judía ortodoxa de Antwerp, Bélgica, que estaba sentada junto a su esposo, Gilbert, en las primeras filas de clase turista. «¡Árabes! —le siseó a Gilbert—. A lo mejor deberíamos buscar otro vuelo.»²³ Sin embargo, el esposo tenía más empeño en recoger a tiempo a sus hijos y le dijo que dejara de preocuparse. La francesa Emma Rosenkovitch —de camino a visitar a sus padres en París junto a su esposo, Claude, y sus dos hijos, Noam y Ella— prestó poca atención a que dos de los pasajeros de Atenas fuesen árabes: Claude y ella eran activistas por la paz y tenían muchos amigos palestinos. En vez de eso, le asombró ver con qué grosería se abrían camino por el pasillo con sus maletas negras gigantes, golpeando a la gente. «¿Por qué una aerolínea deja que la gente suba con maletas tan grandes?», se preguntó.²⁴

Entretanto, Claude Moufflet, tras guardar su maletín y la bolsa del Duty Free en el compartimento de arriba, se había instalado en la fila situada detrás de los Weill.²⁵ Con el cinturón abrochado, empezó a leer un periódico. Lo mismo hizo Gilbert Weill, que al hojear el diario se fijó en un artículo sobre Idi Amin Dada, el dictador excéntrico, errático, extravagante y despiadado de Uganda que, tan solo dos días antes, había sido declarado «presidente vitalicio» por el Parlamento ugandés. Unos minutos después, cuando el avión iba a despegar, Weill oyó a un joven unas filas un poco más atrás preguntarle a uno de los árabes qué llevaba en la maleta grande: «Dátiles para ti y granadas para tus padres», le respondió el árabe.²⁶

Como para demostrar que era un comentario inofensivo, el árabe le ofreció un dátil relleno a su vecino, un israelí nacido en Túnez de cuarenta y ocho años llamado Joseph Abougedir, que cogió el fruto y se lo comió, aunque no sin antes reparar en el lugar de origen especificado en la etiqueta en árabe de la caja: Irak.²⁷

10.10 GMT, espacio aéreo griego, sobre el golfo de Corinto

Apenas ocho minutos después del despegue, con el avión aún ascendiendo hacia su altura de crucero de 31.000 pies y los azafatos y azafatas «ya afanados en la cocina preparando el almuerzo», los dos pasajeros sudamericanos en tránsito de primera clase se pusieron en pie de un salto, cada uno con una pistola y una granada en las manos y pidieron a los pasajeros, a gritos, que permanecieran tranquilos. Mientras la mujer, Ortega,

montaba guardia, García se dirigió directamente a la puerta que daba a la cabina de vuelo.²⁸ Los pasajeros cercanos gritaron alarmados.

Dentro de la cabina de mando se encontraban Bacos, su copiloto, Daniel Lom, y el ingeniero de vuelo Jacques Lemoine. Al oír gritos en la cabina de primera clase, y pensando en que se hubiese producido un incendio, Bacos le dijo a su ingeniero de vuelo que fuese a mirar. Sin embargo, Lemoine no había hecho más que abrir la puerta cuando se vio frente a un hombre que llevaba una pistola y una granada y que obligó al ingeniero a tirarse al suelo, poniéndole la pistola en la sien, mientras Bacos imploraba: «¡No lo mate, por favor!».²⁹

Convencido de que iban a ejecutar a Lemoine, a Bacos esos primeros minutos le parecieron interminables. No obstante, la crisis pasó y, tras confiscar la máscara de oxígeno y el micrófono de Bacos, García les dijo a los ocupantes de la cabina de vuelo que un comando del Frente Popular para la Liberación de Palestina había tomado el avión y que el capitán debía poner rumbo fijo a Bengasi, Libia. Si su tripulación y él cooperaban, no les pasaría nada. Para entonces, el arma del terrorista apuntaba a la cabeza de Bacos; por si acaso intentaba darse la vuelta, el piloto tenía el cañón de la pistola pegado al cuello como elemento disuasorio.³⁰

Antes de que García desapareciese en la cabina de mando, Isobel Poignon, estupefacta, lo reconoció como el doble de Steve McQueen que había visto en el autobús. Gérard y ella iban sentados en la fila 2 —justo detrás de los asientos que habían ocupado los secuestradores—, los dos con una copa de champán en una mano y un cigarro en la otra. Se miraron espantados mientras Ortega, pistola en mano, seguía chillando.

—¿Qué demonios pasa? —le susurró Isobel a su esposo.

—Se ha vuelto loca —respondió él.

Ortega replicó colocándole a Isobel la boca de la pistola en el pecho y gritándole: «¡Levanta! ¡Levanta!».

Isobel se puso en pie, todavía con el champán y el cigarro en las manos. La cabeza le daba vueltas entre la «incomprensión, la confusión y el *shock*». Era como una pesadilla, y no dejaba de acordarse de cuando las cosas eran «normales». El trance de Isobel se vio interrumpido por los gritos de Ortega diciéndole a la gente que se trasladase atrás, a clase turista.

—¿Qué hago con esto? —le preguntó Isobel a Gérard, con el cigarro en alto.

—Apágalo.

Tras ocuparse del cigarro, Isobel se disponía a seguir los pasos de Gérard cuando Ortega le agarró el bolso y lo vació en un asiento. Al encontrar un par de tijeras para las uñas, la secuestradora la reprendió: «¡Armas! ¡Muy mal!».

Por su parte, en clase turista, los dos árabes habían saltado de sus asientos para unirse al secuestro. Moshe Peretz, un estudiante de medicina israelí de veintiséis años, anotó en un diario improvisado que uno era «un joven de pelo largo con una camisa roja, pantalones grises y un jersey beis» y el otro tenía «un bigote poblado, lleva pantalones largos y una camisa amarilla». Fueron «corriendo hacia el compartimento de primera clase». Poco después, «las azafatas, asustadas e histéricas», salieron de allí y, con «brazos temblorosos», trataron de calmar a los pasajeros agitados.³¹

En el pasillo situado a la izquierda de Claude Moufflet apareció una azafata «lívida, aturrida» que no paraba de decir: «Mantengan la calma. Siéntense. Mantengan la calma». Moufflet repitió las instrucciones «sin saber por qué, en inglés y en francés» a los pasajeros que tenía a la derecha, hasta que divisó el cañón de un arma «apoyado en el respaldo del primer asiento de clase [turista], a unos veinte centímetros» de su cara. El hombre que sostenía el arma era «de unos veinticinco años, de altura media, fornido, de aspecto mediterráneo, con la tez morena y un bigote muy negro». En la mano izquierda llevaba una «granada de fragmentación» que claramente tenía el seguro quitado, porque Moufflet pudo ver la argolla «metida como un anillo» en el dedo corazón del secuestrador.³²

Entonces, a su izquierda, Moufflet vio al segundo árabe —«pequeño, muy delgado, con la cara pálida y angulosa, ojos azules y pelo largo liso»— que hacía avanzar a dos azafatas a punta de pistola. Su camarada y él no dejaban de gritar en inglés y con mal acento: «¡Quietos! ¡Las manos en la cabeza! ¡Quietos! ¡Silencio! ¡Quietos!».³³

Al fondo, en la cabina trasera de clase turista, los pasajeros creían que se había producido un incendio. Michel Cojot oyó un grito «y vio a un hombre, inclinado, corriendo hacia el morro del avión». Rápidamente se extendió el rumor de que la aeronave estaba ardiendo, pese a que no había indicios de humo ni de llamas.³⁴ Olivier, el hijo de Cojot, estaba más emocionado que asustado, y «ya pensaba que aquella iba a ser una gran historia para contar en la escuela». Mientras miraba atrás una y otra vez, esperando a medias ver humo, oyó a su padre decir una palabrota, «cosa que nunca hacía, y fue una palabrota de las gordas, así que supe que había pasado algo malo».³⁵

Se volvió y vio entonces un flujo constante de pasajeros, azafatos y azafatas que llegaban desde la parte delantera del avión con los brazos en alto. Algunos gritaban, aunque la mayoría iban mudos por la impresión.³⁶ Se trataba de los ocupantes de primera clase y de las primeras quince filas de la cabina delantera de clase turista —entre ellos, Claude Moufflet, Moshe Peretz y los Weill—, a quienes habían desplazado para crear un cordón sanitario entre la cabina de mando y los pasajeros, por si alguien trataba de intervenir. Dirigiendo a la multitud había tres secuestradores: dos árabes y una joven occidental que no dejaba de gritar en un inglés de acento marcado: «¡Sentatos en el suelo! ¡Sentatos en el suelo!».³⁷

A Moufflet le pareció que la mujer tenía «unos veinticinco años, con el pelo negro oscuro y liso que le llegaba al cuello, flequillo, ojos oscuros y una cara muy pálida que me recordó a un guardia de prisiones. Llevaba unas gafitas redondas con montura de acero e iba vestida con un atuendo en color azul marino y verdoso, unos zapatos negros con cuñas y tenía en la mano derecha una pistola automática y en la izquierda una granada. Desde donde yo estaba no podía ver si la granada tenía el seguro quitado o no».³⁸

Poco después de la aparición de la secuestradora, que al hablar parecía alemana, «un hombre bajo con barba, de un metro sesenta más o menos, que hablaba francés con un marcado acento yidis, trató de resistirse». Julie Aouzerate, una abuela judía de sesenta y dos años, francesa nacida en Argelia, observó con horror cómo los secuestradores «lo tiraban al suelo y le pegaban con fuerza; la alemana le propinó la mayoría de los golpes». Mientras todo el mundo se quedaba helado, el sobrecargo Daniel Courtial intentó calmar la situación diciendo: «No hay nada de qué preocuparse. No se asusten».³⁹

Sin embargo, incluso él temblaba como una hoja.⁴⁰

El intercomunicador cobró vida. Una voz masculina con acento alemán dijo: «Este avión ha sido secuestrado y ahora está bajo control del Comando Basil al-Qubaisi del Grupo Che Guevara de Gaza del Frente Popular para la Liberación de Palestina (FPLP).* El avión ha pasado a

* El doctor Basil al-Qubaisi, jefe de logística del FPLP, había sido asesinado por agentes israelíes en París en abril de 1973 como parte de la Operación Cólera de Dios para vengar las muertes de once atletas israelíes en las Olimpiadas de Múnich un año antes. Poner a los comandos nombres de camaradas mártires era una práctica común del FPLP.

llamarse *Haifa* y solo responderá a ese nombre. Yo soy su nuevo capitán. Siempre que obedezcan nuestras órdenes y hagan exactamente lo que les pedimos, saldrán ilesos».⁴¹

Momentos después, la voz temblorosa de una azafata repitió el mensaje en francés. Muchos de los 246 pasajeros —en gran parte judíos— tenían claro ya que sus mayores miedos se habían hecho realidad: el avión había sido secuestrado por el FPLP, una guerrilla palestina entregada a la causa de la destrucción del Estado israelí. La amenaza para los israelíes a bordo resultaba obvia, y al oír mencionar al temido FPLP, muchos de ellos empezaron a «desprenderse de sus collares con la estrella de David y a tirarlos al suelo».⁴²

Todos los israelíes conocían y temían al Frente Popular para la Liberación de Palestina. Creado a raíz de la guerra de los Seis Días de 1967 por el doctor George Habash, un cristiano palestino, era la segunda facción más grande de la Organización para la Liberación de Palestina (OLP) después de Fatah, de Yasser Arafat. Aun así, rápidamente se convirtió en la más conocida, después de ser pionera en el uso del secuestro de aviones para contraatacar a Israel. El cerebro de dicha estrategia fue el doctor Wadie Haddad, otro cristiano palestino procedente de Safed, en el norte de Israel, y lugarteniente de Habash, de cuarenta y nueve años, que se dio cuenta de que mediante la táctica inicial de asaltos transfronterizos desde las bases de la OLP en Jordania «nunca se lograría la liberación de Palestina». En 1967, Haddad le dijo al líder del FPLP que resultaba imposible combatir a los israelíes «avión por avión, tanque por tanque, soldado por soldado». En vez de eso, tenían que concentrarse en los «puntos débiles» de los israelíes usando «operaciones espectaculares y únicas» que ayudarían a centrar la atención del mundo en Palestina. De ese modo, la gente se preguntaría: «¿Qué es lo que pasa en Palestina? ¿Quiénes son los palestinos esos? ¿Por qué están haciendo estas cosas?». Al final, el mundo se «hartaría» y decidiría que tenía que hacer algo con Palestina. Se vería obligado a hacer «justicia» con los palestinos.⁴³

A Bassam Abu-Sharif, el rostro público del FPLP y miembro de su comité central, le pareció excitante el discurso de Haddad. Una vez acabado, «tuvo ganas de ponerse en pie y aplaudir» y se dio cuenta de que a otros les pasaba lo mismo. Fue como si el mundo hubiese inclinado

su eje a favor de los palestinos. Al fin, pensó Bassam, había «un nuevo camino por delante, una oportunidad de apartar el pie israelí que pisaba el cuello de los árabes». Después, «atacarían a Israel», «tomarían y mantendrían la iniciativa». Desde aquel momento, a Haddad se lo conoció como «el Maestro».44

Tras conseguir el debido respaldo de Habash y del comité central para su estrategia, Haddad se puso a trabajar y formó guerrillas escogidas para secuestrar aviones en pleno vuelo. La mayoría de los primeros voluntarios salieron del propio seno del FPLP. Había ojeadores en los campamentos que seleccionaban a los mejores reclutas y los remitían a una mayor formación, y «de ese segundo grupo, mucho menor, Haddad elegía de nuevo a los mejores, en quienes buscaba inteligencia, persistencia, una personalidad fuerte, ingenio y fortaleza física». La formación final, según Bassam Abu-Sharif, «iba mucho más allá de cosas como dominar a la perfección armas y explosivos». Los entrenaban para saber pilotar «incluso las aeronaves más grandes y [más] modernas», de manera que supieran exactamente lo que hacían los pilotos y «nadie los pudiese engañar». Si había que matar a un piloto, ellos asumirían el control. Practicaban además el intercambio de disparos en espacios reducidos y aprendían no solo a superar los controles de seguridad de los aeropuertos, sino también a conocer las leyes locales que se les aplicarían si los capturaban.45

El primer secuestro que Haddad planeó —la toma de un avión israelí de El Al en ruta desde París a Tel Aviv en julio de 1968— fue un éxito espectacular. Obligados a aterrizar en Argel, el avión y sus veintidós ocupantes israelíes, entre pasajeros y tripulación, permanecieron cautivos cuarenta días hasta que Israel por fin aceptó las condiciones de los terroristas: la liberación de dieciséis terroristas árabes presos a cambio de los rehenes israelíes (los no israelíes habían regresado a Francia al inicio de aquella terrible experiencia).

Otros grupos terroristas palestinos, como Septiembre Negro, empezaron a copiar la estrategia de secuestros del FPLP. Por lo general, tenían como objetivo aerolíneas israelíes y occidentales, como El Al, BOAC, Lufthansa, TWA, Pan Am y Swissair, y a mucha gente en aquel entonces le parecía que las fuerzas de seguridad de Occidente eran incapaces de detener los secuestros. El único consuelo para los ciudadanos israelíes era que, gracias a la estricta seguridad del Ben-Gurion, ningún vuelo directo desde Israel había sufrido un secuestro. Por supuesto, eso no

impedía que los terroristas se subiesen a un avión durante una escala en ruta que aterrizase o despegase de un aeropuerto no israelí: precisamente esa táctica se había utilizado para el secuestro del Sabena en 1972, cuando cuatro guerrilleros de Septiembre Negro se subieron al vuelo París-Tel Aviv tras una parada en Roma.

La operación prematura más ambiciosa del FPLP fue el secuestro coordinado de tres aviones con destino a Nueva York en septiembre de 1970. El plan consistía en obligar a los tres a aterrizar en la pista de Dawson's Field, una antigua base aérea británica en desuso situada en Jordania, donde permanecerían los rehenes hasta que se cumpliesen las exigencias del FPLP. No obstante, solo dos de los tres secuestros salieron adelante con éxito: el del Boeing 707 de TWA y el de un Douglas DC-8 de Swissair, procedentes de Frankfurt y de Zúrich, respectivamente. El tercero quedó frustrado después de que dos de los cuatro secuestradores fueran expulsados de un Boeing 707 de El Al en Ámsterdam, y a la pareja restante —la palestina Leila Khaled y su cómplice nicaragüense Patrick Argüello— la dominaran durante el vuelo.* Pese a ello, los dos terroristas que habían visto truncado su plan secuestraron de forma oportunista un Boeing 747 de Pan Am, aunque ese avión lo hicieron estallar una vez aterrizado en El Cairo porque Haddad temía que pesara demasiado para la pista de arena compactada de Dawson's Field. Al final, un tercer avión —un Vickers VC-10 de BOAC procedente de Baréin— se unió a los otros en Jordania tras haber sido secuestrado por un simpatizante del FPLP ansioso por garantizar la liberación de Khaled.

El FPLP podría haber visto satisfechas todas sus exigencias si sus acciones no hubiesen ofendido a los anfitriones jordanos. El 16 de septiembre, cuatro días después de que el FPLP volase también los tres aviones de Dawson's Field, el rey Hussein de Jordania se volvió contra sus antiguos aliados palestinos. Lo obligó a ello Estados Unidos, que «le dejó muy claro que, si no se deshacía él de los “terroristas” palestinos que actuaban desde su país, entrarían a ocuparse ellos mismos». Ante dicho ultimátum, Hussein ordenó que sus tanques y su leal infantería beduina irrumpiese en los campamentos y bases de entrenamiento de palestinos. Cientos de personas murieron en la bata-

* Argüello y un azafato murieron en la pelea, el primero por disparos de un agente aéreo.

lla: todos árabes. Bassam Abu-Sharif escribió más adelante: «Nuestros propios hermanos árabes se habían levantado en armas contra nosotros: una catástrofe para la causa palestina. Lo llamamos “Septiembre Negro”». ⁴⁶

Como única y mínima consolación para el FPLP, a Leila Khaled y a tres terroristas palestinos encerrados en una cárcel suiza los intercambiaron por el resto de los rehenes israelíes. Sin embargo, la pérdida de Jordania como base para las actividades terroristas contra Israel fue un desastre para los líderes de la OLP, que culparon al FPLP y ordenaron a Haddad que dejase de atacar objetivos fuera de Israel. Haddad se negó y Habash acabó por expulsarlo del FPLP en 1973. Aun así, continuó actuando bajo la bandera del Frente Popular para la Liberación de Palestina-Maniobras Externas (FPLP-ME); fue este grupo apartado, con sede en Bagdad, el que estuvo detrás del secuestro del vuelo 139 de Air France.

Con la primera fase del secuestro concluida, los terroristas —que se referían a sí mismos como Número 1 (García), 10 (Ortega), 39 (camisa roja) y 54 (camisa amarilla)— ⁴⁷ decidieron separar a las personas potencialmente peligrosas del resto, trasladando a las madres con los bebés y todos los niños a la zona neutral de primera clase, en la parte delantera del avión. Eso supuso que algunos niños, como Olivier Cojot y un joven holandés más o menos de su edad, quedasen apartados de sus padres.

La mirada de angustia en el rostro del joven Olivier mientras se lo llevaban fue un momento desgarrador para Michel Cojot. Su hijo se había «convertido de nuevo en un niño pequeño, en mi niño pequeño», y lamentaba haberlo arrastrado a «una aventura que podía costarle la vida». Por otro lado, se alegraba de no estar solo, como sí lo había estado su padre Joseph Goldberg, un judío nacido en Polonia, al enfrentarse a una situación igual de mortal. ⁴⁸

Cuatro años después de luchar por Francia en la funesta campaña de 1940 contra los alemanes, Goldberg había querido llevarse a Michel, de cinco años entonces, a un viaje a Lyon un día frío de invierno para donar su pasaporte francojudío —había adquirido un pasaporte falsificado no judío— a un judío extranjero. Sin embargo, la madre de Michel se había negado a dejarlo ir porque le estaban arreglando las botas y eso

le había salvado la vida. Al llegar a Lyon, a Goldberg lo arrestaron con los dos pasaportes en una redada organizada por Klaus Barbie, el jefe de la Gestapo, y al final lo mandaron a morir en Auschwitz. Michel y su madre sobrevivieron a la ocupación alemana ocultando su condición de judíos y utilizando el apellido Collenot (cortesía de un vecino no judío así llamado, que arriesgó su vida para darles una identidad nueva y a quien luego honraron como uno de los Justos entre las Naciones en el Monte del Recuerdo de Jerusalén). Dicho apellido se convirtió a su vez en Cojot cuando la madre de Michel volvió a casarse después de la guerra. En cualquier caso, desde entonces Michel cargó con la culpa de no haber acompañado a su padre aquel día. Y por eso en aquellos momentos agradecía que, pasara lo que pasara, su hijo y él se enfrentasen juntos al peligro del secuestro.⁴⁹

No todos los pasajeros eran tan optimistas. Una madre israelí escondió a su hijo bajo la falda sin hacer caso de las amenazas de los secuestradores de castigar «con severidad» a cualquiera que no enviase o acompañase a sus hijos a primera clase. Allí permaneció el niño —«agachado sin hacer ruido»— durante más de una hora, y solo salió cuando estuvo «claro que a los niños no les iban a hacer nada».⁵⁰

A otros pasajeros les costaba afrontar la amenaza sempiterna del daño o de la muerte. Tony Russell y su amigo George Good estaban solo dos filas más atrás de la muchacha alemana, que fumaba sin parar con la mano derecha mientras sostenía en la izquierda una pistola «apuntada la mayor parte del tiempo directamente a ellos».⁵¹

Sentada en el pasillo situado a la derecha de Claude Moufflet había una mujer israelí bien vestida y muy maquillada, con «pinta de cargo oficial», de cincuenta y tantos años, que se encontraba al borde de un ataque de nervios. Se encendía un cigarro tras otro «de un modo febril, con manos temblorosas», con el rostro «consumido en tics mientras sollozaba súplicas a todo el mundo en general y a nadie en particular».⁵²

Cuando Moufflet trató de consolarla, la mujer le puso una mano en la cabeza en gesto protector a una chica de pelo castaño y de unos diecisiete años que la acompañaba. La muchacha, sobrina de la mujer, estaba mucho más calmada y hablaba mejor inglés. Aquel fue el primer signo de una marcada diferencia en cuanto a actitud entre los diversos grupos de edad —los jóvenes afrontaban la situación mejor que sus mayores— que sorprendió a Moufflet.