

Korean Airlines 007

Un atentado contra el Derecho de Gentes

Con la Conferencia Europea de Seguridad y Cooperación a punto de concluir, tras languidecer a lo largo de tres tediosos años, el anuncio del derribo del «Jumbo» de las Líneas Aéreas Coreanas sobre territorio soviético no hizo más que poner una sangrienta rúbrica a algo que había quedado perfectamente patente a lo largo de la Conferencia: la fragilidad de los esquemas sobre los que descansa la convivencia internacional. Con todo, el 1 de septiembre, conforme comenzó a circular la noticia, un escalofrío conmovió al mundo entero. Demasiado truculento aún para la embotada sensibilidad de una humanidad sumida en los cantos de sirena de un pacifismo, tanto menos justificados cuanto la cruda realidad se imponía con el vigor de los hechos. Balbuciente al principio, contrastada por el hermetismo inicial soviético y la falta de noticias concretas, se iba confirmando la realidad de que un avión comercial, con 269 personas a bordo, había sido abatido sobre la URSS.

A las diecisiete horas de haber ocurrido la tragedia había ya datos suficientes para determinar que el avión coreano había sido derribado por un interceptor soviético. El radar militar japonés de Wakkanai, isla de Yeso,

había tenido en su pantalla, grabado en video, el eco del avión coreano desplazado aproximadamente 200 millas marinas al norte de la ruta que teóricamente debería haber seguido, y el centro de vigilancia de comunicaciones de la misma base nos brindaba la grabación en ruso de las comunicaciones del caza interceptor con su centro de decisión. No había lugar para la duda, por grande que fuera la sorpresa o la indignación; el acontecimiento, con su mostrenca facticidad, pertenecía ya a la historia; otra cosa serían las reacciones que provocase, o su incidencia en el desenlace de la Conferencia de Madrid, o en las conversaciones de Ginebra para la reducción de armamentos.

Entre tanto, mientras llegaban noticias de diversas fuentes, añadiendo nuevos detalles, e incluso pruebas del modo de actuar soviético, un hecho estaba claro: el avión surcoreano se encontraba fuera de su ruta y sobre territorio soviético en el momento del ataque. ¿Por qué se encontraba allí y qué razones determinaron a la URSS a derribarlo cuando se encontraba a punto de abandonar su espacio aéreo? Son preguntas para las que, de momento, no caben más que conjeturas, más o menos fundadas, pero conjetu-

ras al fin. Los crasos comenzaron a reconocer que habían derribado un avión espía, que había violado su espacio aéreo y que volaba con las luces de posición apagadas; que el avión interceptor le había hecho las señales visuales internacionales de interceptación y que, al no obedecerlas, se había visto obligado a derribarlo. Las grabaciones obtenidas en la instalación japonesa de Wakkanai, que más adelante se reproducirán, desmienten absolutamente esta explicación, de la que desistirían los propios rusos, para proclamar en Madrid, en boca de Andrei Gromyko, que «el espacio aéreo de la URSS es sagrado y que se volvería a actuar de igual modo de producirse un hecho similar».

La tesis de espionaje es a su vez muy poco consistente. En primer lugar habría que haber contado con la complicidad de la tripulación para aventurarse en un espacio aéreo altamente hostil, actitud descartable *a priori* en cualquier piloto de líneas aéreas, y no hay motivo para excluir de esta asunción al comandante Chun Byung In, al mando de la aeronave en su etapa de Anchorage a Seúl; pero es que además hubiese sido perfectamente inútil. La red de satélites espía, tanto soviéticos como americanos, rastrean la superficie de la tierra fotografiándola y analizándola con una precisión muy superior y sin correr riesgo alguno, y tanto americanos como rusos son conscientes de ello. Una foto de satélite permite definir con precisión elementos contenidos en un metro cuadrado de la superficie. El envío de un avión civil a una misión de reconocimiento en un vuelo nocturno, sin más posibilidades de las que brinda la red de satélites, hubiese sido ridículo además de ¡superfino, esto sin contar con la aquiescencia no de un miembro, sino de al menos tres miembros de la tripulación. Sin embargo, sí hay un hecho cier-

to, y es que el avión fue derribado cuando se encontraba aproximadamente a noventa segundos de abandonar el espacio aéreo soviético, y que había sobrevolado intermitentemente su territorio a lo largo de las dos horas y media anteriores al derribo. ¿Por qué? Si podemos descartar categóricamente la tesis del espionaje, no es posible aventurar una explicación igualmente categórica del porqué de este desvío. ¿Un error de navegación? Poco probable, pero posible, y en ningún caso descartable, ya que constituye la única explicación plausible.

Creo que es conveniente hacer un estudio de lo que se sabe ya del desarrollo del vuelo Korean Airlines 007 de Nueva York a Seúl con escala en Anchorage. A todos los efectos prácticos, podemos considerar el vuelo como de Anchorage a Seúl, ya que en la primera etapa nada anormal había ocurrido y la tripulación relevó en esa escala, donde el comandante Chun, al mando de una tripulación completa de refresco, se hizo cargo del vuelo.

Llegado este momento, se hace necesario hacer una somera descripción de los sistemas de navegación que utilizan los aviones de largo alcance, y en concreto el utilizado en el caso que nos ocupa. El sistema inercial de navegación, más conocido por sus siglas inglesas INS, que todo avión transoceánico lleva por triplicado, a un costo por unidad de unos 100 000 dólares, constituye uno de los elementos que más ha contribuido al perfeccionamiento de la navegación en vuelos de larga distancia, sobre océanos o continentes escasamente poblados, donde las ayudas terrestres a la navegación o escasean, o son poco fiables. Se trata de un equipo que consta de un acelerómetro y un giróscopo que trabajan en una escala de tiempos. En el punto de partida se le insertan las coordenadas geográficas locales y a continuación las

coordenadas de la ruta que se pretende seguir, hasta un total de nueve puntos; si éstos no bastan para cubrir la totalidad del vuelo, en trata, según se van pasando puntos, se le pueden ir insertando las coordenadas de los puntos siguientes, hasta terminar por las coordenadas de la pista del aeródromo de destino. Este sistema tiene la ventaja de ser absolutamente autónomo, no necesita de ninguna ayuda exterior y tiene, además, una precisión extraordinaria, en un vuelo de diez horas, esto es, unas 5 000 millas marinas, y puede tener un error total de una milla, error despreciable habida cuenta, además, que en la zona de destino existen multitud de ayudas a la navegación para poder culminar en un aterrizaje con visibilidad cero.

Si tenemos en cuenta que los aviones dotados de este sistema de navegación —en la actualidad, todos los que hacen vuelos de largo alcance y muchos de medio alcance— lo llevan además por triplicado, la posibilidad de errores de navegación se hace mucho menos probable; cabe, con todo, una posibilidad bastante remota: que en la carga de coordenadas de los sistemas inerciales se cometiese un error, esto es, que en alguno de los puntos de sobrevuelo se introdujesen unas coordenadas erróneas, bien en longitud, bien en latitud, y que por cierta negligencia en la comprobación de los inerciales este error no fuese subsanado. Es de advertir que en la política de la mayor parte de las empresas de transporte aéreo la carga de los inerciales se lleva a cabo entre el comandante y el copiloto y que luego entre ambos se efectúa una comprobación de que los puntos deseados se encuentran correctamente programados. Ahora bien, si al insertar las coordenadas de la ruta se comete un error y éste no es advertido, el avión seguirá indefectiblemente la ruta erróneamente programada. Sin embar-

go, aun en este caso, siempre se pueden comprobar las coordenadas de la posición del avión en cualquier punto de la ruta, primera cosa que hace un piloto cuando duda de su posición. Cabe, pues, con cierto grado de verosimilitud, asumir la hipótesis de que hubiese un error en la carga de los sistemas inerciales.

Surgen en este caso otras interrogantes: por ejemplo, el papel desempeñado por los radares de control que vigilan la precisión de la maniobra de navegación en las zonas terminales, controlados por personal civil y en contacto radiofónico con los aviones que controla. Todo el continente europeo y toda la superficie continental de los Estados Unidos y mares adyacentes cuentan con una cobertura radar completa. Por otra parte, están los radares militares, que cubren vastas zonas de los mares adyacentes, con finalidades de defensa, controlados por personal militar y sin contacto radiofónico con los aviones civiles que se mueven en esos espacios, pero que, sin embargo, registran.

La ruta directa de Anchorage a Seúl pasaría por encima de la península de Kamchatka, la isla de Sajalín y se aproximaría mucho al territorio continental soviético del Pacífico. Lógicamente, los vuelos en esas zonas no se efectúan por las distancias más cortas, sino que siguen aerovías perfectamente definidas cartográficamente, alejadas suficientemente de zonas problemáticas. El plan de vuelo había sido trazado por la ruta definida como Jet 501 y posteriormente por la Roja 20, que le llevaría a lo largo de las Aleutianas, para seguir más tarde al sur de la península de Kamchatka y posteriormente unas treinta millas al sur de las Kuriles, para entrar en la zona de control radar de Tokio y proceder de allí a Seúl al cabo de siete horas y media de vuelo, debido a un fuerte viento de cara. Du-

rante las 1 000 primeras millas marinas de su ruta, estuvo bajo la vigilancia del radar de control de Anchorage, sin que se observase nada anormal; a partir de ese momento quedaba fuera del alcance de los radares civiles de control, pero caía de lleno en la zona vigilada por los radares militares soviéticos, hasta que se reincorporase de nuevo a la zona del control radar de navegación de Tokio, que nunca llegó a tenerle en sus pantallas, no obstante haber establecido contacto por radio con Tokio poco antes de ser derribado. No ocurrió lo mismo con el radar militar japonés de Wakkanai, al norte de la isla de Yeso, que además lleva a cabo una misión de supervisión automática de las frecuencias usadas por las estaciones soviéticas con sus aviones interceptores. Esta estación observó al avión coreano desplazado 200 millas marinas al norte de su ruta, esto es, metido de lleno en las conflictivas zonas soviéticas del mar de Ojotsk y la isla de Sajalín.

A las 18.15 horas de Greenwich, el avión coreano, asumiendo que estaba ya en el área de control de Tokio, solicitó de éste subir a nivel 350 —35000 pies—, lo que le fue autorizado por Tokio, aunque aún no estaba en su pantalla debido al desplazamiento, pero sí estaba en las pantallas del radar militar japonés de Wakkanai y desde luego en las de los radares soviéticos, que, según los servicios de inteligencia, se calcula que le habían seguido, envián-dole hasta ocho interceptores, desde

hacía dos horas y media. Dado que los interceptores tienen escaso radio de acción, debieron haberse relevado en el seguimiento. En las comunicaciones del avión coreano con Tokio no hay nada anormal: la petición de subida es rutinaria y se debe a que al haber perdido peso, en función del combustible consumido, el nivel solicitado era el más adecuado para proseguir su vuelo. El comandante del «Jumbo» ignoraba que desde hacía varios minutos, 18.05', había sido avistado por el interceptor que terminaría derribándoles.

Entre tanto, el sistema de grabaciones de la estación japonesa de Wakkanai se había puesto en marcha automáticamente desde las 18.05'56" y estaban grabando la conversación entre el último equipo de interceptores y la estación soviética en tierra, que terminaría ordenando el ataque. A continuación paso a transcribir las grabaciones traducidas al español, haciendo la observación de que sólo quedaron grabadas las comunicaciones de los aviones con tierra, no las de tierra con los aviones, cosa explicable, ya que al tratarse de frecuencias VHF, de propagación por rayo visual, a las grabadoras sólo negaban las transmisiones de aviones en vuelo, no las de las estaciones en superficie. Los aviones enviados en esta última fase son cuatro: tres «Mig 23» y un «Sukhoi 15», cuyo indicativo de radio es 805. Las horas son referidas al meridiano de Greenwich y entre paréntesis se incluyen algunas aclaraciones para el profano:

<i>Hora</i>	<i>Comunicación</i>	
18.05'56"	805	—Lo tengo a la vista. (Se trata del Sukhoi 15.)
18.06'07"	163	—Rumbo treinta, ocho mil. (Se trata de un Mig 23 dando su rumbo y altura.)
18.07'50"	805	—Combustible remanente, tres toneladas. (Escasamente cincuenta minutos de vuelo.)
18.08'31"	805	—¿Desconecto el sistema de tiro? (Aparentemente la orden recibida de tierra debió ser en sentido negativo, ya que prosigue el ataque.)
18.09'00"	805	—Sí, él ha virado, el blanco está ahora ochenta grados a mi izquierda.

<i>Hora</i>	<i>Comunicación</i>	
18.12'10"	805	—Lo veo, visualmente y en radar.
18.13'05"	805	—Lo veo, estoy acoplado al blanco. (Todo el sistema de fuego es alertado y acoplado con el blanco.)
18.13'26"	805	—El piloto no responde al interrogador. (Sistema de identificación radar que da una determinada imagen en la pantalla en caso de ser avión propio; el sistema es automático, y el «Jumbo» coreano ni recibió señal de interrogación, pues no estaba equipado con el sistema soviético, ni consecuentemente pudo dar respuesta.)
18.13'40"	805	—El sistema de fuego está conectado.
18.14'34"	805	—Recibido. Tengo suficiente velocidad, no necesito conectar el posquemador.
18.18'34"	805	—Las luces de navegación están encendidas, la luz estroboscópica destellea.
18.19'02"	805	—Me estoy acercando al blanco.
18.19'44"	163	—Estoy volando detrás del blanco a una distancia de veinticinco. ¿Me ve? (Esta comunicación corresponde al Mig 23, que flanquea la operación sin tomar parte activa, manteniéndose a 25 kilómetros.)
18.20'08"	805	—Esnupendo, voy, mi indicador Z. G, se ha encendido. (Esto significa que el sistema de guía de los cohetes está acoplado al blanco.)
18.20'30"	805	—Necesito acercarme a él.
18.21'55"	805	—¿Cuáles son las instrucciones?
18.22'04"	805	—Recibido. (Parece que en este momento el interceptor, debido a que el «Jumbo» ha comenzado su subida perdiendo algo de velocidad, o que ha calculado mal la persecución, se ha acercado excesivamente.)
18.22'42"	805	—La luz estroboscópica del blanco destellea, me he aproximado al blanco a una distancia aproximada de dos kilómetros. ¿Cómo puedo cazarlo? Estoy a la altura del blanco. (Debido a la mala maniobra ha perdido la posición de fuego.)
18.23'37"	805	—Ahora tengo que retrasarme un poco del blanco... Me estoy retrasando. Ahora intentaré lanzar un cohete.
18.25'11"	805	—Me estoy aproximando al blanco, estoy acoplado. Distancia al blanco, ocho... He ejecutado el lanzamiento.
18.26'22"	805	—El blanco ha sido destruido.
18.26'27"	805	—Termino el ataque.

La transcripción de las cintas obtenidas de un modo automático por el sistema de grabaciones del centro de Wakkanai sólo se conoció horas más tarde, lo mismo que otros datos de los radares militares norteamericanos. El radar de Wakkanai pudo observar en sus pantallas la aparición de un eco que se aproximaba rápidamente al identificado como el «Jumbo» coreano, hasta confundirse con él; eran las 18.25'. A las 18.27', inmediatamente después de que el interceptor comunicase la destrucción del blanco, el control de Tokio registra una llamada: «Korean Airlines 007», seguido de una serie de sonidos ininteligibles y después silen-

cio¹. A las 18.29', el radar de Wakkanai observó que el avión había perdido 5 000 metros, y a las 18.38', el eco desaparecía de sus pantallas. Unos doce minutos de caída, en la que probablemente parte de los pasajeros y tripulación estarían aún con vida, hasta el impacto final en el mar próximo a la isla de Moneron, en la que unos pescadores japoneses informaron haber visto como un relámpago seguido de dos explosiones.

Diecisiete horas después de la trage-

¹ Esta cinta ha sido enviada para su análisis a un laboratorio de sonido, pues en la parte indescifrable parece que hay datos de interés.

dia, conforme se analizaba la información procedente de diversas fuentes, la evidencia de que el «Jumbo» coreano había sido derribado sin previo aviso era tan fuerte que las protestas comenzaron a martillar los teletipos de todo el mundo. El hermetismo soviético tuvo que dar paso a explicaciones, como que el «Jumbo» volaba con las luces apagadas y que no había atendido a las señales internacionales de interceptación por cazas, explicaciones rápidamente desmentidas por las nuevas evidencias que se iban produciendo por momentos. Hasta que finalmente en la conferencia de Madrid, en boca del ministro de Asuntos Exteriores Gromyko, la URSS reconoció la verdad proclamando sagrado el espacio aéreo de la Unión Soviética y afirmando que volvería a hacer lo mismo en caso de que se repitiesen las circunstancias.

Es obvio que el avión coreano se encontraba fuera de su ruta y las razones reales de este desvío no se sabrán probablemente nunca ²; lo explicado anteriormente acerca del uso del sistema internacional de navegación no pasa de ser una buena hipótesis. Otro factor también claro es que la tripulación del «Jumbo» no fue en ningún momento consciente de este error, ni de ninguna otra anomalía, que hubiese puesto inmediatamente en conocimiento de los controles civiles con los que estuvo constantemente en contacto. Cuando decidió subir por razones operativas ya estaba siendo perseguido por el avión que le derribaría, pero no parece que lo tuviese en ningún momento a la vista, ni fuese consciente de su presencia; por el contrario., coincidiendo con

² Si apareciese el registrador de datos de vuelo, vulgarmente conocido como «caja negra», que por cierto es de color butano, muchas incógnitas se despejarían. Sin embargo, es muy probable que a estas horas el registrador se encuentre en manos soviéticas.

el momento del impacto se inicia una comunicación que queda incompleta. Es evidente que la tripulación trató de transmitir un mensaje importante. La ruta seguida parece la correcta hasta un punto al este de la península de Kamchatka en el que inexplicablemente vira a rumbo oeste sobrevolando la parte sur de dicha península, todo el sur del mar de Ojotsk y el sur de la isla de Sajalin, a cuyo sudoeste fue derribado. El tiempo que voló fuera de ruta se calcula en unas dos horas y media, vigilado siempre por el radar soviético y escoltado por sucesivos aviones-interceptores, al último de los cuales pertenece la grabación transcrita anteriormente.

Otra cuestión planteada es por qué decidió la Unión Soviética derribar el avión. En la rueda de prensa del mariscal Ogarkov, jefe del Estado Mayor, se pretende justificar el derribo en base a la confusión del «Jumbo» coreano con un avión de reconocimiento norteamericano «RC-135» que se acercó a la parte sur de la península de Kamchatka al tiempo en que lo hacía el «Jumbo» coreano, pretendiendo que las imágenes radar se habían confundido de forma que, cuando se separaron, los rusos creyeron que el avión que se adentraba en su espacio aéreo era el espía. Tesis insostenible, porque el avión norteamericano en ningún momento estuvo a menos de 86 millas del avión coreano, y además, con rumbo opuesto. A esa distancia es imposible confundir los ecos en una pantalla de radar. Además, el avión coreano fue inmediatamente interceptado y seguido por el caza soviético, que pudo identificarlo sin lugar a dudas. Aquí surgen de nuevo dos incongruencias: si se trataba de un avión espía, ¿por qué no procedieron a derribarlo inmediatamente? Y si efectivamente fue identificado por el caza como un avión comercial, ¿por qué se tomó la deci-

sión de derribarlo cuando estaba a punto de abandonar el espacio aéreo soviético al sur de Sajalín? ¿Para qué un seguimiento de más de dos horas en el que, dada la facilidad actual de las comunicaciones, se debieron cruzar consultas hasta los más altos niveles de decisión de la Unión Soviética? Tampoco convencen las declaraciones hechas en rueda de prensa por el piloto del «Sukhoi 15» que llevó a cabo la misión de destrucción. Simplemente sus declaraciones no coinciden con las grabaciones de las cintas.

La práctica internacional, cuando un avión se introduce en un espacio aéreo no autorizado, consiste en alertar al caza, que lo intercepta y lo identifica comunicándolo al centro de decisión, que normalmente ordena al interceptor que lo escolte hasta sacarlo del espacio aéreo violado, o bien puede ordenar, a través de los signos convencionales de interceptación, que le siga hasta hacerle aterrizar en un aeródromo adecuado al tipo de avión para llevar allí a cabo una identificación más exhaustiva, o incluso formular las oportunas reclamaciones diplomáticas. Esta es la práctica universalmente aceptada. Hay que hacer constar aquí que son los rusos los que tienen el más alto récord mundial de violaciones de espacios aéreos. No hay piloto de línea aérea que se oponga a las instrucciones de un caza interceptor y no hay ninguna evidencia de que el avión coreano fuese interceptado en la forma descrita. Ni en lo que aparece en las grabaciones anteriormente transcritas ni en sus comunicaciones con Anchorage o Tokio hay nada anormal. Pero es que ni aun en el caso de que hubiese sido correctamente interceptado y no hubiese seguido las instrucciones de los interceptores estaría justificado el derribar un avión comercial en tiempo de paz, debiéndose resolver el incidente por la vía diplomática.

Antes de cerrar este trabajo quisiera describir al lector lo que pueden ser doce minutos de caída para los posibles supervivientes del primer impacto. Quede claro en primer lugar que un avión derribado no significa un avión desintegrado; simplemente el proyectil o cohete ha causado daños estructurales lo suficientemente graves como para que no pueda continuar el vuelo. Dependiendo del punto del impacto y de la potencia del explosivo, el avión sufrirá unas alteraciones en su estructura aerodinámica que, si le incapacitan para proseguir el vuelo, no determinan que caiga como una piedra. Ciertas formas aerodinámicas se mantienen y en su descenso seguirá una trayectoria resultante de la interacción del aire con las formas residuales del avión, que no tiene tampoco por qué ser constante; es más, lo probable es que en su caída se produzcan posteriores desprendimientos de elementos del avión, con lo que la trayectoria de descenso sufrirá nuevas modificaciones. Lo que está claro es que después del impacto la trayectoria del avión es imprevisible, pero que el tiempo de doce minutos no es excesivo. Vamos a ver ahora lo que haya podido ocurrir con el pasaje y tripulación. Sorprendidos en la normalidad de un vuelo por el impacto, cabe suponer que un cierto número de ellos muriesen instantáneamente, bien como consecuencia de la explosión o bien, si hubo rotura del fuselaje, cosa presumible, algunos fuesen proyectados al vacío, cayendo a cuerpo limpio. Sin embargo, no es temerario suponer que parte del pasaje y tripulación sobreviviesen al impacto —recuérdese el intento de llamada al control de Tokio, inmediatamente después del impacto—; para éstos, si el sistema de oxígeno funcionó, cabe presumir que al menos en parte hiciesen uso de las máscaras, en cuyo caso mantendrían la conciencia durante los doce

minutos que duró la caída; pero aun incluso aquellos que perdieran el conocimiento por falta de oxígeno, lo recuperarían automáticamente al entrar el avión en capas más densas de la atmósfera. No es difícil imaginar las escenas de terror y los sentimientos de angustia de estos supervivientes iniciales hasta su impacto en el mar.

Por último, me gustaría hacer algunos comentarios de índole jurídica acerca del derecho que pudiera asistir a la Unión Soviética para derribar el «Jum-bo» coreano. La Unión Soviética pertenece a la Organización Internacional de Aviación Civil, OACI, que define cinco libertades para el movimiento de aeronaves en el espacio aéreo. La primera libertad se refiere al paso inofensivo de aeronaves civiles., descrita en el Anexo 3 del Convenio de Chicago de diciembre de 1944. Este anexo está suscrito por la mayoría de los países que componen la organización, excepto

la Unión Soviética (tampoco lo tiene suscrito Brasil). Esto, en principio, podría justificar la postura soviética; sin embargo, el no tener suscrito un determinado acuerdo internacional no autoriza a la Unión Soviética a ignorar un tratado que tiene vigencia casi universal, y, lo que es más, a atentar contra el Derecho de Gentes con el agravante de que si se trataba de un avión perdido, las razones humanitarias y el mismo Derecho de Gentes la obligaban a prestar el auxilio debido proporcional a sus posibilidades y a las necesidades del avión. Una vez más la Unión Soviética ha dejado claro que ni las razones humanitarias ni el Derecho de Gentes cuentan para nada a la hora de resolver cualquier cuestión práctica. En todo caso se ha establecido un precedente que puede tener gravísimas consecuencias en el próximo futuro.

V. R.*

* Comandante de Líneas Aéreas. Director de IFALPA. Sindicato Español de Pilotos.