

## ASIA A RISCHIO PER I PONTEFICI

L'8 settembre scorso i media hanno dato notizia di un fallito complotto, ordito in Indonesia, per attaccare papa Francesco il quale stava effettuando un tour di 12 giorni in varie nazioni dell'Asia-Pacifico.

L'attentato al pontefice si sarebbe dovuto attuare durante la visita a Giacarta che si è svolta dal 3 al 6 settembre. Secondo il comunicato rilasciato dall'unità antiterrorismo della polizia indonesiana sono stati arrestati sette individui facenti parte di una cellula dell'ISIS con il sequestro di archi, frecce e droni.

L'episodio ci ha fatto tornare in mente il pericolo corso da Giovanni Paolo II allorché nel gennaio del 1995 si trovava in visita a Manila e contro il quale venne attuato quello che prese il nome di "complotto Bojinka".

Ne parliamo in questa nostra newsletter perché l'attentato del '95 non puntava solo alla vita del papa **ma prevedeva altresì l'abbattimento di ben undici velivoli di linea.**

Quello che passò alla storia come il complotto Bojinka è stato un attacco terroristico su larga scala in più fasi pianificato da due terroristi Ramzi Yousef e Khalid Sheikh Mohammed nel gennaio 1995. I due avevano pianificato di assassinare Papa Giovanni Paolo II, di far esplodere 11 aerei di linea in volo dall'Asia agli Stati Uniti, con l'obiettivo di uccidere circa 4.000 passeggeri e di bloccare i viaggi aerei in tutto il mondo, e in ultimo, quale finale, di far schiantare un aereo contro la sede della Central Intelligence Agency (CIA) degli Stati Uniti a Langley, in Virginia.

Innanzitutto dobbiamo precisare che il termine Bojinka non ha alcun significato. I terroristi lo adottarono proprio per evitare che eventuali intercettazioni potessero far pensare alla preparazione di un atto terroristico, mettendo a rischio la riuscita del complotto. (1)

Con la base operativa situata nelle Filippine, il piano fu architettato in questa sequenza di eventi:

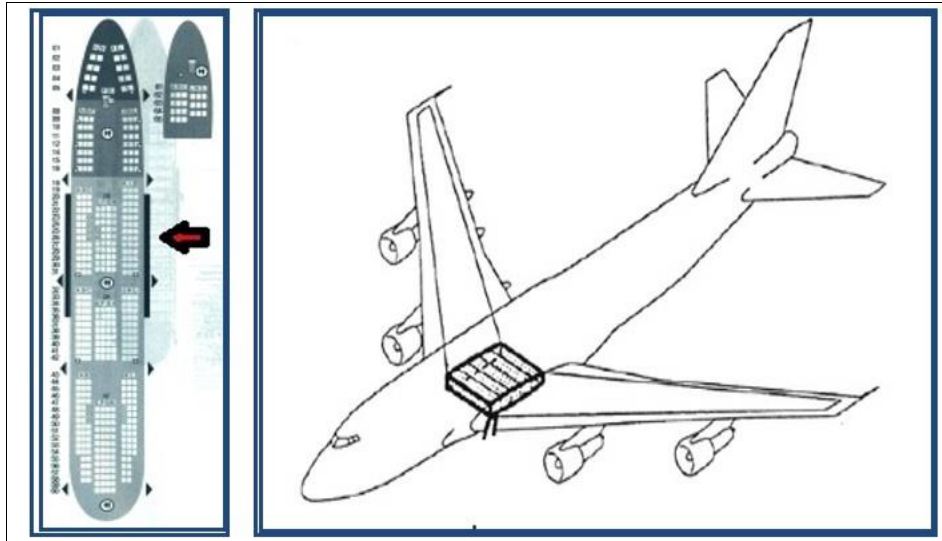
- Una prova di attentato ad un velivolo wide body;
- Fase1: L'assassinio del Papa;
- Fase2: Bombe su undici aerei di linea battenti bandiera statunitense;
- Fase3: Attentato alla sede centrale Usa della Cia, servendosi di un dodicesimo velivolo.

### •Attentati di Prova

Era il 1° dicembre 1994 allorché in un centro commerciale di Cebu City venne attuato il primo attentato. Qui fu piazzata una bomba che fortunatamente all'esplosione non provocò vittime. In contemporanea i terroristi piazzarono una bomba sotto un sedile del Greenbelt Theatre di Manila per testare cosa sarebbe successo se un ordigno fosse esploso sotto un sedile di un aereo. In questo secondo caso la bomba esplose ferendo diversi spettatori.

Dopo queste "prove preliminari" uno dei terroristi prenotò un posto sulla tratta Manila-Cebu del volo 434 della Philippine Airlines diretto a Tokyo-Narita. Siamo all' 11 dicembre 1994. Questo posto fu prenotato sotto lo pseudonimo -alquanto azzardato- di *Armando Forlani*, utilizzando un passaporto italiano contraffatto. (2) Durante questa tratta, Yousef fece uso di un'altra bomba da lui costruita che aveva un decimo della potenza prevista per le sue bombe finali; l'assemblaggio dell'ordigno fu completato nella toilette del 747, impostando il timer sulle quattro ore. Yousef piazzò l'ordigno nel marsupio del sedile 26K, dove si trasferì dopo il decollo, e sbarcò a Cebu fermata intermedia del volo diretto a Tokyo. La bomba esplose mentre l'aereo stava sorvolando l'isola giapponese di Minamidaitō, uccidendo un uomo d'affari

giapponese mentre altri 10 passeggeri rimasero feriti. Il volo trasportava 273 passeggeri in totale. Di solito, il 26K, il sedile scelto da Yousef per piazzare la bomba, sarebbe stato posizionato direttamente sopra il serbatoio centrale del carburante, e la detonazione della bomba avrebbe causato un'esplosione che avrebbe completamente distrutto l'aereo, ma su quella particolare macchina, un ex aereo della Scandinavian Airlines, la fila 26 si trovava più avanti rispetto alla normale configurazione. (3) Fu grazie a questo particolare che l'equipaggio riuscì a mantenere il controllo del Boeing 747-200 portandolo ad un atterraggio di emergenza all'aeroporto Naha di Okinawa.



*La freccia rossa nell'immagine di sinistra evidenzia la fila 26 in un 747 dalla configurazione standard; sul velivolo che svolgeva il volo 434 quella fila era situata più avanti e comunque non sopra il serbatoio centrale la cui posizione è evidenziata nell'immagine di destra.*

Comunque soddisfatti dei risultati ottenuti in questa prima fase, venne poi pianificato quali voli prendere di mira nella "Fase II" del complotto.

Da notare che nello svolgere l'attentato al volo 434, Yousef riuscì a superare i controlli di sicurezza dell'aeroporto di Manila nascondendo le batterie nei tacchi scavati delle sue scarpe. Yousef ha contrabbandato la nitroglicerina a bordo mettendola in un piccolo contenitore, presumibilmente contenente soluzione per la pulizia delle lenti a contatto.

#### •Attentato a Giovanni Paolo II°

Il primo piano prevedeva l'assassinio di Papa Giovanni Paolo II in occasione della sua visita nelle Filippine durante le celebrazioni della Giornata Mondiale della Gioventù del '95. Il 15 gennaio, un attentatore suicida si sarebbe travestito da sacerdote, mentre Giovanni Paolo II passava nel suo corteo automobilistico diretto al Seminario San Carlos di Makati. L'attentatore intendeva avvicinarsi al Papa e far esplodere la bomba, circa 20 terroristi si erano addestrati per compiere questo atto. **Il progetto di assassinare il Papa aveva anche lo scopo di distogliere l'attenzione dalla fase successiva dell'operazione.** Tutti i dettagli di questa operazione e delle successive vennero alla luce casualmente a causa di un incendio che scoppiò nell'appartamento "Unit 603" preso in affitto dal gruppo terroristico. Siamo nella notte fra il 6/7 gennaio 1995. Questo appartamento era stato preso in affitto dall'8 dicembre e si trovava nel distretto di Malate a poca distanza dall'ambasciata della Santa Sede a Manila.



Durante la preparazione dei loro ordigni i due terroristi che avevano affittato la stanza provocarono accidentalmente un incendio nella stanza 603. La *security guard* di turno vide il fumo e chiamò i vigili del fuoco, poco dopo arrivò sul posto anche la polizia la quale non solo vide attrezzi e materiali solitamente usati dai terroristi ma sequestrò anche il laptop di Ramzi Yousef, uno dei due terroristi.

**Fu così che venne alla luce l'incredibile piano che si stava preparando.**

Tramite il laptop vennero alla luce i piani che prevedevano di impiantare ordigni esplosivi a bordo di dodici aerei battenti bandiera statunitense in uscita da diversi punti del sud est asiatico; ciascun cospiratore avrebbe volato con l'aereo coinvolto su una prima tratta per poi scendere dopo aver confezionato e lasciato a bordo l'ordigno esplosivo, così come era avvenuto a bordo del volo 434. Per un maggior effetto mediatico gli aerei avrebbero dovuto essere wide body capaci di trasportare almeno fino a 300 passeggeri.

Le ulteriori indagini permisero di appurare che la nitroglicerina si presentava sotto forma liquida camuffandola come materiale d'uso pulizia per lenti a contatto.

Questi che seguono sono alcuni degli itinerari che altrettanti attentatori avrebbero dovuto effettuare; in neretto evidenziamo il punto ove il terrorista sarebbe sbarcato dopo aver lasciato l'ordigno esplosivo a bordo.

(4)

- Volo Northwest Airlines, Manila-**Seoul**-Los Angeles; poi volo United Airlines Seoul-**Taipei**-Honolulu, e successivamente il volo United Taipei-Bangkok-San Francisco.
- Volo United Airlines, Taipei-**Tokyo**-Los Angeles, e successivamente volo United Tokyo-**Hong Kong**-New York.
- Northwest Airlines, Manila-**Tokyo**-Chicago, e successivamente volo Northwest Tokyo-**Hong Kong**-New York.
- United Airlines, Manila-**Seoul**-San Francisco e successivamente volo Delta Air Lines Seoul-**Taipei**-Bangkok.

Ma vi è un "giallo" finale di cui a torto, poco si parla: In un rapporto inviato il 20 gennaio 1995 dalle autorità Filippine agli Stati Uniti, si legge: *"Il soggetto ha in mente di salire a bordo di qualsiasi aereo commerciale americano fingendosi un normale passeggero. Poi dirotterà l'aereo, ne controllerà la cabina di pilotaggio e si tufferà nella sede della CIA"*. Ciò significa che gli USA erano stati preallertati circa ciò che sarebbe poi avvenuto il 9/11.

## **AIDA FARISCAL**

Se migliaia di persone hanno avuto salva la loro vita il merito va anche a Aida Fariscal funzionario di polizia che non si limitò a constatare l'avvenuto incendio ma volle approfondire le indagini. Grazie al suo deciso intervento che permise di smascherare il complotto oltre a salvare la vita di centinaia di persone fra passeggeri ed equipaggio, probabilmente Aida ha anche evitato l'attentato al pontefice Giovanni Paolo II che sarebbe giunto a Manila il 12 gennaio. Ha ricevuto una ricompensa di 33.222 pesos pari a 700 dollari Usa nonché un viaggio a Taiwan. La CIA le ha donato una targa-ricordo nella quale si può leggere: "*Awarded to Senior Inspector Aida D. Fariscal, in recognition of your personal outstanding efforts and co-operation.*" Dopo che ebbe sventato gli attentati Aida ebbe una scorta di sicurezza di due guardie del corpo.

Un servizio della CNN dell'anno 2003 riportava la notizia che la polizia filippina aveva trasmesso nel 1995 all'FBI un rapporto ove si parlava dell'attentato del 11 settembre 2001 ma che lo stesso non era stato seriamente considerato dalle autorità statunitensi. ("*Philippines:U.S. missed 9/11 clues years ago*" CNN.com 26 luglio 2003)

"Bomb on board" è il film della serie *Mayday* messo in onda per la prima volta nell'anno 2005 ove viene narrata la vicenda del volo 434 della Philippine Airlines. A fare la parte del capitano Ed Reyes è l'attore canadese-filippino Valentin Andres Tanga Flores, meglio noto come Von Flores.

- (1) The 9/11 Commission Report *GovInfo*. United States Government Publishing Office (published July 22, 2004). May 16, 2016. p. 488.
- (2) Ricordarsi che Arnaldo Forlani era all'epoca un politico di spicco della Democrazia Cristiana e aveva ricoperto la carica di presidente e vicepresidente del Consiglio dei ministri, ministro degli affari esteri, ministro della difesa e ministro delle partecipazioni statali. E' mancato di recente il 6 luglio 2023.
- (3) Si trattava del Boeing 747-200 della Philippine Airlines immatricolato EI-BWF, c/n 21575
- (4) La lista, parziale, è tratta dal testo di "*Terrorism's War with America: A History*" di Dennis Piskiewicz ; Novembre 2003, Editore Praeger.

**NL 43/2024 10 settembre 2024**

## Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

✓ NL 01/24 Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
✓ NL 02/24 Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
✓ NL 03/24 Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
✓ NL 04/24 Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
✓ NL 05/24 737: una serie problematica	9 gennaio 2024
✓ NL 06/24 E L'Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
✓ NL 07/24 Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23 gennaio 2024
✓ NL 08/24 Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
✓ NL 09/24 Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
✓ NL 10/24 Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024
✓ NL 11/24 Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024
✓ NL 12/24 Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
✓ NL 13/24 Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024
✓ NL 14/24 Tre incidenti, una unica teoria	20 aprile 2024
✓ NL 15/24 Un nuovo caso di crew incapacitation	21 aprile 2024
✓ NL 16/24 Una investigazione da manuale	29 aprile 2024
✓ NL 17/24 Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	2 maggio 2024
✓ NL 18/24 La compagnia più sicura	5 maggio 2024
✓ NL 19/24 Volare in FLY-BY-WIRE	16 maggio 2024
✓ NL 20/24 O l'elmetto o la cintura	21 maggio 2024
✓ NL 21/24 Turbolenza in volo, approfondimento	21 maggio 2024
✓ NL 22/24 Ustica e Israele	30 maggio 2024
✓ NL 23/24 La sindrome da classe economica rivisitata	2 giugno 2024
✓ NL 24/24 Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10 giugno 2024
✓ NL 25/24 Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11 giugno 2024
✓ NL 26/24 Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12 giugno 2024
✓ NL 27/24 Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15 giugno 2024
✓ NL 28/24 Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26 giugno 2024
✓ NL 29/24 Morire nel cockpit	27 giugno 2024
✓ NL 30/24 Ogni 28 giugno	28 giugno 2024
✓ NL 31/24 Volo Itavia 897	29 giugno 2024
✓ NL 32/24 Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	2 luglio 2024
✓ NL 33/24 Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10 luglio 2024
✓ NL 34/24 La reputazione di Boeing	13 luglio 2024
✓ NL 35/24 Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19 luglio 2024
✓ NL 36/24 La scomparsa del 707 VARIG	22 luglio 2024
✓ NL 37/24 Ancora una compagnia Nepalese	25 luglio 2024
✓ NL 38/24 Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo	27 luglio 2024
✓ NL 39/24 ACARS: Una telescrivente a bordo	3 agosto 2024
✓ NL 40/24 ATR72 precipita in Brasile	10 agosto 2024
✓ NL 41/24 Gli anni delle carrette del cielo	22 agosto 2024
✓ NL 42/24 Batterie al litio e sicurezza volo	6 settembre 2024



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree?

Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie  
[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: [antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)