

L'INCREDIBILE COMLOTTO BOJINKA

Assassinare papa Giovanni Paolo II; far saltare in aria 10 aerei di linea USA in volo dall'Asia agli Stati Uniti con l'obiettivo di uccidere circa 4.000 passeggeri; bloccare i viaggi aerei in tutto il mondo; infine far schiantare un aereo contro la sede della Central Intelligence Agency (CIA) a Langley in Virginia: questo a grosse linee quanto prevedeva il piano terroristico Bojinka. Era il 6 gennaio 1995 quando questo incredibile piano venne alla luce e lo vogliamo ricordare in questo settembre del 2026 in occasione dei 25 anni trascorsi dagli attentati del 9/11.

Se si rimane esterrefatti dinanzi alla complessità del complotto altrettanta sorpresa sorgerà da come e grazie a quali elementi il complotto venne smantellato.

Tutto iniziò con una chiamata alla centrale di polizia di Manila poco dopo le 23 di un venerdì sera del 6 gennaio 1995: un allarme antincendio di routine, un po' di fumo avvistato all'ultimo piano di un edificio di sei piani poco più avanti dalla stazione n.9 di polizia di Manila. Aida Fariscal, il comandante di guardia, sbirciò fuori dalla finestra della centrale del distretto, ma non vide alcun segno di incendi su Quirino Avenue. Tuttavia, inviò una pattuglia per controllare. "Niente di cui preoccuparsi" fu la comunicazione della pattuglia. "Solo alcuni pakistani che giocano con i petardi." Ma la Fariscal non si fidò di quelle rassicuranti parole e volle di persona appurare la situazione. Il Papa sarebbe giunto nelle Filippine pochi giorni dopo, e si era preoccupati per la sua sicurezza. Aida, ispettore capo della polizia di Manila, decise di percorrere i 500 metri fino agli appartamenti in questione per vedere di persona. L'edificio era una residenza ben tenuta spesso usata per affitti a breve termine da turisti mediorientali, che venivano nel quartiere dei nightclub di Malate, ma era anche poco distante, appena a un isolato, dalla nunziatura papale dove avrebbe soggiornato Giovanni Paolo II.

Giunta allo stabile apprese dal portiere che due uomini erano corsi via gridando che tutto era sotto controllo; solo dei fuochi d'artificio che sono scoppiati per sbaglio. A quel punto la Fariscal si trovò davanti a un dilemma. Ora che non c'era più un pericolo imminente di incendio non poteva legalmente entrare nell'appartamento senza un mandato di perquisizione ma qualcosa gli diceva che non poteva semplicemente tornarsene alla stazione di polizia.

Aida invitò pertanto il portiere ad aprire la porta. La suite 603 era un appartamento da scapolo con una camera da letto disordinata. La prima cosa che Fariscal notò furono quattro piastre riscaldanti, ancora nelle loro casse da imballaggio. Fasce di cotone giacevano sparse per la stanza, immerse in una sorta di soluzione acre pungente, accanto a contenitori di plastica trasparente di varie dimensioni e forme con il marchio di produttori chimici tedeschi e pakistani. E anelli di cablaggio elettrico: verde, giallo, blu e rosso.

Il telefono della stanza improvvisamente squillò e fu allora che il portiere che aveva accompagnato Aida vide nel corridoio del piano uno dei due uomini che stava tornando nell'appartamento e alquanto emozionato disse ad Aida: "Eccolo è uno di quelli, sta tornando" L'agente che aveva accompagnato la Fariscal riuscì a fermare il sospetto che disse di chiamarsi Ahmed Saeed, disse che era un pilota di linea e che stava proprio andando in centrale per spiegare eventuali malintesi riguardo al fumo dei petardi. "Ecco l'altro," disse ancora il portiere, indicando un individuo magro e barbuto che stava fuori. Fariscal si avviò verso di lui. Parlava tranquillamente al cellulare, fumava una pipa e la osservava. Per un breve istante i loro sguardi si incontrarono. Fariscal non aveva idea che stesse guardando Ramzi Yousef, l'uomo che aveva tentato di abbattere il World Trade Center nel 1993. Ma Yousef aveva approfittato della confusione per confondersi nella folla che si era radunata di venditori ambulanti e curiosi ed era riuscito a scomparire.

Ormai, Fariscal aveva capito che si era imbattuta in qualcosa di grosso. Ci vollero giorni prima che la squadra artificieri elaborasse un inventario completo dei contenuti dell'appartamento, che includeva una marea di ingredienti esplosivi: acido solforico, picrico e nitrico, glicerina pura, acetone, triclorato di sodio, nitrobenzoile, ammoniaca, nitrati d'argento, metanolo. Inoltre imbuto, termometri, cilindri, mortai e pestelli, vari sistemi elettronici di fusione, timer, interruttori, batterie e una scatola di preservativi lubrificati Rough Rider completavano il laboratorio domestico, che includeva manuali di riferimento chimico e una ricetta scritta in arabo su come costruire potenti bombe liquide.

Tutto ciò che Fariscal sapeva per il momento era che aveva appena catturato una sorta di terrorista. Portato nella centrale, Saeed firmò una prima dichiarazione in cui proclamava la sua innocenza e affermava di essere un semplice turista in visita a un amico nel settore di import-export di sostanze chimiche. Ma poi, messo sotto pressione intuendo che il gioco era finito, si lamentò con la Fariscal che ci sono "due Satana da distruggere: il Papa e l'America."

Dobbiamo ora fare un passo indietro e ricordare come prima di questi fatti il 1° dicembre 1994, Yousef aveva collocato una bomba sotto un sedile nel Greenbelt Theatre a Makati City, vicino a Manila, per testare cosa sarebbe successo se un ordigno esplosivo fosse esploso sotto un sedile di aereo. La bomba esplose, ferendo diversi clienti.

Dopo questo episodio, l'11 dicembre avvenne una seconda prova. Yousef prese posto sul tratto Manila-Cebu del volo Philippine Airlines 434 diretto a Tokyo-Narita con lo pseudonimo *Armando Forlani*, utilizzando un passaporto italiano falso. Durante questa tratta, piazzò un'altra bomba, che aveva un decimo della potenza prevista per le sue bombe finali, impostando il timer per quattro ore dopo. Yousef sistemò la bomba all'interno della tasca del giubbotto di salvataggio del sedile 26K, dove si era spostato dopo il decollo, e lasciò l'aereo a Cebu. La bomba esplose nella tratta successiva mentre l'aereo si trovava sopra l'isola di Minamidaitō in Giappone, parte della prefettura di Okinawa, uccidendo Haruki Ikegami, un cittadino giapponese che era salito alla fermata di Cebu, quella cioè in cui Yousef era invece sceso..

Le prove erano riuscite in quanto ora i terroristi sapevano come eludere i controlli aeroportuali. Yousef aveva eluso i controlli di sicurezza dello scalo di Manila durante il suo attentato di prova dell'11 dicembre al volo 434 della Philippine Airlines, nascondendo parte del materiale necessario nei tacchi scavati delle scarpe, mentre la nitroglicerina era stata messa in un piccolo contenitore ove era scritto trattarsi di una soluzione per la pulizia delle lenti a contatto.

Ma stupefacente fu quello che venne scoperto nel computer lasciato nella stanza dai due terroristi.

Nelle giornate del 21 gennaio e del 22 gennaio 1995, avrebbero piazzato bombe su 10 aerei di linea diretti negli Stati Uniti con scali sparsi in tutta l'Asia orientale e il Sud-est asiatico. Erano state scelte compagnie aeree statunitensi per massimizzare lo shock per gli americani. I voli presi di mira erano elencati sotto operatori con nomi in codice: "Zyed", "Majbos", "Markoa", "Mirqas" e "Obaid".

Questi i dettagli dei dieci voli coinvolti nel Piano:

① "Zyed" doveva piazzare bombe su un volo **Northwest Airlines** Manila-Seoul-Los Angeles, un volo **United Airlines** Seoul-Taipei-Honolulu e un volo United Bangkok-Taipei-San Francisco;

② "Majbos" doveva piazzare bombe su un volo **United Airlines** Taipei-Tokyo-Los Angeles e su un volo **United** Tokyo-Hong Kong-New York.

③ "Maroka" doveva piazzare bombe su un volo **Northwest Airlines** Manila-Tokyo-Chicago e su un volo **Northwest** Tokyo-Hong Kong-New York.

④ "Mirqas" doveva piazzare bombe su un volo **United Airlines** Manila-Seoul-San Francisco e su un volo **Delta Air Lines** Seoul-Taipei-Bangkok.

⑤ "Obaida" doveva piazzare bombe su un volo **United Airlines** Singapore–Hong Kong–Los Angeles e su un aereo **United Airlines** che sarebbe tornato a Singapore per un volo Singapore–Hong Kong–San Francisco.

Ognuno dei terroristi sbarcava da ciascun aereo al termine della prima tratta del volo, per imbarcarsi sul volo successivo ove veniva piazzata anche qui una bomba che sarebbe esplosa nella seconda tratta.

Parlare di piano diabolico è forse riduttivo.

Il file trovato sul computer di Yousef che comprendeva tutti questi dettagli era intitolato Bojinka e per ogni tratta era specificato il tempo di impostazione del Timer. L'uso ripetuto della parola "TIMER" fece capire agli investigatori, a cosa servivano le decine di orologi da polso Casio trovati nella Suite 603 e fra l'altro un orologio da polso Casio era stato usato da Yousef per far detonare la bomba del volo 434.

Se il complotto si fosse concretizzato, il governo degli Stati Uniti stimò il bilancio previsto delle vittime in circa 4.000, rispetto ai circa 3.000 uccisi durante gli attacchi dell'11 settembre nei soli Stati Uniti.

Nella Suite 603 venne trovata anche una fotografia del pontefice nascosta nell'angolo di uno specchio sul comodino, vicino a un crocifisso, un rosario e una Bibbia. Esistevano mappe stradali di Manila, che tracciavano il percorso del corteo papale; due bombe a tubo telecomandate e un messaggio telefonico da un sarto che diceva che quanto ordinato da Saeed era pronto per l'ultima prova. Era ovvio che era stato pianificato di travestire qualcuno da prete e di far passare la bomba di nascosto davanti alla sicurezza del Santo Padre.

Tutto ciò avveniva sei anni prima degli attentati del 9/11. E l'11 settembre 2001 quando negli Usa il primo aereo colpì la Torre Nord del World Trade Center Aida Fariscal era già a letto quando venne svegliata da un ex collega che gli chiese di accendere la TV.

A Manila e nelle Filippine le notizie del 9/11 furono da molti paragonate al più grande fallimento dell'intelligence statunitense dai tempi di Pearl Harbor. In base agli interrogatori cui fu sottoposto Saeed un rapporto dalle Filippine agli Stati Uniti del 20 gennaio 1995 affermava: "Quello che il soggetto ha in mente è che salirà a bordo di qualsiasi aereo commerciale americano fingendo di essere un passeggero ordinario. Poi dirotterà l'aeromobile, controllerà la cabina di pilotaggio e lo porterà contro la sede della CIA."

Il generale Avelino Razon, uno dei principali investigatori nel caso Bojinka, rimase così scioccato da ciò che vide l'11 settembre che volò a Manila da Cebu dove ora era capo della polizia e in una improvvisata conferenza stampa dichiarò di fronte ai giornalisti "Abbiamo detto agli americani dei piani per trasformare aerei in bombe volanti già nel 1995, perché non ne hanno tenuto conto?"

Le risposte dagli Usa e dalla CIA furono che quanto accaduto non era stato archiviato e dimenticato prova ne era il fatto che dopo la scoperta delle bombe liquide di Yousef, la Federal Aviation Administration aveva iniziato a installare dispositivi "sniffer", capaci di rilevare sostanze chimiche esplosive, nei principali aeroporti degli Stati Uniti. Le polemiche fra i due Paesi durarono a lungo e volerle riassumere prenderebbe troppo tempo.

Qualche tempo dopo l'arresto di Saeed, lui aveva chiamato il cellulare di Ramzi Yousef. Saeed in realtà si rivelò essere Murad il quale confessò di essere in missione per diventare un martire. Murad fu estradato negli Stati Uniti il 12 aprile 1995. La sua testimonianza contribuì a condannare Yousef il quale venne arrestato a Islamabad, Pakistan, il 7 febbraio 1995, dopo una caccia all'uomo immediatamente attivata dopo la sua fuga dalle Filippine. Yousef l'8 gennaio 1998 ha ricevuto una condanna a 240 anni insieme all'ergastolo per l'attentato al World Trade Center del 1993.

Vogliamo chiudere ricordando che Aida Fariscal ha in pratica salvato la vita a Giovanni Paolo II e ha evitato che quattromila persone rimanessero vittime di attentati contro velivoli di linea. La CIA le ha conferito un certificato con la scritta "In riconoscimento dei suoi sforzi personali eccezionali e della sua collaborazione". E

in effetti la sua decisione di recarsi personalmente alla Suite 603 per un semplice allarme incendio è stata fondamentale per sconvolgere il complotto e costringere Yousef a fuggire.

Una curiosità: il termine “Bonjinka” inizialmente tradotto come “esplosione” o “botto” in realtà sembra essere una parola priva di senso scelta in modo tale che se per caso udita in conversazioni telefoniche non sarebbe stata ricollegata ad azioni terroristiche. Il complotto Bonjinka viene da molte fonti indicato come rivolto a 11 aerei di linea; in realtà crediamo sia utile precisare che il piano fallito riguardava 10 aerei, mentre l’undicesimo aereo è quello usato come “prova” svolto contro il volo Philippine Airlines 434.

Un interessante e dettagliato articolo su Aida Fariscal e gli avvenimenti che abbiamo qui descritto è riportato nell’articolo a firma di Matthew Brzezinski disponibile sul seguente sito:

web.archive.org/web/20020614124327/http://www.thestar.com/NASApp/cs/ContentServer?pagename=thestar%2FLayout%2FArticle_PrintFriendly&c=Article&cid=1009926464027

NL 57/26 (17 Settembre 2026)

Air-accidents.com

Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026
✓	NL 20/26	Il paracadute balistico che ha salvato l'imprenditore Veronesi	01/05/2026
✓	NL 21/26	Volo Venezia-NYC con toccata su un camion	05/05/2026
✓	NL 22/26	UFO e Aviazione Civile	11/05/2026
✓	NL 23/26	512 vittime del fuoco amico	15/05/2026
✓	NL 24/26	Ma davvero mancano i piloti?	18/05/2026
✓	NL 25/26	AF447: Air France e Airbus condannate in appello	23/05/2026
✓	NL 26/26	Power Bank in carica nella stiva: volo dirottato	26/05/2026
✓	NL 27/26	Il peso medio di un passeggero	31/05/2026
✓	NL 28/26	Aeroporto di Kuwait attaccato con droni	04/06/2026
✓	NL 29/26	Quando il carrello cede	05/06/2026
✓	NL 30/26	Gli anni delle carrette del cielo	08/06/2026
✓	NL 31/26	L'inglese aeronautico: croce e delizia	13/06/2026
✓	NL 32/26	Al decollo è necessaria la massima potenza?	17/06/2026
✓	NL 33/26	La black list è davvero utile?	19/06/2026
✓	NL 34/26	Pericolo ad alta quota, le radiazioni cosmiche	22/06/2026
✓	NL 35/26	A380: Crepe sezione alare, necessarie revisioni	25/06/2026
✓	NL 36/26	MH370: Nuove ricerche, nuova speranza	07/07/2026
✓	NL 37/26	Si torna a parlare di un solo pilota	08/07/2026
✓	NL 38/26	Si rompe finestrino, passeggero risucchiato fuori	10/07/2026
✓	NL 39/26	Finestrino rotto, Malta Air /2	10/07/2026
✓	NL 40/26	Precedenti di finestrini rotti?	11/07/2026
✓	NL 41/26	Trovato il relitto del 737 Pakistano	12/07/2026
✓	NL 42/26	Incidente Ryanair Bergamo, uscito il Rapporto	28/07/2026
✓	NL 43/26	Emergenza medica a bordo di un A380	31/07/2026
✓	NL 44/26	Ennesima tragedia di un volo locale	02/08/2026

✓	NL 45/26	Aerei senza piloti per combattere gli incendi	06/08/2026
✓	NL 46/26	Il posto preferibile per i bambini in aereo	07/08/2026
✓	NL 47/26	Incidenti incredibili	11/08/2026
✓	NL 48/26	Questa volta la nebbia non c'era	11/08/2026
✓	NL 49/26	Eruzioni vulcaniche e sicurezza volo	14/08/2026
✓	NL 50/26	Così avvengono gli incidenti	16/08/2026
✓	NL 51/26	Primo rapporto sul finestrino rotto di Malta Air	18/08/2026
✓	NL 52/26	Non solo in sala operatoria...	19/08/2026
✓	NL 53/26	Suicidarsi in aeroporto	22/08/2026
✓	NL 54/26	Un miracolo rivisitato e corretto	31/08/2026
✓	NL 55/26	Passeggeri attenzione alla discesa dall'aereo	05/09/2026
✓	NL 56/26	Le "solite" batterie al litio	13/09/2026

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

SUICIDI AD ALTA QUOTA

Tutti sanno che i piloti di aerei commerciali si sottopongono regolarmente a stringenti visite mediche per accertarne l'idoneità alla professione. Ma allora per quale motivo, in questi ultimi anni, il tema della salute mentale dei piloti è salito così prepotentemente alla ribalta? Forse questo aspetto, questa branca della medicina non entra nei test a cui i piloti vengono sottoposti?

I controlli medici, inclusi quelli psicologici e psichiatrici, avvengono e sono svolti a cura di medici certificati, ma la verità è che mentre esistono macchine e strumenti per valutare lo stato delle coronarie, la temperatura corporea, la pressione e altri parametri del corpo umano, una macchina per monitorare se nel cervello umano si insediano pensieri suicidi ancora non è stata inventata. A questo non indifferente problema se ne aggiunge un altro: troppi coloro che sono inibiti dal manifestare eventuali fragilità emotive e psicologiche perché il sospetto che siano depressi o abbiano altri disturbi psichici potrebbe causare la sospensione della licenza di volo e condizionare la loro possibilità di lavorare. E per questo che la salute mentale di chi svolge la professione di pilota di aerei commerciali, rimane ancora oggi un tema molto "caldo".

Questo libro vi dimostrerà che l'incidente avvenuto al volo Germanwings 9525 nel marzo 2015 non è stato l'unico caso in cui un pilota ha portato un aereo e il suo carico di anime a schiantarsi al suolo. E potrete apprendere come purtroppo gli psichiatri siano anch'essi non proprio d'accordo su quale strada intraprendere per accertare in tempo la malattia e fermare il soggetto che ha deciso di terminare la sua esistenza terrena.

Si tratta del primo libro che include tutti i casi noti di incidenti aerei causati dalla depressione, primo subdolo sintomo, e da pensieri suicidi di chi è al comando di aerei di linea, ma leggerete anche circa gli sforzi che si stanno facendo per affrontare il problema con determinazione e trovare efficaci soluzioni.

€ 22,00



Antonio Bordoni

SUICIDI AD ALTA QUOTA

ANTONIO BORDONI

SUICIDI AD ALTA QUOTA



info@ibneditore.it