



Corso di **SICUREZZA NEL TRASPORTO E NELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE**

Case study: Entebbe 1976



Ivan Rizzolo, Ph.D.
ivan.rizzolo@unipd.it



Scopo della presentazione

Lo scopo di questo case study è quello di analizzare in modo retrospettivo il dirottamento del volo AF 139 in volo da Tel Aviv a Parigi il 27 giugno 1976



Scopo della presentazione

L'analisi che faremo ci porterà a comprendere meglio i punti di forza e di debolezza dal punto di vista della protezione delle infrastrutture critiche di trasporto aereo.



Prologo

NAIROBI (Kenia)

25 gennaio 1976 è una
domenica. E' il primo
giorno della settimana
ebraica e sta atterrando il
volo EL 535 proveniente
da Tel Aviv





Prologo

3 terroristi palestinesi e 2 terroristi tedeschi della RAF (Rote Armee Fraktion) si trovano vicino l'aeroporto di Nairobi e hanno un missile di fabbricazione russa SAM-7.

Il loro scopo è quello di abbattere il volo EL 535 in partenza successivamente da Nairobi con destinazione Tel Aviv.....





Prologo

I loro programmi non erano così segreti
evidentemente...

Il servizio segreto israeliano, il MOSSAD, con la
collaborazione dei servizi segreti kenioti catturano i
5 terroristi, vengono narcotizzati e vengono
imbarcati dentro delle bare nello stesso volo che
volevano abbattere.....





Prologo

Al loro risveglio si trovano a Tel Aviv a disposizione delle Autorità israeliane che li tengono nelle loro carceri in attesa di processo.

Un evento come tanti in quegli anni in cui il terrorismo di matrice politica era assai diffuso anche nel nostro Paese. Un evento che non viene pubblicizzato, nessuno sa cosa è successo in Kenia.





Prologo

Al loro risveglio i terroristi si trovano a Tel Aviv a disposizione delle Autorità israeliane che li tengono nelle loro carceri in attesa di processo.

Un evento come tanti in quegli anni in cui il terrorismo di matrice politica era assai diffuso anche nel nostro Paese. Un evento che non viene pubblicizzato nella comunità dell'intelligence, nessuno sa cosa è successo in Kenia.



Sei mesi dopo...il volo Air

France AF 139 decolla da Tel

Aviv con destinazione Parigi,

con scalo ad Atene. Nello scalo

si imbarcano oltre i passeggeri

anche 4 terroristi, 2 palestinesi e

2 tedeschi e prendono possesso

dell'aereo subito dopo il decollo

da Atene...

Nationality	Passengers	Crew	Total
 Belgium	4	0	4
 Denmark	2	0	2
 France	42	12	54
 Greece	25	0	25
 Germany	1	0	1
 Israel	94	0	94
 Italy	9	0	9
 Japan	1	0	1
 South Korea	1	0	1
 Spain	5	0	5
 United Kingdom	30	0	30
 United States	34	0	34
Total	248	12	260

All'equipaggio del volo Air France
viene ordinato di dirigersi verso
Bengasi in Libia.

Appena atterrato a Bengasi viene
fatta evacuare una passeggera
britannica che ha in corso una
minaccia di aborto...in realtà si era
procurata delle ferite per sbarcare.



La sosta a Bengasi durò appena
7 ore, il regime libico non intende
politicamente gestire una crisi
politica data dal dirottamento.
Viene fatto il rifornimento di
carburante al velivolo e riparte
verso destinazione
sconosciuta...



Patricia Heiman così si chiamava
la passeggera, fu subito
rimpatriata nel Regno Unito.
Il MOSSAD immediatamente si
mise in contatto con i servizi
britannici per poter interrogare la
passeggera e avere subito
notizie utili...

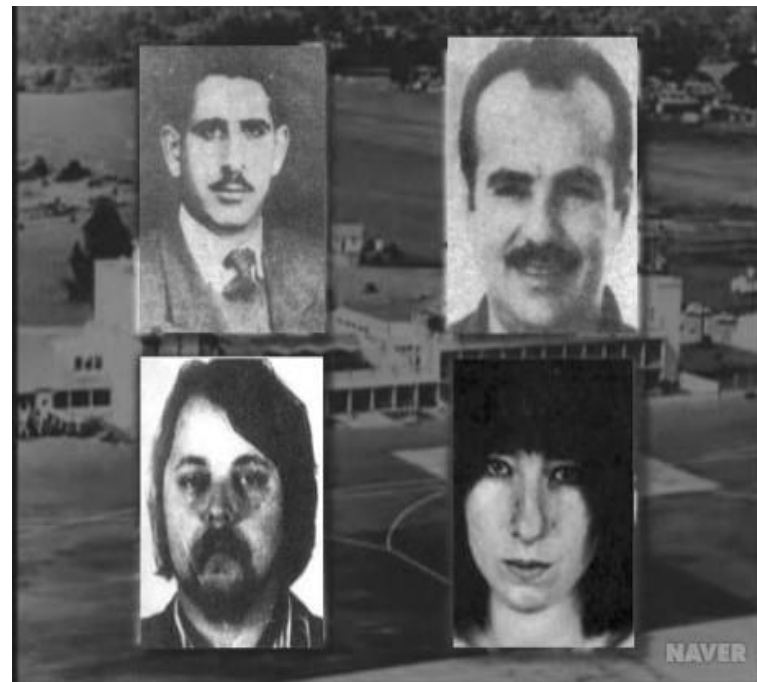


Subito dopo il dirottamento a Gerusalemme venne costituita l'Unità di crisi per gestire gli eventi...l'Intelligence israeliana si mette in moto immediatamente per capire la matrice del dirottamento e avere tutte le informazioni utili per gestire la crisi



Muki Betzer dell'intelligence

israeliana si attiva per sentire la cittadina britannica e avere così ogni informazione utile per comprendere cosa stesse succedendo a bordo del volo AF 139; ma soprattutto dove questo dirottamento volesse approdare dal punto di vista politico...



Il volo AF 139 fa rotta verso sud senza apparente destinazione....quando rimangono 20 minuti di autonomia in volo all'aereo viene dato il permesso di atterrare a ENTEBBE, in Uganda. Il paese allora era governato da una feroce dittatura militare presieduta da Amin Dada.



Peraltro l'Uganda era un paese simpatizzante per la causa palestinese e contrario alla politica israeliana, con la quale aveva interrotto ogni relazione diplomatica dopo una mancata vendita nel 1975 di aerei e armi da parte del governo israeliano.



Appena giunti ad Entebbe, i passeggeri furono fatti scendere e furono portati all'interno del vecchio terminal passeggeri dell'aeroporto. Era evidente che vi fosse una collaborazione attiva anche dell'esercito ugandese in questa fase del dirottamento.

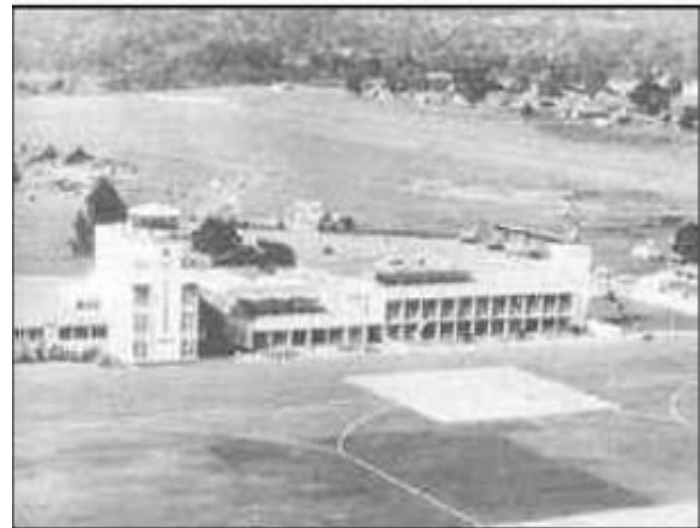


28.6.1976...iniziano le trattative.

I terroristi chiedono la liberazione di alcuni compagni di lotta detenuti in Israele, Germania e Francia in cambio della liberazione dei passeggeri...Francia e Germania rifiutano categoricamente la liberazione di terroristi detenuti...



Israele inizia la mediazione...la
mediazione ha lo scopo di
prendere tempo e avere ogni
possibile informazione sui
terroristi per pianificare una
operazione volta alla liberazione
dei passeggeri...





La mediazione israeliana viene affidata al colonello Bar Lev che conosceva Amin Dada quando fu addestrato anni prima in Israele. Si creò così un legame tra negoziatore e Amin Dada volto a prendere tempo e informazioni utili.

Dalle prime informazioni emerge che Amin Dada ha timore per gli ebrei, benchè abbia rotto le relazioni diplomatiche...ed era uomo ambizioso...





29.06.1976 ore 19,00

Il clima peggiora, i terroristi iniziano a leggere una lista di nominativi di passeggeri di nazionalità israeliana e la paura aumenta nel vecchio terminal di Entebbe, si riaccendono le vecchie paure della Shoà di appena tre decenni prima...

L'equipaggio francese del volo AF 139 decide di seguire la sorte dei passeggeri israeliani...





43 passeggeri sono liberati e portati via con un altro volo Air France giunto appositamente dalla Francia...

I servizi israeliani anche in questo caso procedono a sentire tutti i passeggeri liberati a Parigi per avere ulteriori informazioni utili per la liberazione degli altri ostaggi rimasti in Uganda. Si apprendono così elementi utili per la pianificazione dell'intervento...

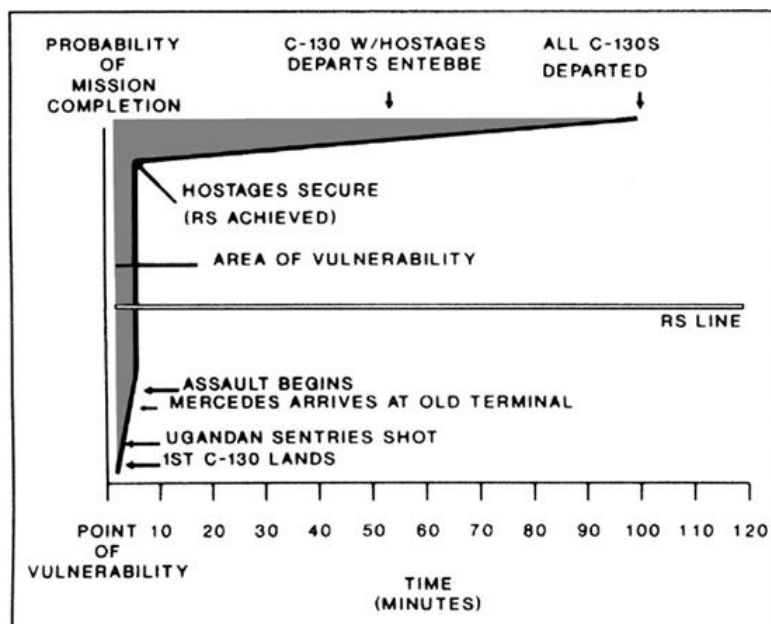




Il DGSE francese assume in parallelo utili informazioni che vengono passate prontamente ai servizi israeliani. L'informazione più inquietante fu quella che si scoprì che l'esercito ugandese collaborava attivamente con i terroristi nella custodia e detenzione degli ostaggi, questo particolare non agevolava la pianificazione di una operazione di liberazione ostaggi, i rischi erano altissimi....



Come si evince dallo schema molto basilico delle percentuali di successo della missione pianificata, il successo di una missione di liberazione ostaggi si giocava nei primi 2' dall'inizio dell'azione





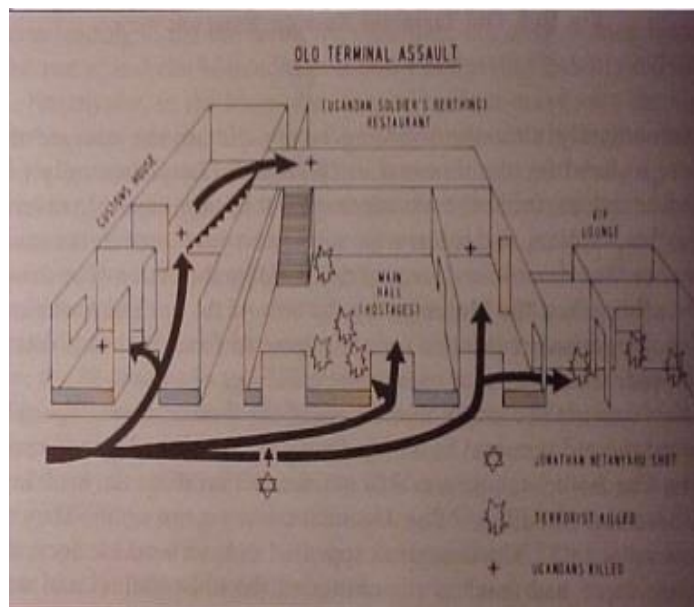
Fu pianificata una missione molto articolata con diverse componenti militari a supporto. Era una missione a 4000 km di distanza da Israele con 8 ore di volo con 4 aerei C-130 da trasporto e 1 Boeing 707 da supporto



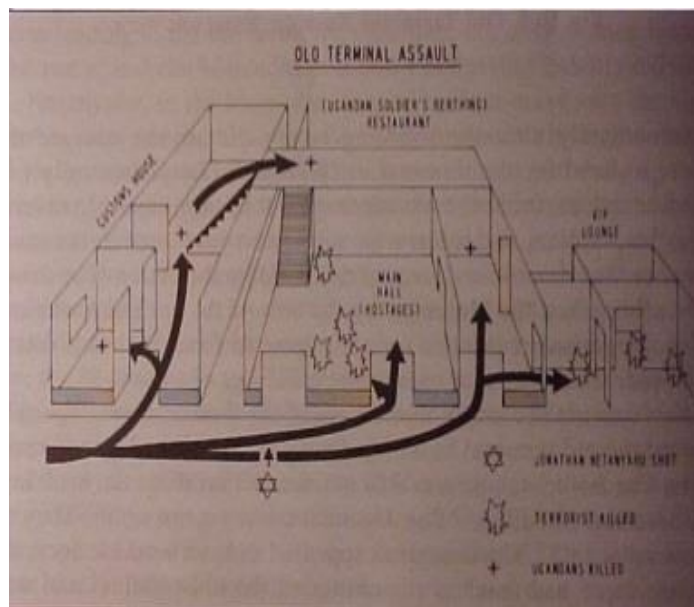
Furono interessati i reparti speciali dell'IDF, in particolare il reparto Sayeret Matkal, che già in altri casi aveva condotto operazioni del genere l'anno prima del dirottamento del volo AF 139.



L'operazione prevedeva 8 ore di volo radente (circa 30 metri di altezza) per non essere intercettati dai radar sudanesi e dell'Arabia Saudita, l'operazione richiedeva l'effetto sorpresa e risoluzione nei primi 2' dopo l'atterraggio degli aerei



Gli israeliani ottennero le mappe del terminal dalla ditta che lo costruì anni addietro. Era una ditta israeliana che aveva conservato le mappe dopo la costruzione e le mise a disposizione delle unità dell'IDF



L'operazione prevedeva un rapido accesso al vecchio terminal e mentre venivano neutralizzate le minacce all'interno del terminal, un ufficiale avvisava con megafono di abbassarsi per evitare di essere colpiti.

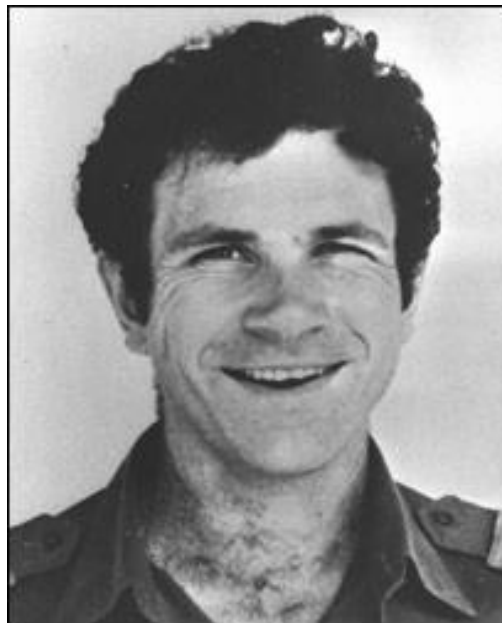


Più complicato era come arrivare al vecchio terminal senza essere scoperti, l'operazione prevedeva che i militari con uniformi ugandesi si avvicinassero con un convoglio che simulasse l'arrivo di Amin Dada con una Mercedes



Fu imbarcata negli aerei da trasporto 1 mercedes e 2 land rover che sbarcati a Entebbe avevano il compito di avvicinarsi al vecchio terminal senza destare sospetti.





Al comando della missione fu incaricato il Tenente Colonello Yonathan Netanyahu.

Il commando si addestrò in Israele nei giorni dal 28 al 2 luglio 1976 al fine di avere il personale operativo conscio delle operazioni

La componente aerea del dispositivo era altrettanto preparata, la pianificazione di 8 ore di volo attraversando 3 paesi ostili con aerei disarmati non era una operazione di facile organizzazione e gestione



Ma le informazioni erano ancora incomplete. Il Mossad si rivolge ad un ex agente del MI6 britannico che organizzò un volo dal Kenia fino ad Entebbe con lo scopo di effettuare una ricognizione aerea dell'aeroporto





Giunto ad Entebbe chiese il permesso all'atterraggio, ma addusse un problema meccanico per fare qualche giro in «holding» e risolto il problema rinunciò all'atterraggio.

In realtà era tutto previsto per scattare delle foto aeree aggiornate dell'area per facilitare il compito dei reparti dell'IDF in approntamento in quelle ore in Israele





Nel frattempo una passeggera israeliana Dora Bloch fu ricoverata in ospedale a Kampala a causa del suo stato precario di salute, questa informazione non giunse però ai servizi israeliani che avevano le informazioni dai passeggeri liberati prima del ricovero della anziana passeggera



Contemporaneamente alle operazioni militari venne organizzata un'operazione militare psicologica.

Venne fatto credere che Israele era sul punto di cedere nella trattativa in modo da avere tempo per le operazioni militari in corso e chiedere un dilazionamento dell'ultimatum che sarebbe scaduto il 1° luglio alle ore 14,00. I negoziatori al lavoro fecero sì che l'ultimatum fosse rinviato





Vi fu un rinvio al 3 luglio alle ore 14,00.

Termine ultimo per chiudere la trattativa,
diversamente 1 ostaggio all'ora sarebbe stato ucciso
dai terroristi....

Le possibilità di successo o di insuccesso erano
diminuite...nei primi 30'' l'operazione si giocava il suo
successo o il suo insuccesso...il rischio era di perdere
i migliori 200 soldati di Israele e 100 ostaggi....





La componente politica di allora al Governo era
davvero in crisi.

Una operazione al limite.

Con rischi altissimi....

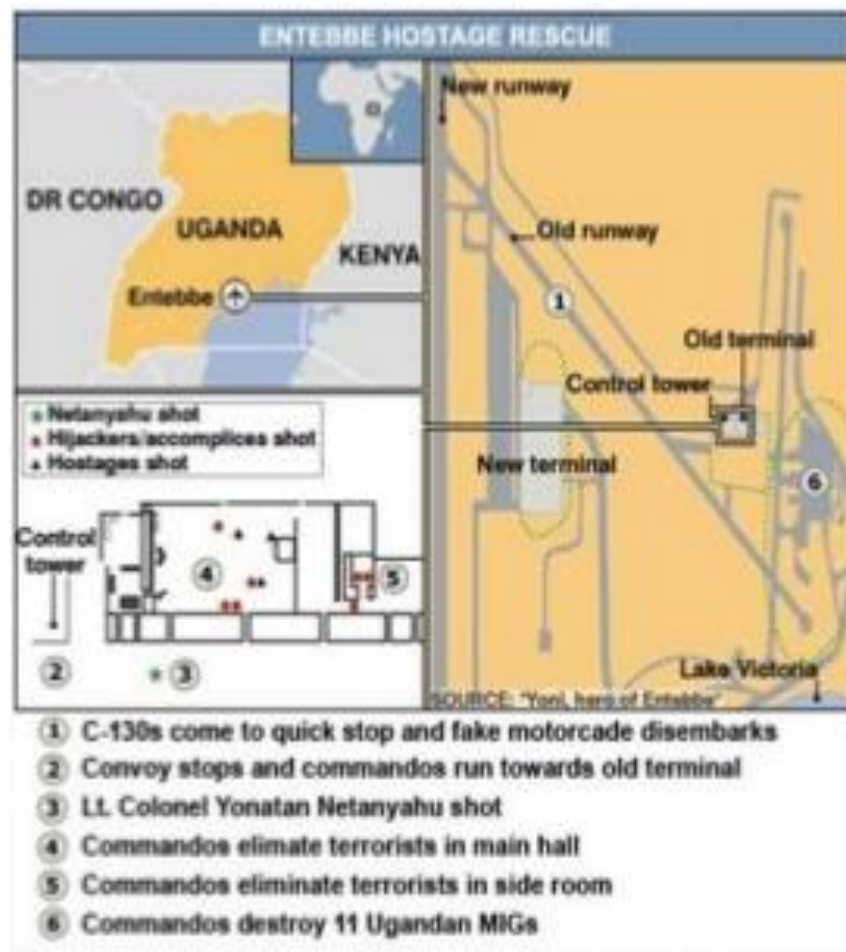
Era una operazione al limite dell'azzardo, per quanto
pianificata, era pur sempre una operazione che si
determinava nei primi 30" ...





Si decise che contemporaneamente alle operazioni militari di organizzare una operazione militare psicologica. Venne fatto credere alla comunità internazionale che Israele era sul punto di cedere nella trattativa in modo da avere tempo per pianificare le operazioni militari e non allarmare i terroristi che tenevano prigionieri gli ostaggi e pregiudicare l'esito delle operazioni in pianificazione in quel momento.





Mentre il consiglio di gabinetto politico discuteva, i militari avevano pianificato l'azione:

Gli aerei sarebbero atterrati al buio nella pista più lontana dal terminal, avrebbero sbarcato i mezzi e rapidamente il personale si sarebbe portato verso il vecchio terminal dove erano detenuti gli ostaggi. Il convoglio doveva simulare l'arrivo di Amin Dada così da giungere di sorpresa dentro il vecchio terminal.

Nel frattempo un secondo gruppo tattico avrebbe distrutto i Mig in sosta negli stand dell'aeroporto per prevenire eventuali azioni post azione. Alle ore 13,20 del 3 luglio 1976, i 4 C-130H decollarono da Israele con destinazione Entebbe...



Anche il fattore umano fu tenuto in conto...il livello di adrenalina in azioni del genere si libera rapidamente e scende altrettanto rapidamente...qui lo stress era prolungato in una azione di 16 ore di volo complessive e una azione di pochi minuti al massimo



In 50'' i terroristi sono neutralizzati, ma l'azione fu azzardata, lo stratagemma del convoglio non funzionò e il comandante del commando fece fuoco attirando di fatto fuoco nemico su di sé e rimase ucciso.



Durante l'azione rimasero uccisi
anche 4 ostaggi....

11 aeroplani a terra furono
distrutti

1 solo passeggero non fu
liberato...Dora Bloch era a

Kampala in ospedale e il team
israeliano non lo sapeva...



Fu uccisa per rappresaglia dopo

l'azione israeliana da due

ufficiali ugandesi incaricati da

Amin Dada...

I suoi resti furono identificati e

recuperati nel maggio 1979 in

una piantagione di zucchero a

20 km da Kampala...



4 luglio 1976 ore 09,30 del
mattino....

Atterraggio a Tel Aviv...



Cosa si è imparato da questo evento?

- Misure di sicurezza aeroportuali minime nonostante numerosi dirottamenti aerei in quegli anni...
- Ruolo delle informazioni reperite rapidamente e con precisione...
- Effetti della non accuratezza delle informazioni, Dora Bloch era in ospedale e nessuno del team lo sapeva
- Imprevisto del convoglio che non ha funzionato e il capo team spara attirando il fuoco avversario
- Collaborazione intelligence inglese e francese

Cosa si è imparato da questo evento?

- Pianificazione dell'azione in breve tempo e con gestione della logistica accurata e con molti punti in cui la valutazione del rischio era stata fatta con precisione....il rischio c'era ma era valutato....l'imprevisto però non era valutato...
- Gestione della psy ops....la stampa fu il veicolo per tranquillizzare i terroristi facendo credere che gli israeliani stavano cedendo...
- Italia e Germania iniziarono a fare serie riflessioni e costituirono 40 anni fa il G.I.S. e NOCS e GSG9

MEMENTO

AUDERE

SEMPER



domande?

ivan.rizzolo@unipd.it

