



*Dipartimento di Scienze Politiche*

*Cattedra di Storia Contemporanea*

***IL VOLO AIR FRANCE 139 E IL RAID DI ENTEBBE:  
IMPLICAZIONI SECURITARIE E DIPLOMATICHE***

***RELATORE***

*Prof.ssa Vera Capperucci*

***CANDIDATO***

*Pierluigi Barberini*

*078852*

***ANNO ACCADEMICO 2017 - 2018***

# INDICE

## **Introduzione**

### **Capitolo 1 – Il dirottamento del volo Air France 139 e i fatti di Entebbe**

- 1.1 Israele: dalla fondazione agli anni '70
- 1.2 Giorno 1: domenica 27 giugno 1976
- 1.3 Giorno 2: lunedì 28 giugno 1976
- 1.4 Giorno 3: martedì 29 giugno 1976
- 1.5 Giorno 4: mercoledì 30 giugno 1976
- 1.6 Giorno 5: giovedì 1° luglio 1976
- 1.7 Giorno 6: venerdì 2 luglio 1976
- 1.8 Giorno 7: sabato 3 luglio 1976
- 1.9 Giorno 8: domenica 4 luglio 1976

### **Capitolo 2 – Il raid israeliano ad Entebbe: preparazione ed esecuzione**

- 2.1 Caratteristiche generali di un'operazione di salvataggio
  - 2.1.1 Introduzione
  - 2.1.2 Pianificare un'operazione di salvataggio
  - 2.1.3 Peculiarità di una situazione con presa di ostaggi
  - 2.1.4 L'operazione di salvataggio come azione di natura politica
- 2.2 Pianificazione del raid
  - 2.2.1 La complessa fase di pianificazione del raid
  - 2.2.2 Il ruolo dell'intelligence e la fase di "information gathering"
- 2.3 Esecuzione e analisi del raid
  - 2.3.1 La missione di salvataggio: approccio, assalto ed esfiltrazione
  - 2.3.2 Il raid di Entebbe: l'approccio
  - 2.3.3 Il raid di Entebbe: l'assalto
  - 2.3.4 Il raid di Entebbe: l'esfiltrazione
- 2.4 Conclusione
- Appendice

## **Capitolo 3 – Idi Amin Dada e le relazioni tra Israele e Uganda**

3.1 Introduzione

3.2 Relazioni tra Israele e Uganda negli anni '60

3.3 Il colpo di stato di Idi Amin

3.4 Idi Amin e Israele: dalla luna di miele iniziale alla fine dei rapporti tra i due Paesi

3.5 Conclusione

**Conclusioni**

**Bibliografia**

## INTRODUZIONE

Il presente lavoro si propone di descrivere e analizzare uno dei principali dirottamenti aerei nell'intera storia dell'aviazione: le vicende del volo Air France 139 del 1976.

Tali eventi non vanno visti semplicemente nell'ottica del terrorismo aereo internazionale, fenomeno largamente diffuso negli anni '70 del secolo scorso, ma vanno inseriti in un quadro più ampio e complesso, quello del conflitto arabo-israeliano e delle relazioni tra lo Stato di Israele e diversi Paesi dell'Africa Orientale.

I fatti relativi al volo Air France 139 rappresentano, infatti, uno dei casi di dirottamento aereo più eclatanti della storia: l'audacia dell'azione pianificata dai dirottatori, la collaborazione fornita ai terroristi da parte di uno Stato sovrano (l'Uganda) nella persona del dittatore Idi Amin, il mondo che rimase col fiato sospeso per una intera settimana, la brillante quanto rischiosissima operazione di salvataggio condotta dagli israeliani a Entebbe per portare in salvo i passeggeri, ancora oggi considerata, dopo più di quarant'anni, una delle pietre miliari nella storia delle operazioni speciali. Tutti questi elementi contribuiscono a rendere le vicende del volo Air France 139 uniche nel loro genere.

In particolare, il presente lavoro si propone di analizzare nel dettaglio i fatti accaduti, focalizzando l'attenzione su due fattori principali: da un lato l'aspetto operativo e securitario, dall'altro quello del contesto internazionale.

Il primo capitolo presenta una breve introduzione storica, ripercorrendo velocemente le principali tappe che hanno scandito la storia dello Stato di Israele dalle origini fino agli anni '70, per poi passare a descrivere nel dettaglio i fatti accaduti. Si è optato per una

suddivisione giornaliera delle vicende oggetto di analisi, cercando di presentare un quadro il più possibile completo e dettagliato dei principali eventi, in modo da offrire una chiara e precisa scansione cronologica di quanto avvenuto.

Il secondo capitolo affronta le vicende da un punto di vista squisitamente operativo e securitario. L'attenzione viene in particolare focalizzata sul raid israeliano di Entebbe. Partendo da una descrizione generale di quelle che sono le operazioni speciali e della filosofia operativa che le caratterizza e contraddistingue, si passa ad analizzare nello specifico la missione di salvataggio israeliana. Ogni aspetto dell'operazione viene descritto e analizzato, dalla fase iniziale di pianificazione del raid, al ruolo cruciale svolto dall'intelligence per la raccolta delle informazioni, fino al momento dell'esecuzione vera e propria della missione di salvataggio. L'obiettivo è quello di cercare di comprendere l'eccezionalità del raid di Entebbe e le dinamiche che lo hanno caratterizzato, per spiegare come sia stato possibile salvare 100 ostaggi tenuti prigionieri da un commando di terroristi e da un dittatore africano in un Paese a 3800 chilometri di distanza da Israele.

Il terzo e ultimo capitolo focalizza l'analisi su quelle che erano le dinamiche e il contesto internazionali all'epoca dei fatti. In particolare, si analizza il rapporto tra Israele e Uganda, con particolare riferimento al periodo in cui lo Stato africano fu governato da Idi Amin Dada. Dall'indipendenza ottenuta nel 1962 dal Regno Unito, passando per il colpo di Stato di Idi Amin del 1971, fino alla cessazione di ogni rapporto politico e diplomatico con Israele nel 1972, ogni fase delle relazioni bilaterali tra lo Stato ebraico e l'Uganda viene descritta e analizzata. Non fu infatti una casualità che l'aereo, dopo essere stato dirottato, venne condotto a Entebbe, e le ragioni di questa scelta vanno ricercate proprio nei trascorsi storici tra i due Paesi, in particolare nei rapporti, quasi di natura personale, tra Israele e Idi Amin.

## CAPITOLO PRIMO

# IL DIROTTAMENTO DEL VOLO AIR FRANCE 139 E I FATTI DI ENTEBBE

### 1.1 Lo Stato di Israele: dalle origini agli anni '70

Le origini dello Stato di Israele possono essere fatte risalire agli inizi del XX secolo, quando iniziò a svilupparsi l'immigrazione ebraica in Palestina sotto l'egida del movimento sionista. Parziale legittimazione a tale fenomeno<sup>1</sup> venne conferita dalla cosiddetta "Dichiarazione Balfour" del 1917, nella quale l'allora Ministro degli Esteri inglese, Lord Balfour, affermava come il governo di Sua Maestà vedesse "con favore la costituzione in Palestina di un focolare nazionale per il popolo ebraico"<sup>2</sup>. A partire dagli anni '20-21 ebbero luogo così i primi scontri fra residenti arabi da un lato e coloni ebrei dall'altro, questi ultimi percepiti come usurpatori dalle popolazioni locali. Tali schermaglie andarono intensificandosi nel corso degli anni, sino a sfociare nella grande rivolta araba che agitò i territori del Mandato britannico della Palestina tra il 1936 e il 1939. L'insurrezione, causata dal malcontento delle tribù arabe nei confronti del governo inglese, il quale favoriva l'immigrazione ebraica, fu repressa violentemente dalle truppe britanniche, concludendosi in un nulla di fatto. Le

---

<sup>1</sup> G. Sabbatucci, V. Vidotto, *Storia contemporanea – Il Novecento*, Laterza, Bari, 2011, p. 167.

<sup>2</sup> Il testo originale in inglese così recita: "His Majesty's Government view with favour the establishment in Palestine of a national home for the Jewish people".

tensioni tuttavia non si placarono, mentre la causa sionista riceveva un crescente sostegno a livello internazionale, sia dagli Stati Uniti, dove era presente una comunità di ebrei molto corposa e influente, sia dagli Stati europei al termine del secondo conflitto mondiale, dove l'opinione pubblica era rimasta fortemente traumatizzata dagli orrori perpetrati dai nazifascisti nei campi di sterminio. Le autorità inglesi si trovarono così a gestire una situazione estremamente delicata, poiché, pur supportando le aspirazioni ebraiche, erano preoccupate di perdere l'alleanza dei vicini Stati arabi, i quali si muovevano ancora all'interno della sfera di influenza britannica.<sup>3</sup>

Nonostante fossero in evidente inferiorità numerica (nel 1945 in Palestina erano presenti circa 550.000 ebrei, contro 1.250.000 arabi<sup>4</sup>), la pressione delle comunità ebraiche si faceva sempre più forte, in virtù del supporto internazionale che esse ricevevano, mentre gli scontri diventavano sempre più intensi, tanto che la situazione per il governo inglese divenne pressoché incontrollabile. Quest'ultimo decise così, nel 1947, di rimettere il mandato britannico alle neonate Nazioni Unite, annunciando il ritiro delle truppe britanniche, che si sarebbe completato nel maggio del 1948. Il 29 novembre del 1947 l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite approvò la risoluzione 181, la quale prevedeva un piano di spartizione della Palestina in due Stati, uno arabo ed uno ebraico, con la città di Gerusalemme che sarebbe dovuta divenire territorio internazionalmente amministrato dalle stesse Nazioni Unite sotto uno speciale regime<sup>5</sup>. Il piano di spartizione fu tuttavia rifiutato dagli arabi. Nel maggio del 1948, un giorno prima che le truppe britanniche si ritirassero definitivamente dalla Palestina, venne dichiarata unilateralmente la nascita dello Stato di Israele, alla quale alcuni Stati arabi reagirono con un immediato attacco militare. In quella che è conosciuta come la prima guerra arabo-israeliana, gli eserciti di Egitto, Siria, Libano, Iraq e Transgiordania attaccarono il neonato Stato ebraico, subendo però una rovinosa e inaspettata sconfitta, dovuta principalmente alla loro scarsa preparazione militare e al misero equipaggiamento, oltre che alla lacunosa coordinazione logistica fra di essi<sup>6</sup>. Lo stato d'Israele dimostrò così fin dall'inizio la sua forza militare e la determinazione del suo popolo, attraverso una imponente mobilitazione di risorse e soprattutto di uomini. Quella del 1948-1949 fu infatti una "guerra

---

<sup>3</sup> G. Sabbatucci, V. Vidotto, *Storia contemporanea – Il Novecento*, Laterza, Bari, 2011 (p. 243).

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> General Assembly Resolution 181, 29 Novembre 1947, <http://www.un.org/documents/ga/res/2/ares2.htm>

<sup>6</sup> G. Sabbatucci, V. Vidotto, *Storia contemporanea – Il Novecento*, Laterza, Bari, 2011 (p. 244).

di popolo”, dal momento che le comunità ebraiche erano pienamente consapevoli di come stessero lottando non solo per difendere le proprie case, ma anche e soprattutto per la loro stessa sopravvivenza. Se dunque per la narrativa dello Stato d’Israele il 1948 riveste un’importanza cruciale, rappresentando il punto di inizio della sua storia, al contrario nell’immaginario collettivo palestinese tale data viene ricordata come la “Nakba”, la Catastrofe. Infatti, a seguito della sconfitta nella guerra, circa un milione di profughi palestinesi abbandonarono le proprie abitazioni, che si trovarono ora a far parte del territorio dello Stato ebraico, per rifugiarsi nei vicini Paesi arabi, soprattutto in Giordania<sup>7</sup>. Ebbe così inizio il dramma palestinese, che ancora oggi rappresenta uno dei principali nodi irrisolti del conflitto arabo-israeliano.

La guerra del 1948-1949 fu solo il primo di una lunga serie di conflitti armati tra Israele e diversi Stati arabi che hanno infiammato la regione mediorientale durante la Guerra Fredda.

Nel 1956 la Guerra di Suez, scoppiata in seguito alla nazionalizzazione dell’omonimo canale da parte del Presidente egiziano Nasser, vide l’intervento armato di Israele, assieme a forze militari provenienti da Francia e Inghilterra, contro le truppe egiziane stanziato nel Sinai e nella zona attorno al canale. Solo l’ultimatum lanciato dall’URSS, e parallelamente il mancato supporto dell’alleato americano, costrinsero Israele e le due potenze coloniali europee a ritirarsi.

Nel 1967, sentendosi minacciato dalla crescente assertività di Nasser che fece chiudere il golfo di Aqaba, vitale per gli approvvigionamenti israeliani<sup>8</sup>, lo Stato ebraico lanciò un attacco a sorpresa contro Egitto, Siria e Giordania. In quella che passò alla storia come la Guerra dei Sei Giorni, Israele polverizzò in poche ore l’aviazione egiziana mentre questa era ancora a terra, sbaragliò le armate avversarie e inflisse una disastrosa sconfitta, ancor prima psicologica che militare, agli Stati arabi. Riuscì a sottrarre, nell’arco di soli sei giorni, l’intera penisola del Sinai all’Egitto, i territori lungo la riva occidentale del Giordano alla Giordania, inclusa la parte orientale della città di Gerusalemme, e le alture del Golan alla Siria. Se la sconfitta del ‘48-49 era stata terribile per gli Stati arabi, quella del ‘67 fu ancora più drammatica. Israele dimostrò tutta la propria superiorità militare, facendo così nascere così il

---

<sup>7</sup> La Transgiordania cambiò il proprio nome ufficiale in Giordania dopo la fine della guerra del 1948-1949.

<sup>8</sup> G. Sabbatucci, V. Vidotto, *Storia contemporanea – Il Novecento*, Laterza, Bari, 2011 (p. 310).



mito dell'invincibilità israeliana, mentre gli Stati arabi, soprattutto la Giordania, furono indotti ad adottare un atteggiamento più prudente nei confronti del loro vicino ebraico<sup>9</sup>.

Questo non impedì comunque al successore di Nasser, Anwar Sadat, di progettare con cura la vendetta contro il nemico israeliano. Infatti, il 6 ottobre 1973, giorno dello Yom Kippur, la più importante festa del calendario ebraico, truppe egiziane, congiuntamente a quelle siriane, lanciarono un attacco a sorpresa su due fronti (l'Egitto da sud, la Siria da nord), contro il territorio israeliano. Nonostante le enormi difficoltà iniziali, Israele riuscì a capovolgere la situazione, respingendo l'offensiva araba. Anche questo conflitto ebbe importanti ripercussioni psicologiche per entrambe le parti: Israele perse il cosiddetto mito della propria invincibilità militare, anche se alla fine uscì comunque vincitore dal conflitto, mentre gli egiziani potevano sostenere dal canto loro di aver vendicato la sconfitta del '67.

I due conflitti del 1967 e 1973 ebbero ulteriori conseguenze anche per quanto concerne la popolazione palestinese. La clamorosa sconfitta degli Stati arabi nella Guerra dei Sei Giorni determinò infatti il definitivo distacco dalla loro tutela dei movimenti di liberazione e resistenza palestinesi<sup>10</sup>, che già nel 1964 si erano riuniti in un unico soggetto, dando vita all'Organizzazione per la Liberazione della Palestina (OLP). Come riportato nella dichiarazione di proclamazione dell'OLP, l'obiettivo della neonata organizzazione era quello di unire e guidare le forze materiali, militari e spirituali del popolo palestinese nella battaglia per la liberazione e la vittoria contro l'occupazione israeliana e riconquistare così i territori perduti nel '48-49<sup>11</sup>. A tal fine l'organizzazione intraprese una strategia basata sul compimento di violenti attentati terroristici, con lo scopo di ottenere la massima attenzione mediatica possibile per supportare la propria causa. Uno degli attacchi più clamorosi fu quello organizzato durante le Olimpiadi di Monaco del 1972, quando un commando composto da otto terroristi fece irruzione nel villaggio olimpico israeliano. Il bilancio finale dell'accaduto fu di diciassette morti (undici atleti israeliani, un poliziotto tedesco, e cinque degli otto terroristi)<sup>12</sup>. Fin da subito, tuttavia, uno dei metodi maggiormente privilegiati da diversi gruppi terroristici palestinesi e/o filopalestinesi fu il ricorso a dirottamenti aerei. Se prima della Guerra dei Sei Giorni ci furono all'incirca cinque dirottamenti all'anno, tale numero

---

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>11</sup> *Statement of proclamation of the Palestine Liberation Organization*, Gerusalemme, 28 maggio 1964, <https://web.archive.org/web/20111211172543/http://www.un.int/wcm/content/site/palestine/pid/12355>

<sup>12</sup> *Olimpiadi estive: Monaco di Baviera 1972*, Enciclopedia dello Sport, Treccani, 2004.

crebbe esponenzialmente a partire dal 1969, vero e proprio “annus horribilis” per l’aviazione civile, quando si verificarono ben ottantadue dirottamenti a livello mondiale (il numero più alto in un singolo anno), per poi iniziare a decrescere<sup>13</sup>. I dirottamenti aerei, in particolare durante gli anni ’60 e ’70, rappresentavano una grave minaccia alla sicurezza, tanto per Israele, quanto per la comunità internazionale. Diversi furono gli episodi degni di nota, ma il più rilevante fu senza ombra di dubbio il dirottamento che coinvolse, nel 1976, il volo Air France 139.

## 1.2 Giorno 1: domenica 27 giugno 1976

Partito dall’aeroporto internazionale “Ben Gurion” di Tel Aviv alle 08.59 del mattino ora locale, il volo Air France 139 sarebbe dovuto, nei piani iniziali, atterrare a Parigi. A bordo erano presenti 228 persone, prevalentemente di nazionalità israeliana e francese, inclusi dodici membri dell’equipaggio, anch’essi tutti francesi, tranne una hostess di origine svedese. Diversi passeggeri si allarmarono quando vennero a sapere, poco prima di partire, che il volo avrebbe fatto scalo ad Atene, prima di giungere in Francia. Le ragioni di tale preoccupazione erano dovute al fatto che l’aeroporto greco non offriva le stesse garanzie di sicurezza del “Ben Gurion”, motivo per cui alcuni cercarono (invano) di salire all’ultimo minuto su un volo diretto per la capitale francese con la compagnia di bandiera israeliana El Al, ritenuta più sicura per via della presenza di ufficiali armati a bordo<sup>14</sup>. Il problema dei dirottamenti aerei da parte dell’OLP e di organizzazioni terroristiche ad esso affiliate rappresentava infatti una minaccia seria e concreta per molti israeliani. Le loro preoccupazioni si sarebbero rivelate fondate.

Giunto all’aeroporto internazionale di Atene, il volo Air France 139 ripartì alle 12:00 circa ora israeliana (le 11:00 in Grecia) con a bordo diciotto passeggeri in più, tra quelli che erano scesi dall’aereo e quelli che vi erano saliti. Tra questi ultimi, due uomini di origine mediorientale e due individui, un uomo e una donna, con passaporto sudamericano. I loro

---

<sup>13</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 2).

<sup>14</sup> *Ibidem*.

bagagli, nonostante fossero di considerevoli dimensioni, non furono ispezionati dalla sicurezza dell'aeroporto<sup>15</sup>.

Appena otto minuti dopo il decollo da Atene, i quattro viaggiatori si alzarono dai rispettivi posti, tutti con in mano una pistola e una granata a frammentazione, urlando agli altri passeggeri di rimanere calmi e di non agitarsi. Mentre l'uomo con passaporto sudamericano si diresse verso la cabina di pilotaggio, intimando al pilota di fare rotta verso Bengasi, in Libia, gli altri tre dirottatori fecero alzare gli occupanti della prima classe e delle prime file della classe economy, ammassandoli, assieme ai membri dell'equipaggio, verso la parte posteriore dell'aereo<sup>16</sup>. Pochi minuti dopo, una voce femminile all'altoparlante dell'aereo annunciò che quest'ultimo era stato dirottato dal "Gruppo Che Guevara" e dall'"Unità Gaza" del Fronte Popolare per la Liberazione della Palestina (FPLP)<sup>17</sup>, il quale costituiva la seconda fazione più grande e importante all'interno dell'OLP. In seguito, i terroristi iniziarono a perquisire meticolosamente i passeggeri, alla ricerca di eventuali armi, mentre in un secondo momento chiesero loro i documenti, esortandoli a non nascondere nulla, specialmente nel caso di viaggiatori con doppia nazionalità e con passaporto israeliano. Alcuni passeggeri cercarono di nascondere o addirittura distruggere qualsiasi documento avevano che potesse rimandare alla loro identità israeliana, ma la maggior parte decise di non rischiare, e di consegnare spontaneamente tutti i propri documenti<sup>18</sup>.

Poco meno di tre ore dopo il decollo da Atene, il volo Air France 139 atterrò all'aeroporto internazionale di Bengasi, la seconda più grande città della Libia, Paese guidato dal colonnello arabo Muammar Gheddafi, fervente sostenitore della causa palestinese e acerrimo nemico dello Stato di Israele. Qui, l'aereo venne rifornito di carburante, mentre una donna di nazionalità inglese, di nome Patricia Martell, riuscì a ingannare i terroristi, fingendo di essere al secondo mese di gravidanza e di sentirsi male, e fu accompagnata fuori dall'aereo per essere curata. I dirottatori non erano al corrente che in realtà Patricia possedeva anche la nazionalità israeliana: è improbabile che avrebbero acconsentito a liberarla se fossero venuti a conoscenza

---

<sup>15</sup> W. Stevenson, *90 minuti a Entebbe*, Sonzogno, Milano, 1976 (p.16).

<sup>16</sup> Il fine dei terroristi era probabilmente quello di creare una specie di zona cuscinetto tra la cabina e i passeggeri. Non a caso, in un secondo momento, le donne e i bambini sarebbero stati spostati in posizione più avanzata, a metà strada tra la cabina di pilotaggio e il resto dei passeggeri.

<sup>17</sup> W. Stevenson, *90 minuti a Entebbe*, Sonzogno, Milano, 1976 (p.16).

<sup>18</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 27).

di questa informazione. Il giorno successivo la donna sarebbe stata rimpatriata nel Regno Unito, e interrogata da ufficiali di Scotland Yard, la polizia londinese, e da un agente del Mossad, il servizio segreto israeliano responsabile per le operazioni all'estero.

Alle 21:50 ora locale, circa sette ore dopo l'arrivo a Bengasi, l'Air France 139 prese nuovamente il volo nel bel mezzo della notte, dirigendosi a sud, verso l'Africa centrale.

Le prime notizie del dirottamento giunsero in Israele pochi minuti dopo che esso ebbe inizio. Il Primo Ministro, Yitzhak Rabin, stava presiedendo una riunione del Gabinetto a Gerusalemme quando venne informato dell'accaduto, e immediatamente ordinò di verificare quanti cittadini israeliani fossero coinvolti e dove fosse diretto l'aereo<sup>19</sup>. Inoltre, vennero immediatamente messi in allerta i soldati del Sayeret Matkal, l'unità speciale antiterrorismo delle forze armate israeliane. Rabin voleva infatti essere pronto nel caso si fosse verificata un'altra "Sabena"<sup>20</sup>. Più tardi si venne a sapere che l'aereo era atterrato a Bengasi, ma non era ancora chiaro se quella sarebbe stata la sua destinazione finale. Quando in serata giunsero ulteriori informazioni, secondo le quali il volo Air France 139 era ripartito dalla Libia, l'ipotesi principale sul tavolo del Governo israeliano era ancora quella secondo cui l'aereo avrebbe potuto far ritorno a Tel Aviv, per cui l'unità del Sayeret Matkal venne mantenuta pronta e in stand-by presso l'aeroporto di Ben Gurion. Solo in nottata, quando fu chiaro che l'aereo si era diretto verso il cuore dell'Africa, i soldati vennero smobilitati. Non si sapeva tuttavia quale fosse la sua destinazione, mentre era noto agli israeliani che i dirottatori erano quattro, due arabi e due tedeschi<sup>21</sup>, appartenenti rispettivamente al FPLP e alle Cellule Rivoluzionarie tedesche.

A livello diplomatico, fin da subito le autorità israeliane si misero in contatto con quelle francesi, dal momento che, da un punto di vista giuridico, essendo l'aereo francese, i passeggeri erano sotto giurisdizione della Repubblica francese. Questo elemento esonerava, almeno inizialmente, il governo di Rabin da qualsiasi responsabilità politica per quanto stesse accadendo, fermo restando la pronta disponibilità dei due esecutivi a tenersi costantemente

---

<sup>19</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 18).

<sup>20</sup> Ivi (p. 19). Nel 1972 il gruppo terrorista palestinese "Settembre Nero" sequestrò un aereo della compagnia belga Sabena, dirottandolo verso l'aeroporto di Tel Aviv. Qui, mentre erano in corso le negoziazioni per il rilascio degli ostaggi, soldati del Sayeret Matkal, travestiti da meccanici, si avvicinarono all'aereo, vi fecero irruzione e liberarono tutti gli ostaggi, uccidendo due dei quattro dirottatori. Solo un passeggero rimase ucciso nell'operazione, considerata un enorme successo.

<sup>21</sup> Quelli che in un primo momento erano stati identificati come due sudamericani, erano in realtà un uomo e una donna di origine tedesca appartenenti ad un gruppo di estrema sinistra filopalestinese chiamato Cellule Rivoluzionarie, che cooperava con il FPLP dal 1975. I loro nomi erano Wilfried Böse e Brigitte Kuhlmann.

aggiornati sugli sviluppi della vicenda e a collaborare per risolvere la crisi nel modo più rapido ed efficace possibile.

### 1.3 Giorno 2: lunedì 28 giugno 1976

Nel cuore della notte il volo Air France 139 atterrò presso l'aeroporto internazionale di Entebbe, situato nei pressi di Kampala, la capitale dell'Uganda. Il Primo Ministro Rabin, immediatamente informato degli sviluppi, sembrò sollevato. Pensò che l'Uganda fosse preferibile ad un qualsiasi Paese arabo<sup>22</sup>, dato che in passato Israele aveva intrattenuto buoni rapporti col Presidente, nonché di fatto dittatore ugandese, Idi Amin Dada, anche se quest'ultimo aveva ordinato poi l'espulsione di tutti i cittadini di nazionalità israeliana dal Paese africano nel marzo del 1972<sup>23</sup>.

Subito dopo l'atterraggio, l'aereo fu completamente circondato da soldati ugandesi armati, mentre ad un certo punto il portellone si aprì, consentendo l'ingresso di una delegazione del governo ugandese, ma anche di altri tre membri del FPLP, che si unirono ai loro compagni. Questo particolare elemento scosse diversi passeggeri, alcuni dei quali compresero subito la gravità della situazione: il fatto che altri tre terroristi, completamente armati, fossero stati lasciati liberi di unirsi ai rispettivi compagni poteva trovare una spiegazione solo nel fatto che lo Stato africano stesse collaborando con gli stessi terroristi. Una circostanza drammatica e inquietante, che avrebbe contribuito a complicare ulteriormente il quadro della situazione. Il legame tra Idi Amin e i dirottatori sarebbe stato confermato in seguito da Gerd Schnepel, un collega di Wilfried Böse e Brigitte Kuhlmann, il quale affermò che effettivamente il dittatore ugandese cooperava in quegli anni con il FPLP<sup>24</sup>.

Dopo che ai passeggeri fu servita la colazione, Wilfried Böse prese la parola per spiegare a tutti le ragioni che si celavano dietro al dirottamento del volo. Leggendo un comunicato, si scagliò dapprima contro la Francia, definendo lo Stato francese come “un nemico storico della nazione araba”<sup>25</sup>. In seguito passò ad attaccare lo Stato di Israele, accusandolo di perseguire

---

<sup>22</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 59).

<sup>23</sup> Idi Amin decise di troncane le relazioni diplomatiche con Israele quando l'allora Primo Ministro israeliano, Golda Meir, si rifiutò di vendergli alcuni caccia militari che il Presidente ugandese avrebbe voluto usare per invadere la Tanzania.

<sup>24</sup> Ivi, p.61.

<sup>25</sup> Ivi, p.66.

“fini inumani” per aver cacciato il popolo palestinese dalla sua terra natale. Ribadì infine lo scopo ultimo del FPLP, ovvero la liberazione della Palestina, l’espulsione di tutti gli ebrei e la creazione di “una democrazia socialista e secolare”<sup>26</sup>.

Pochi minuti dopo, i passeggeri furono fatti scendere dall’aereo per essere spostati nel vecchio terminal dell’aeroporto, il quale venne circondato da un cordone di sicurezza composto da soldati ugandesi. Questo elemento, unito al fatto che in precedenza tre ulteriori dirottatori si erano uniti ai propri compagni, portando così il totale dei terroristi a sette, confermò ulteriormente i sospetti di diversi passeggeri, soprattutto israeliani, ovvero che ci fosse una collusione tra gli ugandesi, o quanto meno il Presidente Idi Amin, e gli stessi dirottatori. Un ulteriore prova a sostegno di questa tesi derivò dal fatto che in pochissimo tempo fu organizzato e servito il pranzo per i quasi 300 nuovi ospiti, tra passeggeri, membri dell’equipaggio e terroristi, che erano ora presenti nel vecchio terminal (ormai non più utilizzato) dell’aeroporto. Trovandosi lì da pochissime ore, sarebbe stato alquanto impossibile allestire un pranzo di tale entità in così poco tempo, senza alcun tipo di preavviso.

Nel tardo pomeriggio fece la sua, alquanto inaspettata, apparizione il Presidente ugandese Idi Amin Dada, che esordì salutando i passeggeri con la classica formula di saluto ebraica “shalom”. Dichiarò come fosse riuscito a convincere i terroristi a spostare i passeggeri dall’aereo al vecchio terminal per “ragioni umanitarie”, e di come stesse cercando di trattare con loro, pur non avendo ricevuto ancora alcun tipo di richiesta. Aggiunse anche che da parte sua supportava vivamente la causa del FPLP. Infine promise che avrebbe fatto il possibile per ottenere la loro liberazione. Il discorso di Idi Amin fu accolto con un grande applauso da parte degli ostaggi, anche da parte di quelli, per lo più israeliani, che nutrivano forti perplessità sulle effettive intenzioni del Presidente ugandese, ma che non vollero destare sospetti.

Nel frattempo, a Tel Aviv, si iniziava già a ragionare sull’effettivo grado di coinvolgimento di Idi Amin nell’operazione. Essendo le informazioni a disposizione ancora piuttosto carenti, era impossibile determinare se all’aereo fosse stato accordato il permesso di atterrare perché aveva bisogno di rifornirsi di carburante, o se invece fosse tutto parte di un piano preventivato, e quindi il dittatore ugandese stesse in realtà collaborando con i dirottatori.

Alla luce dei precedenti rapporti tra Idi Amin e Israele, quest’ultima ipotesi cominciò lentamente a divenire sempre più credibile. In particolare, per il Ministro della Difesa Shimon

---

<sup>26</sup> Ibidem.

Peres, un eventuale supporto esplicito dell'Uganda ai dirottatori avrebbe rappresentato un elemento cruciale, un fatto dalla gravità inaudita e un pericolosissimo precedente<sup>27</sup>. Era dunque imperativo per gli israeliani capire al più presto cosa stesse davvero succedendo a Entebbe.

#### 1.4 Giorno 3: martedì 29 giugno 1976

La principale novità di martedì 29 giugno fu la divulgazione delle richieste dei terroristi, che vennero rese pubbliche attraverso la radio ugandese. I dirottatori chiedevano, in cambio della liberazione degli ostaggi del volo Air France 139, il rilascio di 53 terroristi – o come li definirono loro, “combattenti per la libertà”<sup>28</sup> – detenuti in cinque differenti Paesi: 40 in Israele, 6 nella Germania Occidentale, 5 in Kenya, 1 in Svizzera e 1 in Francia. Costoro, una volta liberati, sarebbero stati trasportati in aereo ad Entebbe entro le 15:00 (ora ugandese) di giovedì 1° luglio. Il Governo israeliano aveva così quarantotto ore per prendere una decisione, assieme agli altri Stati, e preparare nel caso tutto il necessario a livello logistico.

Non era una decisione facile da prendere. Fin da subito infatti si vennero a definire due fronti contrapposti all'interno dell'esecutivo israeliano: da un lato il Ministro della Difesa Shimon Peres, fermamente contrario a qualsiasi tentativo di negoziazione con i terroristi, e sostenitore fin dall'inizio dell'alternativa militare, anche se una concreta opzione per liberare gli ostaggi non era stata ancora formulata. Dall'altro il Primo Ministro Yitzhak Rabin, che pur non volendo negoziare con i dirottatori, riteneva di non poter escludere la via diplomatica, e che, nell'attesa che fosse elaborata un'operazione militare fattibile, era convinto a tentare, o quanto meno non escludere a priori, l'ipotesi della trattativa. Come ebbe modo di dire privatamente ad alcuni membri del suo staff, non sarebbe mai stato capace di guardare una madre negli occhi e dirle che suo figlio, ostaggio dei terroristi, era stato ucciso per il semplice fatto che il Governo israeliano si era rifiutato a priori di negoziare<sup>29</sup>.

Durante la riunione convocata da Rabin in tarda mattinata, cui parteciparono diversi ministri, il Capo di Stato Maggiore delle Forze Armate Israeliane, Generale Motta Gur, e i vertici del Mossad, la diversità di opinioni fra il Primo Ministro e Shimon Peres venne subito

---

<sup>27</sup> Ivi, p.75.

<sup>28</sup> Ivi, p. 95.

<sup>29</sup> Ivi, p. 110.

fuori. Tuttavia, data la scarsità di informazioni ancora a disposizione, non si volle prendere una decisione affrettata, motivo per cui le misure concrete che vennero adottate furono poche. Venne ufficialmente allestito un tavolo guidato da Motta Gur per preparare un'eventuale operazione di salvataggio, ancora in una fase molto embrionale; venne ribadita la responsabilità della Francia, e venne infine creato un ufficio presso l'aeroporto di Tel Aviv per comunicare con le famiglie degli ostaggi. Infatti, la pressione da parte di quest'ultime, che pure erano state invitate dal Governo a mantenere il massimo riserbo su quanto stesse accadendo, aumentava lentamente col passare delle ore, ed era dunque cruciale per il Primo Ministro Rabin mantenere una linea di contatto continua con loro, tanto per rassicurarle, quanto per evitare eventuali fughe di notizie riservate.

Nel frattempo, ad Entebbe, due scelte compiute dai terroristi si sarebbero rivelate decisive per il corso degli eventi. Innanzitutto, essi decisero, come era già avvenuto in altre circostanze simili, di separare gli ostaggi israeliani da tutti gli altri. Cominciarono quindi a chiamare uno alla volta i passeggeri, e coloro che sentirono il proprio nome, tutti di nazionalità israeliana, furono spostati in un'altra sala del vecchio terminal. Erano circa ottanta persone. Per molti di loro si trattò di un momento terribile. Alcuni sentirono per la prima volta dall'inizio del dirottamento di essere davvero trattati come degli ostaggi, per altri fu come prepararsi all'esecuzione, per altri ancora fu semplicemente la peggiore sensazione mai provata nella loro vita<sup>30</sup>. Alcuni ebrei non israeliani, mentre guardavano i loro compagni essere chiamati e spostati nell'altra sala, pensarono di essere tornati al tempo della Germania Nazista, e che nei fatti nulla fosse davvero cambiato da allora. In generale, molti pensarono che sarebbero morti lì, senza mai fare ritorno alle proprie case: si trattò di uno dei momenti di maggiore sconforto e abbattimento collettivo di quei terribili giorni.

La seconda decisione dei terroristi, che venne comunicata poche ore dopo, sortì invece l'effetto contrario, facendo rinascere un barlume di speranza in diversi passeggeri. Wilfried Böse annunciò che, su esortazione del Presidente ugandese Idi Amin, alcuni ostaggi sarebbero stati liberati per ragioni umanitarie. Molti iniziarono ad interrogarsi su chi sarebbe stato rilasciato: la lista con i nomi sarebbe stata comunicata solo la mattina successiva.

---

<sup>30</sup> Ivi, p. 104.



## 1.5 Giorno 4: mercoledì 30 giugno 1976

La mattina di mercoledì 30 giugno fu segnata da una nuova visita di Idi Amin agli ostaggi detenuti nel vecchio terminal dell'aeroporto di Entebbe. Rivolgendosi al gruppo di non israeliani, dichiarò che, grazie alla sua mediazione, i terroristi avevano acconsentito alla liberazione di alcuni ostaggi, soprattutto vecchi, malati, donne e bambini. Ribadì come il suo obiettivo principale fosse la tutela della vita di tutti e chiese di incoraggiare, una volta liberi, il Governo dello Stato di Israele a fermare le politiche di stampo sionista che sosteneva e supportava<sup>31</sup>. Parlando invece agli ostaggi israeliani, li salutò brevemente, non facendo alcuna menzione della possibilità che alcuni potessero essere liberati.

Poco dopo, Wilfried Böse lesse una lista di 47 nomi, molti dei quali facevano a loro volta parte di un'altra lista di 60 persone scritta dagli stessi ostaggi il giorno prima, nella quale chiedevano il rilascio di persone anziane e malate, donne e bambini. Gran parte delle loro richieste furono accolte, tuttavia per molte famiglie, soprattutto per i padri che dovettero rimanere, la separazione fu drammatica. Quelli che vennero liberati, ma che allo stesso tempo dovettero lasciare qualcuno a loro caro ad Entebbe, provarono sentimenti fortemente contrastanti. Dopo che furono perquisiti, vennero fatti salire su un autobus e portati via.

Nel frattempo, in Israele, diversi meeting e incontri si sarebbero succeduti nel corso della giornata. Il Ministro della Difesa Shimon Peres, nel primo mattino, indisse una riunione per discutere del ruolo e dell'effettivo coinvolgimento di Idi Amin nella vicenda. Furono convocati tre ufficiali delle forze armate, i quali in passato erano stati in Uganda e avevano conosciuto personalmente Idi Amin. Tutti concordarono sul fatto che probabilmente il Presidente ugandese volesse mettersi in mostra a livello internazionale, che avesse un ruolo attivo nel dirottamento ma che non avrebbe probabilmente mai ordinato di uccidere gli ostaggi. Venne dunque ipotizzato che in caso di un eventuale assalto militare, le truppe ugandesi non avrebbero rappresentato un serio problema. Al fine di esplorare ogni opportunità, Peres chiese ad uno di essi, il colonnello Burka Bar-Lev, di telefonare ad Amin, dato che lo conosceva personalmente, e di intrattenere con lui colloqui a livello informale,

---

<sup>31</sup> Ivi, p. 124.

cercando di ottenere la liberazione degli ostaggi, facendo appello all'enorme prestigio internazionale che al Presidente ugandese sarebbe stato nel caso riconosciuto<sup>32</sup>. La strategia di Peres rispondeva a due logiche ben precise: da un lato voleva far leva sulla psicologia di Idi Amin e sulla sua volontà di essere riconosciuto come un grande leader e essere apprezzato a livello internazionale; dall'altro, il fatto che allo stato attuale Rabin fosse determinato a perseguire la via della trattativa, fortemente osteggiata da Peres, lo convinse a tentare qualsiasi opzione che non prevedesse cedere alle richieste dei terroristi.

Durante i diversi incontri con varie personalità che furono presieduti da Rabin nella giornata, l'opzione della trattativa si fece sempre più strada. Il fatto che il Capo di Stato Maggiore Motta Gur non avesse ancora pronto un piano militare in qualche modo obbligava Rabin a trattare con i terroristi, tuttavia il Primo Ministro acconsentì ad aspettare fin quasi allo scadere dell'ultimatum prima di prendere una decisione definitiva. Lo stesso Gur inviò in serata una nota personale a Rabin, fornendogli il proprio supporto a trattare con i dirottatori nel caso non avesse avuto una valida alternativa militare, sulla quale egli stava continuando a lavorare, ma invitandolo al tempo stesso ad attendere prima di acconsentire a trattare<sup>33</sup>. Una delle principali problematiche inerenti l'ipotesi diplomatica risiedeva anche nel fatto che nessuno degli altri Paesi con dei connazionali tra gli ostaggi, per quanto la situazione fosse grave, era disposto a cedere alle richieste dei dirottatori<sup>34</sup>.

Nell'ambito di questa situazione estremamente delicata e complessa, la notizia della liberazione di 47 passeggeri, e il loro arrivo in serata a Parigi, rappresentò sicuramente una notizia positiva, e contribuì a rasserenare, almeno un po', gli animi. Tale evento ebbe un duplice effetto: a livello psicologico, "ebbe un effetto unificatore sulla nazione"<sup>35</sup>; a livello operativo, gli ostaggi, interrogati da agenti francesi e israeliani, fornirono fondamentali informazioni di intelligence, tra cui la più importante di tutte: la conferma definitiva che Idi Amin stesse collaborando con i terroristi<sup>36</sup>.

---

<sup>32</sup> Ci furono in totale tre conversazioni telefoniche tra il Colonnello Bar-Lev e Idi Amin Dada nel corso della crisi. Oltre a cercare di ottenere il rilascio degli ostaggi, le prime due servirono anche a provare a carpire informazioni vitali per delineare un quadro più chiaro della situazione, mentre la terza, che avvenne a raid già concluso, vide Bar-Lev ringraziare Amin per la "collaborazione", con il Presidente ugandese che non era ancora a conoscenza dell'operazione di salvataggio israeliana.

<sup>33</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 149).

<sup>34</sup> W. Stevenson, *90 minuti a Entebbe*, Sonzogno, Milano, 1976 (p. 43).

<sup>35</sup> Ivi, p. 31.

<sup>36</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 156).

## 1.6 Giorno 5: giovedì 1° luglio 1976

La giornata di giovedì 1° luglio può essere considerata come cruciale nell'economia di quanto accaduto nell'arco di quei giorni, e questo è dovuto principalmente a tre eventi: la decisione da parte del Governo israeliano di aprire ufficialmente alla trattativa con i dirottatori; la decisione dei terroristi di rilasciare altri ostaggi, e di posticipare l'ultimatum alla domenica successiva; la graduale e progressiva definizione di un piano militare per liberare gli ostaggi, che, in contrasto con quanto stabilito nella stessa giornata di giovedì, sarebbe presto diventato il nuovo "Piano A" per risolvere definitivamente la crisi.

La decisione di negoziare con i terroristi non fu facile da prendere per il Governo israeliano, tuttavia data la mancanza di una valida e concreta opzione militare e il progressivo avvicinarsi dello scadere dell'ultimatum, era l'unica via percorribile. Il significato della decisione era duplice, sia di principio, ovvero acconsentire a trattare con i dirottatori e accoglierne parte delle richieste, sia tattico, ovvero guadagnare ulteriore tempo nella speranza di arrivare alla pianificazione di una soluzione militare praticabile<sup>37</sup>. La reazione dell'opinione pubblica non fu però positiva: si parlò di capitolazione e di resa di Israele, tanto che il *New York Post* nel pomeriggio titolava: "Israel surrenders!"<sup>38</sup>. Lo stesso Primo Ministro Rabin affermò in seguito che quel giorno fu "critico", dal momento che di fatto la mancanza di alternative militari percorribili obbligò Israele ad aprire ufficialmente alla via diplomatica<sup>39</sup>.

In quello stesso giorno, ad Entebbe, Idi Amin comunicò che i terroristi avevano autorizzato il rilascio di un altro centinaio circa di ostaggi, con grande gioia di questi ultimi. Rimanevano in Uganda i dodici membri dell'equipaggio e circa 83 israeliani. Inoltre l'ultimatum era stato prorogato fino alle dodici, ora locale, di domenica 4 luglio. Le motivazioni dietro questa decisione sono probabilmente da rintracciare nel fatto che Idi Amin avrebbe dovuto presiedere il summit annuale dell'Organizzazione dell'Unità Africana<sup>40</sup> alle

---

<sup>37</sup> W. Stevenson, *90 minuti a Entebbe*, Sonzogno, Milano, 1976 (p. 44).

<sup>38</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 171).

<sup>39</sup> W. Stevenson, *90 minuti a Entebbe*, Sonzogno, Milano, 1976 (p. 46).

<sup>40</sup> L'Organizzazione dell'Unità Africana (OUA), oggi Unione Africana (UA), fu fondata nel 1963 con lo scopo di raggruppare tutti gli Stati facenti parte del continente africano. Nel 1976 contava 48 Stati Membri, e Idi Amin si sarebbe dovuto recare in quei giorni alle Mauritius in qualità di Presidente uscente dell'organizzazione.

Mauritius a partire dal 2 luglio. Egli era probabilmente convinto che alla fine Israele avrebbe acconsentito alle richieste dei terroristi, per cui aveva in programma di tornare in Uganda la notte di sabato 3 luglio per essere presente di persona al momento della conclusione dell'intera vicenda<sup>41</sup>.

Mentre il Governo approvava la soluzione diplomatica, i vertici militari continuarono a lavorare ad un possibile intervento militare. Le informazioni giunte da Parigi secondo cui gli Ugandesi stessero collaborando con i dirottatori restrinse il campo delle ipotesi ad una soltanto: un raid nel cuore della notte per liberare gli ostaggi. Degli aerei da trasporto sarebbero atterrati in silenzio e nell'oscurità più totale ad Entebbe, con un numero di soldati sufficiente sia a liberare gli ostaggi sia a prendere il controllo dell'intera infrastruttura aeroportuale, per poi ripartire una volta terminata l'operazione. Venne anche individuato un nome in codice: "מבצעה "קדור הרעם" - Mivtsa' Kadur Ha-ra'am", ovvero "Operazione Fulmine". Le incognite per una missione di tal genere erano però molte: quanti soldati e di conseguenza aerei sarebbero stati necessari; la reale capacità degli aeromobili di volare e atterrare nel cuore della notte, senza essere scoperti; la capacità di rifornirsi di carburante, poiché, considerata la distanza, senza far rifornimento non sarebbe stato possibile per gli aerei ritornare in Israele; la mancanza di informazioni circa le reali condizioni degli ostaggi, la loro esatta collocazione, il numero di soldati ugandesi e il loro armamento. Se dunque per la prima volta un'opzione militare più o meno praticabile si andava lentamente delineando, mancavano ancora diversi tasselli per completare il puzzle dell'intervento militare. A tal fine i giorni che erano stati concessi con la proroga dell'ultimatum si sarebbero rivelati assolutamente decisivi.

#### 1.7 Giorno 6: venerdì 2 luglio 1976

Il venerdì fu il giorno decisivo per la preparazione della missione militare, che divenne così la nuova opzione principale per risolvere la crisi. Mentre infatti da Entebbe, con Amin che si era recato alle Mauritius e il secondo gruppo di ostaggi già liberato, non giunsero novità particolarmente rilevanti, in Israele si lavorava faticosamente per ultimare i preparativi e presentare al Primo Ministro Rabin e al Governo una valida e praticabile alternativa militare.

---

<sup>41</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 179).

Con le informazioni giunte da Parigi che fornirono i nuovi ostaggi liberati e la disponibilità del Kenya a fornire supporto agli aerei israeliani, la missione di salvataggio prendeva sempre più corpo. Il fatto stesso che quasi tutti gli ostaggi rimasti fossero israeliani, se da un lato spostava ormai il peso degli eventi quasi esclusivamente sullo Stato di Israele, dall'altro permetteva di lanciare un raid senza il bisogno di consultare altri governi, un vantaggio sia politico sia operativo.

Mancavano ancora alcuni tasselli al fine di completare l'intero quadro dell'“Operazione Fulmine”, ad esempio le planimetrie complete dell'intero aeroporto e l'effettivo numero di terroristi e soldati ugandesi presenti. Si procedette comunque alla realizzazione di un modello del terminal scala 1:1, dove i soldati del Sayeret Matkal, coloro che avrebbero avuto il compito di liberare gli ostaggi, provarono e riprovarono fino allo sfinimento la fase dell'irruzione. Il Capo di Stato Maggiore Motta Gur volle anche assistere ad una dimostrazione pratica del fatto che gli aerei potessero atterrare completamente al buio, così la sera venne organizzata un'esercitazione. In una base aerea nel Sinai, vicino Sharm el-Sheikh<sup>42</sup>, un Hercules C-130, l'aereo da trasporto scelto per la missione, simulando le condizioni che avrebbe affrontato ad Entebbe, riuscì ad atterrare, allineandosi quasi perfettamente al centro della pista. Motta Gur rimase soddisfatto da quanto aveva visto<sup>43</sup>, così comunicò in serata a Shimon Peres, Ministro della Difesa, che da parte sua aveva il via libera per l'operazione.

Se fino al giorno prima un sentimento di rassegnazione e di resa ai terroristi aveva accomunato tutti i principali attori coinvolti nella gestione della crisi degli ostaggi di Entebbe, ora sembrava che ci fosse finalmente una valida opzione militare per salvarli e riportarli tutti a casa. Mancava solo il via libera definitivo (ma non scontato) del Governo.

### 1.8 Giorno 7: sabato 3 luglio 1976

La mattina di sabato 3 luglio fu caratterizzata da un susseguirsi di riunioni operative per discutere gli ultimi dettagli dell'“Operazione Fulmine”. Dapprima un vertice tra il Ministro

---

<sup>42</sup> All'epoca degli eventi, il Sinai faceva parte dello Stato di Israele, che lo aveva sottratto all'Egitto nel 1967. Verrà restituito a seguito degli accordi di pace firmati nel 1978.

<sup>43</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 245).

della Difesa Peres, il Capo di Stato Maggiore Gur e altri ufficiali militari coinvolti nella pianificazione; subito dopo la riunione con il Primo Ministro Rabin e alcuni membri del Governo; infine il meeting finale dove si riunirono tutti e diciassette i ministri che componevano l'esecutivo guidato da Yitzhak Rabin, e che avrebbero dovuto approvare o meno la missione di salvataggio.

Il Primo Ministro dichiarò subito le proprie intenzioni: ora che Israele aveva una valida alternativa militare, non si poteva tirare indietro. Egli era perfettamente consapevole della complessità e pericolosità della missione, ma sapeva anche, in cuor suo, che era la cosa giusta da fare, e che la missione di salvataggio andava autorizzata, anche se si correvano grossi rischi<sup>44</sup>. Shimon Peres, a favore della soluzione militare fin dall'inizio, era compiaciuto del fatto che Rabin si fosse finalmente e definitivamente convinto di ciò.

Mentre a livello politico si discuteva circa il via libera della missione, i soldati si preparavano a partire. Gli equipaggi dei quattro Hercules C-130 scelti per l'operazione partirono da Tel Aviv alla volta della base più a sud che Israele avesse a disposizione, nel Sinai. Da qui, si levarono nuovamente in volo alla volta di Entebbe attorno alle 15:30 ora locale, senza il via libera da parte del Governo. L'autorizzazione finale arrivò infatti solo quindici minuti dopo il decollo<sup>45</sup>: l'esecutivo israeliano aveva approvato all'unanimità l'operazione di salvataggio. L'“Operazione Fulmine” era ufficialmente iniziata.

Il primo aereo atterrò ad Entebbe poco prima di mezzanotte ora locale, le 23 in Israele. Abbassata la rampa di carico, subito piombarono fuori gli uomini del Generale di Brigata Shomron, comandante dell'intera operazione, e gli incursori del Sayeret Matkal al comando di Yonatan Netanyahu, che raggiunsero il vecchio terminal a bordo di una Mercedes nera scortata da due Land Rover<sup>46</sup>. Dopo aver eliminato alcuni soldati ugandesi di pattuglia all'esterno dell'edificio, i soldati israeliani si lanciarono all'assalto all'interno del terminal, urlando agli ostaggi “Tutti a terra! Forze armate israeliane!”<sup>47</sup>. L'irruzione durò in tutto un minuto e quarantacinque secondi circa<sup>48</sup>. Tutti e sette i terroristi palestinesi vennero uccisi,

---

<sup>44</sup> Ivi, p. 269.

<sup>45</sup> W. Stevenson, *90 minuti a Entebbe*, Sonzogno, Milano, 1976 (p. 111).

<sup>46</sup> Da alcune fonti si apprese che Idi Amin era solito utilizzare una Mercedes nera scortata da due Land Rover. Il piano israeliano prevedeva di usare tali vetture come camuffamento per avvicinarsi al terminal dove erano tenuti gli ostaggi senza essere scoperti, facendo credere ai soldati ugandesi che si trattasse del loro Presidente e mantenendo così l'effetto sorpresa. Il piano funzionò.

<sup>47</sup> F. Riggi, *Come un fulmine*, “Focus Storia Wars”, n° 27, gennaio 2018, p. 50.

<sup>48</sup> W. Stevenson, *90 minuti a Entebbe*, Sonzogno, Milano, 1976 (p. 126).

mentre medici addestrati al combattimento giunsero per soccorrere i feriti – 5 civili e 4 soldati<sup>49</sup>. Nello scontro a fuoco con alcuni soldati ugandesi posizionati in cima alla vicina torre di controllo, Yonatan Netanyahu rimase ferito e perse conoscenza. Morirà pochi minuti dopo, divenendo l'unico caduto tra i circa 200 militari israeliani che presero parte all'intera operazione.

Mentre gli uomini del Sayeret Matkal liberavano gli ostaggi e prendevano il controllo del vecchio terminal, altri soldati, i paracadutisti del Sayeret Tzananim e del Sayeret Golani, conquistavano il nuovo terminal, prendevano il controllo del deposito di carburante, e distruggevano al suolo cinque caccia Mig-21 e tre Mig-17 dell'aeronautica ugandese, per impedire che si levassero in volo per intercettare gli aerei israeliani sulla rotta del ritorno<sup>50</sup>.

Una volta che i punti nevralgici dell'intero aeroporto furono conquistati, iniziò la fase dell'esfiltrazione. Il primo Hercules con a bordo gli ostaggi salvati decollò alle 00:52 ora locale, mentre il resto dei soldati ripiegava verso i velivoli rimanenti. L'ultimo Hercules, quello con a bordo il comandante dell'intera operazione (il Generale di Brigata Dan Shomron), che era stato il primo ad atterrare, fu l'ultimo a lasciare l'aeroporto di Entebbe, attorno all'1:40 ora locale: la durata complessiva del raid fu di 99 minuti. Il bilancio: 101 ostaggi salvati, 10 feriti e 3 rimasti uccisi; un caduto e 5 feriti tra i soldati. Un enorme successo.

In realtà, ai tre ostaggi caduti durante il raid se ne sarebbe aggiunto in seguito un quarto: un'anziana signora di nome Dora Bloch, con passaporto britannico, che nella giornata di venerdì era stata trasportata in un ospedale vicino all'aeroporto dopo che si era sentita male mentre mangiava. Al momento del raid, si trovava ancora in ospedale, e non fu dunque salvata dai soldati israeliani. Verrà fatta giustiziare alcuni giorni dopo, su ordine di Idi Amin, come ritorsione per quanto accaduto ad Entebbe<sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup> Ivi, p. 127.

<sup>50</sup> F. Riggi, *Come un fulmine*, "Focus Storia Wars", n° 27, gennaio 2018, p. 51.

<sup>51</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 346).

## 1.9 Giorno 8: domenica 4 luglio 1976

Durante il ritorno in Israele, gli aerei fecero scalo a Nairobi, in Kenya. Quello del rifornimento era uno degli aspetti cruciali per la riuscita dell'intera operazione, e il fatto che lo Stato africano avesse acconsentito a prestare supporto ad Israele, rappresentò l'ultimo tassello per completare il puzzle dell'"Operazione Fulmine".

Presso l'aeroporto di Nairobi, in realtà, era già arrivato sabato notte un Boeing 707 israeliano mascherato con le insegne dell'El Al, la compagnia di bandiera israeliana. L'aereo, una volta atterrato, era stato condotto in una zona sicura dell'aeroporto, dove venne allestito un ospedale da campo, pronto a ricevere i feriti. Alle 2:06 ora locale giunsero i primi aerei provenienti da Entebbe. Mentre i feriti venivano curati nell'ospedale allestito dal personale del Boeing, gli aeromobili vennero riforniti di carburante. Nel giro di circa tre ore, tutti gli assetti aerei israeliani ripartirono alla volta di Israele, lasciando a Nairobi, presso l'ospedale Kenyatta, due soldati e un ostaggio gravemente feriti, le cui condizioni non permettevano il ritorno immediato a Tel Aviv.

Arrivati in Israele, gli aerei si diressero dapprima verso una base militare, dove scaricarono il personale militare e tutto il materiale bellico impiegato nel raid. Agli ostaggi venne inoltre fatto un de-briefing dell'intera operazione, mentre i vertici militari e politici israeliani, tra cui il Primo Ministro Rabin e il Ministro della Difesa Peres, erano giunti sul posto per salutare tutti gli uomini, le donne e i bambini che erano stati liberati e congratularsi di persona con i soldati che avevano portato a termine una brillante quanto audace missione di salvataggio. Poco dopo, attorno alle 11 ora locale, tutti i passeggeri furono trasportati presso l'aeroporto di Tel Aviv, dove trovarono ad attenderli i loro famigliari, la stampa, e la folla festante di gioia. Era una domenica speciale per Israele: quei giorni di angoscia e paura si erano conclusi con il salvataggio di quasi tutti gli ostaggi.

Nel pomeriggio, il Primo Ministro Yitzhak Rabin tenne un discorso davanti alla Knesset, il Parlamento di Israele. La cifra della sua dichiarazione era il senso di unità, che a suo dire aveva permesso di organizzare e portare a termine un'operazione che sembrava impossibile e irrealizzabile<sup>52</sup>. Alle sue parole si aggiunsero quelle di Menachem Begin, capo dell'opposizione, che per tutta la durata della crisi era stato costantemente tenuto informato

---

<sup>52</sup> Ivi, p. 342.



da Rabin sugli sviluppi della vicenda, e che, da parte sua, non aveva mai fatto mancare il proprio supporto al Primo Ministro. Egli disse come, per merito di quella operazione, il mondo intero ora sapeva che chiunque fosse perseguitato o minacciato in qualsiasi parte del globo per il semplice fatto di essere ebreo, sapeva che in realtà non era solo, e che Israele avrebbe utilizzato tutte le proprie forze e risorse per salvarlo e riportarlo nel porto sicuro rappresentato dallo Stato di Israele. Questo era il “messaggio di Entebbe”<sup>53</sup>.

Almeno per quel giorno, come ha scritto Saul David nel suo libro, tutti gli ebrei di Israele erano davvero uniti<sup>54</sup>.

---

<sup>53</sup> Ivi, p. 343.

<sup>54</sup> Ibidem.

## CAPITOLO SECONDO

# **IL RAID ISRAELIANO AD ENTEBBE: PREPARAZIONE ED ESECUZIONE**

### 2.1 Caratteristiche generali di un'operazione di salvataggio

#### 2.1.1 Introduzione

La missione di salvataggio realizzata dagli israeliani ad Entebbe nel 1976 rappresenta senza ombra di dubbio uno dei raid più complessi, rischiosi e brillanti mai compiuti. L'“Operazione Fulmine” fu il risultato della perfetta combinazione di una serie di piccoli tasselli che, uno dopo l'altro, andarono a comporre il quadro di una missione di salvataggio portata a termine in maniera quasi impeccabile. Tuttavia, quei 99 minuti dell'operazione rappresentano solo la punta dell'iceberg di un lungo processo di pianificazione che durò ben sette giorni e che vide la collaborazione delle migliori menti e personalità dell'establishment israeliano, in un enorme sforzo collettivo finalizzato ad un solo e unico obiettivo: salvare gli ostaggi israeliani detenuti ad Entebbe. Se, infatti, tutto si decise nell'arco di quei 99 minuti, è pur vero che essi furono preceduti da una settimana di lunghi e intensi preparativi, senza i quali quanto accaduto presso l'aeroporto ugandese non sarebbe stato possibile. È proprio questa una delle caratteristiche chiave di questa tipologia di operazione: la meticolosa e scrupolosa fase di preparazione e pianificazione che precede l'azione diretta, senza la quale quest'ultima non sarebbe realizzabile.

### 2.1.2 Pianificare un'operazione di salvataggio

Nello specifico, ci sono tre fattori decisivi che caratterizzano la pianificazione di un'operazione di salvataggio:

1. *la fattibilità operativa*<sup>55</sup>. Il primo step nella pianificazione di un'operazione di salvataggio consiste nel determinare se essa sia fattibile o meno. Una missione potrebbe non essere fattibile a causa di limiti tecnico-operativi (un'operazione di salvataggio ad Entebbe sembrava impossibile in un primo momento, data l'enorme distanza geografica da Israele) oppure politici (sarebbe stato molto più complesso organizzare un raid nel territorio di uno Stato arabo, ad esempio);
2. *il tempo*<sup>56</sup>. Una volta determinata la fattibilità dell'operazione, la decisione successiva riguarda la possibilità di agire immediatamente, all'inizio della situazione di crisi, oppure attendere. Nel caso si opti per la seconda opzione, bisogna poi capire quanto tempo aspettare e quando lanciare la missione di salvataggio. Nel caso di Entebbe, furono necessari ben sette giorni per pianificare l'operazione, data l'elevata complessità della situazione;
3. *il particolare minuzioso*<sup>57</sup>. Un'operazione di salvataggio deve essere pianificata fin nei minimi dettagli, per cui nulla può essere lasciato al caso. Essenziale a tal proposito è la fase di raccolta delle informazioni: senza informazioni sufficientemente dettagliate è impossibile pianificare un raid altrettanto dettagliato. La ricerca del particolare minuzioso non deve però andare a inficiare sulla flessibilità del piano. Nella maggior parte dei casi, infatti, nessuna operazione funziona perfettamente come previsto. Ecco dunque che, accanto al "Piano A", devono essere preparate delle alternative nel caso qualcosa andasse storto durante il raid. Ad Entebbe, ad esempio, il piano prevedeva che gli aeromobili israeliani facessero rifornimento presso l'aeroporto ugandese. Esso venne cambiato ad operazione già in corso, quando giunse il via libera definitivo da parte delle autorità del Kenya che acconsentirono a permettere il rifornimento presso l'aeroporto di Nairobi, in una situazione di maggiore sicurezza.

---

<sup>55</sup> S. Gazit, *Risk, Glory and the Rescue Operation*, The MIT Press, International Security, Vol. 6 N° 1, 1981, (p. 119).

<sup>56</sup> Ibidem.

<sup>57</sup> Ivi, p. 120.

### 2.1.3 Peculiarità di una situazione con presa di ostaggi

Nel caso del raid di Entebbe, l'operazione militare era finalizzata al salvataggio di un gruppo di ostaggi tenuti prigionieri da un commando di terroristi: si tratta di una delle situazioni più delicate dal punto di vista operativo, dal momento che sono presenti dei civili inermi (personale non-combattente) di cui bisogna salvaguardare la vita.

In particolare, vi sono quattro differenti fattori che rendono peculiare una situazione caratterizzata da una presa di ostaggi<sup>58</sup>, e di conseguenza, un'operazione militare finalizzata alla loro liberazione:

1. *il territorio dove gli ostaggi sono detenuti*<sup>59</sup>. Gli ostaggi possono essere tenuti prigionieri sul territorio dello Stato in questione oppure sul suolo di un altro Paese. In questo caso, si può trattare di territorio amico, neutrale, o, come nel caso di Entebbe, di territorio ostile allo Stato che conduce l'operazione di salvataggio, situazione che rappresenta senza ombra di dubbio il caso peggiore. In tali circostanze infatti, i terroristi sono avvantaggiati dal momento che godono dell'aiuto e della protezione dello Stato che li ospita, o con cui quantomeno collaborano<sup>60</sup>. Inoltre, andando ad operare sul territorio di un altro Stato sovrano, possono subentrare problematiche relative alla politica estera e al diritto internazionale, soprattutto qualora si vada ad autorizzare una missione militare su suolo straniero senza l'autorizzazione da parte dello Stato sul cui territorio si va ad operare;
2. *la conformazione del terreno*. Le caratteristiche morfologiche del terreno incidono profondamente sulla missione di salvataggio<sup>61</sup>. Bisogna tenere in considerazione il luogo specifico dove gli ostaggi sono detenuti, così come le modalità per raggiungerlo. Non a caso una delle principali problematiche che gli israeliani dovettero affrontare fu quella relativa alla enorme distanza tra Israele ed Entebbe (all'incirca 3800 km);
3. *la composizione del gruppo di ostaggi*. La nazionalità degli ostaggi incide profondamente, a livello politico, sulla scelta di effettuare un raid per salvarli o meno. Come spesso accade quando si tratta del dirottamento di un volo internazionale, il gruppo

---

<sup>58</sup> Ivi, p. 114.

<sup>59</sup> Ibidem.

<sup>60</sup> Ivi, p. 115.

<sup>61</sup> Ivi, p. 116.

di passeggeri è composto da persone di diverse nazionalità, rendendo così estremamente complesso per un singolo Stato addossarsi la responsabilità di liberare tutti gli ostaggi, compresi quelli di altri Paesi<sup>62</sup>. Nel caso in cui l'operazione andasse male, lo Stato che l'ha autorizzata e compiuta si troverebbe così nella condizione di dover giustificare l'eventuale perdita di vite umane, non solo dei propri cittadini, ma anche di quelli di altri Paesi. A tal proposito, la liberazione degli ostaggi non israeliani da parte dei terroristi ad Entebbe fu assolutamente decisiva, non solo perché coloro che furono liberati fornirono cruciali informazioni di intelligence, ma anche per il fatto che, dal momento che erano rimasti quasi esclusivamente passeggeri con passaporto israeliano, da un punto di vista politico lo Stato di Israele non era più tenuto a collaborare o chiedere l'autorizzazione ad agire a nessun altro Paese, essendo il problema ormai divenuto di competenza prettamente israeliana (questo comportava un vantaggio anche da un punto di vista operativo, perché implicava una minore condivisione di informazioni riservate con altri Stati, riducendo il rischio che trapelasse qualcosa all'opinione pubblica). Non a caso, in un primo momento, fino a quando tutti gli altri ostaggi non furono rilasciati, Israele sostenne a più riprese la responsabilità internazionale della Francia per quanto stava accadendo, dal momento che l'aereo apparteneva ad una compagnia francese;

4. *le caratteristiche dei terroristi*. Quattro elementi devono essere presi in considerazione quando si analizza il gruppo di terroristi responsabile della presa di ostaggi: quanti sono, che tipo di equipaggiamento hanno a disposizione, il loro stato psico-fisico, e le loro reali motivazioni<sup>63</sup>. A tutto questo bisogna sommare, nel caso di Entebbe, il fatto che erano coinvolti anche i soldati ugandesi, e quindi era necessario replicare lo stesso ragionamento anche per loro, contribuendo così a rendere la situazione ancora più difficile e complessa per gli israeliani.

Alla luce di quanto detto sopra, combinando i vari elementi, si può capire come le circostanze nelle quali si sarebbe svolta l'operazione di salvataggio fossero eccezionali, e includevano nello specifico due fattori che la rendevano ancora più complessa, articolata e rischiosa di una comune missione di liberazione ostaggi, già di per sé estremamente critica: in primo luogo, il fatto che tutto si sarebbe svolto a notevole distanza da Israele. Non si trattava

---

<sup>62</sup> Ivi, p. 117.

<sup>63</sup> Ivi, p. 118.

di intervenire infatti sul suolo nazionale, né tantomeno di un'operazione all'estero ma comunque in un territorio prossimo a quello israeliano: si trattava di salvare oltre 100 ostaggi tenuti prigionieri ad Entebbe, in Uganda, nel cuore dell'Africa centro-orientale, ad oltre 3800 km di distanza da Israele. Si trattava cioè non solo di compiere una missione al di fuori dei confini nazionali, in territorio ostile, ma ad una distanza tale che solo a pensarla all'inizio sembrò praticamente impossibile. Mai le forze armate israeliane avevano operato così lontano dalla madrepatria.

Il secondo fattore, forse ancora più importante e decisivo del primo, consisteva nel fatto che i terroristi fossero supportati dal dittatore ugandese Idi Amin. Come disse il Ministro della Difesa israeliano, Shimon Peres, nei primi giorni della crisi, l'aiuto fornito dall'Uganda ai dirottatori avrebbe implicato la creazione di un primo e pericolosissimo precedente di uno Stato sovrano che collabora attivamente in un dirottamento aereo organizzato da un gruppo terroristico<sup>64</sup>.

Ciò significa che le truppe israeliane avrebbero dovuto confrontarsi non solo con i dirottatori, ma anche con dei veri e propri soldati appartenenti alle forze armate di uno Stato sovrano. Da un punto di vista operativo si trattava, anche in questo caso, di una novità assoluta per un'operazione di questo tipo, e, non a caso, fin dall'inizio, uno degli interrogativi maggiori per gli israeliani riguardò l'effettivo grado di coinvolgimento degli ugandesi nella vicenda. L'“Operazione Fulmine” non fu una semplice operazione di liberazione di ostaggi tenuti prigionieri da un gruppo di terroristi (nel cui caso sarebbero bastate poche decine di uomini), ma si trattò anche di una vasta e complessa azione militare finalizzata a conquistare i punti strategici di un'intera struttura aeroportuale, sorvegliata da diverse decine di soldati armati, motivo per cui si rese necessaria una forza di spedizione composta da circa 200 uomini, appartenenti a diverse specialità delle forze armate e dotati anche di veicoli di terra.

#### 2.1.4 L'operazione di salvataggio come azione di natura politica

Spesso si crede che le operazioni per liberare ostaggi in situazioni di crisi siano atti di natura squisitamente militare: in realtà, sono azioni permeate da una forte natura politica.

---

<sup>64</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 75).

La componente politica è infatti centrale e fondamentale in ogni momento che caratterizza la realizzazione di un'operazione di salvataggio, partendo dalla pianificazione, fino all'esecuzione del raid e alla gestione delle sue conseguenze. Ogni fase presenta determinati vincoli non solo di natura tecnico-operativa, ma anche politica, iniziando da chi possiede l'autorità per approvare la missione, passando per la definizione dei vincoli politici, sia a livello di politica interna, sia a livello di politica estera, per arrivare alla determinazione del successo o meno dell'operazione stessa. In particolare, al fine di determinare il successo oppure il fallimento di una missione di salvataggio, si considerano solitamente alcuni parametri, rispettati i quali la missione può essere considerata riuscita:

- tutti gli ostaggi sono portati in salvo vivi e in salute;
- nessuna, o al limite minime perdite alla forza di salvataggio (sia in termini di uomini, ma anche di mezzi e risorse);
- numero di caduti limitato esclusivamente agli attori ostili coinvolti (terroristi, dirottatori, soldati nemici);
- la missione di salvataggio non crea situazioni di qualsiasi natura che possano essere considerate più gravi di quelle all'origine della missione stessa<sup>65</sup> (come potrebbe essere, ad esempio, lo scoppio di una grave crisi diplomatica a seguito di un intervento non autorizzato su suolo straniero).

Nella pratica, è molto raro che tutti questi requisiti vengono pienamente soddisfatti, ma si tende a fissare sempre degli standard molto alti per questa tipologia di operazioni, che non a caso vedono l'impiego di speciali unità delle forze armate e di polizia, appositamente addestrate e opportunamente equipaggiate. Spetta poi al decisore politico, anche sulla base delle circostanze specifiche nelle quali avviene la missione, definire i parametri per classificare l'operazione come vittoriosa o fallimentare (Rabin, ad esempio, affermò prima del raid di Entebbe che, in caso di un numero di caduti pari o superiore a venticinque, avrebbe considerato la missione un fallimento, rassegnando conseguentemente le proprie dimissioni<sup>66</sup>).

Per quanto riguarda invece le responsabilità di cui la leadership politica si deve fare carico, esse consistono in:

---

<sup>65</sup> Ivi, p. 112.

<sup>66</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 260).

- decidere innanzitutto se pianificare un'operazione di salvataggio o meno;
- stabilire i limiti e i parametri entro cui l'operazione deve essere pianificata;
- approvare il piano finale dell'operazione;
- decidere, in anticipo, in quali casi la missione debba essere annullata;
- approvare qualsiasi modifica al piano originario;
- essere in contatto costante con la forza di salvataggio al momento dell'operazione;
- annullare l'operazione in qualsiasi momento, in caso di eventi imprevisti di qualsiasi natura precedentemente non considerati<sup>67</sup>.

Il carattere politico di questa tipologia di missione deriva poi anche dal fatto che, trattandosi un dirottamento aereo di un atto terroristico, e di conseguenza politico, anche la risposta governativa che ne seguirà sarà necessariamente di natura politica, a prescindere poi dal tipo di messaggio che essa intende lanciare (una negoziazione piuttosto che un intervento armato).

Infine, non bisogna dimenticare che, come affermava Carl von Clausewitz, la guerra non rappresenta altro che la continuazione della politica con altri mezzi. Una missione di salvataggio, che rimane comunque un'azione di tipo militare, dovrebbe rappresentare, come la guerra stessa in generale, l'ultima spiaggia cui far ricorso in situazioni di grave crisi, una volta esaurite tutte le possibili alternative. Proprio a causa dell'elevata complessità di questo tipo di operazione, e degli elevati rischi ad essa correlati, il decisore politico dovrebbe considerarla solo come *extrema ratio*. Anche qui però, valutazioni di tipo politico entrano spesso in gioco, proprio come avvenuto durante la pianificazione del raid di Entebbe. Se infatti il Primo Ministro Rabin, quantomeno nei primi giorni della crisi, era disposto ad esplorare anche la via diplomatica come mezzo per ottenere il rilascio degli ostaggi, il Ministro della Difesa Peres sostenne fin da subito la sola via della forza, anche in mancanza di una ipotesi militare praticabile. Questo trova spiegazione nei risvolti politici, a dire di Peres fortemente negativi, che la via diplomatica avrebbe causato, in contrapposizione all'adozione di una linea più ferrea e dura, ovvero la risolutezza di un'azione militare per salvare gli ostaggi, che avrebbe invece mandato un segnale chiaro e forte ai movimenti terroristici che combattevano Israele.

---

<sup>67</sup> S. Gazit, *Risk, Glory and the Rescue Operation*, The MIT Press, International Security, Vol. 6 N° 1, 1981, (pp. 133-134).



## 2.2 Pianificazione del raid

### 2.2.1 La complessa fase di pianificazione del raid

Per quanto concerne la pianificazione del raid a Entebbe, fu lo Stato Maggiore delle forze armate israeliane a occuparsene, seguendo con attenzione la vicenda fin dai primissimi sviluppi<sup>68</sup>. Tramontata l'ipotesi di un'azione immediata, dal momento che l'aereo non era tornato indietro verso Tel Aviv bensì si era diretto in Uganda, in un primo momento nessuno pensò davvero di avviare la pianificazione per una missione di salvataggio ad una tale distanza da Israele. Tuttavia, ben presto questa opzione, per quanto all'apparenza impossibile, si fece sempre più reale: così, mentre in un primo momento il Primo Ministro, Yitzhak Rabin, sembrava, almeno all'apparenza, privilegiare la via del negoziato, il Capo di Stato Maggiore, Mordechai Gur, iniziava ad occuparsi dei piani operativi preliminari in vista di una possibile azione militare. Quando poi venne ufficialmente convocato ad una riunione del Gabinetto, martedì 29 giugno, Gur capì che Rabin voleva sapere se vi fossero opzioni militari praticabili, ma la risposta era negativa. Le informazioni in possesso degli israeliani erano ancora troppo poche per poter organizzare un'operazione così difficile e rischiosa, e in un luogo così lontano come Entebbe.

La sera di quello stesso martedì, il Ministro della Difesa, Shimon Peres, che osteggiava nel modo più assoluto anche la minima possibilità di negoziare con i terroristi, convocò una riunione operativa cui presero parte i vertici delle forze armate. Tra questi, erano presenti il capo delle operazioni, Generale Kutli Adam; il capo dell'intelligence militare, Generale Shlomo Gazit; il comandante dell'aeronautica israeliana, Generale Benny Peled, e ovviamente il Capo di Stato Maggiore, Mordechai Gur. Tutti erano convinti della possibilità di elaborare una valida alternativa militare per liberare gli ostaggi detenuti a Entebbe. Peled, in particolare, si disse fiducioso nell'essere in grado di trasportare per via aerea una forza sufficiente a conquistare l'aeroporto, o addirittura l'intero Paese se fosse stato necessario<sup>69</sup>. Mordechai Gur e Kutli Adam erano invece meno ottimisti, per cui Peres sollecitò i generali ad esplorare qualsiasi opzione ritenessero fattibile per salvare gli ostaggi.

---

<sup>68</sup> W. Stevenson, *90 minuti a Entebbe*, Sonzogno, Milano, 1976 (p. 84).

<sup>69</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 114).

Il giorno successivo, mercoledì 30 giugno, il Capo di Stato Maggiore convocò un'altra riunione nella quale gli ufficiali coinvolti nella fase di pianificazione esposero i diversi piani, ognuno dei quali presentava notevoli insidie e rischi mutevoli di cui tener conto. Nello specifico, vennero presentati quattro possibili piani, differenti fra loro, ma tutti basati su un unico, indispensabile elemento: l'effetto sorpresa. Senza di esso, liberare gli ostaggi a Entebbe sarebbe stato semplicemente impossibile.

Il primo piano prevedeva che un piccolo gruppo di soldati delle forze speciali fosse paracadutato nel vicino Lago Vittoria assieme ad alcuni gommoni gonfiabili tipo Zodiac, si avvicinasse alla spiaggia a bordo dei gommoni, percorresse a piedi la breve distanza tra la spiaggia e l'aeroporto e liberasse gli ostaggi uccidendo i terroristi. A quel punto, i soldati e i civili liberati si sarebbero consegnati alle autorità ugandesi per essere rimpatriati in Israele.

La seconda opzione era molto simile alla prima, tuttavia faceva affidamento, oltre che alla cooperazione ugandese, anche a quella keniota. Infatti, la forza d'assalto sarebbe atterrata dapprima in Kenya: da qui, sempre attraverso l'utilizzo di alcuni gommoni, avrebbe attraversato il Lago Vittoria per dirigersi verso l'aeroporto, liberare gli ostaggi e consegnarsi alle autorità dell'Uganda.

Il piano numero tre consisteva nel far atterrare degli aerei con insegne civili presso l'aeroporto di Entebbe. Da qui sarebbero scesi i soldati israeliani travestiti però da prigionieri palestinesi, i quali avrebbero poi liberato gli ostaggi sfruttando così l'effetto sorpresa. Anche questa ipotesi richiedeva la collaborazione di Idi Amin.

Il quarto, nonché ultimo piano, prevedeva di far atterrare una forza abbastanza grande da occupare l'intero aeroporto. Il vantaggio era quello di non contare sulla cooperazione con nessun altro Stato; lo svantaggio risiedeva nel fatto che una forza di tale entità sarebbe stata molto più semplice da individuare da parte dei radar nemici, oltre al fatto che gli aerei avrebbero dovuto fare rifornimento da qualche parte per poter ritornare in Israele.

Ognuna delle quattro opzioni comportava numerosi rischi, diversi fra loro, ma nessuna poteva essere esclusa a priori. Così si continuò a lavorare su tutte e quattro le alternative, finché nella giornata di giovedì non arrivò la svolta. Dagli ostaggi che furono liberati si apprese, infatti, e con certezza ormai definitiva, che in realtà gli ugandesi stavano attivamente cooperando con i dirottatori. Questa informazione si rivelò decisiva, perché rendeva in automatico non praticabili le prime tre opzioni. Sul tavolo rimaneva dunque solo la quarta

alternativa: trasportare per via aerea fino ad Entebbe una forza tale da conquistare l'intera infrastruttura aeroportuale, al fine tanto di liberare gli ostaggi, quanto di neutralizzare i soldati ugandesi che li stavano aiutando. Questo avrebbe richiesto una componente aerea composta almeno da tre o quattro aeromobili. Il principale artefice del piano era il generale di brigata Dan Shomron, comandante delle truppe aviotrasportate. Egli riuscì a convincere Gur, Adam e Peled della fattibilità del piano, a patto che fossero rispettate tre condizioni: venerdì notte si sarebbe tenuta una prova generale dell'intera operazione – solo in caso di successo dell'esercitazione l'operazione sarebbe stata avallata dallo Stato Maggiore. Inoltre, era necessario elaborare un modo assolutamente sicuro per portare via gli ostaggi da Entebbe, per non metterli nuovamente in pericolo una volta liberati. Infine, il piano si sarebbe dovuto basare su informazioni sicure, complete e verificate<sup>70</sup>.

Con le informazioni che via via giungevano a Tel Aviv, il piano venne perfezionato. Fu deciso di impiegare cinque aerei da trasporto C-130 Hercules (quattro per la missione e uno in riserva<sup>71</sup>). La forza d'assalto sarebbe stata trasportata dal primo aereo. Non appena toccata terra, i soldati sarebbero scesi dal velivolo, dirigendosi immediatamente verso il vecchio terminal dove erano detenuti gli ostaggi per liberarli. Parallelamente, altri soldati avrebbero avuto il compito di neutralizzare gli ugandesi e conquistare l'aeroporto, aiutati dagli uomini e dai mezzi che sarebbero giunti con il secondo aereo. Il terzo e il quarto Hercules avrebbero portato ulteriori rinforzi, personale medico e altro equipaggiamento necessario per la missione. Per quanto riguarda invece il rifornimento, le alternative in quel momento erano due: rifornire gli aerei presso Entebbe, oppure ottenere l'autorizzazione del Kenya per volare fino a Nairobi e rifornire gli Hercules lì, in condizioni decisamente più tranquille e meno rischiose. Venne stimata una durata dell'operazione di circa un'ora: in particolare, cinque minuti dal momento dell'atterraggio del primo Hercules all'inizio dell'assalto e due minuti per l'assalto stesso<sup>72</sup>. In coincidenza con la fine di quest'ultimo, sette minuti dopo l'atterraggio del primo aereo, sarebbe atterrato il secondo portando i rinforzi necessari. L'"Operazione Fulmine" diveniva sempre più realistica.

---

<sup>70</sup> W. Stevenson, *90 minuti a Entebbe*, Sonzogno, Milano, 1976 (p. 87).

<sup>71</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 192).

<sup>72</sup> Ivi, p. 194.

Come si è detto, l'approvazione della missione da parte dello Stato Maggiore era subordinata alla riuscita di una prova generale dell'intera operazione. In particolare, l'aspetto che meno convinceva il Generale Mordechai Gur era il fatto che i C-130 Hercules dell'aviazione fossero effettivamente in grado di volare senza essere rilevati e atterrare in piena notte ad Entebbe senza attirare la minima attenzione da parte del nemico. La fase dell'assalto e della liberazione degli ostaggi, punto focale dell'intera missione, era paradossalmente quella che destava meno problemi, almeno all'apparenza. Gli uomini del Sayeret Matkal, incaricati di fare irruzione nel vecchio terminal e liberare i prigionieri, avevano provato e riprovato fino allo sfinimento la loro azione, grazie al fatto che era stata allestita, a tempo di record, una riproduzione dell'edificio in questione. Ciò era stato possibile in virtù sia delle informazioni ricevute dagli ostaggi liberati, sia delle planimetrie dell'aeroporto, parzialmente a disposizione degli israeliani dal momento che l'aeroporto stesso era stato costruito pochi anni prima da un'azienda israeliana.

Il Generale Gur salì di persona a bordo di un'Hercules che provò e riprovò più e più volte la fase dell'atterraggio, cercando di simulare il più fedelmente possibile le condizioni che i piloti avrebbero poi affrontato a Entebbe. Si trattava di manovre particolarmente fuori dall'ordinario, con atterraggi bruschi e violenti, che venivano realizzati in uno spazio molto ridotto (questi atterraggi non superarono mai i 230 metri<sup>73</sup>). Alla fine, complice anche la grande soddisfazione e sicurezza mostrate dagli uomini coinvolti nell'esercitazione, che sarebbero stati ovviamente gli stessi che avrebbero poi avuto il compito di portare a termine la missione, il Capo di Stato Maggiore Gur si convinse della fattibilità dell'intera operazione. Così, a notte ormai inoltrata, chiamò il Ministro della Difesa Peres per comunicargli il suo via libera all'"Operazione Fulmine". La palla sarebbe ora passata al Gabinetto israeliano, per l'approvazione finale, di carattere politico, della missione.

### 2.2.2 Il ruolo dell'intelligence e la fase di "information gathering"

Come anticipato in precedenza, la raccolta di informazioni, compito tipicamente affidato agli organismi di intelligence, riveste un'importanza cruciale nella pianificazione di un'operazione di salvataggio. Il motivo è molto semplice. Affinché una missione di questo tipo possa avere successo, sono necessari due elementi fondamentali: la sorpresa e la

---

<sup>73</sup> W. Stevenson, *90 minuti a Entebbe*, Sonzogno, Milano, 1976 (p. 99).

precisione. La sorpresa è cruciale, dal momento che cogliere i terroristi di sorpresa è l'unico modo per neutralizzarli e impedire loro di uccidere tutti gli ostaggi. Pochi secondi in operazioni del genere possono fare la differenza tra salvare vite umane o meno, quindi tra il completo successo o il totale fallimento dell'operazione stessa. A sua volta, dato che tutto si svolge e si decide in pochissimi istanti, è richiesta la massima precisione possibile: il minimo errore può essere fatale e comportare una disfatta.

L'assoluta necessità dell'elemento sorpresa e della massima precisione può essere raggiunta solo se si hanno a disposizione tutte le informazioni necessarie. E qui entra in gioco l'intelligence con la fase, comunemente detta, di "information gathering". Nulla può essere lasciato al caso; al contrario, questa tipologia di operazione si caratterizza per la quasi ossessiva attenzione al minimo dettaglio, anche quello che può sembrare assolutamente insignificante. Qualsiasi ostacolo sconosciuto, e quindi non considerato nella fase di pianificazione, può comportare un ritardo anche di pochi secondi ma che può significare la perdita di vite umane e il fallimento dell'intera missione. Sono proprio questi elementi che caratterizzano questo tipo di operazioni e le rendono "speciali", distinguendole da qualsiasi altra ordinaria operazione militare<sup>74</sup>. Per avere un'idea del livello di dettaglio che viene richiesto, basti considerare alcune delle domande fatte dagli agenti agli ostaggi liberati, una volta atterrati a Parigi. Tra le altre cose, fu chiesto loro, ad esempio, in quale direzione si aprisse ogni singola porta dell'edificio in cui erano detenuti e quanto fosse alta l'erba<sup>75</sup>.

Il raid di Entebbe fu il risultato di una settimana di continua raccolta di dati e informazioni e di parallela gestione e analisi delle stesse. Poco alla volta, da molteplici fonti, diverse per tipologia e provenienza, giungevano informazioni che contribuivano a completare, tassello dopo tassello, il puzzle dell'operazione:

1. Informazioni ricavate dagli ostaggi che vennero liberati, in due momenti differenti, e che vennero interrogati a Parigi. Ad essi bisogna aggiungere anche Patricia Martell, il primo ostaggio ad essere liberato quando l'aereo si trovava ancora a Bengasi, in Libia.
2. Planimetrie parziali dell'aeroporto ottenute dall'azienda israeliana che lo aveva costruito.

---

<sup>74</sup> S. Gazit, *Risk, Glory and the Rescue Operation*, The MIT Press, International Security, Vol. 6 N° 1, 1981 (p. 123).

<sup>75</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 155).

3. Foto aeree dell'area dell'aeroporto realizzate da un agente operativo del Mossad poche ore prima che il raid venisse lanciato. Tali foto arrivarono nelle mani di Jonathan Netanyahu e dei suoi uomini pochissimi minuti prima del decollo.

4. Informazioni fornite dagli ufficiali che negli anni avevano collaborato con gli ugandesi e conosciuto di persona Idi Amin.

5. Informazioni condivise da varie forze di polizia e agenzie di intelligence straniere sparse per il mondo. Dalla Germania occidentale giunsero, ad esempio, informazioni su Wilfried Böse, il tedesco facente parte delle Cellule Rivoluzionarie coinvolto nel dirottamento<sup>76</sup>. Informazioni furono fornite anche dalla CIA e dall'FBI, da Scotland Yard, la polizia londinese, dalla Direzione di Sorveglianza del Territorio Francese (DST) e dall'unità di intelligence della Royal Canadian Mountain Police (RCMP)<sup>77</sup>.

La fase di "information gathering" si rivelò dunque cruciale ai fini della pianificazione, e quindi dell'esecuzione, dell'operazione di salvataggio. Mettere insieme le informazioni di intelligence fornite dagli ostaggi liberati e dagli ufficiali che conoscevano il modo di operare degli ugandesi e del loro Presidente Amin, assieme alle planimetrie dell'aeroporto, le foto aeree e le informazioni condivise da agenzie di intelligence estere fu un compito arduo, complesso e che richiese diversi giorni<sup>78</sup>. Si trattò tuttavia di un lavoro necessario, la cui meticolosità fu la chiave per pianificare l'operazione fin nei minimi dettagli e permettere così un suo esito positivo.

## 2.3 Esecuzione e analisi del raid

### 2.3.1 La missione di salvataggio: approccio, assalto ed esfiltrazione

Da un punto di vista teorico, ogni operazione di salvataggio si compone di tre fasi distinte: l'approccio all'obiettivo, l'assalto con la liberazione degli ostaggi, e l'esfiltrazione, ovvero l'allontanamento dalla zona delle operazioni e il conseguente ritorno alla base<sup>79</sup>. Nessuna missione può essere approvata senza che ciascuna delle tre fasi presenti un piano

---

<sup>76</sup> W. Stevenson, *90 minuti a Entebbe*, Sonzogno, Milano, 1976 (p. 54).

<sup>77</sup> Ivi, p. 58.

<sup>78</sup> Rohit Singh, *Raid on Entebbe*, Scholar Warrior, Autunno 2011.

<sup>79</sup> S. Gazit, *Risk, Glory and the Rescue Operation*, The MIT Press, International Security, Vol. 6 N° 1, 1981 (p. 125).

dettagliato, assieme ad un'attenta analisi dei rischi e degli imprevisti che possono sorgere in ognuna di esse, con conseguente preparazione di piani alternativi per ognuno dei tre momenti.

Parallelamente, nessuna operazione può essere considerata un successo qualora anche una sola delle tre fasi non abbia avuto esito positivo (come può avvenire, ad esempio, nel caso in cui gli ostaggi vengano tutti liberati ma la forza di salvataggio non riesca a dirigersi verso la zona di sicurezza, rimanendo in territorio ostile). Spesso infatti si tende a sottovalutare le fasi iniziale e finale, cioè quelle di avvicinamento e allontanamento dall'obiettivo, dal momento che si è soliti concepire una missione di salvataggio principalmente come l'azione dell'irruzione, quei pochi minuti (spesso secondi) in cui i reparti speciali neutralizzano i sequestratori, liberando gli ostaggi. Senza dubbio la fase dell'assalto riveste un ruolo primario nell'economia dell'intera missione, la quale è pianificata in modo tale da massimizzare le possibilità che questa fase abbia esito positivo, e rappresenta probabilmente il momento più delicato dell'intera operazione. Tuttavia, al tempo stesso, non si deve sottovalutare tanto l'importanza quanto la complessità delle altre due fasi: se l'approccio all'obiettivo non ha esito positivo, l'assalto non può neanche avere luogo; d'altra parte, se l'esfiltrazione non va come previsto, si rischia di vanificare quanto fatto nelle fasi precedenti, con la conseguenza, nel peggiore dei casi, di non perdere solo gli ostaggi, ma anche la forza di salvataggio inviata a liberarli. Da ciò si può dedurre l'elevata particolarità e complessità di questo profilo di operazioni, non a caso assegnate quasi sempre a reparti speciali, appositamente addestrati per condurre tali missioni.

### 2.3.2 Il raid di Entebbe: l'approccio

La task force composta dai quattro C-130 Hercules dell'aeronautica israeliana prese il volo dall'aeroporto di Ofira, nell'estremo sud della penisola del Sinai, attorno alle 15:30 circa ora locale. A bordo del primo velivolo c'erano il generale Shomron, comandante dell'intera operazione, assieme ai suoi uomini, 35 commandos agli ordini di Yonatan Netanyahu, 22 paracadutisti, la Mercedes nera e due Land Rover. Il secondo aeromobile trasportava ulteriori membri dello staff di Shomron, 17 paracadutisti e due veicoli da trasporto truppe corazzati. Altrettanti veicoli corazzati erano stati caricati a bordo del terzo Hercules, assieme a 30 soldati della Brigata di fanteria "Golani". Infine, il quarto aereo trasportava una ventina di medici

addestrati al combattimento, 20 ulteriori soldati, personale e attrezzature per il rifornimento di carburante<sup>80</sup>.

La principale criticità in questa fase della missione consisteva nell'impedire che gli aeromobili fossero rilevati dai radar degli Stati della zona, soprattutto quelli egiziani, e dalle navi da guerra sovietiche che pattugliavano il Mar Rosso. A tal proposito, furono adottati una serie di accorgimenti particolari: gli Hercules erano stati camuffati con sigle di registrazione civili, e seguivano la rotta commerciale tradizionale<sup>81</sup>; volavano ad un'altitudine estremamente bassa, circa 30 metri sopra la superficie dell'acqua<sup>82</sup>; subito dopo aver ricevuto il via libera definitivo per la missione (circa 15 minuti dopo il decollo), mantennero il più assoluto silenzio radio; gli aeromobili volavano in formazione sparsa, seguendo rotte ben stabilite (Figura 1), ma non uscivano mai dal campo radar del primo aereo, in modo tale che i piloti dell'Hercules in testa sapessero che tutto procedeva per il meglio, e che gli altri aerei continuavano a seguirlo. Molto più in alto degli Hercules volava la scorta composta da aerei da caccia F-4 Phantom II. Il loro compito consisteva nel sorvegliare da lontano gli Hercules e intervenire nel caso in cui ci fossero stati dei tentativi di intercettazione da parte di forze ostili. I Phantom erano inoltre equipaggiati con apparecchiature specifiche per la guerra elettronica: ogni aereo era dotato infatti di speciali dispositivi capaci di causare un malfunzionamento dei radar nemici e di far deviare i missili radarcomandati<sup>83</sup>.

Nell'ultimo tratto verso Entebbe, la flotta di Hercules dovette fare i conti con intense avversità atmosferiche, che portarono ad alcune modifiche del piano di volo. Tuttavia, era imperativo attraversare il fronte temporalesco, poiché gli aeromobili non potevano sprecare né tempo né carburante tentando di aggirarlo.

Alla fine, tutto procedette per il meglio, e il primo Hercules atterrò ad Entebbe, nel buio più totale, alle 23:03 ora israeliana. Non appena toccata la pista di atterraggio, l'aereo ridusse immediatamente la potenza dei motori, utilizzando solo gli aerofreni per rallentare, senza inserire il cosiddetto reverse<sup>84</sup>. Una volta raggiunta la fine della pista, la rampa si

---

<sup>80</sup> W. McRaven, *Spec Ops, Case Studies in Special Operations Warfare: Theory and Practice*, Presidio Press, 2009 (pp. 386-387).

<sup>81</sup> W. Stevenson, *90 minuti a Entebbe*, Sonzogno, Milano, 1976 (p. 113).

<sup>82</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015 (p. 274).

<sup>83</sup> W. Stevenson, *90 minuti a Entebbe*, Sonzogno, Milano, 1976 (p. 114).

<sup>84</sup> Il reverse è l'inversore di spinta, che nei velivoli dotati di motori a turboelica, come il C-130 Hercules, cambia il passo dell'elica, invertendo così la direzione della spinta e facendo rallentare l'aereo. Ad Entebbe non venne azionato per via della sua elevata rumorosità, dal momento che era cruciale mantenere l'effetto sorpresa.



abbassò e subito scesero i soldati del Sayeret Matkal a bordo delle due Land Rover e della Mercedes nera. L'assalto era iniziato.

### 2.3.3 Il raid di Entebbe: l'assalto

Le due Land Rover procedettero assieme alla Mercedes nera verso il vecchio terminal con le luci accese: Netanyahu voleva infatti ingannare i soldati ugandesi di pattuglia lungo il perimetro esterno dell'edificio il più possibile. All'improvviso comparvero due sentinelle ugandesi, una su ogni lato della strada, che intimarono alla Mercedes nera alla testa del convoglio di fermarsi. Netanyahu ordinò ai propri uomini di proseguire, e quando giunsero in prossimità delle guardie, furono sparati dei colpi con le pistole silenziate che però non uccisero entrambi i soldati. Così, alcuni uomini presenti sulle Land Rover fecero fuoco con i loro AK-47<sup>85</sup>, eliminando le sentinelle ma rompendo il silenzio, dal momento che i fucili non erano dotati del soppressore di rumore. In tal modo gli altri soldati di pattuglia, nonché gli stessi terroristi all'interno del terminal, capirono che qualcosa stava accadendo. Netanyahu ordinò ai suoi uomini di dirigersi a tutta velocità verso l'ingresso del terminal, mentre presto iniziò un duro conflitto a fuoco con diverse sentinelle ugandesi all'esterno dell'edificio. L'effetto sorpresa non era stato raggiunto alla perfezione, ma i soldati del Sayeret Matkal erano comunque arrivati a pochi metri dall'ingresso del terminal.

Mentre alcuni uomini rimasero fuori a impegnare i soldati ugandesi, altri iniziarono a lanciarsi verso l'edificio, facendo irruzione all'interno da ingressi multipli. Mentre i commandos liberavano gli ostaggi e uccidevano i terroristi, Netanyahu rimase fuori a coordinare l'assalto: all'improvviso venne colpito da un soldato ugandese e cadde al suolo, perdendo presto conoscenza. Tutti questi eventi si svolsero nel giro di pochissimi istanti: dopo soli quattro minuti dall'atterraggio del primo aeromobile, tutti e sette i dirottatori erano stati eliminati, gli ostaggi erano in salvo e il vecchio terminal era nelle mani degli uomini del Sayeret Matkal<sup>86</sup>.

Poco dopo iniziarono ad atterrare anche gli altri tre C-130 Hercules, sbarcando i rinforzi e il personale medico che si unirono immediatamente all'azione. Col passare dei minuti, lo scontro a fuoco diveniva meno intenso, e si iniziò a stabilire un perimetro di

---

<sup>85</sup> I commandos israeliani usarono mimetiche ugandesi e fucili in dotazione alle truppe di Amin per apparire quanto più possibile dei soldati ugandesi, in modo da massimizzare le chances di mantenere l'effetto sorpresa.

<sup>86</sup> F. Riggi, *Come un fulmine*, "Focus Storia Wars", n° 27, gennaio 2018, p. 50

sicurezza all'esterno del terminal per portare gli ostaggi al sicuro sugli aerei. Dopo circa quindici minuti dall'atterraggio del primo aeromobile, l'intera area all'interno e all'esterno del vecchio terminal era sotto il completo controllo dei soldati israeliani. Iniziò così l'evacuazione dei passeggeri, mentre i rinforzi giunti a bordo degli altri Hercules si occupavano degli obiettivi rimanenti: conquistare il nuovo terminal e il deposito di carburante; impedire ad eventuali truppe ugandesi di rinforzo di convergere verso la zona delle operazioni; distruggere al suolo gli aerei ugandesi (tre Mig-17 e cinque Mig-21) per impedire che si levassero in volo e abbattessero gli Hercules israeliani sulla via del ritorno.

Con l'intero aeroporto di Entebbe ormai quasi sotto completo controllo israeliano, uno degli Hercules venne fatto avvicinare al vecchio terminal per far salire i passeggeri e caricare i feriti. Il momento cruciale dell'assalto era ormai concluso e lasciava il posto all'ultima fase dell'operazione: l'esfiltrazione.

#### 2.3.4 Il raid di Entebbe: l'esfiltrazione

L'aeromobile incaricato di caricare a bordo gli ostaggi liberati era il quarto Hercules, l'ultimo in ordine di tempo ad atterrare ad Entebbe. Una volta avvicinati al vecchio terminal, i passeggeri cominciarono a salire a bordo dell'aereo: alcuni percorrevano la distanza tra l'edificio e l'aeromobile a piedi, altri, soprattutto i feriti o coloro che erano maggiormente scossi da un punto di vista psicofisico, venivano trasportati a bordo delle Land Rover. Gli uomini del Sayeret Matkal supervisionavano l'evacuazione degli ostaggi, avendo formato un perimetro di sicurezza attorno all'aerea.

Mentre i passeggeri salivano a bordo dell'Hercules, gli altri tre aerei si erano radunati in prossimità del nuovo terminal per iniziare le operazioni di rifornimento. Non appena il primo Hercules iniziò a rifornirsi, i piloti a terra vennero informati che il governo del Kenya aveva dato l'autorizzazione per rifornire gli aerei a Nairobi. Subito, e in maniera pressoché unanime, venne deciso di interrompere il rifornimento e di volare a Nairobi: nonostante la situazione ad Entebbe fosse ormai relativamente tranquilla, con la possibilità di rifornire gli aerei in completa e totale sicurezza in Kenya, nessuno dei piloti volle correre rischi inutili.

Alle 23:52 ora israeliana, il C-130 con a bordo tutti gli ostaggi decollò alla volta di Nairobi<sup>87</sup>. Erano trascorsi appena cinquanta minuti circa dall'atterraggio del primo velivolo.

A questo punto, con gli ostaggi ormai in salvo e in volo verso il Kenya, le varie squadre d'assalto cominciarono a ripiegare verso i rispettivi Hercules. I soldati israeliani coprirono la ritirata usando dei fumogeni per mascherare i loro movimenti, mentre posizionarono lungo l'aeroporto delle piccole cariche esplosive che servivano sia a distruggere eventuali tracce della loro presenza, sia a coprire la loro fuga e impedire che eventuali truppe ugandesi di rinforzo li inseguissero. L'ultimo Hercules decollò da Entebbe attorno alle 00:40 ora israeliana. Dall'atterraggio del primo aereo alla partenza dell'ultimo, erano passati in tutto solo 99 minuti.

Atterrati a Nairobi, gli aerei vennero riforniti di carburante, mentre i feriti più gravi vennero curati presso l'ospedale da campo che era stato allestito in precedenza (e in segreto) presso una zona riservata dell'aeroporto kenyota. Dopo poche ore, gli aerei presero nuovamente il volo alla volta di Israele.

Particolare interesse riveste il fatto che la radio militare dell'esercito israeliano annunciò il buon esito dell'operazione prima che gli aerei fossero rientrati in Israele, quando ancora erano in volo sul Mar Rosso. A quel punto, infatti, squadriglie di caccia egiziani o saudite avrebbero potuto intercettare e abbattere facilmente gli indifesi aeromobili israeliani. Solo a circa 400 miglia a sud del Sinai alcuni caccia F-4 Phantom II si unirono, in qualità di formazione di scorta, ai C-130 Hercules e ai due Boeing<sup>88</sup>.

Gli Hercules atterrarono in una base dell'aeronautica israeliana alle 09:43 ora locale di domenica 4 luglio. Qui, mentre i soldati sbarcavano tutto il materiale utilizzato nell'operazione, i passeggeri seguirono un de-briefing della missione: in particolare venne detto loro di non rivelare alcun dettaglio che avrebbe potuto mettere in pericolo la sicurezza nazionale di Israele (come ad esempio le tattiche usate dai soldati durante l'azione). Successivamente, salirono nuovamente a bordo di uno degli Hercules e vennero trasportati

---

<sup>87</sup> W. McRaven, *Spec Ops, Case Studies in Special Operations Warfare: Theory and Practice*, Presidio Press, 2009 (p. 396).

<sup>88</sup> Alla missione presero parte in totale sei aeromobili: quattro C-130 Hercules e due Boeing camuffati con insegne civili dell'El Al: uno trasportava l'ospedale da campo mobile che sarebbe stato allestito a Nairobi, l'altro svolgeva funzioni di coordinamento, comando e controllo dell'intera operazione e seguì gli Hercules fino a Entebbe, rimanendo in volo anche durante il raid.

all'aeroporto "Ben Gurion" di Tel Aviv, dove ad attenderli trovarono le rispettive famiglie, l'intera stampa israeliana e una folla oceanica di persone.

L'"Operazione Fulmine" era definitivamente conclusa.

## 2.4 Conclusione

Al fine di comprendere ancora più a fondo l'eccezionalità del raid israeliano ad Entebbe, è utile far ricorso a quella che, nella teoria delle operazioni speciali, prende il nome di "superiorità relativa". Per superiorità relativa si intende quella "condizione che si viene a creare nel momento in cui una forza d'attacco, generalmente di piccole dimensioni, ottiene un vantaggio decisivo su una forza nemica più grande o comunque ben difesa"<sup>89</sup>. Il valore del concetto risiede nella sua capacità di spiegare quali forze sono in grado di influenzare positivamente l'esito di una missione, decretandone in tal modo il successo<sup>90</sup>. Ci sono tre proprietà di base che caratterizzano il concetto di superiorità relativa:

1. la superiorità relativa si raggiunge nel momento cruciale di un'operazione, che solitamente corrisponde al momento di maggiore rischio. Tuttavia, una volta che la superiorità relativa è stata conseguita, le probabilità che l'intera missione abbia successo aumentano esponenzialmente<sup>91</sup>;
2. una volta che è stata conseguita, bisogna fare di tutto al fine di mantenerla;
3. se la superiorità relativa è perduta, infatti, diventa molto difficile per la forza d'attacco riacquisirla, e conseguentemente portare a termine la missione.

La superiorità relativa rappresenta, dunque, un momento cruciale nelle operazioni speciali: anche se conseguire la superiorità relativa non conduce automaticamente al successo della missione<sup>92</sup>, essa è comunque una *conditio sine qua non* affinché la missione stessa possa avere successo.

Una rappresentazione grafica del concetto di superiorità relativa è utile per comprenderne meglio il significato (Figura 2): l'asse delle ascisse rappresenta il tempo, mentre quello delle ordinate la probabilità di completare la missione con un successo.

---

<sup>89</sup> W. McRaven, *Spec Ops, Case Studies in Special Operations Warfare: Theory and Practice*, Presidio Press, 2009 (p. 11).

<sup>90</sup> Ibidem.

<sup>91</sup> Ivi, p. 12.

<sup>92</sup> Ivi, p. 8.

L'intersezione degli assi rappresenta il punto di vulnerabilità (PV, Point of Vulnerability), che è definito come "il punto di una missione in cui la forza di attacco raggiunge ed entra in contatto con la prima linea di difesa nemica"<sup>93</sup>. Il grafico è utile poiché fornisce una dimostrazione visiva delle tre proprietà: il momento cruciale dell'operazione (in cui si consegue la superiorità relativa) è rappresentato da un improvviso aumento della probabilità di successo della missione; il mantenimento della superiorità relativa è costituito da un lento e progressivo aumento dal momento cruciale della missione al suo completamento; infine l'eventuale perdita della superiorità relativa sarebbe segnata da un'improvvisa caduta della curva nella probabilità di completamento della missione.

Applicando il principio teorico della superiorità relativa al raid di Entebbe, avvalendoci del grafico in Figura 3, si può vedere come il punto di vulnerabilità sia rappresentato dall'istante in cui il primo C-130 Hercules atterrò presso l'aeroporto, dando il via alla fase dell'assalto. Fino a quel momento non c'era alcuna possibilità per gli ugandesi, così come per i terroristi, di rilevare l'arrivo dei soldati israeliani: la stessa possibilità che i velivoli fossero individuati in volo dai radar degli Stati arabi della zona era stata ridotta al minimo. Gli altri momenti chiave della missione sono rappresentati dal conflitto a fuoco innescato con le due sentinelle di guardia nei pressi del vecchio terminal, dall'arrivo dei commandos davanti al terminal e dall'inizio dell'irruzione nell'edificio dove erano detenuti gli ostaggi. Con l'uccisione dei sette dirottatori e la liberazione dei passeggeri, la superiorità relativa venne raggiunta. A quel punto le probabilità di portare a compimento la missione con un esito positivo divennero molto elevate, dal momento che la fase più delicata era passata e la superiorità relativa era stata appunto conseguita. Se si considera che l'intera missione durò 99 minuti, e che la superiorità relativa venne raggiunta dopo soli 4 minuti dall'atterraggio del primo Hercules, si può notare come la cosiddetta aerea di vulnerabilità, quella porzione di tempo compresa tra l'inizio della missione (cioè il punto di vulnerabilità) e il conseguimento della superiorità relativa, copra solo il 3% della durata dell'intera operazione<sup>94</sup>.

Grazie a un piano studiato fin nei minimi dettagli, a un imponente lavoro di raccolta delle informazioni e a una forza d'assalto che eseguì il proprio compito con estrema velocità, precisione ed efficacia, il raid israeliano ad Entebbe viene studiato e analizzato nelle

---

<sup>93</sup> Ivi, p. 14.

<sup>94</sup> Ivi, p. 402.

accademie militare ancora oggi, e rappresenta probabilmente la pietra miliare nella storia delle operazioni speciali.

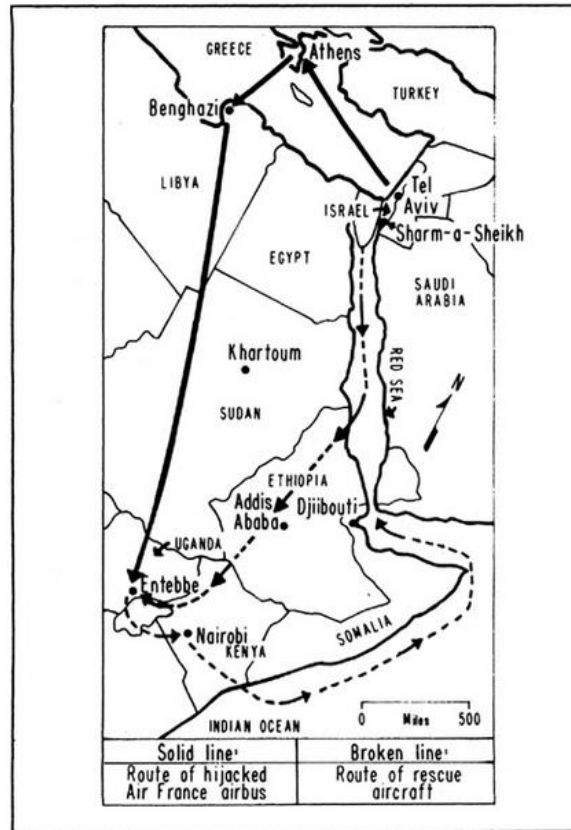


Figura 1

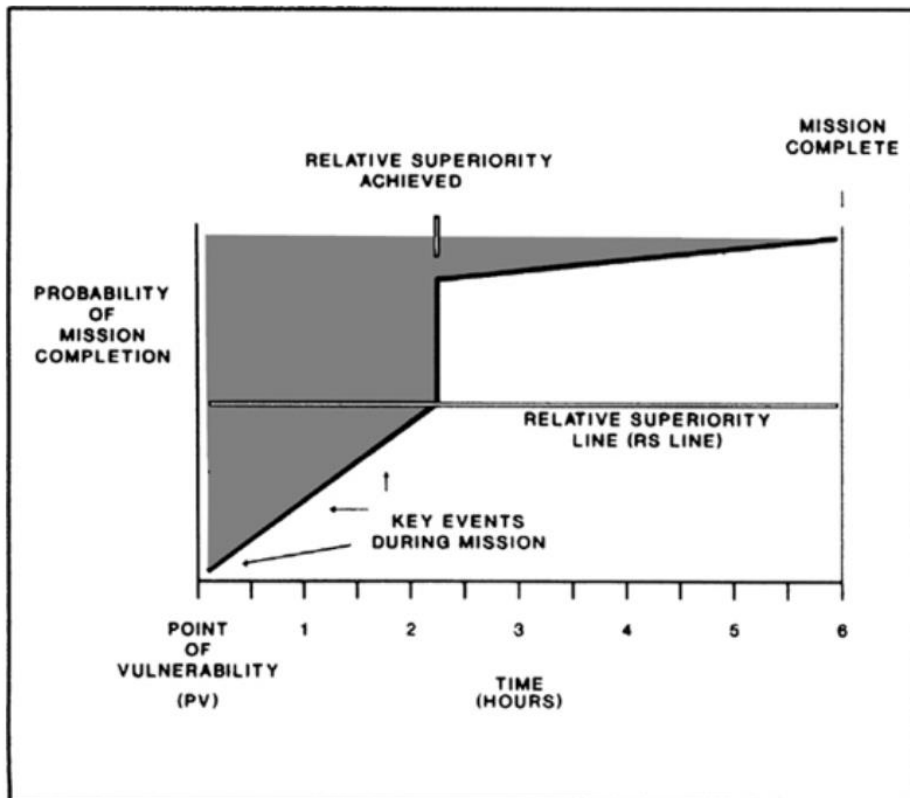


Figura 2

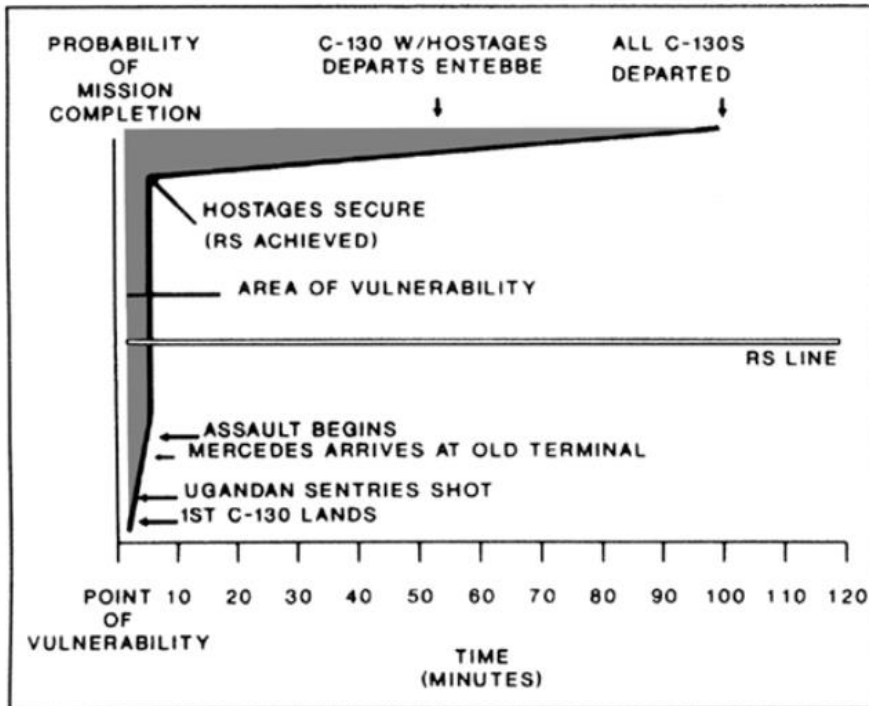


Figura 3



## **IDI AMIN DADA E LE RELAZIONI TRA ISRAELE E UGANDA**

### 3.1 Introduzione

Sin dalla fondazione dello Stato ebraico nel 1948, il continente africano ha rappresentato per Israele un'importante opportunità per stringere profondi legami internazionali con altri Paesi e presentarsi come un attore di rilievo dello scenario internazionale. Se da un lato la fine dell'era coloniale fornì a Israele l'opportunità di stabilire profonde relazioni con diversi (neonati) Stati dell'Africa, dall'altro il conflitto con i Paesi Arabi ha da sempre rappresentato un serio limite allo sviluppo di tali legami internazionali. Tra l'altro, non bisogna dimenticare come proprio la volontà di superare quel (parziale) isolamento internazionale cui lo Stato ebraico era soggetto nei primi anni della sua esistenza, dovuto proprio al conflitto con i suoi vicini arabi, fosse tra le motivazioni di base che portarono Israele ad esplorare l'opportunità di stabilire relazioni con alcuni Stati del continente nero<sup>95</sup>. In particolare, l'inizio dell'attività politica e diplomatica in Africa fu in un primo momento dettato, oltre che dalla volontà di uscire da questo isolamento internazionale, anche dal fatto che Israele condivideva con diversi Paesi africani un passato caratterizzato da lotte anticoloniali e battaglie per l'indipendenza dal dominio europeo. Fu per questa combinazione di esigenze pragmatiche e ideali altruistici che diversi Stati africani accolsero positivamente la volontà di Israele di allacciare seri e importanti rapporti economici, politici

---

<sup>95</sup> Herman Butime, "*Shifts in Israel-Africa Relations*", Strategic Assessment, Volume 17, N°3, Ottobre 2014, (pag. 81).

e diplomatici. Questi rapporti si concretizzarono nell'invio di esperti israeliani per fornire assistenza e contribuire ai processi di state-building e capacity-building, con un focus particolare in aree come lo sviluppo agricolo e industriale, la costruzione di infrastrutture, la creazione di imprese e attività economiche e commerciali congiunte<sup>96</sup>. Oltre all'assistenza umanitaria, tecnica ed economica, importanti furono anche le relazioni che si vennero a creare in ambiti quali la difesa e la sicurezza. Con il proliferare di diversi regimi di tipo militare, infatti, molti leader africani vedevano in Israele un partner importante che fornisse loro equipaggiamenti, addestramento e prezioso know-how per aiutarli a mantenere il potere. Nel momento di massima cooperazione in questo settore tra lo Stato ebraico e i partner africani, l'aiuto di Israele si rivelò molto prezioso in programmi di addestramento del personale combattente, di fornitura di equipaggiamento militare e, in alcuni casi, di creazione e supporto di organizzazioni paramilitari<sup>97</sup>.

Tra gli Stati maggiormente coinvolti nello stabilire relazioni con Israele, vi erano i Paesi del Corno d'Africa (Etiopia, Eritrea e Kenya). Per la loro posizione geografica, questi Stati erano considerati da Israele di importanza strategica tanto per i suoi interessi economici e commerciali, quanto per quelli securitari. Data infatti la loro vicinanza alla Somalia, Paese da cui operavano (in parte ancora oggi) diversi gruppi islamici più o meno affiliati al terrorismo palestinese, era vitale per lo Stato ebraico assicurarsi la collaborazione di alleati in quella regione nella lotta alla minaccia terroristica dei gruppi palestinesi<sup>98</sup>.

Un capitolo a parte meritano le relazioni che Israele stabilì con lo Stato dell'Uganda. Pur non facendo geograficamente parte del Corno d'Africa, l'Uganda fu uno dei Paesi con cui Israele riuscì ad allacciare le relazioni più strette, sia prima sia durante il governo di Idi Amin Dada. Tuttavia, questi intensi rapporti politici e diplomatici subirono un'improvvisa battuta d'arresto a partire dal 1971, portando all'espulsione di tutti gli israeliani dal Paese nel 1972 e ai fatti di Entebbe del 1976.

Le pagine che seguono, dunque, saranno dedicate proprio all'analisi delle relazioni tra Israele e Uganda, con un focus particolare sul periodo in cui Idi Amin Dada fu al potere, dalla luna di miele iniziale alla completa e totale rottura finale.

---

<sup>96</sup> Ivi, pag. 82.

<sup>97</sup> Ibidem.

<sup>98</sup> A tal proposito, l'assistenza cruciale fornita da Nairobi nel 1976 per il raid di Entebbe è emblematica, ma rappresenta solo la punta dell'iceberg della preziosa collaborazione tra Israele e Kenya nell'ambito della sicurezza e del terrorismo.

### 3.2 Relazioni tra Israele e Uganda negli anni '60

Israele diede inizio alle proprie attività in Uganda già da prima che il Paese africano ottenesse l'indipendenza. Infatti, Arye Oded, all'epoca funzionario del Ministero degli esteri israeliano, fu inviato nel 1961 nella regione dell'Africa Orientale per stabilire contatti con diversi leader locali. Oded era inoltre ricercatore associato presso la Makerere University di Kampala, in Uganda, all'epoca l'unico ateneo universitario esistente in tutta l'Africa Orientale<sup>99</sup>.

Le ragioni per le quali Israele aveva interesse ad allacciare rapporti politici e diplomatici con gli Stati dell'area, e tra questi l'Uganda, erano molteplici. Innanzitutto, come anticipato in precedenza, fondamentale era l'obiettivo di uscire, o quanto meno aggirare, quel parziale isolamento internazionale cui lo Stato ebraico era condannato per via del conflitto con la galassia araba. Da questo punto di vista, i numerosi e neonati Stati africani costituivano una preziosa opportunità. Vitale era per Israele assicurarsi il loro supporto, ad esempio, in sede ONU, dato il loro numero e quindi il loro peso in termine di voti. Di strategica importanza, inoltre, anche da un punto di vista geografico, era la regione del Corno d'Africa e più in generale dell'Africa Orientale. L'Uganda, poi, costituiva un ponte prezioso verso il Sudan e l'Egitto, Paesi fortemente ostili in quegli anni nei confronti di Israele.

Dall'altro lato, allacciare proficue relazioni con lo Stato ebraico rispondeva anche agli interessi ugandesi. Milton Obote, il primo Presidente dell'Uganda dopo l'indipendenza ottenuta dal Regno Unito nel 1962, volle fin da subito assicurarsi l'assistenza e il supporto degli israeliani nel consolidamento del neonato Stato africano<sup>100</sup>. Infatti, uno dei principali obiettivi politici di Obote consisteva nel liberare gradualmente l'Uganda dall'influenza, nonché interferenza, inglese, ancora preponderante nonostante l'indipendenza ottenuta. Israele, anch'esso portatore di un passato di lotta anticoloniale contro gli inglesi e sostenitore di altri Paesi africani della regione che condividevano le stesse esigenze dell'Uganda, sembrava il partner perfetto per raggiungere tale scopo. A ciò bisogna aggiungere il fatto che,

---

<sup>99</sup> A. Oded, *Israeli-Ugandan relations in the time of Idi Amin*, Jerusalem Center for Public Affairs, Ottobre 2006.

<sup>100</sup> Ibidem.

date le sue scarse dimensioni, Obote non temeva il fatto che lo Stato di Israele avrebbe cercato di sostituirsi al Regno Unito in qualità di potenza straniera di fatto dominante<sup>101</sup>.

Fu così che nel settembre del 1962 Obote si recò in visita in Israele per discutere di cooperazione in materie quali l'agricoltura, lo sviluppo economico, la difesa e la sicurezza. Da parte sua, lo Stato ebraico fu uno dei primi Paesi ad aprire un'ambasciata in Uganda, mentre il Ministro degli esteri, Golda Meir, ricambiò la visita istituzionale nel febbraio del 1963, siglando inoltre diversi accordi di cooperazione tecnica con Kampala.

In generale, durante gli anni '60 i rapporti fra i due Paesi furono caratterizzati da una intensa cooperazione in diversi settori. Nell'ambito civile, culturale ed economico, furono inviati in Uganda diversi esperti in campi quali l'agricoltura, l'irrigazione, la medicina e la cooperazione economica e industriale. Centinaia di studenti ugandesi si recarono in Israele per approfondire i propri studi. Numerose compagnie israeliane cominciarono ad operare in territorio ugandese, dedicandosi in particolar modo alla costruzione di infrastrutture (strade, ferrovie e aeroporti) e di servizi idrici ed elettrici. Ci fu inoltre un crescente scambio commerciale, con un aumento delle esportazioni israeliane verso l'Uganda<sup>102</sup>.

Per quanto riguarda la cooperazione in ambito militare, decine di consulenti vennero inviati nel Paese africano per addestrare l'esercito ugandese: nello specifico, vennero tenuti numerosi corsi per i reparti di fanteria, i paracadutisti, i corpi corazzati. Israele vendette alcuni aerei da addestramento Fouga di derivazione francese all'aviazione ugandese, contribuendo inoltre all'addestramento dei primi equipaggi destinati ad operare su tali velivoli. Costante era anche lo scambio di informazioni a livello di agenzie di intelligence: un addetto militare venne fin da subito inviato presso l'ambasciata israeliana a Kampala<sup>103</sup>.

A livello politico, Obote, nei primi anni, espresse un costante supporto alle posizioni israeliane, nell'ambito del conflitto con i Paesi arabi. Diverse volte l'Uganda votò a favore di Israele all'ONU e all'OUA (Organizzazione dell'Unione Africana). Nel 1966, durante la visita del Primo Ministro israeliano, Levi Eshkol, in Uganda, Obote evidenziò il ruolo svolto dallo Stato ebraico nell'aiutare la crescita e lo sviluppo del piccolo Stato africano<sup>104</sup>. Tuttavia, dopo la Guerra dei Sei Giorni del 1967, la posizione di diversi Paesi africani, ed anche

---

<sup>101</sup> Ibidem.

<sup>102</sup> Ibidem.

<sup>103</sup> Ibidem.

<sup>104</sup> Ibidem.

dell'Uganda, nei confronti di Israele divenne più dura, e vennero intensificati i contatti con gli Stati arabi. Questo non impedì comunque, a livello pratico, che la cooperazione fra Israele e i vari partner dell'Africa Orientale continuasse a rafforzarsi in tutte le aree, dall'agricoltura all'economia fino alla difesa.

### 3.3 Il colpo di stato di Idi Amin

Il 25 gennaio 1971, il Presidente ugandese Milton Obote venne rovesciato da un colpo di stato militare orchestrato dal Generale Idi Amin Dada. Molti commentatori, analisti, ed esperti hanno sostenuto che Israele fosse al corrente del progetto di Amin, e che avesse addirittura svolto un ruolo determinante affinché il colpo di stato andasse in porto<sup>105</sup>. Da parte sua, lo Stato ebraico ha sempre negato qualsiasi coinvolgimento negli affari interni dell'Uganda, sostenendo a più riprese che nessun membro dello staff israeliano presente nel Paese africano, né tantomeno qualcuno tra i vertici politici e militari, fosse al corrente del progetto di Idi Amin di rovesciare Obote. Per far luce sulla vicenda, occorre ripercorrere brevemente la carriera di Idi Amin Dada fino al 1971.

Idi Amin Dada nacque nel 1928 da una tribù stanziata nella zona nord-occidentale dell'Uganda, vicino al confine col Sudan. Il padre era musulmano, ma Amin non si convertì all'Islam prima dei quindici anni<sup>106</sup>. Nel 1946 venne arruolato dagli inglesi negli "East African Rifles", l'esercito coloniale britannico. Fin da subito si distinse come un grande leader per tutti i soldati africani che combattevano assieme a lui, in virtù soprattutto della sua imponente stazza fisica e "dell'acquisita padronanza dell'inglese"<sup>107</sup>.

Nel 1965 venne inviato in Israele per seguire un corso di paracadutismo: nonostante il fatto che non riuscì a completarlo, ricevette comunque le ali da paracadutista, data la sua importanza come ufficiale di alto rango e la sua amicizia con diversi esponenti dello Stato ebraico<sup>108</sup>. La sua progressiva scalata al potere, che lo portò a divenire Comandante delle forze armate ugandesi, iniziò a causare una serie di attriti col Presidente Obote. In particolare,

---

<sup>105</sup> Ibidem.

<sup>106</sup> "Idi Amin and Israel: first love, than hate", Jewish Telegraphic Agency, Agosto 2003, <https://www.jta.org/2003/08/20/archive/idi-amin-and-israel-first-love-then-hate>

<sup>107</sup> W. Stevenson, "90 minuti a Entebbe", Sonzogno, Milano, 1976, (pag. 73).

<sup>108</sup> A. Oded, "Israeli-Ugandan relations in the time of Idi Amin", Jerusalem Center for Public Affairs, Ottobre 2006.

In particolare, Amin divenne molto amico del colonnello israeliano Baruch Bar-Lev, capo della missione militare israeliana in Uganda negli anni '60.

i rapporti tra i due massimi vertici dello Stato ugandese si deteriorarono quando Obote cominciò ad assegnare gli incarichi più importanti e di prestigio esclusivamente a membri provenienti dalla propria tribù, differente da quella di Amin<sup>109</sup>.

Nel gennaio del 1971 Obote si recò a Singapore per partecipare ad un summit con altri leader internazionali. Prima di partire, inviò un memorandum ad Amin chiedendogli spiegazioni riguardo ad alcune spese dell'esercito ed al presunto coinvolgimento di Amin nell'assassinio di un ufficiale di alto rango delle forze armate, considerato rivale dello stesso Amin<sup>110</sup>. Il memorandum del Presidente Obote rappresentò per Amin un attacco diretto alla sua persona e al suo onore<sup>111</sup>, oltre che un potenziale pretesto per sollevarlo da qualsiasi incarico egli ricoprì. Fu così che il 25 gennaio, alla vigilia del ritorno di Obote in Uganda, Amin realizzò il colpo di stato, con l'ausilio di alcuni reparti militari a lui fedelissimi, prendendo il potere e rovesciando Obote, che riparò in Tanzania.

Immediatamente dopo l'avvenuto golpe, da più parti fu sostenuto un presunto coinvolgimento israeliano nell'attuazione del colpo di Stato. Lo stesso Obote accusò pubblicamente Israele di aver aiutato Amin nel portare a termine il suo piano sovversivo, e sicuramente i legami, anche di tipo personale, tra Amin e lo Stato ebraico erano molto stretti. Come ribadito in precedenza, Israele negò sempre qualsiasi coinvolgimento nel colpo di stato di Amin. Diversi storici avvalorarono la tesi israeliana, e il Colonnello Baruk Bar-Lev da parte sua confermò che né Israele a livello ufficiale, né lui a livello personale, erano a conoscenza di quello che Amin stesse progettando<sup>112</sup>. Altre fonti, al contrario, dichiarano che proprio Bar-Lev fosse a conoscenza del colpo di stato imminente da parte di Amin<sup>113</sup>.

Posto il fatto che probabilmente sarà impossibile accertare se effettivamente i vertici politici e militari israeliani fossero al corrente del colpo di stato, risulta comunque difficile credere che il Colonnello Baruk Bar-Lev, data la sua vicinanza ad Amin, non fosse stato informato o quantomeno non avesse il sentore di quello che stava per accadere. È plausibile dunque che Israele, o almeno Bar-Lev, sapesse in anticipo del golpe, ma non abbia fatto nulla

---

<sup>109</sup> Ibidem.

<sup>110</sup> Ibidem.

<sup>111</sup> Ibidem.

<sup>112</sup> Ibidem. Arye Oded, che negli anni ha prestato servizio come ambasciatore israeliano in Kenya ed altri Stati africani, afferma come il Colonnello Bar-Lev gli disse esplicitamente di essere completamente all'oscuro del piano di Amin.

<sup>113</sup> W. Stevenson, "90 minuti a Entebbe", Sonzogno, Milano, 1976, (pag. 72). Nel narrare i fatti di Entebbe, l'autore scrive testualmente: "Durante la crisi del volo 139, Bar-Lev disse che era stato al corrente del progetto di Amin di deporre Obote".

né per facilitarlo né per evitarlo. Lo Stato ebraico godeva di buone, per non dire ottime relazioni con l'Uganda di Obote, e non avrebbe avuto un interesse diretto ad un "regime change". D'altra parte, anche con Idi Amin i rapporti erano stretti e profondi, per cui nel caso il generale fosse riuscito nel suo intento, le relazioni con lo Stato africano non avrebbero subito cambiamenti importanti, come effettivamente avvenne (quantomeno nei primi mesi). Probabilmente l'establishment israeliano decise di non prendere una posizione in materia e quindi di non esporsi, anche per avere le spalle coperte nel caso il golpe non fosse riuscito. Bisogna poi considerare che, nel caso di un appoggio esplicito ad Amin, il successo del colpo di stato avrebbe potuto ledere l'immagine di Israele a livello internazionale di Paese non oppressore, amico degli Stati africani e impegnato per la loro libertà e indipendenza, tanto esterna quanto interna. D'altronde, Israele aveva impostato la propria azione politica e diplomatica in Africa proprio sul fatto di presentarsi come un partner serio e un alleato affidabile e disinteressato, che condivideva un passato di dominazione coloniale da parte di una potenza straniera e che in virtù di ciò basava la propria politica, tra le altre cose, sul principio di non-ingerenza negli affari interni di un altro Stato. Supportare Amin, anche in caso di esito positivo del colpo di stato, avrebbe potuto mettere indirettamente a rischio l'intera rete di alleanze israeliane nella regione.

Nei fatti, subito dopo il golpe, Israele dichiarò che avrebbe continuato la cooperazione con l'Uganda in tutti i settori e non avrebbe interferito in alcun modo nelle vicende politiche interne del Paese africano.

### 3.4 Idi Amin e Israele: dalla luna di miele iniziale alla fine dei rapporti tra i due Paesi

Nell'ambito delle relazioni tra Israele e Uganda durante il governo di Idi Amin, si possono individuare tre fasi<sup>114</sup>: la prima che può essere definita come la fase della "luna di miele", durata poco tempo (gennaio-febbraio 1971); la seconda, in cui emersero i primi segni di deterioramento dei rapporti fra i due Paesi (marzo 1971-febbraio 1972); la terza e ultima fase, con la crisi e la rottura definitiva (febbraio-aprile 1972).

Immediatamente dopo il colpo di stato di Idi Amin, in Israele, soprattutto negli ambienti militari, vi erano grandi aspettative circa il miglioramento dei rapporti bilaterali tra

---

<sup>114</sup> A. Oded, *"Israeli-Ugandan relations in the time of Idi Amin"*, Jerusalem Center for Public Affairs, Ottobre 2006.

i due Paesi, dati i legami, numerosi e profondi, tra il neopresidente ugandese e diversi alti ufficiali delle forze armate israeliane<sup>115</sup>. Si lavorò ad un aumento della cooperazione tanto in campo militare quanto economico. Il numero di visite in Israele da parte di leader ugandesi crebbe, così come il numero di esperti militari israeliani inviati in Uganda per addestrare e fornire supporto e assistenza alle truppe africane. Proprio il lavoro e la competenza dei consiglieri militari israeliani fu particolarmente apprezzato da Amin. Egli stesso si recò in Israele nel luglio del 1971, anche se all'epoca le relazioni avevano già iniziato a deteriorarsi. In una dichiarazione congiunta col Primo Ministro israeliano, Golda Meir, venne ribadita la volontà di continuare la cooperazione con Israele in tutti i settori di interesse per l'Uganda. Amin aggiunse che avrebbe modificato l'approccio del proprio Paese in sede ONU verso posizioni più filoisraeliane e che avrebbe presto fatto aprire un'ambasciata ugandese in Israele. Lo Stato ebraico concluse inoltre accordi per la vendita di equipaggiamento militare all'Uganda per un valore complessivo di circa un milione di sterline<sup>116</sup>. Infine, si intensificò anche la collaborazione economica e civile, con nuovi accordi di cooperazione tecnica e industriale e nuove borse di studio per gli studenti ugandesi che volevano trascorrere un periodo di studi in Israele.

Proprio la visita di Amin in Israele rappresentò tuttavia un passaggio importante nel processo di lento deterioramento dei rapporti fra i due Stati. Durante la visita, infatti, Amin chiese a Golda Meir alcuni aerei da combattimento F-4 Phantom II, all'epoca tra i più avanzati al mondo. Il Primo Ministro israeliano rispose che Israele li acquisiva dagli USA e che non poteva rivenderli all'Uganda. Inoltre, alla domanda sul motivo per il quale Amin stesse chiedendo dei velivoli di tale livello, egli rispose che gli occorreavano per invadere la Tanzania. Israele si oppose con fermezza ad un'idea del genere, suscitando l'ira di Idi Amin<sup>117</sup>.

Vi furono poi altre richieste da parte di Amin, tutte rigettate da Israele: Amin chiese che fosse riconosciuto il suo regime politico, mentre Israele rispose dicendo che in quanto Stato riconosceva altri Stati sovrani, come aveva fatto con l'Uganda subito dopo l'indipendenza, ma non i rispettivi regimi; venne richiesto un prestito del valore di dieci milioni di sterline, assieme alla cancellazione di un debito dell'Uganda nei confronti dello Stato ebraico del

---

<sup>115</sup> Ibidem.

<sup>116</sup> Ibidem.

<sup>117</sup> Ibidem.



valore di decine di milioni di dollari; infine Amin chiese il pieno sostegno israeliano nella lotta contro gli oppositori politici interni e nella rivalità con Tanzania e Kenya. Ovviamente tutte queste richieste furono gentilmente declinate da parte di Israele<sup>118</sup>.

Fu per questo motivo che Idi Amin cominciò a rivolgersi ad altri partner internazionali per vedere i propri desideri esauditi. In particolare, l'URSS si sarebbe fatta carico, negli anni immediatamente successivi alla cessazione dei rapporti con Israele, della fornitura di modesti aerei da combattimento Mig-17 e Mig-21, mentre nel gennaio del 1972, durante una visita in Egitto, il ministro dell'educazione ugandese rilasciò una dichiarazione congiunta col Presidente Sadat, nella quale veniva fermamente condannata la politica israeliana in Medio Oriente. In risposta a tali dichiarazioni, l'ambasciatore israeliano in Uganda chiese immediatamente un incontro con Amin. Quest'ultimo lo rassicurò circa le relazioni bilaterali fra i due Paesi, affermando che il ministro ugandese aveva agito di propria iniziativa, che le idee espresse non riflettevano le sue e che non ci sarebbe stato nessun cambiamento nei rapporti con Israele. Alcuni funzionari israeliani non credettero però alle parole di Idi Amin, e suggerirono all'establishment politico di ritirare i consiglieri militari presenti in Uganda<sup>119</sup>.

La situazione degenerò in completa crisi a seguito della visita di Idi Amin in Libia, da Gheddafi, nel febbraio del 1972. Il rais libico promise aiuti all'Uganda in cambio dell'espulsione di tutti gli israeliani dal Paese africano. In una dichiarazione congiunta, i due leader affermarono di voler basare i propri regimi sull'Islam e di supportare la lotta araba contro il sionismo e l'imperialismo<sup>120</sup>. Da quel momento in poi, i rapporti con Israele subirono un deterioramento rapido e improvviso, con Amin che, più passava il tempo, più assumeva comportamenti e adottava misure contro Israele: il 29 febbraio accusò i consiglieri militari di non rispettare gli accordi e di essere negligenti nei loro doveri<sup>121</sup>; il 22 marzo annunciò di non voler rinnovare la cooperazione militare con lo Stato ebraico e che tutto il personale dell'intelligence israeliana avrebbe dovuto lasciare l'Uganda. Il giorno successivo invitò l'intero staff di consiglieri militari israeliani ad andare via da Kampala. Il 27 marzo vennero cancellati tutti gli ordini di equipaggiamento militare israeliano siglati dall'Uganda, mentre il 30 marzo Amin ordinò la chiusura dell'ambasciata israeliana a Kampala e l'espulsione di tutti

---

<sup>118</sup> Ibidem.

<sup>119</sup> Ibidem.

<sup>120</sup> Ibidem.

<sup>121</sup> Ibidem.

gli israeliani, sia civili sia militari, rimasti nel Paese. Circa 500 fra uomini, donne e bambini abbandonarono lo Stato africano in pochissimi giorni. L'ultimo israeliano partì l'8 aprile 1972<sup>122</sup>: era la fine di oltre dieci anni di ottime relazioni tra Israele e l'Uganda.

### 3.5 Conclusione

L'atteggiamento ostile di Idi Amin nei confronti di Israele proseguì anche dopo la cessazione di ogni rapporto con lo Stato ebraico. Nel settembre del 1972, a seguito del massacro della delegazione olimpica israeliana a Monaco, il Presidente ugandese inviò un telegramma al Segretario Generale dell'ONU in cui si congratulava con i terroristi palestinesi per quanto avevano compiuto. Esortò inoltre il Segretario Generale a espellere Israele dalle Nazioni Unite<sup>123</sup>. Un anno dopo, in occasione della guerra dello Yom Kippur, espresse tutto il proprio supporto agli Stati arabi, condannando duramente la politica promossa dallo Stato ebraico.

Il raid di Entebbe indebolì notevolmente la posizione di Amin, tanto a livello interno, quanto sulla scena internazionale. La sua immagine di uomo forte, saldamente a capo del proprio esercito e alla guida del proprio Paese venne lesa: i dissensi interni aumentarono, così come le tensioni con gli Stati confinanti, specialmente Kenya e Tanzania. Amin accusò pubblicamente il Kenya di aver aiutato Israele in ogni fase dell'operazione, minacciando ritorsioni. L'ambasciatore israeliano presso gli Stati Uniti convinse il Segretario di Stato Henry Kissinger e il Presidente Gerald Ford a fornire pieno supporto a Nairobi, proteggendo il Kenya da qualsiasi minaccia di Amin<sup>124</sup>. Venne così inviata la Settima Flotta americana, che includeva la portaerei USS Ranger e il relativo gruppo da battaglia lungo le coste dell'Africa Orientale<sup>125</sup>. Questa mossa si rivelò decisiva nel dissuadere Amin da qualsiasi tentativo di aggressione o comunque ritorsione nei confronti del Kenya: infatti, il Presidente ugandese passò dalle minacce a dichiarazione dai toni più morbidi, sottolineando il fatto che

---

<sup>122</sup> Ibidem.

<sup>123</sup> Ibidem.

<sup>124</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015, (pag. 349).

<sup>125</sup> "USS Ranger", Official Website of the United States Navy, [https://www.navy.mil/navydata/nav\\_legacy.asp?id=66](https://www.navy.mil/navydata/nav_legacy.asp?id=66)

i popoli di Uganda e Kenya erano fratelli e che aveva perdonato il Kenya per gli errori commessi<sup>126</sup>.

In sede ONU, ci fu un lungo dibattito e uno scambio di accuse reciproche fra l'ambasciatore ugandese e quello israeliano, con una bozza di risoluzione contro Israele che fu presentata al Consiglio di Sicurezza. Tuttavia, il fatto che Regno Unito, Francia e USA avrebbero sicuramente usato il loro potere di veto per bloccare la risoluzione fece in modo che questa alla fine non fosse neanche messa ai voti<sup>127</sup>.

Nel novembre 1978, adducendo come casus belli il presunto supporto ad una rivolta scoppiata nel sud dell'Uganda, Idi Amin invase la Tanzania<sup>128</sup>. Il suo esercito non era però in grado di sostenere un vero conflitto armato: nel gennaio del 1979 iniziò il contrattacco delle truppe tanzaniane, le quali occuparono Kampala in aprile. Amin fu costretto a riparare dapprima in Libia, poi a Gedda, in Arabia Saudita, dove rimase fino alla sua morte nel 2003.

Israele e Uganda, dopo una pausa durata 22 anni, hanno ristabilito le loro relazioni diplomatiche nel luglio del 1994<sup>129</sup>. Oggi l'Uganda è tornato ad essere uno dei numerosi Stati africani con cui Israele intrattiene normali rapporti politici, economici e diplomatici.

---

<sup>126</sup> Ivi, pag. 351.

<sup>127</sup> Ivi, pag. 360.

<sup>128</sup> S. David, *Operation Thunderbolt: the most audacious hostage rescue mission in history*, Hodder & Stoughton, Londra, 2015, (pag. 369).

<sup>129</sup> A. Oded, *Israeli-Ugandan relations in the time of Idi Amin*, Jerusalem Center for Public Affairs, Ottobre 2006.

## CONCLUSIONI

Il raid israeliano di Entebbe rappresenta senza ombra di dubbio uno dei momenti salienti nella storia dello Stato di Israele e nell'ambito della lotta al terrorismo internazionale.

Da un punto di vista interno, il successo militare dell'operazione si tramutò in successo politico del Governo presieduto da Yitzhak Rabin, consacrando quest'ultimo come leader dell'intero Paese e rafforzandone la leadership politica. Parte del merito andava anche al Ministro della Difesa, Shimon Peres, che fu il principale sostenitore dell'opzione militare fin dal primo momento, tuttavia la decisione finale spettava a Rabin, che si sarebbe assunto tutte le responsabilità, ma anche i meriti, derivanti dalla missione ad Entebbe. D'altra parte, l'esecutivo israeliano aveva dimostrato fermezza e risolutezza nella gestione di una delle maggiori crisi che avevano colpito Israele dalla sua fondazione e, proprio la gestione dei fatti di Entebbe rappresentò il trampolino di lancio per l'ascesa politica di Rabin, ancora oggi ricordato come uno dei migliori Primi Ministri della storia israeliana.

Rabin tuttavia non fu l'unico a beneficiare del raid di Entebbe. Lo stesso Shimon Peres trarrà un importante impulso dalla gestione della crisi, rinsaldando la sua leadership come Ministro della Difesa e riferimento politico dell'intero apparato militare israeliano, ricoprendo in seguito per due mandati il ruolo di Primo Ministro e diventando Presidente di Israele dal 2007 al 2014. Il comandante Dan Shomron diventerà Capo di Stato Maggiore delle forze armate, mentre Ehud Barak diventerà dapprima anch'egli Capo di Stato Maggiore e, successivamente, Primo Ministro (1999-2001).

Il successo del raid rappresentò un momento fondamentale anche per l'intera popolazione israeliana, quantomeno nella sua maggioranza ebrea.

Dopo la Guerra dello Yom Kippur, che aveva scosso il mito dell'invincibilità militare dello Stato ebraico, infatti, il grandioso successo riportato nell'operazione di salvataggio di Entebbe fu cruciale per ripristinare quel sentimento di fiducia nei confronti delle forze armate e dell'apparato statale nel suo complesso che era stato parzialmente perso. Ovviamente, non si riuscì a sanare completamente la ferita aperta in seguito al conflitto del 1973, ma si trattò di un importante momento di unità e condivisione per quasi tutti gli ebrei che vivevano in Israele.

Da un punto di vista securitario, il successo del raid determinò una svolta rilevante nella politica antiterrorismo sia di Israele sia di altri Stati nel mondo. Da quel momento venne sempre più fatto ricorso all'opzione militare per risolvere situazioni di crisi legate alla cattura di ostaggi in caso di dirottamenti aerei o comunque da parte di organizzazioni e gruppi terroristici. Per quanto riguarda Israele, questa era la prassi che si era consolidata in realtà già da tempo. Il successo del raid, e quindi dell'alternativa militare, tuttavia, diede ancora più forza a questa tesi, in contrapposizione a quella (minoritaria) che sosteneva la via del dialogo e del negoziato. Il raid di Entebbe servì però da monito a diversi Paesi, soprattutto in Occidente, dimostrando come il ricorso ad operazioni di questo tipo, portate a termine da forze speciali appositamente addestrate, costituissero una valida risposta alla minaccia posta in quegli anni dal terrorismo internazionale. Di fatto, esigenze di questo tipo erano emerse già dopo il massacro alle olimpiadi di Monaco del 1972, in seguito al fallimento dell'operazione della polizia tedesca finalizzata a salvare gli atleti israeliani catturati dal commando di terroristi. Dopo tali eventi, infatti, i governi di diversi Stati in Occidente reagirono creando corpi specifici con funzioni di antiterrorismo nell'ambito tanto delle rispettive forze armate quanto di quelle di polizia. Il successo dell'operazione israeliana non fece altro che accelerare e consolidare questo processo già in atto: il raid di Entebbe aveva infatti dimostrato che tutto era possibile, che anche l'operazione di salvataggio più rischiosa e assurda poteva essere portata a termine con un esito positivo. Il ricorso alla forza, in particolare a squadre speciali appositamente addestrate per compiti quali la liberazione di ostaggi e l'antiterrorismo, divenne così sempre più la prassi in situazioni di quel tipo.

A tal proposito risulta emblematico il caso del dirottamento di un Boeing 737 della Lufthansa nel 1977. L'aereo, fatto atterrare all'aeroporto di Mogadiscio, venne assaltato dal GSG-9, le forze speciali della polizia tedesca nate proprio dopo gli eventi di Monaco del 1972.

Durante il raid, svolto con la collaborazione delle autorità somale e forse anche con la partecipazione di uno o due operatori del SAS (Special Air Service, le forze speciali inglesi), i poliziotti tedeschi uccisero tre terroristi e ne catturarono un quarto, mentre tutti gli 86 ostaggi, tra passeggeri e membri dell'equipaggio, furono salvati. Il successo di quest'operazione portò il Governo tedesco ad annunciare ufficialmente la fine di ogni tipo di negoziazione con i terroristi. Dopo i fatti di Mogadiscio, non ci furono più tentativi da parte palestinese di dirottare aerei europei, israeliani o americani. Il raid di Entebbe aveva cambiato tutto e rimane, ancora oggi, una delle operazioni di antiterrorismo più famosa e di successo della storia.

## BIBLIOGRAFIA

1. Butime, Herman, "Shifts in Israel-Africa Relations", Strategic Assessment, Vol. 17 No. 3, Ottobre 2014
2. David, Saul, "Operation Thunderbolt – The most audacious hostage rescue mission in history", Hodder & Stoughton, Londra, 2015
3. Gazit, Shlomo, "Risk, Glory and the Rescue Operation", International Security, Vol. 6 No. 1, The MIT Press, 1981 (pp.111-135)
4. McRaven, William, "Spec Ops, Case Studies in Special Operations Warfare: Theory and Practice", Presidio Press, 2009
5. Oded, Ariel, "Israeli-Ugandan Relations in the time of Idi Amin", Jerusalem Center for Public Affairs, Ottobre 2006
6. Riggi, Fabio, "Come un fulmine", Focus Storia Wars, n° 27, Gennaio 2018
7. Sabbatucci, Giovanni & Vidotto, Vittorio, "Storia contemporanea – Il Novecento", Laterza, Bari, 2011
8. Stevenson, William, "90 minuti a Entebbe – Storia e retroscena del raid israeliano in Uganda", Sonzogno, Milano, 1976

### Fonti online

9. General Assembly Resolution 181, 29 Novembre 1947,  
<http://www.un.org/documents/ga/res/2/ares2.htm>  
<https://www.jta.org/2003/08/20/archive/idi-amin-and-israel-first-love-then-hate>
10. "Idi Amin and Israel: first love, then hate" – Jewish Telegraphic Agency, 2003  
<https://www.jta.org/2003/08/20/archive/idi-amin-and-israel-first-love-then-hate>
11. "Olimpiadi estive: Monaco di Baviera 1972", Enciclopedia dello Sport, Treccani, 2004
12. "Statement of proclamation of the Palestine Liberation Organization", Gerusalemme, 28 Maggio 1964  
<https://web.archive.org/web/20111211172543/http://www.un.int/wcm/content/site/palestine/pid/12355>
13. "USS Ranger", Official Website of the United States Navy,  
[https://www.navy.mil/navydata/nav\\_legacy.asp?id=66](https://www.navy.mil/navydata/nav_legacy.asp?id=66)

## ABSTRACT

This work analyzes the events that occurred to Flight 139 in 1976, when an airplane was hijacked by a Palestinian terroristic group and forced to land to Entebbe, Uganda. On board Air France Flight 139, which took off on June 27<sup>th</sup> from Tel Aviv headed to Paris, there were 246 people, including the crew. After a stopover in Athens, a commando made by four people, three men and a woman, took control of the airplane, ordering the captain to change the route first to Bengasi, Libya, and then to Entebbe, a city close to Kampala, the capital of Uganda. The commando was part of the Popular Front for the Liberation of Palestine (PFLP), a terroristic organization that had already carried out several attacks against Israel. The terrorists were collaborating with Idi Amin Dada, Uganda's dictator, who had assumed in previous years an anti-Semite stance. Once in Uganda, they were joined by three other comrades, bringing the total number of hijackers to seven, plus several dozens of Ugandan troops. Most of the people on board Flight 139 were Israelis and this indeed was the reason why the airplane was hijacked by Palestinian terrorists. In exchange for the lives of the hostages, they demanded the release of many of their "colleagues" who were in prison in Israel, West Germany, Switzerland and other countries. The demands made by the terrorists were difficult to accept for Israel and the other States, because freeing those people would have meant a huge loss in terms of both domestic and international political image, even if, on the other hand, it would have led to the release of the hostages.

In a first moment, Yitzhak Rabin, Israel's Prime Minister, considered the situation a French problem, given the fact that, according to the international law, it was France's responsibility to deal with the terrorists and save the hostages. Despite this, since the first



moments the Israeli military started to make plans for a hypothetical rescue mission, while the diplomacy was considering a pacific solution. However, when after some days all the non-Israeli hostages were freed, it became clear that the problem had become a matter solely to Israel.

By officially acknowledging to open the negotiations with the terrorists, Israel managed to buy some time to better prepare the rescue mission. At the very beginning, the idea of launching a rescue operation in Uganda seemed crazy, but as more information was continuously being collected by Israel day after day, hour after hour, soon the option to use the force to save the hostages became a reality. The mission was prepared by the Military Chief of Staff, in collaboration with the Israeli intelligence, the Mossad, and other secret services and police forces all over the world.

On August 3<sup>rd</sup>, in the night, the mission was launched. Four C-130 Hercules airplanes, carrying on board approximately 200 Israeli soldiers and some vehicles, took off from the Sinai desert, flight across the Red Sea and landed secretly at the Entebbe airport. In the first aircraft there were the commandos of the Sayeret Matkal, the Israeli Special Forces, in charge of assaulting the building where the hostages were kept. The leader of the unit was Yonatan Netanyahu. The soldiers, camouflaged as Ugandan troops, headed to the Old Terminal on board of a Black Mercedes (the car used by Idi Amin Dada) and two jeeps. At the terminal, they shot two sentinels and right after they started to assault the building, while some of them remained outside to provide covering fire. All the seven terrorists were killed, while also three hostages were hit to death (a fourth hostage, who at the time of the assault was at the hospital, will later be killed under Idi Amin's order) and ten were wounded. Among the Israeli soldiers, five were wounded and only one killed in action: he was the commander of the Unit, Yonatan Netanyahu. After eliminating the hijackers, the hostages were made to get on the planes, while some paratroopers were destroying the Ugandan jets, to prevent them to follow and shoot the Israelis on the way back. 99 minutes after the landing of the first Hercules, the last aircraft leaved Entebbe. They did a brief stopover in Nairobi, Kenya, to refuel, and then they got back to Israel. More than 100 hostages had just been saved thanks to one of the most audacious and spectacular rescue operations in history.

Once they landed in Tel Aviv, thousands of people were waiting for them at the airport. After one week, the nightmare was over. The hostages were safe, and Israel scored a great victory in the war on terrorism. The entire Israeli population was celebrating.

The events of Flight 139 and the raid of Entebbe had a huge impact on international security in the 70s and the following years. The most relevant consequence was a radical shift in Western States' policy on counter-terrorism. If, on the one hand, Israel had always resorted to force to solve this specific kind of crisis, and had very rarely negotiated with Palestinian terrorists, on the other hand most of the European countries were used to deal with the terroristic phenomenon in a more peaceful way. The events of Entebbe, however, changed everything, because Israel had demonstrated that even the most crazy and absurd hostage rescue mission was possible. This had implications for both Israel and Europe.

The success reported in Entebbe strengthened the position in Israel of those who were against any diplomatic or peaceful solution to the terroristic phenomenon. The only admissible way to deal with terrorists was to use the military force.

On the contrary, in Europe the recourse to force was still rare. A first game-changer was the massacre of the Israeli Olympic delegation occurred in Monaco in 1972 and perpetrated by a Palestinian commando. After that event, when the German police failed to rescue the hostages, in Germany and other European countries something had changed. Some governments began to create and train special units, both for the police and the armed forces. These special forces were specifically trained and equipped for high-risk operations, including hostages rescue missions and counter-terrorism operations. However, there were still some perplexities about the effective utility of these new special corps. The raid of Entebbe wiped out any doubt, since it demonstrated that even the most difficult mission could be accomplished.

After Entebbe, Western Governments started to use these special units to contrast the terroristic phenomenon, especially in case of hijackings or similar situations. The most noted example was in 1977, when a Lufthansa airplane was hijacked in Mogadiscio, Somalia. The Western German Government sent the newly-created GSG-9 (the German police special forces) to assault the airplane, kill the terrorists and liberate the hostages. The operation was a complete success. The raid of Entebbe had radically changed the approach to terrorism and counter-terrorism. Forever.