

Capitolo LXXXIII
Consulenza tecnica Cinti-Di Stefano su supplemento radaristica -
12.07.96.

Anche questo documento è stato redatto dai consulenti Cinti e Di Stefano e depositato il 12.07.96, nell'interesse della parte civile Davanzali.

Dopo un parte introduttiva, i consulenti prendono in esame brevemente il sistema Nadge e la THR di Marsala che “presenta la situazione radar dalle ore 11.53Z del 27/6 alle ore 04.24Z del giorno 28/6. Si nota una interruzione della registrazione dalle ore 19.04Z alle ore 19.48Z del 27.06.80. Si tratta di un “buco nero” di ben 44 minuti, circa tre quarti d’ora, immediatamente successivi all’evento disastroso. Di questi 44 minuti si hanno 10 minuti su un altro nastro dalle 19.12Z alle 19.22Z. Non si è avuta la THR di questo nastro”.

Proseguendo, i consulenti analizzano con cura i dati provenienti dai radar di Ciampino, “che registra solo e tutti i plot grezzi che riceve, per cui ha potuto registrare tutta la sequenza di volo del DC9 Itavia, quando, dopo l’evento disastroso, ha sostanzialmente e repentinamente mutato tutti i parametri di volo”; e di Marsala, “che non registra i plots grezzi, ma solo i plot sintetici ad intervalli prefissati, che associa i plots grezzi ai plots sintetici solo nel caso che esista una congruità delle caratteristiche dei plots grezzi con i parametri di volo” e che, pertanto, “non è stato in grado di associare la sequenza dei plot grezzi relativi al DC9 che precipitava ad un volo reale, in quanto i parametri di volo risultano essere oltre i valori prefissati preimpostati”.

Sintetizzano così le loro conclusioni: “Il radar di Marsala potrebbe benissimo aver avvistato i plots grezzi relativi al DC9 che precipitava, così come li ha avvistati Ciampino, ma non li ha registrati perchè il sistema Nadge non registra i plots grezzi. I plots grezzi relativi al DC9 che precipitava non sono stati associati alla traccia AJ421 perchè fuori dai parametri di volo impostati dal sistema (sarebbe interessante conoscere questi parametri). Il sistema Nadge appare un po’ ottuso, nel senso che sarebbe caratterizzato da scarsa flessibilità.”

Ma tale ultima conclusione non giustifica, a parere dei consulenti, il comportamento degli operatori radar di Marsala che, seppur non addetti al controllo del traffico aereo - cui era demandato il radar di Ciampino “che giustamente si allerta per primo”, - sono impegnati nella difesa aerea e quindi allenati a “fronteggiare le minacce poste da un eventuale nemico”, per cui “non appare neppure impossibile che nella situazione relativa al DC9 che precipitava, un radarista esperto, normalmente assai più flessibile di qualsiasi macchina, si possa esser accorto di un evento che la macchina invece ha ignorato”.

Cinti e Di Stefano, riportano alcuni brani, a loro parere di interesse, tratti dagli esami del maresciallo Carico, in servizio nella postazione di destra di quella del TPO tenente Giordano, per domandarsi se possa essere valida la considerazione, a proposito della frase pronunciata dallo stesso Carico ed indirizzata al Giordano “...sta a vedere che questo adesso mette la

freccia e sorpassa”, che possa trattarsi del volo Air Malta, che seguiva il DC9 a 155km di distanza. Il maresciallo Carico vedeva “...il grezzo e l’identificatore era lui stesso. Vedeva cioè una sequenza di puntini luminosi (i plot grezzi) che doveva identificare sulla base dei piani di volo in suo possesso... . Quello che si vuol dire è che si è notato un fatto: l’unica persona che ha dichiarato di aver visto un velivolo seguire da presso il DC9 Itavia e di essersi accorto che il DC9 precipitava è l’unico militare che vedeva il grezzo, vedeva cioè i plots primari non filtrati attraverso i programmi di riduzione del calcolatore”.

Essi giungono così alla conclusione che, in relazione alla caduta del DC9 “...ci si sarebbe appiattiti in modo acritico sul non messaggio del Nadge e dopo si è stati nella impossibilità di andare a controllare i plots grezzi”. Il tutto, secondo gli esperti di parte, potrebbe essere verosimile “qualora non esistesse la circostanza relativa al fatto che alle ore 19.01.183Z si è attivato (o si è spento) l’allarme SOS SIF. Questo allarme, assieme al fatto che un aereo viaggiante a 26000 piedi scompare dagli schermi radar, al fatto che si è vista una sequenza di plot grezzi “strana” sulla quale si è tentato di riagganciarsi, al fatto che almeno uno di quei radaristi si accorge di un possibile evento disastroso e dà l’allarme coinvolgendo altri due operatori, al fatto che doveva essere ben visibile sui plot sintetici che mancava il codice trasponder; tutti questi fatti rendono oltremodo inverosimile che tutto si sia svolto nella completa mancanza di percezione degli operatori”.

Quanto alle due tracce AA450-AJ450 che sono presenti nella THR di Marsala, gli esperti di parte civile prendono in esame quella che appare alle ore 18.40Z e sparisce praticamente allo stesso tempo in cui sparisce il segnale trasponder del DC9 I-Tigi. Essi scartano tutte le ipotesi fatte a proposito di tale traccia: del pallone sonda, di un disturbo causato dal Radio-Sole. Concordano, invece, con la ipotesi della persistente interferenza magnetica: “...una particolare condizione naturale o artificiale per cui al radar appare un oggetto che in realtà non c’è. Oppure un oggetto che esiste, ma che si trova da un’altra parte”. Ed a questo ultimo proposito, dimostrano che non possa trattarsi di un pallone sonda, perchè le caratteristiche tecniche del volo di tali oggetti, non appaiono correlabili con i risultati degli esami della THR di Marsala. Ipotizzano che la traccia in esame possa essere il risultato di una operazione “di disturbo (Jamming) e inganno (Deception)” elettronici, non rilevata dal radar di Marsala per la sua inadeguatezza.

In questa ottica, gli esperti di parte lesa prendono in esame, ancora una volta, ma più diffusamente, il funzionamento del sistema Nadge, e fanno accenni sulle tecniche di guerra elettronica, affermando a

conclusione che “giudicano verosimile che la traccia AA450-AJ450 appartenga ad un velivolo militare che avesse in atto un’operazione di inganno nei confronti del radar di Marsala, essendo dotato della necessaria apparecchiatura elettronica ed essendo a conoscenza dei parametri tecnici essenziali e necessari.” Giudicano pertanto gravissimo che, se di tale circostanza si tratti, un aereo militare NATO possa aver utilizzato i parametri a lui noti per sottrarsi all’avvistamento e controllo, ovvero che un aereo militare di un Paese non appartenente all’Alleanza possa aver violato la “sicurezza militare”. “Ammettere che un evento del genere fosse accaduto, significava ammettere che il sistema di controllo dello spazio aereo NATO era “bucabile” da velivoli ostili non rilevabili, e ciò avrebbe comportato una crisi di credibilità di tutto l’apparato difensivo simile a quella che si ebbe quando un piccolo velivolo ad elica atterrò indisturbato nella Piazza Rossa”.

Sulla traccia KA011, che appare nella THR di Marsala dalle ore 22.39Z fino alle 04.19.25Z del 28 giugno 80, i consulenti affermano di non conoscere a quale sito radar corrisponda la sigla KA e sottolineano che essa, invertita, e cioè AK, è relativa ad un sito radar francese. Passano quindi a descrivere alcune caratteristiche di omogeneità della traccia in argomento con la AJ450 anzidescritta: “si svolge nello stesso punto (poche miglia di distanza) dal luogo ove appare la traccia AJ450”...“mostra di vivere a quote elevatissime (fra i 60 ed i 70.000 piedi)”...“non è simulata”...“sono le uniche, fra le 376 tracce presenti sul nastro nell’arco di circa 18 ore, che operano a quote superiori ai 50.000 piedi (si tratta di una altezza enorme, al di sopra del traffico civile e raggiungibile solo da pochi aerei militari...”.

Anche per questa traccia, i periti prendono in esame le varie ipotesi ed ancora propendono per quella di un disturbo elettromagnetico. “Ma in questo caso difficilmente si potrebbe ipotizzare che la traccia KA011 sia relativa ad un velivolo realmente esistente, visto che si ferma per ore nello stesso punto. Sembra piuttosto una traccia creata da un sito radar sconosciuto per un motivo che non conosciamo, ma probabilmente per un qualche motivo legato alla precedente presenza della traccia AA450-AJ450”.

Nelle ulteriori considerazioni sulle tracce AJ450 e KA011, i consulenti di parte, nel contestare le affermazioni contenute nella perizia tecnica secondo cui KA011 sarebbe l’identificativo assegnato ad un aereo “VIP”, per il fatto che esso è stato fermo per molte ore nello stesso punto, ritengono che “... gli operatori abbiano avuto motivo per marcare la zona in cui è stato avvistato qualcosa di strano che si riteneva potesse avere attinenza con l’evento disastroso del DC9 I-Tigi”.

Dopo un lungo ed attento esame delle tracce AJ453, AJ024, LL437, delle simulate AJ000, AA055 e AA407 e della LL000, oltre che della esercitazione Synadex, i redattori del documento ritengono di essere giunti ad alcune conclusioni: “Si ritiene probabile che il sito radar di Marsala sia stato oggetto di operazioni di inganno e che queste operazioni abbiano a che vedere con la traccia AA450-AJ450... . Si ritiene che il maresciallo Carico, nel momento in cui seguiva, in modalità grezzo, il volo del DC9 Itavia e di quello che lui riteneva essere lo Air Malta LG477 (KM153) che lo seguiva da presso, facendo la considerazione “...sta a vedere che questo mette la freccia e sorpassa”, stesse in realtà seguendo non l’Air Malta, ma il velivolo militare che di lì a pochi secondi abatterà il DC9... Si ritiene inverosimile, sulla base dei dati analizzati, che il precipitare del DC9 I-Tigi si sia svolto nella completa mancanza di percezione degli operatori”.

A proposito della esercitazione Synadex: “...si ritiene che l’esclusione del sistema automatizzato, e del relativo software di riduzione, possa essere un modo per sottrarsi ad operazioni di inganno elettronico (in sostanza si esclude il sistema Nadge e si lavora solo in grezzo che, come si sa ormai con certezza, non viene registrato). Si ritiene che nell’intervallo di 44 minuti di cui non si hanno registrazioni siano accaduti eventi degni di nota visualizzati dal sito radar di Marsala. Si ritiene che nel sistema della Difesa Aerea si abbia avuto la percezione che l’evento disastroso potesse avere attinenza con la presenza della traccia AA450-AJ450. Si ritiene che la traccia KA011, creata indubbiamente artificialmente, sia stata creata da una apparecchiatura in grado di produrre una traccia di particolari caratteristiche di mobilità. Si ritiene, vista la creazione nelle ore successive all’incidente di tracce AJ (Marsala), LL (Poggio Ballone) e KA (sito sconosciuto) aventi identico codice di identificazione (cod.45 che non si è capito bene a cosa serva!) ed identiche caratteristiche di mobilità (immobilità spaziale e persistenza di ore) che l’intera rete si sia allertata ed abbia partecipato, nelle ore successive al disastro, ad operazioni diverse dalla semplice ricerca dei relitti.”

Da ultimo, gli esperti segnalano di ritenere necessario “conoscere in dettaglio quando e a quali Paesi stranieri l’industria nazionale abbia fornito apparati di guerra elettronica, i programmi di addestramento del personale militare..., sapere se esistevano basi dotate di pista di volo, non di responsabilità dell’Aeronautica Militare, su cui veniva svolta attività di velivoli militari di paesi extra Nato..., sapere inoltre in quali luoghi e da quali organizzazioni, pubbliche o private, veniva svolto il necessario lavoro di adattamento e modifica dei velivoli militari stranieri su cui venivano montati gli apparati da guerra elettronica forniti dall’industria nazionale.”.

* * * * *