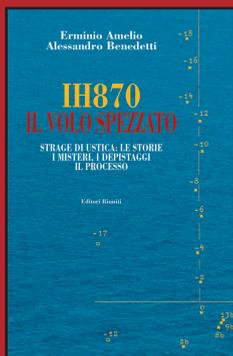


## 26) Avvenimenti



**IL VOLO SPEZZATO**  
**IH870, il volo spezzato** (Editori Riuniti, pagine 400, euro 18) è stato scritto a quattro mani dal magistrato Erminio Amelio, che ha sostenuto la pubblica accusa nel processo di Ustica, e dall'avvocato Alessandro Benedetti, che nello stesso procedimento ha rappresentato la parte civile. Il libro, in uscita in questi giorni, sulla base degli atti e della sentenza fornisce la prima documentata ricostruzione della sera della tragedia e dei giorni delle bugie, che hanno cercato di uccidere la verità.

L'ufficiale di divisione ha raccontato che quella sera non poteva riposare perché, fino alle 22,30, c'erano caccia francesi Mirage in assetto operativo, con tanto di missili a bordo, che decollavano e atterravano dalla base». Ma i francesi, interpellati su questo punto da Priore, hanno risposto che «l'aeroporto era chiuso dalle 6 del pomeriggio». Stessa reticenza per le portaerei «Clemenceau» e «Foch»: «Abbiamo chiesto i brogliacci di bordo dell'americana Saratoga che si trovava nel porto di Napoli, e che solo per questo i suoi

proprio gli Stati Uniti: «È il gioco delle tre carte: tutti si concentrano su una, e trascurano le altre due. Così per dieci anni Priore si è concentrato sul Mig libico - spiega Osnato - e nel frattempo la routine ha fatto il resto. La routine di reregistrare sui nastri, ad esempio». Gli americani all'epoca erano nostri alleati e facevano parte della Nato. «Questo significa che un caccia Usa non poteva passare inosservato, soprattutto quando rientrava in uno degli aeroporti Nato senza un missile o colliso - spiega l'avvocato siciliano -. Lo avrebbero saputo

caccia non potevano alzarsi in volo - incalza Osnato -, e gli Stati Uniti ce l'hanno consegnato, con tanto di cancellature e correzioni. I francesi, invece, ci hanno fatto avere due foglietti in bella copia, senza cancellature, e pure in fotocopia, in cui si dichiarava che le navi erano prive di aerei, perché in manutenzione».

Eppure, in Italia, nell'immaginario collettivo, c'è la strisciante convinzione che a compiere la strage siano stati

almeno trecento persone, tutte italiane». I francesi invece non facevano parte della Nato e avevano un aeroporto militare operativo, quello di Solenzara, e due portaerei in giro, la cui presenza è stata negata per anni. «E poi c'è il punto in cui è avvenuto il disastro: il punto Condor. È l'intersecazione tra l'ambra 13, l'aerovia civile sulla quale viaggiava il Dc9 e quella militare utilizzata dai francesi. Un punto franco, non sottoposto a controllo radaristico, se non da Licola, dove il radar però era manuale, quindi non poteva registrare». Ma Ciampino vide: «Quel radar copre normalmente le 130 miglia e il punto Condor sta a 140. Ma quella sera le condizioni meteorologiche erano buone e il radar registra la presenza di altri aerei nei pressi del Dc9».

L'obiettivo? «Fatta la valutazione oggettiva dei fatti - spiega Osnato - ora si può solo procedere per deduzione. Partiamo dai missili. Quelli operativi esplodono riversando un cono di schegge in modo da investire il più possibile l'aereo da abbattere, mentre quelli da esercitazione fanno il botto ma non sono caricati con le schegge, perché quando i caccia si esercitano devono portare più missili possibili, e una carica pesa tra i 20 e i 30 chili». I missili da

## tabulati

## Il nastro dei misteri

*Sigla KA011: in un tracciato radar la chiave per capire cosa accadde quella sera*

di Fabrizio Colarieti  
 e Luigi Di Stefano

Tutto ruota attorno ad una sigla: Kilo-Alfa-Zero-Uno-Uno. È la chiave di volta che permette all'edificio di sostenersi. Nell'affaire Ustica scoprire qual è la chiave di volta significa scoprire l'elemento su cui convergono tutte le forze. Perché eliminandola l'edificio crolla, miseramente, e quello che fino a un secondo prima era la causa della salvezza, un secondo dopo diventa la causa della rovina. La verità, lo si è detto per

anni, è nei tabulati dei radar - quelli che la storia ci ha lasciato - e tra i rottami di quel relitto, che ancora dimorano in un hangar della base di Pratica di Mare e che presto finiranno nel Museo della Memoria a Bologna. Dall'analisi dei dati radar, per esempio quelli del sito militare di Marsala, in Sicilia, emergono, da sempre, una serie di evidenze e di azioni coerenti. Gli esperti che li avevano studiati in precedenza avevano avuto una visione limitata, fra le 20.36 e le 21.02 (il disastro era avvenuto alle 20.59), mentre,

grazie al supplemento di indagini radaristica che volle il giudice Rosario Priore, fu possibile avere i dati di tutto il nastro: dalle 11.15 del 27 giugno 1980 fino alle 4.15 del 28. Così, venticinque anni dopo quella tragedia, quando gran parte dell'opinione pubblica ha dimenticato Ustica e i suoi mille misteri, si può arrivare a scoprire un pezzo di verità. Sì, dal 1980 al 2005. Tuttavia non è così facile. Bisogna far combaciare le tessere provenienti da due elementi assai diversi: un ammasso di lamiere, recuperate in fondo

al mare profondo tre chilometri e mezzo, e una serie infinita di lettere e numeri. Lì, in quei tabulati, ci sono due strani oggetti che volano davanti alla Sardegna a venti chilometri di quota, che si spostano da est a ovest a velocità bassissima, meno di cento chilometri orari, o addirittura si fermano. Per anni, chi doveva rispondere ha sempre fornito la stessa spiegazione: sono entrambi palloni sonda. Il primo oggetto definito un pallone è quello che sui radar viene chiamato AJ450: quello che "nasce" venti minuti prima

esercitazione non colpiscono direttamente, ma esplodono in prossimità dell'aereo nemico che, se militare, è corazzato e non subisce conseguenze. «Abbiamo chiesto ai tecnici del politecnico di Torino - racconta Osnato - di spiegarci cosa avviene se un missile da esercitazione provoca un'onda d'urto vicino al motore di un aereo civile: secondo i loro calcoli si strappa di netto, che è quello che è avvenuto al motore destro del Dc9. Una bomba che esplode in un metro cubo di una toilette, come fa a strappare di netto un motore, a spezzare in due un Dc9, senza lasciare neppure un segno? La tavoletta del water e il lavandino sono intatti».

E l'attentato a Gheddafi? «Una falsa pista.

E la controprova sta nelle parole pronunciate dal leader libico nel 2003 quando la Nato decise di togliere l'embargo alla Libia. In quell'occasione la Francia pose delle condizioni: chiese al paese nordafricano di ammettere le sue responsabilità nell'attentato di Lockerbie e nel deserto del TENERÉ. Il giorno dopo Gheddafi si assunse la responsabilità degli attentati, e aggiunse che a provocare la strage di Ustica erano stati gli americani, convinti che lui fosse sul Dc9. Perché fare una simile dichiarazione, peraltro non richiesta? È

un altro gioco delle tre carte». Ma c'è di più. «La Terza corte d'Assise ha chiesto alla Cia documenti riguardanti la strage in base al Freedom of Information Act, la legge che permette dopo venti anni di desecretare le carte top secret. Gli Stati Uniti hanno risposto di avere informazioni, ma di non poterle divulgare per questioni di sicurezza internazionale. Ovvero: la vicenda riguarda un altro paese».

Questo spiegherebbe anche perché in

tutti questi anni si è sempre lavorato su quanto fornito dai sistemi radaristici del basso Tirreno. «La terra è tonda e dal basso Tirreno si possono captare solo aerei ad alta quota. E un aereo operativo si muove sempre sotto un certo livello per non farsi scoprire. Per questo nei tracciati disponibili si individuano operazioni di "razzolamento", in cui gli aerei salgo-

## Molti i punti rimasti inesplorati. Ma anche 25 anni dopo si possono rimettere in discussione gran parte delle "verità", appese come quadri sul muro di gomma

del disastro e che "muore" nello stesso momento. Lo definiscono così in un'inchiesta dell'Aeronautica militare sollecitata nell'89 dall'allora ministro della Difesa. Il secondo oggetto è KA011, è la nostra traccia Kilo-Alfa-Zero-Uno-Uno. KA011 appare sugli schermi radar tre ore dopo replicando, in tutto e per tutto, il primo oggetto: di AJ450 replica quota, direzione, posizione e velocità. Un altro tassello, poi, è nel "nastro dei misteri", quello contenente le registrazioni delle telefonate in entrata e in una uscita da Marsala la sera del disastro. Nastro ascoltato per la prima volta solo nel marzo del '90. Qui il sergente Salvatore Loi, parlando con un altro militare, identifica KA011 come un pallone sonda.

È una balla. I palloni stratosferici per la ricerca scientifica, utilizzati anche dal Cnr, decollavano dalla Sicilia e venivano recuperati in Spagna o addirittura in Amazonia. Non potevano volare verso est, verso il Medio Oriente. Ma non è tutto. Guardando bene sui tracciati e applicando un fattore di scala pari a "6", AJ450 diventa la traccia radar di un aereo che intercetta il Dc9 proprio nel momento in cui viene colpito. AJ450 potrebbe essere perciò protagonista di un'operazione di guerra elettronica. Un aereo dotato di apparecchiature elettroniche in grado di ingannare il radar di Marsala, mostrando quota, velocità e posizione diverse da quelle vere, insomma travestendosi da pallone sonda. KA011 com-



### GUERRA ELETTRONICA

Il saggio *Il buco, scenari di guerra nel cielo di Ustica* (Vallecchi, pagine 168, euro 13) scritto da Luigi Di Stefano, tecnico e consulente di parte civile nel processo di Ustica negli anni 1994-95, ricostruisce meticolosamente, grazie alle perizie, alle sovrapposizioni di schemi, tutti dati oggi disponibili, quanto accadde quella tragica sera. E grazie alle ultime acquisizioni sul significato delle sigle di tracciati radar ritenuti inspiegabili si scopre lo scenario in cui ebbe luogo la strage: uno scenario di guerra. Di guerra elettronica.

pie un'azione gemella: tre ore dopo replica la scena dell'aggressione. Quale stazione radar lo ha fatto e perché? Cos'è KA011? Una sonda? La traccia è stata fatta da Marsala? Non è possibile. Marsala ha il codice di identificazione "J", mentre questo è "KA". E i palloni non vanno a est, vanno ad ovest, e non possono stare fermi in cielo, e per diverse ore, come KA011. Durante l'inchiesta non si approfondisce e ciò che afferma il sergente Loi al telefono diventa una verità. Fu lo stesso sergente, a ottobre dell'89, nel corso di un interrogatorio, a fare la "rivelazione" sul volo libico su cui

avrebbe dovuto trovarsi Gheddafi, circostanza confermata pubblicamente dallo stesso leader libico nel gennaio del '90. Un'altra icona di questa inchiesta. Peccato che di quel volo, però, non si sia mai trovato il più microscopico indizio sui nastri radar. La sigla "KA", lo dice la Nato, è l'identificatore della stazione radar di Torrejon, in Spagna, vicino Madrid. Torrejon è la sede del 401st Tactical Fighter Wing dell'US Air Force. Ora un possibile scenario: lì, a Torrejon, qualcuno, tre ore dopo il disastro, stava già lavorando per identificare il probabile colpevole, replicando l'operazione di inganno elettronico messa in atto da AJ450. A questo punto la chiave di volta. →

# ITALIA 2005 ITALIA

## 28) Avvenimenti

no e scendono di quota per non farsi individuare. Non ci sarebbero questi problemi se si osservasse il razzolamento dall'alto Tirreno». Sarà per questo che si parla di "strage di Ustica" e non "di Ponza"?

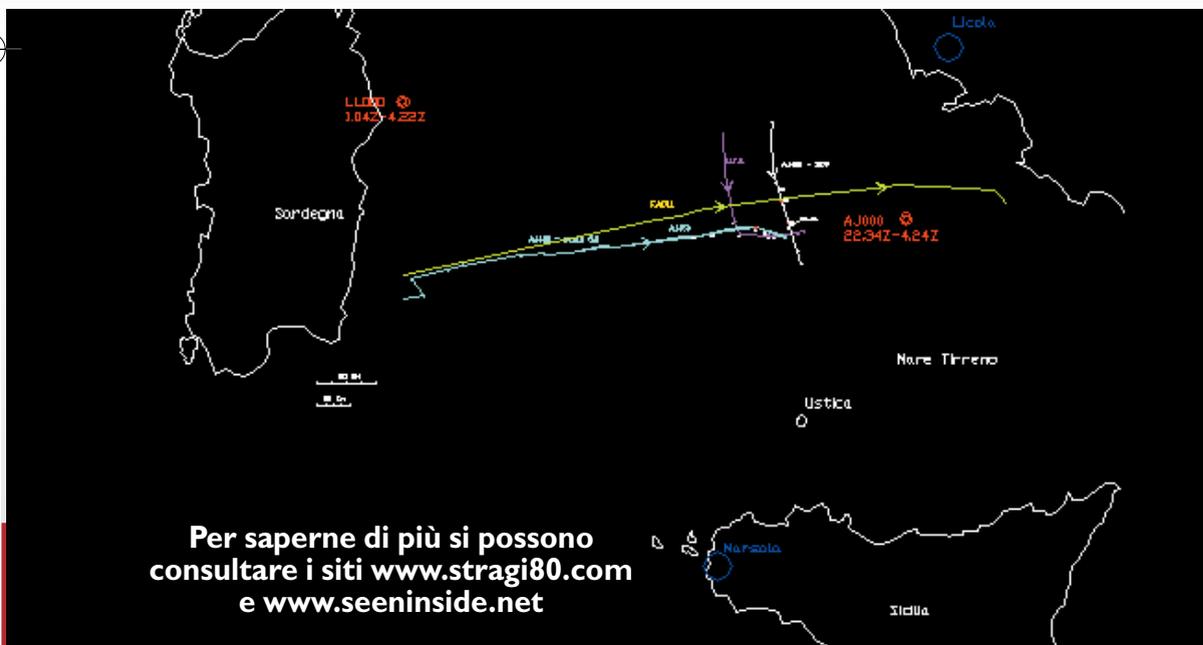
Ma perché l'Italia ha coperto? «A quei tempi i vertici militari gestivano miliardi perché si stava adottando il sistema radaristico Nato, il Nadge, quello a rete, la nonna di internet per intenderci - spiega Osnato -. Per ammodernare il sistema arrivavano miliardi dall'estero, direttamente amministrati dall'Aeronautica militare italiana. Nella loro testa, quei signori pensavano che non potevano permettersi di fare il botto per una "fesseria", come ebbero il coraggio di definire la strage di Ustica. Bisognava a tutti i costi nascondere che il sistema aveva delle falle, che non si era in grado di difendere un aereo civile da caccia sfuggiti al controllo. Perché significava, soprattutto, perdere potere. E quindi denaro». ■



### «MAI VISTA TANTA ARROGANZA»

«Non mi è mai capitato di vedere tanta arroganza, tutta concentrata in un unico processo». Il commento è di Alessandro Benedetti (nella foto), avvocato di parte civile nel procedimento contro i quattro generali dell'Aeronautica, che il collegio presieduto dal giudice Giovanni Muscarà ha assolto per alto tradimento e prescritto le omissioni per due di loro, Lambertucci e Ferri. «Ci siamo trovati di fronte a militari che sostenevano di non riconoscere neppure la propria voce». Ora, gli avvocati di parte civile, la procura generale di Roma e i pm di primo grado hanno impugnato la sentenza per la parte che riguarda la prescrizione in merito alla omessa comunicazione al governo. Come finirà? «Non si accerterà più di questo», è l'amara riflessione di Benedetti.

Il Dc9 dell'Itavia fotografato prima del disastro



Per saperne di più si possono consultare i siti [www.stragi80.com](http://www.stragi80.com) e [www.seenininside.net](http://www.seenininside.net)

### LA RICOSTRUZIONE

In alto, una ricostruzione fatta al computer dal tecnico e perito Luigi Di Stefano di quanto accadde la sera del 27 giugno 1980: in bianco, la rotta seguita dal Dc9 dell'Itavia (sigla AJ421); in viola l'aereo sconosciuto che vola in rotta parallela ad est e converge verso il Dc9 al momento del disastro; in celeste il velivolo aggressore che vola per intercettare l'aereo sconosciuto ma che colpisce il Dc9. Questo velivolo si "maschera" con un'operazione di guerra elettronica (sigla AJ450); in giallo la "ricostruzione" della rotta del velivolo aggressore, fatta circa tre ore dopo dalla stazione radar Nato-Nadge di Torrejon, in Spagna, della US Air Force (sigla KA011)

→ Applicando lo stesso fattore di scala "6" ad entrambe le tracce, sia sul piano orizzontale che sul piano verticale, entrambi diventano aerei che vanno ad intercettare la rotta del nostro Dc9 nel momento in cui il velivolo civile, con a bordo 81 innocenti, perde i contatti con il mondo. Solo che la prima

(AJ450) lo fa realmente, mentre la seconda (KA011) è una replica fatta tre ore dopo dal radar di Torrejon e trasmessa a Marsala e di qui al comando centrale di Martina Franca. Se parlassimo di uno o più missili che vanno a colpire il Dc9, grazie a questa ricostruzione di rotte e di quote si può misura-

re l'angolo di salita e d'impatto. È il ricordo fra le lamiere contorte e le file di lettere e numeri. L'elemento su cui potrebbero convergere tutte le forze. A Marsala dovevano sapere benissimo che "KA" era l'identificatore di Torrejon: perché allora depistarono raccontando la balla del pallone? A marzo del

'90 c'era chi sapeva, l'indagine stava per essere affidata a Priore, la commissione Stragi stava lavorando. Ecco perché il "nastro dei misteri" non era stato ascoltato prima di allora, forse perché prima non c'era! La verità si può cercare analizzando i punti rimasti inesplorati, anche venticinque anni dopo, anche se questo vuol dire rimettere in discussione gran parte delle "verità" appese come quadri sul muro di gomma.