

# IPOSTESI UFOLOGICA DELLA STRAGE DI USTICA

Studio di Umberto Telarico

*a cura di Giulia Ciappa e Walter Radica*

## INTRODUZIONE

Questo studio si propone di far conoscere ad un pubblico più vasto possibile come, nello scenario degli eventi che portarono la sera del 27 giugno 1980 all'abbattimento del DC-9 della compagnia ITAVIA, nel cielo dell'isola di Ustica, (ossia al centro del cosiddetto Triangolo del mar Tirreno), si trovino numerosi indizi sostanziali del fatto che la causa scatenante di questo tragico evento possa benissimo essere stata un'operazione militare aero-navale effettuata dagli Stati Uniti congiuntamente ad alcuni paesi della NATO (Gran Bretagna, Francia e Italia), finalizzata all'intercettazione e tentato abbattimento di uno o più UFOs (ossia Oggetti Volanti Non Identificati) di origine allogena, i quali seguivano – già da qualche tempo e da molto vicino – il trasporto civile in questione. Quest'ultimo, pertanto, sarebbe stato colpito per errore da uno o più missili "amici" diretti contro tali UFOs.

Proprio per le sue implicazioni politiche e militari, "esplosive" se divulgate, l'evento ufologico in questione è stato "gestito" come una questione di sicurezza nazionale, o meglio di sicurezza "sovranaazionale". In tale ottica, proprio per proteggere la segretezza di un'operazione militare congiunta finalizzata all'abbattimento di tali aeromobili sconosciuti di natura allogena, i vertici militari e politici dei Governi coinvolti nell'operazione hanno deciso di eliminare qualsiasi prova testimoniale dell'accaduto. L'analisi dei dati in nostro possesso ci ha indotto a supporre che il DC-9 non sia esploso in aria, ma sia riuscito ad ammarare e che ciò abbia determinato la rapida decisione di assassinare gli eventuali superstiti del disastro aereo, provocando l'affondamento del velivolo utilizzando un commando di sub, giunti sul posto con un sommergibile.

Le successive, frenetiche azioni di depistaggio ed occultamento delle prove relative al vero obiettivo dell'azione di guerra (ossia uno o due UFOs), all'abbattimento del DC-9 ed al conseguente assassinio dei sopravvissuti, insieme all'eliminazione fisica di ben 13 testimoni chiave a conoscenza dei fatti, il tutto operato all'ombra di complici silenzi e

connivenze istituzionali di ogni genere (a livello internazionale), sono una prova evidente ed incontrovertibile che i fatti collegati con la strage di Ustica - come altri dello stesso genere -, sono considerati, ieri come oggi, materia "altamente riservata" legata alla difesa di inderogabili interessi nazionali ed internazionali.

Anche l'ambiente ufologico nazionale italiano ha reagito in modo censorio ed allineato con le politiche di "sicurezza nazionale", non trattando mai in maniera oggettiva e seria l'evidente componente ufologica presente nella strage di Ustica. I nostri ripetuti tentativi di portare le ipotesi di questo studio all'attenzione del pubblico nazionale, sono caduti di fronte alle evidenti sudditanze alle logiche di potere di quelli che si ritenevano gli esponenti di una seria ufologia nazionale.

Se questo studio è stato tratto da un ben più ampio lavoro dell'Autore, in cui è compresa, tra l'altro, una completa raccolta dei dati che hanno portato a queste conclusioni, è proprio perché, grazie alla minore quantità di documenti qui citati, un numero sempre maggiore di persone possa facilmente venirne a conoscenza, data la difficoltà di divulgazione di un saggio di quasi un migliaio di pagine rispetto a questo di poche decine.

A questo punto, prima di giudicare questo lavoro come frutto di elucubrazioni fantascientifiche, chiediamo solo che venga almeno letto.

l'Analista  
Umberto Telarico  
\_\_\_\_\_  
inquirente del  
G.I.R.U.C.  
Gruppo Indipendente  
di Ricerca Ufologica  
Campana

**ANALISI TECNICA SULL'INQUIETANTE IPOTESI  
DI UNA COMPONENTE UFOLOGICA NELLA STRAGE DEL DC-9 ITAVIA,  
VERIFICATASI NEL CIELO DI USTICA LA SERA DEL 27 GIUGNO 1980**

=====

In base a quanto emerso dal nostro studio principale sul disastro aereo in oggetto, i punti salienti dell'intera questione possono essere così riassunti:

**A) PREMESSE GENERALI**

1) Un'alta percentuale di fenomeni UFOs si registra nelle aree del pianeta sedi di installazioni di interesse strategico-militare e/o sedi, al momento di tali apparizioni di "oggetti volanti non identificati", di esercitazioni militari[1] (Allegato n°1);

2) A volte, nelle aree geografiche dove il fenomeno UFO è in genere particolarmente intenso, oppure è in atto un'ondata (flap) di manifestazioni UFOs, si registrano degli incidenti aerei dalle caratteristiche di difficile collocazione, in uno schema convenzionale[2] (Allegato n°2);

3) Sono stati registrati numerosi casi di intercettazione e conseguente tentativo di abbattimento di UFOs da parte di forze militari terrestri, appartenenti a varie nazioni; questo anche nell'ambito di esercitazioni militari, alcune delle quali volte a "coprire" vere e proprie azioni di guerra contro tali aeromobili e/o oggetti sottomarini sconosciuti[3] (Allegato n°3);

4) A livello dei vertici governativi ed istituzionali mondiali, il fenomeno ufologico – diversamente da quello che viene fatto credere all'opinione pubblica internazionale, essendo ritenuto un fenomeno "potenzialmente ostile" e, pertanto, legato alla "sicurezza nazionale" - è oggetto di ricerche coperte dal massimo livello di segretezza[4] (Allegato n°4);

5) Sullo scacchiere internazionale, la linea politica governativa, relativa alla questione degli UFOs e fenomeni connessi (intesi come la manifestazione hard della presenza ed interferenza, nel nostro ambito planetario, di intelligenze aliene), è decisa dalle maggiori potenze nucleari quali USA, Russia, Inghilterra e Francia. Anche la Cina, quale potenza

nucleare, nonostante si consideri in “contrapposizione ideologica” con le sopra citate nazioni leader occidentali, riguardo la problematica degli UFOs e relativa “interferenza aliena”, porta avanti una politica improntata sul cover-up del tutto simile a quella delle altre potenze. Una tale linea politica comune (caso – questo - davvero raro fra le nazioni della Terra), dovrebbe farci comprendere come, nel caso del fenomeno degli UFOs, sia perseguita a livello internazionale una politica di “mutua assistenza” e “collaborazione” - ovviamente, anche sul piano militare - per la difesa ad oltranza (ossia con ogni mezzo e senza alcuna remora), di comuni quanto fondamentali interessi legati alla sicurezza nazionale e, nel caso specifico, alla sopravvivenza stessa del sistema di potere politico, economico e religioso[5] (Allegato n°5).

## B) COSTATAZIONI SPECIFICHE

1) Nell’area geografica comprendente la Sicilia, la Sardegna e parte della Campania si trovano numerose installazioni d’interesse strategico-militare come, ad esempio, la base aerea di Sigonella, l’aeroporto militare di Elmas, il poligono missilistico di Perdasdefegu (Quirra), la base navale della Maddalena, la base aerea di Decimomannu, la regione del Sulcis, il centro radar di Licola, la base NATO di Bagnoli, ecc. Inoltre, detta area del mar Tirreno è stata ed è spesso teatro di manovre militari NATO (Allegato n°6);

2) Il basso Tirreno, al pari di altre aree marine tristemente note come il Triangolo delle Bermuda (nell’Oceano Atlantico occidentale), il Triangolo del Drago dell’Oceano Pacifico (in Giappone), il Triangolo dei Grandi Laghi (tra il Canada e gli Stati Uniti) ecc., è sempre stata un’area contraddistinta da un’intensa attività di tipo ufologico e “misterioso”, caratterizzata dai seguenti fenomeni[6]:

- a) Alto numero di avvistamenti UFO;
- b) Immersione e/o emersione di UFOs;
- c) Presenza di Oggetti Sommersi Non Identificati o U.S.O.;
- d) Naufragi di natanti attribuiti alla collisione con U.S.O.;
- e) Scomparsa di aerei e natanti;
- f) Ritrovamento di natanti privi di equipaggio a bordo;

g) Incidenti aerei anomali;

h) Black-out radio;

i) Boati "fantasma";

(Allegato n° 7)

3) Il giorno della tragedia di Ustica erano in corso delle esercitazioni militari aero-navali nel medio e basso mar Tirreno, esattamente in uno specchio di mare a sud-est della Sardegna, nel tratto compreso tra i comuni di Villaputzu e Siniscola. La zona interessata da tali manovre era indicata con la lettera B nella cartina allegata ad un'ordinanza di sgombero, la numero 79, emessa dal Comando in capo del Dipartimento Militare Marittimo del basso Tirreno, con sede a Napoli. Secondo tale documento, inviato alla stampa nel novembre del 1988 dall'allora vicesegretario nazionale del Partito Sardo d'Azione Mario Carbone, le esercitazioni a fuoco erano programmate dal 16 al 30 giugno compreso, e si sarebbero svolte ogni giorno dalle ore 08:00 alle ore 19:00. L'allora ministro Zanone ha sempre sostenuto che ogni tipo di manovra era conclusa alle ore 09:00 di mattina del 27 giugno 1980. Ma in tale comunicato ufficiale non si fa alcun cenno ad un'ulteriore esercitazione programmata in quei giorni, preannunciata dall'ordinanza di sgombero disposta dal Comandante in capo del Dipartimento Militare Marittimo del basso Tirreno, l'ammiraglio di squadra Angelo Monassi (vedi "la Repubblica" del 17 novembre 1988, pag. 23) (Allegato n° 8). Altra conferma del fatto che, al momento della sciagura del DC-9 Itavia, erano effettivamente in corso delle manovre militari, viene dalla "Rivista marittima", organo ufficiale della Marina Militare Italiana. A pagina 119 del numero di agosto 1980, difatti, è riportato testualmente:

"Nei giorni 26 e 27 giugno si è svolta nelle acque del poligono di Teulada (sulla costa orientale della Sardegna) un'esercitazione di tiri (di artiglieria navale) contro costa diurni e notturni con la partecipazione delle seguenti unità: caccia lanciamissili Ardito, Audace, Impavido; caccia Impetuoso e Indomito; caccia Guèpratie e corvetta Drogou della marina francese. Hanno concorso all'esercitazione, come unità per lo sgombero del poligono di tiro, le fregate Bergamini e Centauro" (vedi "Europeo" n° 33 del 18 agosto 1990, pag. 30);

4) Il disastro del DC-9 dell'Itavia presenta, ancora oggi, aspetti oscuri ed anomali. Tale tragico evento si colloca incontestabilmente in uno scenario in cui sono presenti sia forze militari aero-navali di varie nazioni, che “aeromobili non identificati” o UFOs.

5) Diversamente da quello che si è verificato in altri casi analoghi, ossia in occasione di tragici eventi[7] in cui i Governi dei paesi autori di tali stragi hanno ammesso pubblicamente le loro responsabilità nel giro di 48 ore dal fatto, per il caso del DC-9 Itavia abbattuto nel cielo di Ustica, invece, si è registrata una congestionata azione di cover-up e depistaggio, nonché un omertoso quanto complice silenzio a livello istituzionale internazionale, tuttora in atto. Tutto ciò non trova una logica spiegazione se non tenendo conto del fatto che un tale esteso quanto omogeneo “fronte di omertà internazionale” presuppone la difesa di comuni quanto vitali interessi strategici di gran lunga superiori a quelli nazionali. Ebbene, come è dimostrato da diverse migliaia di pagine di documenti ufficiali governativi, provenienti da svariate nazioni, l'unica cosa che risponde ad un tale requisito (vedi il punto 5 della Premessa) è il fenomeno ufologico, inteso come la manifestazione hard della presenza ed interferenza di intelligenze aliene nel nostro ambito planetario.

#### SVILUPPO CRONOLOGICO E CRITICO DEGLI EVENTI LEGATI ALLA STRAGE DI USTICA

In base a tali e tanti fatti, dati e circostanze, dettagliatamente illustrati e documentati nel contesto del nostro studio dal titolo “La sciagura aerea del DC-9 Itavia nel cielo di Ustica: un ennesimo incidente anomalo avvenuto nel triangolo maledetto del mar Tirreno”, si formula la seguente ipotesi di ricostruzione dello scenario determinatosi nell'area di Ustica il 27 giugno 1980.

È da sottolineare che la ricostruzione viene effettuata solo ed esclusivamente in base alle premesse di carattere generale relative alla situazione nazionale e internazionale preesistente il tragico incidente e in base alle constatazioni di carattere più specifico relative allo stato della particolare zona dove si sono svolti gli eventi.

(Illustrazione n° 1)

1) UFOs VENGONO SEGNALATI NELLA STESSA AREA (che poi sarà teatro dell'abbattimento del DC-9 Itavia) DUE GIORNI PRIMA CHE SI VERIFICHIL TRAGICO EVENTO IN QUESTIONE.

Già il 25 giugno 1980 gli operatori radar avevano segnalato la presenza nella zona del basso mar Tirreno di velivoli non identificati, in gergo "zombi" o UFOs che dir si voglia (vedi "Roma" del 7 luglio 1980, pag. 12). Ora, per quanto riguarda gli OVNI[8] segnalati il 25 giugno, se fosse vera l'ipotesi secondo cui il jet dell'Itavia sarebbe stato coinvolto in un'azione di guerra internazionale - non dichiarata - nei confronti del leader libico Gheddafi, è ovvio che, essendo questa un'azione improntata alla sorpresa, non poteva trattarsi assolutamente di "prove di scena" dell'attacco che poi sarebbe stato sferrato 48 ore dopo.

2) DOPO IL DECOLLO DA BOLOGNA, DUE OVNI SI ACCOSTANO E INIZIANO A SEGUIRE, MOLTO DA VICINO, IL DC-9 ITAVIA.

Il volo IH-870 della società ITAVIA parte da Bologna alle ore 20:08, con due ore di ritardo sull'orario previsto. Una volta salito in quota ed al di sopra della Toscana, secondo la ricostruzione fatta dai periti in base ai tracciati radar di Roma Ciampino, la traccia radar del DC-9 appare spuria, ossia sovrapposta a quella di un altro aeromobile (o forse due, vedi "la Stampa" del 19 giugno 1997, pag. 5) viaggiante nelle immediate vicinanze del jet civile; in altre parole, come se qualcosa (che noi riteniamo essere uno o due UFOs a tutti gli effetti) volasse di conserva - ossia si fosse disposto poco sopra, sotto o in coda - con detto cargo allo scopo (almeno secondo la versione ufficiale) di occultare la propria presenza confondendosi nel cono d'ombra radar del DC-9. Intanto, quest'ultimo procede lungo l'aerovia civile denominata Upper Ambra 13 alfa, senza potersi rendere conto di una tale presenza "estranea".

2/a) LE CONDIZIONI METEREologiche DELLE VARIE ZONE SITUATE SULLA ROTTA DEL DC-9 ITAVIA.

Le condizioni meteorologiche lungo la rotta seguita dall'aereo erano sostanzialmente buone, con una visibilità di oltre 10 km. Il mare, però, a causa di un vento teso, era mosso, localmente agitato con un moto ondoso di forza 4-5. A Ponza, il cielo era sereno o poco nuvoloso, con un vento da nord-ovest che spirava a 25 nodi. Condizioni meteo simili a

quelle presenti ad Ustica. A Palermo Punta Raisi c'era cielo quasi sereno e vento debole. Sulla costa campano-calabra il cielo era nuvoloso ma senza pioggia. A Capo Palinuro c'era cielo nuvoloso con vento di 20 – 25 nodi (vedi "il Tempo" del 28 giugno 1980, pag. 1, cronista G. D'Av.).

### 3) LA PRESENZA, A DISTANZA OPERATIVA UTILE DAL TEATRO DEGLI EVENTI, DI UN AEREO RADAR TIPO AWACS.

Nel frattempo, un aereo Awacs (un velivolo USA dotato di un sofisticato e potente radar sul dorso in grado di guidare altri aerei militari), ha sotto controllo una missione i cui scopi sono tutt'oggi rimasti top-secret e, a questo scopo, sorvola in circolo l'Appennino Tosco-Emiliano (vedi "Corriere della Sera" del 1° settembre 1999, pag. 9).

### 4) UN PRIMO AEREO MILITARE (FORSE UN CACCIA) SI AVVICINA E SEGUE IL JET DELL'ITAVIA.

Nel breve tratto tra Bologna e Siena il traffico aereo intorno al DC-9 diviene intenso. Una volta sulla Toscana, il DC-9 viene affiancato da un aereo con sigla militare LG-461 proveniente dalla Liguria. Tale "manovra d'inserimento" avviene praticamente davanti al muso di due della squadra composta da tre F-104 italiani decollati dalla base aerea di Grosseto intorno alle ore 20:00 del 27 giugno 1980 (vedi "la Stampa" del 19 giugno 1997, pag. 5).

### 5) IL "RUOLO TATTICO" DEI CACCIA ITALIANI DECOLLATI DALLA BASE DI GROSSETO.

Tali due caccia F-104 sono pilotati da Mario Naldini e Ivo Nutarelli i quali, quando incrociano il DC-9 ed il suo "accompagnatore fantasma", per ben tre volte lanciano il codice di allarme ai radar di terra, per poi far rientro alla loro base. Inoltre, viene da chiedersi se, mentre erano in volo, i piloti in questione abbiano ascoltato eventuali messaggi radio provenienti dal DC-9, dagli altri velivoli militari presenti in zona o dai comandi di terra, e quale possa essere stato il contenuto di tali eventuali comunicazioni radio.

In effetti, la presenza sulla scena dei due o tre caccia italiani potrebbe essere stata del tutto casuale; non si spiega altrimenti, difatti, il ruolo pratico di questi ultimi nell'ambito del

presunto “complotto internazionale”, del tutto vago ed inconsistente dal punto di vista tattico data la presenza, nell’area, di un velivolo Awacs e del velivolo militare proveniente dalla Liguria. Inoltre, se la loro azione fosse stata effettivamente pianificata in precedenza - secondo la tesi “dell’agguato premeditato” - perché lanciare, per ben tre volte, l’allarme ai radar di terra?

Resta il fatto che, alcuni anni dopo, nel 1988, i due piloti in questione vennero uccisi - simulando un incidente - durante la manifestazione aerea di Remstein, in Germania (in cui, peraltro, perirono numerosi innocenti spettatori), appena qualche giorno prima, guarda caso, della data in cui gli stessi avrebbero dovuto essere ascoltati quali testimoni in causa dal giudice Rosario Priore (vedi “il Mattino” del 24 dicembre 1993, pag. 5).

#### 6) ALTRI CACCIA MILITARI SI ACCOSTANO E SEGUONO IL DC-9 ITAVIA.

Ritornando a descrivere il nostro scenario tra Roma Ciampino e Ponza, quattro velivoli (probabilmente caccia USA) volano parallelamente - poco arretrati e disposti due a destra e due a sinistra del DC-9 Itavia, quasi lo “scortassero”, forse con lo scopo di sorvegliare il suo “compagno fantasma” (si è poi stabilito che i “compagni fantasma” fossero due, secondo noi due UFOs a tutti gli effetti), per cui i quattro velivoli avrebbero potuto volare in quel modo per scortare e/o costringere questi “accompagnatori” ad abbandonare la loro posizione (vedi “la Stampa” del 19 giugno 1997, pag. 5).

#### 7) RAPPORTO SULL’AVVISTAMENTO DI UN VELIVOLO SCONOSCIUTO AL LARGO DELL’ISOLA DI PONZA ALLE ORE 20:37; VENTUNO MINUTI PRIMA, CIOÈ, CHE IL DC-9 ITAVIA SCOMPARISSE DALLO SCHERMO RADAR DI ROMA CIAMPINO.

Il seguente stralcio della conversazione telefonica tra il centro radar di Martina Franca e quello di Licola, fa parte dei nastri registrati, acquisiti e messi agli atti del procedimento sulla strage di Ustica dal giudice Rosario Priore (vedi “Corriere della Sera” del 7 ottobre 1991, pag. 13).

Ore 23:46 del 27 giugno 1980:

“Eh, sono il maresciallo Di Mico (dalla stazione di Licola, n.d.A.)”.

“Capitano Patroni Griffi, mi dica”.

“Senta, le dico una notizia così”.

“Sì”.

“Che penso non abbia nessun valore, i carabinieri di Pozzuoli...”.

“Sì”.

“Hanno visto... hanno avuto notizia che un velivolo a largo di Ponza veniva verso di noi (ossia verso Licola, n.d.A.), poi non l’hanno visto più, le ripeto la notizia nuda e cruda così come me l’hanno dato i nostri carabinieri”.

“E a che ora questo?”

“Questo sarebbe successo alle ore otto e trentasette alfa (ossia le ore 20:37, n.d.A.), ma non ci dovremmo trovare”.

Ora, che tipo di velivolo noto, sia esso militare o meno, è in grado di “scompare” in modo tanto repentino? Che a noi risulti, nessuno... a meno che, ovviamente, non si pensi ad un UFO di origine allogena.

#### 8) LE DIFFICOLTÀ DELLE COMUNICAZIONI RADIO TRA IL DC-9 ED IL CENTRO D’ASCOLTO DI ROMA CIAMPINO.

Ore 20:46:00

Il volo IH-870 dell’Itavia è sulla A/BEAM, cioè sulla verticale del radiofaro di Ponza. Il comandante Domenico Gatti tenta ripetutamente, ma invano, di comunicare via radio sulla normale frequenza di 133,25 mega cicli con il Centro Regionale d’Ascolto di Roma Ciampino. Finalmente, usando una frequenza radio diversa, riesce a mettersi in contatto. Quindi dice testualmente: “Qui è un cimitero. Non si riesce a comunicare né a sentire niente” (vedi “l’Occhio” del 29 giugno 1980, pag. 3 e del 3 luglio 1980, pag. 6).

#### 9) ALTRI CONTATTI RADIO TRA IL JET CIVILE ED IL CENTRO CONTROLLO DI ROMA.

Ore 20:50:00

Il DC-9 Itavia giunge sul punto A13A dell'aerovia civile AMBRA 13 BRAVO, il penultimo punto di riporto (ossia controllo radio) prima che l'aereo entri nell'area servita dal Centro d'Ascolto di Punta Raisi. A causa della forte turbolenza in quota prodotta dal vento, il comandante Gatti richiama il centro di Roma Ciampino. Il controllore, pertanto, autorizza il cargo civile a scendere a quota 250 - ossia 25.000 piedi (pari a 8000 Mt.). Il comandante Gatti risponde "Ok" (vedi "l'Occhio" del 29 giugno 1980, pag. 3).

#### 10) NUOVA INTERRUZIONE DEL CONTATTO RADIO TRA IL DC-9 ED IL CENTRO D'ASCOLTO DI ROMA CIAMPINO.

Ore 20:54:00

Il DC-9 sorvola il successivo punto di riporto denominato Condor. Il pilota del cargo civile tenta di comunicare con il Centro d'Ascolto di Roma Ciampino, ma ogni suo tentativo è vano. A sua volta, anche il controllore richiama il volo IH-870 dell'Itavia, senza alcun risultato (vedi "l'Occhio" del 29 giugno 1980, pag. 3). L'aereo civile in questione proseguirà regolarmente il suo volo ancora per circa 6 minuti, prima che un evento esterno lo faccia precipitare e scomparire dallo schermo del radar Marconi di Roma.

Qual è la causa che rende difficili tutti i contatti radio, fino a produrre il totale black-out degli stessi? Una "contromisura elettronica" messa in atto per coprire "un'operazione di guerra"? "Distorsioni del campo" prodotte di frequente dall'intenso campo elettromagnetico (legato al sistema propulsivo) di uno o più UFOs presenti in quell'area[9]?

Allo stato attuale delle cose, dal nostro punto di vista, non essendoci una risposta certa ed inequivocabile, un'ipotesi vale l'altra.

#### 11) LA PRESENZA DI ALTRI CACCIA DISLOCATI, FORSE, SU DI UNA PORTAEREI E LA PRESENZA (CONTROVERSA) DI TALI UNITÀ NAVALI NEL MEDITERRANEO.

Alcune serie di plots (tracce radar), attribuite alla presenza di caccia militari, danno l'impressione che questi ultimi emergano improvvisamente dalla superficie marina in un tratto di mare a nord di Olbia, ossia in uno specchio d'acqua antistante la Corsica, dove poi, successivamente, fanno ritorno (vedi "la Repubblica" del 11 dicembre 1997, pag. 23). Ciò potrebbe essere spiegato sia con il fatto che, inizialmente, tali velivoli militari volassero a quote molto basse per non essere intercettati dai radar, che con la presenza di una o più

navi portaerei nelle acque del Mediterraneo. A questo proposito, gli USA, con il libro di bordo alla mano, dimostrarono che, la sera del disastro del DC-9 Itavia, la portaerei Saratoga era alla fonda nel porto di Napoli. Ma, dai risultati di una perizia su tali registri di bordo, ordinata dal giudice Rosario Priore, risultò che mancavano le minute originali dei turni di copertura a bordo relative ai giorni a cavallo della strage (vedi "Corriere della Sera" del 6 maggio 1993, pag. 13). Inoltre, secondo James Flatley, che aveva il comando della Saratoga, questa aveva - guarda caso - tutti i radar spenti. A dimostrare l'assoluta incoerenza tattica di una simile circostanza, fu l'allora responsabile dei nostri servizi segreti ammiraglio Fulvio Martini. Quest'ultimo, difatti, convocato nel 1990 dalla Commissione Stragi, a proposito della "cecità" della Saratoga, dichiarò testualmente:

"Non hanno visto nulla? Non ci credo: ho comandato una portaelicotteri e so benissimo che è da irresponsabile lasciare un mezzo da guerra senza la possibilità di sorvegliare i cieli circostanti" (vedi "il Mattino" del 18 luglio 1991, pag. 5).

[Commento:

A questo proposito noi riteniamo che, qualora fosse vera la dichiarazione di Flatley (ma senza dubbio non lo è) sarebbe la dimostrazione di come la disfatta subita a Pearl Harbor, non abbia insegnato nulla agli americani.]

Sempre a detta delle autorità statunitensi, la portaerei Forrestal era alla fonda nel porto di Palermo, ma non è stata mai ben chiara la sua dislocazione e quindi il suo "alibi" (vedi "il Mattino" del 18 luglio 1991, pag. 5).

[Commento:

Ma qualcuno si è mai chiesto per quale assurdo motivo (anche qualora fosse stata alla fonda nel porto di Palermo) anche questa importante unità navale USA avesse, per pura coincidenza, i radar spenti? Questa deduzione deriva dal fatto che dal comando della VI Flotta Americana non è mai pervenuta nessuna informativa. Per tali unità navali, come abbiamo ampiamente dimostrato, è strategicamente insensato avere disattivati i radar.]

Per quanto riguarda, invece, la portaerei francese Clemenceau, le autorità d'oltralpe, senza mai esibire alcuna documentazione (che comunque sarebbe stato possibile falsificare, come è stato rilevato nel caso della Saratoga), dichiararono semplicemente che

era rientrata nel porto di Tolone all'alba del 27 giugno (vedi "il Messaggero" del 20 giugno 1997, pag. 9).

Sempre a quest'ultimo proposito, il 13 novembre 1998 il generale Mario Arpino, convocato dal giudice Rosario Priore, dichiara che una portaerei nel Mediterraneo occidentale c'era ed era inglese (vedi "Corriere della Sera" del 1° settembre 1999, pag. 9).

12) ALMENO OTTO CACCIA MILITARI SI TROVANO INTORNO AL DC-9 QUANDO QUEST'ULTIMO SI TROVA ALL'ALTEZZA DELL'ISOLA DI PONZA.

Tra le ore 20:40 e le ore 20:57 (fino a due minuti prima del disastro del DC-9) sul Mar Tirreno, all'altezza dell'isola di Ponza, il radar individua otto tracce "associabili, che intercorrelano con la traiettoria del DC-9". Ciò si rileva dalla perizia tecnica firmata dai professori Enzo Delle Mese, Roberto Tiberio e dal Colonnello dell'Aeronautica Franco Donali (radarista NATO) inserita negli atti dell'Istruttoria depositata in Cassazione dal giudice Priore (vedi "Corriere della Sera" del 19 giugno 1997, pag. 5).

13) DALLA CORSICA DECOLLANO DIVERSI CACCIA FRANCESI, UNO DEI QUALI, PRESUMIBILMENTE, INTERSECA LA ROTTA DEL DC-9 ITAVIA. VA DETTO, PERÒ, CHE LA PERIZIA TECNICA DELL'NTSB USA INDICAVA QUESTE STESSE TRACCE RADAR, COME QUELLE RELATIVE AD UN "OGGETTO VOLANTE SCONOSCIUTO".

Intanto, dalla base aerea di Solenzara in Corsica decolla una squadriglia aerea composta da 7 o 8 caccia francesi. Quando il DC-9 Itavia, procedendo sempre sul basso Tirreno, sorvola l'area tra Ponza ed Ustica, una "traccia fantasma" (identificata nella perizia del giudice Priore, come la probabile traccia radar di uno dei caccia francesi staccatosi dalla formazione sopra menzionata), seguendo una traiettoria curvilinea orientata da ovest verso est e cioè con il sole alle spalle, quindi praticamente invisibile ai piloti ed ai passeggeri del DC-9 Itavia, si avvicina al cargo civile con un angolo di circa 90° rispetto alla sua direttrice di volo (vedi "Corriere della Sera" del 1° settembre 1999, pag. 9).

Come viene dettagliatamente illustrato nello schema grafico riportato nella parte dedicata alle illustrazioni (vedi illustrazione n° 2, tratta dall'articolo "Il mistero di Ustica" di Andrea Artoni, apparso su Volare n° 40 del novembre 1986), questa "traccia fantasma" (ricostruita con l'ausilio di un computer) è correlata al rilevamento, a intervalli di tempo irregolari, di

quattro singoli plots, le cui caratteristiche e parametri dinamici sono illustrati nella seguente ricostruzione per fasi, tratta anch'essa da "Il mistero di Ustica", di Andrea Artoni:

#### AEROVIA AMBRA 13, CINQUANTA MIGLIA A NORD DI USTICA

Ore 20:58:00

La traccia del bireattore Itavia prosegue regolarmente verso sud, avanzando lungo la propria rotta di 13 km al minuto. La quota è sempre di 7600 Mt. e lo scalo di Palermo è ancora lontano. La distanza di quest'ultimo dal punto in cui si trova il DC-9, è di quasi 150 km. Ad ogni rotazione dell'antenna del radar (ossia ogni 6 secondi), la traccia del jet Itavia appare 1300 Mt. più avanti sullo schermo planimetrico fosforescente del radar o plotter. Improvvisamente (senza, cioè, che vengano rilevate tracce associabili precedenti e, quindi, elementi per poterne determinare la direzione di provenienza, n.d.A.), una traccia più piccola appare a circa 20 km a sinistra, ad ovest, quindi, del DC-9. Quest'ultima è un "blip" molto piccolo ed isolato che non impensierirebbe nessun controllore che lo stesse osservando sullo schermo (questo, beninteso, sempre secondo l'opinione di Andrea Artoni, n.d.A.).

Ore 20:58:06

Dopo sei secondi dal primo rilevamento, il raggio esploratore del radar "batte" di nuovo il settore in cui si trova il DC-9, la cui traccia compie un altro piccolo avanzamento sullo schermo. L'altra traccia, quella appartenente all'aeromobile "fantasma", si affievolisce e scompare: il radar non lo ha rilevato. Quest'ultima cosa si ripete per altre tre rotazioni complete del raggio esploratore del plotter. Per 24 secondi, quindi, sullo schermo del radar non vi è più traccia dell'intruso.

Ore 20:58:39

Il blip dell'intruso riappare sullo schermo del radar. Ora è a 16 km dal DC-9 e sembra percorrere una rotta leggermente convergente verso la sua destra. La sua velocità apparente (calcolata in base alla distanza percorsa nell'intervallo di tempo tra i due rilevamenti) è di 420 nodi, pari a 778,344 km/h. Questa è ancora soltanto una debole traccia primaria di cui non è possibile neppure determinare la quota. I radar dei Controllori del Traffico Aereo, difatti, a differenza di quelli della Difesa Aerea, non dispongono

dell'elemento esploratore sul piano verticale; l'indicazione della quota è trasmessa automaticamente da bordo degli aerei.

Dopo questo secondo rilevamento, per ben 12 volte il radar non batte più la presenza dell'intruso mentre la traccia del DC-9 Itavia è sempre chiara e completa.

Ore 20:59:45

Il blip corrispondente al DC-9 Itavia viene rilevato per l'ultima volta dal raggio esploratore del plotter. Successivamente, all'improvviso, il segnale scompare. Al suo posto non c'è più neppure il simbolo sintetico della decodifica del trasponder, ma soltanto un'indistinta nebulosità che, ai passaggi successivi del raggio esploratore sul margine inferiore dello schermo del plotter, sembra illuminarsi di un chiarore diffuso verso est. Poi del DC-9 con 81 persone a bordo non vi è più alcuna traccia.

A questo punto, tenuto conto del successivo rilevamento radar dell'intruso, avvenuto alle ore 20:59:57, la distanza presunta di quest'ultimo dal DC-9 è intorno ai 10 km, mentre la sua velocità apparente è ora di 700 nodi, pari a 1282,4 km/h.

Ore 20:59:51

Sei secondi dopo la scomparsa della traccia del DC-9 Itavia, quella relativa al "velivolo fantasma" non riappare ancora sullo schermo del plotter. Ora, la sua presunta distanza dall'ultima posizione del jet civile dovrebbe essere di circa 8 km.

Ore 20:59:57

La traccia dell'aeromobile fantasma viene nuovamente battuta dal radar. Ora la sua distanza dall'ultima posizione del DC-9 è di circa 6 km.

Ore 21:00:03

La traccia fantasma non viene più rilevata dal radar neanche nella battuta successiva.

Ore 21:00:15

Il blip dell'intruso viene rilevato per l'ultima volta. Dopo, anche il computer del sistema radar di Roma Ciampino, l'unico che ha "visto" tutto, non registra più nulla.

(Illustrazione n° 3)

A proposito dell'ultima battuta radar dell'aeromobile fantasma, il dato riportato dalla citata rivista Volare è in contraddizione con le affermazioni (trascritte nel relativo rapporto) di tre dei cinque periti facenti parte della Commissione Blasi. Secondo questa, difatti, dall'analisi dei dati si rileva che il plot relativo all'oggetto volante sconosciuto è rilevato fino a 100 secondi dopo la scomparsa del segnale del DC-9 dallo schermo radar di Roma Ciampino (vedi ultima parte del presente paragrafo).

In seguito, alcuni periti come John Macidull (un esperto dell'Ente Americano per la Sicurezza del Volo, NTSB) e John Transue (direttore del Dipartimento Aereo del Pentagono, USA), hanno affermato che una tale traiettoria corrisponde ad una "classica manovra d'attacco che precede il lancio di un missile" (vedi "Corriere della Sera" del 27 giugno 1981, pag. 6, e del 1° settembre 1999, pag. 9). Noi, invece, per i motivi dettagliatamente esposti nel nostro studio sul caso in questione (concernenti la non correttezza di tale presunta manovra d'attacco e la mancanza di una qualsiasi altra traccia radar riconducibile all'ipotetico missile), riteniamo di no. Una siffatta "manovra d'attacco", infatti, sarebbe stata pregiudicata da un esito estremamente incerto, mentre la corretta manovra d'attacco di un caccia - come viene dimostrato da altri casi del genere (vedi parte 3<sup>a</sup>, pag. 15/a dello studio) - sarebbe stata quella di porsi "in coda al bersaglio" per avere, così, la massima garanzia che quest'ultimo venisse "agganciato" dai sensori - radar o termici che fossero - del missile (illustrazione n° 4). Solo nel caso che detto missile fosse stato guidato sul bersaglio dal radar di bordo del caccia autore del lancio, l'angolazione di tiro di quest'ultimo sarebbe potuta essere notevolmente più ampia (illustrazioni n° 5 e 6). Ciò, ovviamente, non esclude che un altro caccia, da una quota inferiore, dopo essersi posto in coda o comunque con uno stretto angolo d'attacco rispetto al DC-9 ed ai suoi due "compagni fantasma", intorno alle ore 20:59, abbia lanciato uno o più missili aria-aria con l'intento di abbattere gli intrusi o UFOs che dir si voglia, nonostante che, data la distanza, il cargo civile fosse chiaramente distinguibile e troppo vicino al vero "bersaglio" dell'attacco per non rimanere coinvolto direttamente dagli effetti distruttivi di tali ordigni. Tali considerazioni restano valide anche nel caso che, a lanciare il missile o i missili - questa volta del tipo superficie-aria - sia stata una nave o un sottomarino.

(Fonti: "Volare" n° 74 del dicembre 1989, pagg. 28-31;

“il Giornale” dell’11 luglio 1991, pag. 8;

“il Giorno” del 10 luglio 1991, pag. 7;

“l’Unità” del 4 marzo 1992, pag. 7;

“l’Espresso” n° 22 del 6 giugno 1993, pagg. 78-79).

Secondo l’opinione dei tre periti Imbimbo, Migliaccio e Lecce, sul totale di cinque componenti della Commissione Blasi (incaricata nel 1990 dell’analisi dei tracciati radar di Roma Ciampino), secondo i dati emersi dalla lettura dei nastri con le registrazioni radar in questione, risulta che dopo la scomparsa della traccia del DC-9 Itavia avvenuta alle ore 20:59:45, il segnale relativo al “velivolo fantasma” – indicato anche come traccia n°6 - resta visibile sullo schermo planimetrico del radar, anche se con la sua tipica discontinuità, per altri 100 secondi ancora. In tale intervallo di tempo, la velocità orizzontale dell’aeromobile sconosciuto decresce rapidamente fin quasi ad annullarsi. Sempre secondo i tre periti, tale anomalo decremento della velocità potrebbe avere come spiegazione l’effettuazione di una lunga cabrata verso l’alto.

(Fonte: “Il Mattino” del 31 maggio 1990, pag. 5, articolo a cura della redazione)

[Commento:

È ovvio che una tale conclusione è formulata sulla base dell’assunto che un aereo convenzionale (a meno che non si tratti di un aereo VTOL e cioè a “decollo verticale”, ma non è questo il nostro caso) non possa rallentare tanto senza precipitare per mancanza di portanza, cioè per il subentro di una condizione di “stallo”. Per i periti ufficiali, quindi, l’unica possibile spiegazione di un siffatto “anomalo comportamento aerodinamico”, è quella che si sia trattato della conseguenza di una cabrata verso l’alto; in questo modo l’aeromobile fantasma sarebbe uscito dall’“area di detenzione” (ossia portata) del raggio radar.

Ora, ammesso per ipotesi che tale traccia fantasma sia da collegarsi con la presenza di un caccia militare responsabile dell’abbattimento del DC-9, non poteva essere uno dei fantomatici MIG libici tirati in ballo nello scenario di guerra aerea verificatosi nel cielo di

Ustica. Una manovra del genere, difatti, avrebbe esposto il nostro “aggressore” ad un attacco mortale dei caccia occidentali inseguitori.

Se, invece, si presume che tale caccia aggressore possa essere stato di nazionalità occidentale (ossia statunitense, francese, italiano, ecc.), non c'è alcuna ragione tattica che giustifichi una tale manovra “evasiva”, invece di inseguire il suo vero bersaglio, cioè, nel nostro caso, uno o più MIG libici usciti indenni (uno solo o entrambi) oppure solo danneggiati dall'attacco missilistico. Ma la manovra evasiva sarebbe stata effettuata per fuggire da chi? Da “cosa”?]

### 13/a) LA PERIZIA TECNICA DELL'NTSB STATUNITENSE RELATIVA ALL'INTERPRETAZIONE DELLA TRACCIA RADAR INDICATA CON IL N° 6 DALLA PERIZIA BLASI.

Ritornando sulla questione dei plots rilevati sui tabulati radar di Roma Ciampino, questi sono correlati alla presenza di un “corpo volante sconosciuto” (indicato come traccia n° 6 dalla perizia Blasi - vedi “il Mattino” del 13 ottobre 1989, pag. 5, cronista Giampiero Olivetto) che, proveniente da ovest, interseca la rotta del DC-9, passa attraverso l'area dei frammenti di quest'ultimo[10] e, proseguendo nella sua traiettoria verso est, esce dallo schermo del radar in questione. È indiscutibile che “qualcosa” sia emerso dalla registrazione del radar primario tipo Marconi di Roma e che i tecnici incaricati dell'inchiesta, in mancanza di altri elementi probanti, abbiano indicato l'eventualità che tali tracce spurie, pur se rilevate con intervalli di tempo irregolari finanche di 72 secondi, possano essere gli echi riflessi del medesimo “oggetto volante sconosciuto”. In questo caso, tali echi riflessi sarebbero riferibili ad un aeromobile che viaggiava alla velocità di circa 1250 km/h ad una quota sconosciuta, e la cui rotta avrebbe intersecato quella del DC-9 Itavia 30 secondi dopo la scomparsa del plot di quest'ultimo dallo schermo del radar; ciò dimostra, ovviamente, che tale “aeromobile fantasma” non si trovasse nelle immediate vicinanze del DC-9 quando la sua traccia è scomparsa dallo schermo del radar né, tanto meno, che possa aver colliso con il jet civile in questione. Nessuna traccia di echi radar “spuri” è reperibile nella registrazione del radar primario utilizzato dal Centro della Difesa Aerea di Marsala, la cui portata era considerevolmente maggiore rispetto alla distanza dell'aereo civile quando la traccia di quest'ultimo - fino ad un istante prima perfettamente visibile - è scomparsa dallo schermo del plotter.

Ciò potrebbe essere spiegato con la caratteristica del radar a lunga portata della Difesa Aerea, la cui antenna ha una rotazione più lenta (5 giri al minuto, mentre quelle civili ne compiono 10), e dal sistema automatico d'inseguimento degli echi sconosciuti che non accetta tracce non assimilabili ad una traiettoria di volo (come il rilevamento di una serie di singoli plots a intervalli di tempo, uno dall'altro, lunghi ed irregolari). Ciò sta a significare che, nel caso il radar di Marsala avesse visto gli echi "fantasma" in questione, il suo computer li avrebbe considerati "incongruenti" e, quindi, rifiutati a priori senza neppure registrarli.

Il fatto che le tracce del "velivolo fantasma" rilevate dal radar di Roma Ciampino vadano associate alla presenza di un "aeromobile sconosciuto" o UFO e non, invece, ad un fenomeno di "false eco", è dimostrato dai risultati della simulazione di "effettivo rilevamento radar" effettuata dalla Commissione Pratis nel 1989. In tale circostanza, sia il radar Marconi che il Selenia, nonché i radar militari di Licola (Napoli) e Marsala (Sicilia), rilevarono tanto il DC-9 quanto l'F-104 – entrambi oggetto del test – in modo chiaro e ad ogni "battuta" del raggio esploratore del plotter (vedi "il Mattino" dell'11 gennaio 1990, pag. 1, articolo a cura della redazione).

Sempre a proposito della presenza di un "oggetto volante non identificato" o UFO, resta da fare un'ultima considerazione: se il radar di Roma ha veramente "colto sul fatto" un aeromobile sconosciuto, stando ai dati cinematici emersi dalle analisi eseguite dai periti, tale OVNI viaggiava ad una quota di circa 25.000 piedi e ad una velocità nettamente superiore a Mach 1. Ciò avrebbe comportato la propagazione, in un'area vastissima, di un bang supersonico che, prodotto a quella quota, sarebbe stato veramente memorabile (illustrazione n° 7). Ma non risulta che qualcuno l'abbia udito; neppure gli equipaggi dei pescherecci che si trovavano al largo di Ustica (decisamente all'interno, quindi, di detta zona di "percezione sonora") e che rientrarono in porto, prima del solito, per il forte vento (cfr. punto 20 del presente testo).

(Fonte: "Il mistero di Ustica", di Andrea Artoni, tratto da "Volare" n° 40 del novembre 1986)

Sempre a riguardo della traccia radar n° 6 deve far riflettere il fatto che, fermi restando i risultati della perizia sui tabulati del sopra citato centro radar[11], la natura di tale aeromobile è stata successivamente diversamente interpretata. Difatti, mentre negli atti della sentenza istruttoria (depositata in cassazione nel settembre del 1999) il giudice

Rosario Priore identifica detto “aeromobile sconosciuto” come un caccia francese staccatosi dalla formazione (composta da 7 o 8 velivoli) decollata dall’aeroporto di Solanzara, in Corsica, secondo una dichiarazione altrettanto autorevole rilasciata dal Sostituto Procuratore Giorgio Santacroce (primo titolare dell’inchiesta istruttoria sulla strage di Ustica), nell’ambito di un’intervista rilasciata al giornalista Pino Aprile nella primavera del 1984, la natura convenzionale (ossia quella di un aereo da caccia) attribuita a tale “aeromobile sconosciuto” sarebbe tutta da dimostrare. Il testo (parziale) dell’intervista in questione, di seguito riportato, è quanto di più chiaro ed esplicito sia mai stato detto al riguardo di una possibile componente “ufologica” nello scenario dell’abbattimento del DC-9 Itavia da una fonte ufficiale direttamente coinvolta nelle indagini sul caso:

Giornalista Pino Aprile (a proposito dell’esistenza di altre prove relative all’abbattimento del DC-9, n.d.A.):

“Sì che c’è: le tracce registrate sugli schermi radar e che rivelano la presenza di un altro aereo sulla rotta del DC-9”.

Magistrato Giorgio Santacroce

“Piano a dire aereo. Potrebbe trattarsi di un’altra cosa”.

G.

“Una “cosa”? Il consulente di guerra aerea del Pentagono, John Transue, ha detto al Corriere della Sera che l’altra traccia sul radar è quella tipica di un caccia in fase di attacco, per il lancio di un missile aria-aria. E che quella sia la traccia di un aereo e non di una cosa lo ha anche detto l’ingegner John C. Macidull, dei laboratori NTSB, National Transportation Safety Board, degli Stati Uniti.

M.

“Io ho chiesto all’NTSB di analizzare quei tabulati radar. La risposta scritta e controfirmata dagli esperti, compreso Macidull, non dice nulla del genere. In essa si definisce “difficilmente identificabile” l’oggetto che ha lasciato quella traccia e si lascia intendere che possa trattarsi di un missile e persino d’una sorta di ufo; comunque di qualcosa che vola e non è identificato”.

(Fonte: "Oggi" n° 19 del 9 maggio 1984, pagg. 26-28)

[Commento ai punti 13 e 13/a:

Anche in base alla nostra analisi, considerata la traiettoria del "velivolo sconosciuto" - prima parallela e poi curvilinea, per incrociare a 90° quella del DC-9 Itavia - caratteristica di un aeromobile ma non di un "proiettile" tipo missile, e considerato il fatto che tale "corpo volante" passa davanti al DC-9 senza entrare in collisione con esso, per poi proseguire oltre fino ad uscire dallo schermo del radar, si può escludere con certezza che lo stesso possa essere interpretato come un missile di qualche tipo.

Circa, poi, la natura dell'aeromobile "fantasma", dati come la saltuaria rilevazione da parte del radar o l'assenza del boato supersonico sono aspetti caratteristici - in particolare modo il secondo - assolutamente inspiegabili per la tecnologia di un aereo convenzionale, mentre per gli UFOs di origine allogena, queste sono solo alcune delle tipiche, fantastiche, caratteristiche.

Altro dato interessante è quello che tra i molti altri aspetti in comune esistenti tra il disastro del DC-9 Itavia e quello del BOEING-747 della TWA-800, avvenuto nel cielo di Long Island (New York) il 17 luglio 1996, c'è anche quello della "saltuaria rilevazione radar" dell'UFO da parte del Centro di Controllo del Traffico Aereo (TRACON) di New York[12].]

14) POCCHI MINUTI PRIMA CHE SI CONSUMI IL DRAMMA DEL DC-9 ITAVIA, SULLO SCHERMO RADAR DI ROMA CIAMPINO COMPARE UN CERTO NUMERO DI TRACCE (PLOTS) NON IDENTIFICATE.

Poco prima che la traccia radar del DC-9 Itavia scompaia dagli schermi radar, nella sala del Centro di Controllo Aereo Territoriale di Ciampino si manifesta un'insolita "animazione". Qualcuno degli operatori ha rilevato, sugli schermi radar, la presenza di tracce (plots) "strane", riconducibili ad "aeromobili sconosciuti", nell'area tra Palermo, Ponza e Napoli. Gli addetti alle consolle si consultano rapidamente tra di loro. Poi (come, molto probabilmente, è accaduto già altre volte), si decide che tali tracce non sono "interessanti"; che "non c'entrano" con il traffico di propria competenza (vedi "l'Unità" del 1° luglio 1980, Cronista Sergio Sergi).

[Commento:

Di solito, quando la presenza di un qualsiasi traffico aereo militare - sia autorizzato che non - invade un'aerovia civile e si avvicina pericolosamente ad un qualsiasi traffico civile, il primo compito del Controllo Aereo che ha in carico tale velivolo è quello di segnalare al pilota ciò che sta accadendo e, allo stesso tempo, di fornirgli una rotta alternativa che gli garantisca la massima sicurezza (illustrazione n° 8) Nel caso del DC-9 Itavia, tale normale procedura è stata completamente ignorata. Perché? Forse la risposta è che, poiché nell'area in questione è frequente la rilevazione di "tracce fantasma", che compaiono e scompaiono senza poter essere identificate, gli operatori radar hanno pensato bene di ignorare la cosa onde evitare l'ennesimo "allarme UFOs" e, con esso, il conseguente - sgradito ai propri superiori - can-can che i mass-media avrebbero certamente fatto sull'episodio.]

#### 15) UNA VARIANTE DELLO SCENARIO PROPOSTO AL PUNTO 13: L'IPOTESI DELLA COLLISIONE DEL DC-9 ITAVIA CON UN UFO, AVANZATA DAL PILOTA MILITARE ROBERTO DOZ.

Sempre in tema di possibili cause prime del disastro del DC-9 Itavia, e relativi effetti sia fisici che dinamici sulla struttura di detto velivolo, va citata senz'altro l'ipotesi formulata dal pilota militare Roberto Doz nel 1986 (illustrazione n° 9).

Secondo il pilota in questione, in seguito ad un'imprevista virata del DC-9 verso ovest, ossia in direzione del presunto OVNI[13] prima in rotta parallela e poi in virata verso est rispetto alla direttrice di volo del cargo civile (ufficialmente interpretato - in sede periziale - come un "aeromobile sconosciuto" e in seguito dal giudice Priore come un caccia sconosciuto intersecante la rotta del jet Itavia), quest'ultimo avrebbe impattato contro l'alone elettromagnetico dell'UFO il che avrebbe determinato la sua esplosione in volo (vedi "Nonsiamosoli" n° 10 del novembre / dicembre 1986, pagg. 8-11).

[Commento:

È evidente, però, come tale ipotesi non tenga in alcun conto sia le reali capacità di manovra dimostrate in innumerevoli occasioni dagli UFOs, che il complesso scenario aero-navale militare, in cui si innesta la sciagura del DC-9 Itavia. Per non parlare, poi, della quanto mai discutibile possibilità che il comandante di un aereo civile - con la responsabilità di salvaguardare l'incolumità di 77 passeggeri e 4 membri dell'equipaggio -

possa eseguire una deviazione di rotta per “andare a vedere da vicino” un aeromobile sconosciuto o UFO. Una simile interpretazione, certamente non imparziale, dei fatti, si spiega con la circostanza che Roberto Doz fosse, fino ad alcuni anni fa, un pilota militare in servizio attivo; questo ci porta a pensare che il giuramento di fedeltà da lui fatto verso l’Arma e lo Stato, sia un elemento fortemente pregiudizievole al riguardo della formulazione di un sereno giudizio sulla strage di Ustica. Il principale indizio di un tale atteggiamento sta, secondo noi, nel fatto che, nella ricostruzione in questione, manca qualsiasi riferimento alla presenza ed implicazione di forze militari nello scenario della tragica fine del cargo civile. Ciò in pieno accordo, quindi, con quanto dichiarato dai vertici militari e politici dei paesi più direttamente coinvolti (ossia l’Italia, gli Stati Uniti e la Francia) nella fase iniziale delle indagini ufficiali sul caso, ma in più che evidente contraddizione con quanto appurato in seguito da tutti e tre i magistrati incaricati, di volta in volta, dell’inchiesta.]

#### 16) RICOSTRUZIONE DELLA MECCANICA DEGLI EVENTI CHE HANNO DETERMINATO LA CADUTA DEL JET CIVILE DELL’ITAVIA.

A questo punto, senza alterare sostanzialmente quanto è stato accertato dai periti “ufficiali” sulla sciagura del DC-9 Itavia (vedi “il Tempo” del 15 novembre 1992, pag. 5) e, allo stesso tempo, tenendo conto dei consistenti indizi circostanziali di tipo ufologico emersi dal nostro studio, è del tutto lecita la seguente ricostruzione della meccanica degli eventi:

Il DC-9 Itavia viene prima destabilizzato dalle turbolenze dinamiche prodotte dalla manovra di sganciamento o disimpegno dall’accerchiamento ed intercettazione in atto, da parte del suo “compagno - o compagni - fantasma”[14] e sia da quelle prodotte dai numerosi caccia militari presenti nell’area i quali, postisi all’inseguimento dei due “velivoli fantasma” o UFOs, gli sfrecciano accanto e poi, subito dopo, viene danneggiato abbastanza seriamente in modo diretto o indiretto dagli effetti dell’esplosione di uno o più missili aria-aria[15] (vedi, per esempio, sito <http://www.nove.Firenze.it/Ustica>). (Illustrazioni n° 10 - 15)

Secondo le perizie tecniche definitive (agli atti della sentenza depositata in Cassazione dal giudice Rosario Priore) il DC-9 sarebbe stato colpito da due missili (che, dopo essere esplosi, ne avrebbero attraversato la fusoliera), aventi una traiettoria – o angolo d’impatto

– orientata, sul piano verticale, dal basso verso l’alto e, sul piano orizzontale, da sinistra verso destra.

I missili, verosimilmente, potrebbero aver danneggiato gli impennaggi di coda, provocato la rottura di una delle ali e il distacco di uno dei motori del cargo Itavia (vedi ricostruzione apparsa su “Volare” dell’ottobre 1999), parti che poi sarebbero precipitate in mare in un punto lontano (circa 7 km) da quello in cui, molte ore dopo, verranno ritrovati gli altri più consistenti resti dell’aereo e cioè circa 60 miglia a nord di Ustica (vedi “il Messaggero” del 30 ottobre 1992, pag. 10) (illustrazioni n° 16 - 24). Ma, contrariamente a quanto viene asserito nell’indagine conclusiva ufficiale, nonostante i danni subiti (la cui reale entità non è tuttora possibile stabilire con certezza), il cargo dell’Itavia non esplose in aria e i suoi rottami non si inabissarono nelle acque del Tirreno. Secondo una differente ricostruzione degli eventi, difatti, il DC-9, in seguito alla rottura di uno o più oblò e/o all’apertura di un qualche squarcio nella fusoliera, avrebbe subito una violenta depressurizzazione; quasi certamente, un certo numero di passeggeri è stato risucchiato fuori (i corpi dei quali, caratterizzati da evidenti “lesioni da sconquasso o precipitazione”, furono rinvenuti, poi, distribuiti in una più ampia superficie marina, situata in posizione arretrata rispetto alla direttrice di volo del DC-9, e parecchio distante dal punto di ritrovamento di un secondo e più raccolto gruppo di vittime, i corpi delle quali non presentavano lesioni così diffuse ed evidenti, né gli effetti tipici di una lunga permanenza in acqua; forse per l’effetto dei danni subiti e/o per una disperata manovra del pilota per cercare di compensare tale perdita di pressione interna ed evitare, così, che il gelo e la mancanza di ossigeno uccidessero tutti i passeggeri, il cargo civile picchia verso il mare; nell’arco di forse due minuti, da una quota di circa 7600 Mt. scende - o meglio precipita - fino a circa 3000 Mt.; poi, grazie alla loro abilità<sup>[16]</sup> e forza d’animo, i piloti riescono a riacquistare un certo controllo del velivolo ormai ridotto ad una sorta di goffo e pesante aliante cosicché, dopo altri pochi drammatici minuti, riescono a portare a termine un - certamente tutt’altro che morbido - ammaraggio di fortuna. È molto probabile che, nel breve lasso di tempo tra l’inizio della caduta “controllata” e l’ammarraggio, oppure subito dopo quest’ultimo, i piloti abbiano lanciato il segnale di mayday e trasmesso le coordinate approssimative della loro posizione. Ora, nell’attesa dei soccorsi, non restava altro da fare che rallentare al massimo il lento ma progressivo allagamento della fusoliera (magari, tentando una sorta di approssimativa pressurizzazione del suo interno facendo defluire, poco alla volta, l’ossigeno dalle bombole normalmente in dotazione (illustrazioni n° 25 - 26).

Nessuno dei superstiti avrebbe mai immaginato che i tanto attesi soccorritori sarebbero stati, invece, gli esecutori materiali della sentenza di morte emessa, nei loro confronti, dai vertici di alcune superpotenze nucleari in nome di supreme ragioni di stato.

#### 17) LA MANOVRA DI DISIMPEGNO DEI DUE “VELIVOLI FANTASMA” O UFOs.

Nel frattempo, come risulta dalle perizie sui tracciati radar, dopo essere usciti indenni dall'attacco missilistico ed aver attraversato l'area dei frammenti staccatisi dal DC-9 (in caduta verso est a causa dell'azione di spinta esercitata, sulla superficie degli stessi, dal forte vento proveniente da ovest – illustrazioni n° 27 - 29), i due “velivoli fantasma” o UFOs si separano per proseguire ciascuno su di una rotta differente: uno continua il suo volo in direzione della Sicilia (vedi “Corriere della Sera” del 1° settembre 1999, pag. 9), mentre il secondo, cioè quello poi visto dai coniugi Maffini (vedi il punto 18 della presente analisi) prosegue verso le coste della Calabria.

#### 17/a) LA SERA DEL 27 GIUGNO 1980, UN CACCIA USA SCOMPARE NEL NULLA MENTRE SORVOLA IL MAR TIRRENO. È STATO FORSE ABBATTUTO DURANTE L'AZIONE CONGIUNTA DI INTERCETTAZIONE E TENTATO ABBATTIMENTO DI “QUALCOSA” NEL CIELO DI USTICA?

Prima di allontanarsi dal teatro degli eventi in questione, i due UFOs, vuoi per potersi allontanare in tutta sicurezza, vuoi – anche – per risposta al proditorio attacco con i missili, che potrebbe anche aver danneggiato uno dei due OVNI (probabilmente, quello poi diretti verso la Calabria), usano qualche loro arma “esotica” contro uno degli aerei inseguitori: in questo caso, un cacciabombardiere decollato dalla portaerei USA Saratoga. Il caccia americano, colpito in pieno dall'arma di uno dei due OVNI, esplose in una miriade di pezzi che finiscono in mare.

Molti anni dopo, e cioè nell'estate del 1988, un pescatore subacqueo di Villasimius (in Sardegna), poi divenuto aviario, tale Massimiliano Zara, rinviene tra gli scogli di Capo Carbonara un pezzo di un aereo (lungo poco più di un metro) ricoperto di polistirolo e con una targhetta di identificazione all'interno. Il giovane, essendo un appassionato di aviazione, porta a casa il cimelio. Nel 1992, il signor Massimiliano Zara decide di scrivere alla rivista specializzata “Aeronautica e Difesa” per chiedere a quale tipo di aereo appartenesse il frammento da lui raccolto; alla missiva erano allegate ovviamente delle

foto del reperto. Dalla redazione della rivista giungono solo delle risposte evasive. All'inizio del 1994, il signor Zara venne interrogato a Roma da un Commissario di Polizia della Digos. Alcuni mesi dopo, il giudice Rosario Priore sbarca in Sardegna per esaminare di persona il relitto in questione. Quest'ultimo intanto, dopo la partenza di Massimiliano Zara come aviare, era stato gettato nella discarica del paese dai genitori del ragazzo, stufi di avere quel rottame nel loro giardino di casa. Le ruspe cercano, ma invano (almeno così è stato detto ufficialmente), di recuperare il frammento di aereo. Perché tanto interesse per quel "rottame" da parte degli inquirenti? La risposta è che, nel frattempo, il Comando Militare americano aveva fatto sapere che quei numeri di matricola impressi sulla targhetta apposta al relitto appartenevano ad un cacciabombardiere decollato dalla portaerei Saratoga proprio la sera del 27 giugno 1980 e poi scomparso nel nulla (vedi "il Messaggero" del 20 novembre 1994, pag. 7, Cronista Umberto Aime).

Eppure, la notizia della presunta scomparsa di un caccia tipo Phantom, dato per decollato proprio dalla portaerei Saratoga, era circolata già pochi giorni dopo l'abbattimento del DC-9. In questa occasione, però, il comando NATO di Napoli, dopo essere stato pressato per diversi giorni dalla stampa che chiedeva notizie in proposito, emise un laconico quanto lapidario comunicato al riguardo: "Non manca alcun aereo della NATO".

(Fonte: "l'Unità" del 6 luglio 1980, pag. 6, Cronista V. Va.)

[Commento:

È scontato che gli Stati Uniti (sia per evitare un incidente internazionale di vaste proporzioni che per difendere il proprio prestigio militare), non avrebbero mai potuto ammettere di aver perso un proprio caccia in uno scontro con degli aerei libici. Figuriamoci, poi, se avrebbero mai ammesso di aver tentato di abbattere degli UFOs (dopo aver sempre detto e ribadito per 50 anni che "gli UFOs non esistono"), nell'ambito di un'azione militare in cui era stato, per di più, abbattuto per errore un aereo civile (cosa gravissima) e, per finire, che si era avuta perfino la perdita di un proprio caccia.

In un tale contesto di occultamento di prove, finalizzato allo scagionamento delle forze militari USA (presenti nello scacchiere italiano sia come NATO che come VI Flotta) dallo scenario di guerra venutosi a creare nel cielo di Ustica, trova una giusta collocazione anche l'evidente manomissione del libro di bordo della portaerei USA Saratoga;

operazione resasi “necessaria” per occultare l’avvenuta azione di scramble[17] e conseguente perdita di un caccia nella suddetta operazione.]

In un tale scenario di falsità una cosa è però certa:

Il caccia USA in questione non poteva essere stato abbattuto dal famoso MIG-23 libico (sulla cui nazionalità, peraltro, gravano seri dubbi) rinvenuto sulla Sila in quanto quest’ultimo era disarmato (vedi “la Stampa” del luglio 1988, pag. 8, Cronista Ruggero Conteduca).

Che tipo di velivolo, quindi, potrebbe aver abbattuto il caccia americano?

17/b) IL RECENTE RITROVAMENTO DELLA CODA DI UN VECCHIO CACCIA PHANTOM USA TRA GAETA E PONZA: È UN ELEMENTO COLLEGATO CON LO SCENARIO DI USTICA OPPURE NO?

Il 21 gennaio 2000 un peschereccio di Gaeta (sulla costa laziale), il Bartolomeo I, trova impigliato nelle sue reti, a circa nove miglia da punta Stendardo (una decina di km al largo della località di Mondragone), un grosso pezzo di lamiera con evidenti segni di corrosione dovuta alla lunga permanenza in acqua. Con l’aiuto di un’altra imbarcazione, il Falco Pescatore, il frammento viene trasportato a riva e depositato sul molo dell’ex Genepesca a disposizione della Capitaneria di Porto. Il frammento in questione è lungo circa tre metri e mezzo ed è ricoperto da una vernice bianca ed azzurra che pare non essere stata intaccata in modo evidente dall’acqua marina. La ripresa filmata del relitto, effettuata da un certo signor Luciano Di Nucci quando questo era nel porto ad appena un metro sott’acqua, ha permesso di rilevare la presenza di due grossi “fori”, di cui uno all’altezza del timone direzionale di coda (quasi del tutto divelto) e, il secondo dietro l’attaccatura dell’ala, quest’ultima completamente staccata. Secondo il comandante del peschereccio Bartolomeo I, Nicola Mitrano, di 35 anni, la presenza sui fondali del luogo del relitto in questione era nota da moltissimi anni ai pescatori locali; forse già da prima del 1980. Questi ultimi avevano soprannominato il rottame “yoyo” perché aveva cambiato più volte posizione in seguito all’azione di trascinamento delle reti da pesca quando vi rimanevano impigliate. Anche per il comandante della capitaneria di porto di Gaeta, Roberto Rufini, l’esistenza del relitto in questione “era una cosa nota di vecchia data”.

Non appena la VI Flotta e l'Ambasciata statunitensi sono messe al corrente del ritrovamento di tale relitto, inoltrano alle competenti autorità italiane una formale richiesta di restituzione, motivandola con il fatto che il rottame in questione sarebbe appartenuto ad uno dei due caccia Phantom caduti in mare il 23 ottobre 1974. I due caccia USA in oggetto, dopo essere decollati dalla portaerei Saratoga (reduce di due anni di campagna in Vietnam) per una "operazione di routine" nel basso mar Tirreno, si sarebbero ritrovati d'improvviso in un fitto banco di nebbia e, rimasti privi di carburante (in seguito al mancato appuntamento con un aereo cisterna nel cielo di Gaeta[18]), non riuscendo più a "ritrovare" la Saratoga e non potendo raggiungere Napoli per il "maltempo", sarebbero precipitati in mare, non prima, però, che entrambi i piloti si fossero catapultati fuori dai rispettivi velivoli e, successivamente, fossero stati recuperati da un elicottero della stessa portaerei. Dall'ambasciata USA facevano sapere, difatti, di aver identificato con certezza l'aereo dal numero di serie impresso sul relitto e cioè 157303 (visibile sulle foto dello stesso). Dai termini di detta nota "diplomatica" traspariva l'invito ad un "sollecito" accoglimento della richiesta di restituzione, sostenendo di considerare chiusa la questione.

In seguito al polverone di sospetti ed illazioni, circa un possibile collegamento tra il rottame del caccia e la strage di Ustica, sollevato dai mass-media non appena si venne a sapere del ritrovamento, il relitto in oggetto è stato posto sotto sequestro e custodito in un capannone (adibito a deposito giudiziario) della Capitaneria di Porto di Gaeta, in attesa che il Procuratore Capo di Latina Antonio Gagliardi (competente per territorio) completasse le sue indagini sul caso.

Intanto, a soli due giorni di distanza dalla prima versione dei fatti, relativi alla dinamica della caduta dei due caccia Phantom USA, in seguito a diversi articoli apparsi sulla stampa nazionale e sul quotidiano francese "Le Monde", nei quali venivano poste in evidenza le incongruenze di tale comunicato ufficiale, l'Ambasciata americana rilasciava una seconda versione dei fatti "maggiormente credibile" in cui, questa volta, trovava posto anche la storia del caccia precipitato nei pressi di Campobasso. Nel comunicato in questione si afferma che il caccia caduto a Campobasso, in seguito ad un'avaria, aveva tentato senza riuscirci di raggiungere l'aeroporto di Napoli, mentre un secondo Phantom che aveva scortato il primo, nel ritornare sulla Saratoga sarebbe rimasto senza carburante e, quindi, sarebbe caduto in mare poco al largo di Gaeta.

Secondo i risultati di una prima ispezione del relitto, condotta da esperti del ministero della Difesa, il caccia USA è un Phantom II - F4J, della sottoserie 44. Un aereo che venne prodotto tra il 1966 e il 1972. Ma ciò che più conta è che tali velivoli vennero “schierati operativamente” fino al 1986; ben oltre, quindi, la data dei fatti relativi alla strage di Ustica, il che, ovviamente, non invalida la fondatezza dell'ipotesi secondo cui il relitto in questione potrebbe benissimo essere appartenuto ad uno dei caccia coinvolti nell'abbattimento del DC-9 Itavia (Allegato n° 9).

(Fonti: Rete RAI - TG1 sera- del 28 gennaio 2000;

“Corriere della Sera” del 29 gennaio 2000, pag. 19, Cronista Giuliano Gallo, del 30 gennaio 2000, pag. 13, Cronista Claudio Lazzaro e del 1° febbraio 2000, pag. 18, Cronista C. Laz.;

“la Repubblica” del 29 gennaio 2000, pag. 9, Cronista Giovanni Maria Bellu e del 30 gennaio 2000, pag 24, Cronista Daniele Mastrogiacomo ;

“il Giornale” del 29 gennaio 2000, pag. 18;

“il Mattino” del 30 gennaio 2000, pag. 8, Cronista Giuseppe Crimaldi)

[Commento:

Ma cosa c'è da indagare? Perché un pezzo di aereo dalla storia apparentemente “banale” finisce per far intervenire addirittura Palazzo Chigi? Perché è addirittura il Ministero dei Trasporti a “scomodarsi” per raccontare la presunta storia di questo relitto? La risposta è ovvia: non solo per l'esistenza di un collegamento “geografico” con la strage di Ustica (non molto lontana), ma anche e soprattutto per il possibile collegamento (del frammento) con lo scenario di “guerra aerea” responsabile della caduta del DC-9 Itavia.]

Secondo ricerche d'archivio, confermate anche da qualche quotidiano, il 23 ottobre 1974 è effettivamente precipitato un caccia Phantom F-4 USA, ma uno solo e non in mare, bensì in località Colle Sant'Anna, a circa 30 km da Campobasso (vedi “il Mattino” del 24 ottobre 1974, pag. 9). Eppure, il comunicato dell'ambasciata USA omette di citare l'incidente aereo di Campobasso. Questo vorrebbe dire che il giorno 23 ottobre 1974 sarebbero

precipitati ben tre caccia Phantom F-4, il che, certamente, non sarebbe passato “inosservato” ai mass-media, quanto meno per la sua singolarità.

Quest'ultimo episodio è interessante non solo per il suo possibile collegamento con la strage di Ustica, ma - anche se così non fosse - per il fatto, altrettanto interessante, di essere accaduto in un periodo in cui furono registrati numerosi avvistamenti di UFOs in Sardegna, uno in Campania, alcuni in Piemonte e nella vicina Francia, ecc.[19] Si è trattato solo di una “coincidenza”, oppure esiste un nesso di qualche genere tra la caduta dei tre caccia Phantom F-4 USA (che un successivo comunicato ufficiale americano stabilirà essere solo due) e i numerosi avvistamenti di UFOs registrati in quel periodo nell'area del Triangolo del Tirreno?

Il cover-up imposto sulla “caduta” dei due caccia al largo di Gaeta, motivato (solo ora) con il fatto che l'incidente in questione era avvenuto nell'ambito di un'esercitazione militare top-secret, non corrisponde al comportamento tenuto in occasioni analoghe, nel caso di incidenti aerei nello stesso scacchiere e nell'ambito di manovre militari, per le quali, difatti, è stata sempre diffusa una nota informativa relativa all'episodio.

Oltre ciò, restano aperti altri interrogativi e cioè:

a) Ammesso che uno dei due caccia Phantom F-4, in seguito a sopravvenuti problemi tecnici, non potendo raggiungere l'aeroporto di Napoli, fosse stato costretto ad un atterraggio d'emergenza nei pressi di Colle Sant'Anna, perché il pilota del secondo caccia che “scortava” quello in difficoltà, nonostante fosse a corto di carburante, sarebbe tornato indietro “alla ricerca della Saratoga”, invece di proseguire verso il più vicino aeroporto quale quello di Roma Ciampino o Napoli Capodichino (quest'ultimo, peraltro, distante solo 80 km circa da Campobasso)?

b) Per quanto riguarda, poi, il fatto che il caccia precipitato in mare sia restato senza carburante in seguito al mancato appuntamento con l'aereo cisterna nel cielo di Gaeta, c'è da dire che nelle esercitazioni e missioni di routine, il rifornimento in volo avviene quando il serbatoio dell'aereo è pieno ancora per un terzo. Ciò assicura all'aereo, nel caso il rifornimento non avvenga per qualche ragione (come in questa circostanza), un'autonomia di volo sufficiente a raggiungere un aeroporto alternativo. In questo caso ciò non è avvenuto. Perché?

c) Dopo che il caccia era precipitato in mare, in una zona dove la profondità è intorno ai cento metri, perché non procedere al suo recupero, ma lasciare che una macchina del valore di svariati milioni di dollari si corrodette in fondo al mare?

Al momento attuale, noi possiamo fornire una possibile risposta solo a quest'ultima domanda.

Vuoi vedere che proprio per evitare che venisse fatto un collegamento tra le apparizioni degli UFOs e la caduta di ben due caccia, è stato decretato il cover-up sull'incidente aereo in questione e che, per evitare domande fin troppo "imbarazzanti" al riguardo, gli organismi militari statunitensi abbiano rinunciato di proposito al recupero del relitto del Phantom precipitato al largo di Gaeta?

Peraltro questo non sarebbe l'unico incidente aereo verificatosi nell'area del cosiddetto Triangolo del mar Tirreno in concomitanza con l'avvistamento di presunti UFOs. Un secondo caso noto del genere, difatti, è quello di un altro caccia, tipo F-104-S (appartenente al 9° Stormo Francesco Baracca dislocato presso la base aerea di Grazzanise, in provincia di Caserta), decollato dalla base alle ore 21:30 di giovedì 10 maggio 1984 insieme ad altri due caccia, questi ultimi rientrati regolarmente alle ore 22:30, e scomparso alle ore 22:45 di quello stesso giorno nell'area tra Formia, Gaeta e l'immediato entroterra, al limite tra le province di Latina e di Caserta. L'ultimo messaggio radio del pilota, il sottotenente Pasquale Pezzullo, era stato "Abbiamo...", poi non venne ricevuto più nessun segnale su alcuna frequenza radio, mentre, contemporaneamente, la traccia del caccia era scomparsa da ogni schermo radar. Scattato l'allarme, altri due aerei da caccia si levarono in volo di ricognizione senza, però, ottenere alcun risultato; nel contempo, venivano allertati i Carabinieri e la Protezione Civile. Poco dopo, venivano raccolte due segnalazioni da Formia.

La prima era relativa ad un pescatore che segnalava un "corpo luminoso" inabissarsi in mare presso la località di Maranola di Formia mentre la seconda era relativa ad un altro pescatore che segnalava una fiammata su di una collina della catena dei monti Aurunci, presso Gaeta. Il giorno seguente, i resti del caccia (impattatosi ed esploso contro uno sperone roccioso del monte Viola, a circa 700 mt. s.l.m. tra Itri e Formia) e dello sfortunato pilota vennero ritrovati – effettivamente – nella zona dove era stata segnalata la "fiammata". Pertanto, se la seconda segnalazione si riferiva, senza ombra di dubbio, al sito

dell'esplosione del caccia, quella relativa al "corpo luminoso" inabissatosi in mare, a cosa si riferiva?

(Fonti: "il Tempo" del 12 maggio 1984, pag. 27;

"il Mattino" del 13 maggio 1984, pag. 17, cronaca regionale)

Riprendendo il discorso sui possibili "moventi" della soppressione della notizia sulla caduta del caccia (o forse più di uno) al largo di Gaeta e della rinuncia a recuperare il relitto di quest'ultimo c'è, ovviamente, l'ipotesi che il caccia in questione possa essere precipitato (ma è molto più probabile che sia stato "abbattuto" con qualche arma) in seguito al suo coinvolgimento diretto nell'azione di scramble contro uno o più "aeromobili sconosciuti" o UFOs svoltasi nel cielo di Ustica il 27 giugno 1980. In questo caso, il "movente" di un tale agire sarebbe stato quello di evitare che gli Stati Uniti fossero chiamati - dai mass-media e dall'opinione pubblica internazionali - a dover spiegare la dinamica degli eventi che portarono al tragico abbattimento del DC-9 Itavia, e, peggio ancora, le "ragioni" (di stato) che motivarono le diverse azioni "criminali" avvenute in seguito, finalizzate all'occultamento della verità sulle cause della strage in oggetto.

In relazione al ritrovamento dei resti del caccia Phantom USA in questione, il deputato del Partito dei Popolari Giuseppe Molinari ha indirizzato un'interrogazione parlamentare al Ministro della Difesa. La risposta - quanto mai tempestiva - del sottosegretario Gianni Rivera, è stata la seguente: i dati a disposizione delle autorità italiane "risultano coerenti e compatibili con la dinamica dei fatti fornita dall'ambasciata USA". Tuttavia, verranno fatti "ulteriori approfondimenti", anche se la documentazione relativa al sinistro "potrebbe far parte del carteggio relativo agli incidenti di volo avvenuti nel periodo 1966 - 1981 attualmente non disponibile in quanto, a suo tempo, sottoposta a sequestro dall'autorità giudiziaria di Venezia nell'ambito del procedimento relativo all'Argo-16"[20]. Inoltre - si legge sempre nella risposta di Rivera - i due caccia Phantom precipitati appartenevano ad "un gruppo di volo che avrebbe operato nel Mediterraneo fino al 1975" e che, "annotazioni presumibilmente correlabili sono riportate nei registri di protocollo dell'epoca tenuti dal Terzo Reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica".

(Fonte: "il Tempo" del 3 febbraio 2000, pag. 5)

Il 4 febbraio 2000, a dare “credibilità” e “sostegno” – almeno in apparenza – alla versione ufficiale statunitense (circa la data e la dinamica del supposto incidente ai due caccia USA, uno dei quali sarebbe poi precipitato in mare tra Gaeta e Formia ), su alcuni organi di stampa italiani è apparsa la notizia che il pilota del Phantom precipitato - per primo - nei pressi di Campobasso - tale Gerald Wilkinson, congedatosi dalla U.S. NAVY nel 1977 - avrebbe “riconosciuto”, dal disegno di una freccia presente sulla coda del relitto ripescato di recente, il “compagno” che lo stava scortando all’aeroporto di Napoli Capodichino, poi precipitato anch’egli - per esaurimento del carburante - in mare, mentre cercava di “far ritorno” sulla Saratoga. Secondo Wilkinson, quindi, “i due caccia in questione facevano parte dello stesso squadrone e sono precipitati entrambi il 23 ottobre 1974”.

(Fonte: “il Tempo” del 4 febbraio 2000, pag. 6)

[Commento:

È ovvio che la “testimonianza” dell’ex pilota statunitense, essendo “di parte” e comunque non suffragata da alcun altro elemento probante indipendente, non possa considerarsi - in alcun modo - una “prova” che la versione dei fatti in oggetto fornita dall’ambasciata USA, sia vera.

D’altro canto, basta chiedersi come abbia fatto, il nostro signor Wilkinson, ad “apprendere” - con tanta celerità - la notizia del ritrovamento del relitto del caccia, visto che tale notizia certamente non è stata riportata sulle prime pagine dei giornali americani né è stata diffusa da reti nazionali come la CNN. Ciò sta a significare che “qualcuno” (certamente facente parte della Difesa o di qualche agenzia d’intelligence USA) ha “provveduto” affinché l’ex pilota rilasciasse la sua dichiarazione, ed a far sì che quest’ultima venisse ripresa e diffusa dai mass-media anche all’estero. Tutto ciò, ovviamente, non fa che alimentare il sospetto che tale dichiarazione possa essere stata “costruita a tavolino”, per sostenere la tesi ufficiale dell’estraneità del relitto del caccia statunitense, rinvenuto al largo di Mondragone, alla strage di Ustica.]

Per quanto riguarda, poi, la risposta del Governo italiano all’interpellanza parlamentare inerente il ritrovamento del relitto del Phantom USA, questa è basata su “dati di fatto” presunti e non verificati, in quanto le relative documentazioni al riguardo non sono – al momento – reperibili.

Un tale atteggiamento è del tutto coerente con l'azione di insabbiamento da sempre perseguita da ogni governo - a livello internazionale - sulla strage di Ustica. Proprio in virtù di ciò, noi riteniamo che qualsiasi documento non in "sintonia" con tale linea "politica" sia estremamente difficile da reperirsi e, anche quando ciò dovesse avvenire, non sarebbe mai "accreditato" da alcuna fonte ufficiale governativa.

Ad ulteriore conferma di quanto ora detto, c'è l'iniziativa della Commissione Stragi del Parlamento: questa, oltre ad avanzare al Presidente del Consiglio Massimo D'Alema la richiesta ad effettuare gli "ennesimi" passi "diplomatici" nei confronti della Francia e degli Stati Uniti per ottenere delle risposte "più esaurienti" di quelle fornite, nelle precedenti rogatorie internazionali, al giudice Rosario Priore (e d'altro canto non si comprende perché tali "risposte" - non concesse allora al giudice - sarebbero, invece, concesse ora a loro), intende mettere "sotto esame" anche l'operato stesso del giudice. Il Vice Presidente della Commissione Stragi, Vincenzo Manca, ha motivato così l'iniziativa:

"...Perché nella sua insistita ricostruzione di uno scenario di guerra aerea per spiegare la tragedia di Ustica, il Giudice Istruttore delinea un complotto internazionale che suona certamente come una grave accusa verso due paesi alleati, ma anche verso le nostre Forze Armate, le forze di Polizia, i Servizi Segreti italiani, e quasi tutte le istituzioni. E allora, o Priore ha ragione e bisogna, quindi, andare fino in fondo nel trovare i responsabili - chiunque essi siano - della morte di 81 persone, oppure i nuovi accertamenti serviranno a chiarire se lo scenario avanzato da Priore è solo un teorema che ha creato non poche difficoltà nei rapporti diplomatici con governi amici".

Per questo motivo, il giudice Rosario Priore sarà ascoltato prossimamente dalla Commissione Stragi.

(Fonte: "il Tempo" del 3 febbraio 2000, pag. 5, Cronista Stefano Mannucci)

Ora, visto come sono state "insabbiate" le indagini in questi 20 anni, come si sono "trascinate" le omissioni e le connivenze rilevate ad ogni livello istituzionale sia italiano che internazionale per tenere in piedi - ancora oggi - quel "MURO DI GOMMA" - come venne definito dal giornalista Andrea Purgatori - oltre il quale sarebbe celata la verità sulla strage di Ustica, l'intenzione di "trovare i responsabili - chiunque essi siano" - pronunciata da Vincenzo Manca, suona come un'affermazione davvero retorica e priva di ogni credibilità,

ma, principalmente, come un'ennesima offesa alle vittime innocenti della strage ed una beffa nei confronti dei parenti che attendono, da ben due decadi, una "giustizia" non solo "cieca", ma anche "sorda e muta", che mai potrà essere fatta. E questo vale, secondo noi, sia nel caso in cui il processo in Assise non si tenga per i "sopraggiunti termini di prescrizione del reato"[21] e sia, invece, che si tenga solo come atto formale visto l'evidente coinvolgimento internazionale e la difesa di "vitali strategie di interessi sovranazionali" in gioco.

La nostra opinione su detta iniziativa della Commissione Stragi è che, in realtà, così facendo, si sia avviata una "manovra" atta a screditare la requisitoria finale di Priore, il quale si è avvicinato – molto più dei suoi predecessori – al reale scenario in cui si è consumata la strage di Ustica.

Comunque stiano le cose in realtà, resta il fatto che l'incidente ai due caccia Phantom F-4 presenta evidenti caratteristiche di "inesplicabilità in termini convenzionali", tipico di molti degli incidenti aerei verificatisi all'interno del cosiddetto Triangolo del mar Tirreno (cfr. Allegato n° 7).

17/c) LE NOSTRE CONSIDERAZIONI SULLA NATURA DEI DUE AEROMOBILI "FANTASMA", SULLE CAPACITÀ – SIA DI DIFESA CHE DI ATTACCO – DIMOSTRATE DALLE FORZE MILITARI (di diversa nazionalità) COINVOLTE NELL'AZIONE DI GUERRA CULMINATA CON L'ABBATTIMENTO DEL DC-9 ITAVIA, NONCHÉ SULL'OPPORTUNITÀ TEMPORALE DELL'ATTACCO MISSILISTICO CONTRO GLI "INTRUSI".

Certo è che, se i due "accompagnatori fantasma" del DC-9, invece di essere due UFOs a tutti gli effetti, fossero stati – come vuole l'ipotesi ufficiale – due MIG-23 libici, oppure caccia di altra nazionalità, il presunto piano concertato da Usa, Francia, Italia, Germania e Inghilterra[22] doveva fare davvero acqua da tutte le parti visto che, nonostante la presenza di almeno 25 caccia militari di varia nazionalità (ma qualche fonte dice addirittura 30 - vedi "la Repubblica" dell'11 dicembre 1997, pag. 23), tra cui almeno un velivolo Awacs, due PD-808 (velivoli questi adibiti alla guerra elettronica, ossia capaci di disturbare le comunicazioni radio ed accecare i radar), una portaerei ed un sottomarino, si sono fatti mettere nel sacco come dei novellini da due soli avversari privi di ogni altro sostegno e copertura. Certo, se invece di avere a che fare con due aerei militari qualunque, si fosse

trattato di due UFOs di origine allogena e, pertanto, dotati di una tecnologia e prestazioni molto superiori a quelle dei due “avversari” in campo, la superiorità numerica di questi ultimi sarebbe stata allora un fattore del tutto trascurabile.

Qualunque fosse stata la natura – in ogni caso, però, convenzionale – degli aeromobili “intrusi”, non ci sarebbe stata alcuna necessità per i caccia inseguitori di tentare di abatterli con i missili prima che gli stessi fossero costretti – di lì a poco – ad abbandonare il loro “scudo” (cioè il DC-9) quando quest’ultimo avesse iniziato la discesa finale per l’aeroporto di Palermo Punta Raisi. Ma, se i due velivoli “intrusi” fossero stati, invece, due UFOs e cioè aeromobili in grado in ogni momento di disimpegnarsi dagli inseguitori ed allontanarsi indisturbati, o quasi, (come poi è di fatto accaduto), solo in questo caso sarebbe spiegabile la fretta di portare un siffatto attacco missilistico, senza aspettare un’occasione più propizia e senza rischi per il jet civile.

Fortuna ha voluto che la sera del 27 giugno 1980 non ci si trovasse di fronte a una minaccia terroristica di tipo nucleare, altrimenti, per come sono andate le cose, al posto di una delle nostre città ora ci sarebbe un cumulo di rovine ed il cratere prodotto da un’esplosione di un ordigno atomico. Oppure, se la “minaccia” fosse stata rappresentata da velivoli alieni aventi intenzioni “ostili” nei nostri confronti, con le avanzate tecnologie belliche in loro possesso, avrebbero certamente non solo “incenerito” gli uomini ed i mezzi militari partecipanti al raid, ma avrebbero altresì seminato morte e distruzione nelle numerose aree abitate da loro sorvolate.

#### 18) L’AVVISTAMENTO DI UN “AEROMOBILE SCONOSCIUTO” DA PARTE DEI CONIUGI MAFFINI: UN CACCIA IN AVARIA O UN UFO DI ORIGINE ALLOGENA?

Alcuni minuti dopo le 21:00 da un villaggio turistico sito nei pressi di Praia a Mare (in provincia di Salerno), una coppia in vacanza, i coniugi Maffini, osserva il passaggio di un “corpo volante affusolato”, privo di ali ed altri impennaggi visibili che, procedendo con una traiettoria a zig-zag e con evoluzioni a tonneau, si dirige verso l’entroterra calabro. L’aeromobile in questione appare all’orizzonte al di sopra dell’isola di Dino e si dirige a gran velocità verso le montagne. La forma a “sigaro” di detto oggetto volante è facilmente distinguibile in quanto la superficie dello stesso è illuminata dal sole ormai al tramonto.

(Fonti: “Oggi” n° 41 dell’8 ottobre 1980;

“il Mattino” del 25 gennaio 1987, pag. 3, Cronista Vittorio Dell’Uva;

“Domenica del Corriere” n° 20 del 14 maggio 1987;

“Il Giorno” del 25 giugno 1995, pag. 2, Cronista Gabriele Moroni).

Ora, tenendo conto dei seguenti fatti:

1) Un MIG-23 o altro aereo da caccia convenzionale seriamente danneggiato e privo di una o entrambi le ali, in seguito al coinvolgimento in uno scontro o collisione aerea, non può continuare a volare e percorrere in un tale stato circa 350 km, ovvero la distanza esistente tra il punto della scomparsa dal radar del DC-9 e quello del ritrovamento del relitto di un MIG libico, apparentemente precipitato nei pressi di Castelsilano in Calabria;

2) La velocità di crociera di un MIG-23 – ovviamente solo se integro ed efficiente - è tra 1,7 e 2,1 mach (cioè tra 1836 e 2268 km/h). Ciò presuppone un tempo di percorrenza dei 241 km lineari esistenti tra il punto di caduta del DC-9 e la località di Praia a Mare che va dai 7,8 ai 6,37 minuti. Se, poi, si tiene conto del fatto che evoluzioni del tipo di quelle descritte dai coniugi Maffini possono essere effettuate solo ad una velocità notevolmente ridotta rispetto a quella normale di crociera (e cioè intorno agli 800 km/h), si comprende come in ogni caso i tempi di percorrenza così calcolati (necessari a coprire la distanza in questione), siano molto superiori al tempo di fatto registrato nel caso di avvistamento UFO dei coniugi Maffini;

3) Nessun tipo di missile, di qualsiasi genere esso sia, ha la capacità di compiere evoluzioni nel corso del suo tragitto;

la natura dell’oggetto volante osservato dai coniugi Maffini resta non spiegata in termini convenzionali e, pertanto, questo stesso va considerato come un vero e proprio UFO.

[Commento:

L’oggetto volante descritto dai coniugi Maffini, più che al supposto MIG-23 libico (poi ufficialmente ritrovato in pezzi sulla Sila), o altro tipo di aereo da caccia di diversa nazionalità, corrisponde ad innumerevoli altri rapporti testimoniali concernenti l’osservazione di UFOs, ossia di “oggetti volanti sconosciuti” rimasti tali anche dopo che il caso è stato sottoposto ad un’approfondita ed esaustiva indagine tecnica. A riprova di ciò,

nel nostro già menzionato studio sul caso Ustica, la testimonianza dei coniugi Maffini è posta a confronto con quella rilasciata e controfirmata dal prof. Antonino Palumbo (all'epoca docente di Meteorologia ed Oceanografia presso l'Università di Napoli) concernente l'avvistamento di un UFO, di colore metallico e di forma affusolata, avvenuto nel cielo del golfo partenopeo nel primo pomeriggio del 22 ottobre 1978. Da tale confronto emergono in modo palese ed incontrovertibile le sostanziali analogie tra i due avvistamenti UFOs in questione (vedi "il Mattino" del 23 ottobre 1978, rapporto d'indagine ufologica sul caso Palumbo, a cura dell'autore) (illustrazione n° 30)]

(Allegato n° 10)

18/a) PER TUTTA LA NOTTE TRA IL 27 ED IL 28 GIUGNO 1980 I RICOGNITORI P3-ORION USA SETACCIANO LA CALABRIA ALLA RICERCA DI "QUALCOSA".

Che un aeromobile di qualche genere fosse effettivamente prima transitato e poi, forse, precipitato (o più probabilmente atterrato, secondo noi) nell'entroterra calabrese, lo dimostra il risultato di un successiva perizia effettuata sui tabulati radar della base di Marsala, in Sicilia. Secondo tale analisi, difatti, per tutta la notte del 27 giugno 1980 dalla base aerea siciliana di Sigonella si alzarono in volo, a turno, cinque aerei del tipo P3-Orion adibiti alla ricerca e ricognizione, i quali passarono al setaccio il territorio calabrese. Con quali risultati, poi, non è mai trapelato (vedi "il Messaggero" del 20 novembre 1994, pag. 7).

[Commento:

Che cosa stavano cercando "tanto disperatamente" gli Orion USA? Se il velivolo disperso fosse stato un caccia militare precipitato per qualche ragione (con riferimento, in questo caso, al MIG-23 libico poi ritrovato in pezzi sulla Sila), la sua individuazione sarebbe stata relativamente facile. Questo, sia perché, precipitando, si sarebbe incendiato (il che ne avrebbe reso i resti facilmente visibili dall'alto); e sia per il segnale radio emesso per diversi giorni dalle scatole nere di cui ogni aereo è dotato per consentirne l'individuazione ed il recupero in caso di disastro. Tale sistema denominato E.L.T. (Emergency Locator Transmitter) entra in funzione automaticamente in caso di impatto e trasmette in modo continuato per diversi giorni, un segnale di emergenza su una delle seguenti frequenze radio: 1221.5 Mhz, 123.1 Mhz, o 243 Mhz. All'epoca della sciagura di Ustica, la

localizzazione del velivolo precipitato veniva effettuata mediante rilievi radio – goniometrici. Oggi, grazie al sistema di rilevamento satellitare (GPS) il sistema ELT fornisce anche le coordinate del punto in cui si trova il relitto dell'aereo caduto.

Ma, se il velivolo non identificato fosse stato, invece, un UFO a tutti gli effetti, allora sarebbe stato molto più difficile individuare il sito del supposto “crash” (ossia caduta) o dell'atterraggio.]

19) DALL'ANALISI DEI TRACCIATI RADAR È STATA RILEVATA LA PRESENZA DI ALTRI PLOTS CORRISPONDENTI FORSE AD ALTRI DUE UFOs SOPRAGGIUNTI NELL'AREA DELLO SCONTRO ALCUNI MINUTI DOPO CHE IL DC-9 ITAVIA ERA PRECIPITATO.

Sempre sui tracciati radar di Roma Ciampino, ben 4 minuti dopo che il DC-9 Itavia era scomparso dallo schermo del plotter - alle ore 21:03:45 - in posizione molto arretrata rispetto all'ultima del cargo civile, appare la prima traccia di un ennesimo aeromobile sconosciuto. Alle ore 21:05:29 appare una seconda traccia - ancora più arretrata rispetto alla prima (illustrazione n° 31) (vedi “Corriere della Sera” del 27 giugno 1980, pag. 6). Entrambe queste tracce, inizialmente interpretate come frammenti del DC-9 esploso (cosa impossibile data la distanza dal punto della scomparsa del trasporto civile, date le dimensioni ridotte dei frammenti di questo, e data la velocità supersonica che tali frammenti avrebbero dovuto avere), restano in effetti di natura sconosciuta. Corrispondono, forse, ad altri due “oggetti volanti non identificati” o UFOs aventi una velocità compresa tra gli 800 e i 950 Km/h? (vedi “Corriere della Sera” del 10 agosto 1980, pag. 5).

19/a) SAREBBERO STATI TRE GLI “AEROMOBILI SCONOSCIUTI” RILEVATI DAL RADAR NEI PRESSI DEL DC-9 ITAVIA.

Sempre a proposito dell'effettivo numero di “aeromobili sconosciuti” o UFOs presenti nelle immediate vicinanze del DC-9 Itavia, rilevati attraverso l'analisi delle registrazioni dei tracciati radar di Roma Ciampino, secondo il team di esperti dell'ente NTSB statunitense il jet civile sarebbe stato “circondato” da ben tre “corpi estranei” (vedi “la Repubblica” del 28 luglio 1982, pag. 7).

20) ALCUNI PESCATORI, AL LORO RIENTRO – ANTICIPATO – NEL PORTO DI USTICA, DICHIARANO DI AVER OSSERVATO AL LARGO UN “INTENSO BAGLIORE NEL CIELO”.

Alcuni lo descrivono come un “intenso ed esteso bagliore”, altri come una “fiammata” che ha illuminato il cielo notturno. Nessun rumore o boato ha accompagnato il fenomeno luminoso in questione. Ciò è quanto avrebbero osservato gli equipaggi di alcuni pescherecci usticani mentre si trovavano a bordo dei propri natanti, al largo dell’isola la sera del 27 giugno 1980, secondo le dichiarazioni rilasciate alla Capitaneria di Porto al loro rientro ad Ustica, anticipato in conseguenza del forte vento di libeccio (vedi “il Tempo” del 28 giugno 1980, pag. 1, Cronista Massimo De Angelis).

[Commento:

Il bagliore dell’esplosione di un missile antiaereo non è tanto intenso da illuminare una così vasta area di cielo. Inoltre, tale fenomeno luminoso non potrebbe essere stato prodotto dall’esplosione del DC-9 Itavia in quanto, quest’ultimo - come viene dimostrato di seguito - non esplose in aria. Altra incongruenza circa la tesi dell’esplosione di un missile è quella dell’assenza del rumore prodotto da una tale deflagrazione e quello prodotto dai numerosi aerei da caccia che, nel frattempo, avrebbero dovuto trovarsi in quell’area del cielo ad una quota di circa 7500 Mt. È altresì vero che non è possibile collocare temporalmente tale fenomeno luminoso prima, durante o dopo l’abbattimento del DC-9 Itavia in quanto, almeno sulla stampa, è stato omesso ogni dato al riguardo. Altro dato interessante è quello che le caratteristiche del fenomeno in questione sono estremamente simili a quelle di alcuni altri “fenomeni aerei anomali” descritti al punto 31 del presente testo e, precisamente, ai casi 31/1, 31/2 e 31/14.]

21) LA PROBABILE PRESENZA DI UN ALTRO UFO COLLEGATA, DAL PUNTO DI VISTA TEMPORALE E GEOGRAFICO, CON LO SCENARIO DI GUERRA CHE HA PORTATO ALL’ABBATTIMENTO DEL DC-9 ITAVIA.

Che la sera del 27 giugno 1980, sul basso Tirreno, fosse presente qualcosa di anomalo, sembrerebbe suffragato anche dalle dichiarazioni rilasciate a posteriori da un componente dell’equipaggio di un peschereccio in navigazione quello stesso giorno al largo di Ustica. Detto testimone (il quale ha voluto mantenere l’anonimato) dichiarò di aver assistito ad

un'esercitazione navale in cui almeno due navi militari sparavano contro un "pallone ancorato e riflettente". Tale testimonianza venne rilasciata in occasione dell'edizione speciale della trasmissione televisiva "Telefono giallo" dedicata al caso della sciagura di Ustica, trasmissione condotta da Corrado Augias e andata in onda, sulla terza rete RAI, il 10 ottobre 1991 (vedi "il Mattino" dell'11 ottobre 1991, pag. 6).

Ora, supponendo che le conoscenze tecniche di un tale osservatore fossero piuttosto limitate e che la distanza che lo separava dalle navi in questione non fosse certamente tale da consentirgli di osservare il "cavo di ancoraggio" di un ipotetico pallone frenato[23], è ragionevolmente possibile supporre che quest'ultimo fosse in realtà un "oggetto volante sconosciuto o UFO" che osservasse il gruppo di unità di superficie e, per questo, fatto oggetto di un nutrito tiro di artiglieria da parte di queste ultime.

## 22) L'ULTIMO MESSAGGIO RADIO DEL DC-9 IN RELAZIONE ALLA PRESENZA DI UFOs NELLA ZONA.

Anche l'ultimo messaggio radio noto proveniente dal DC-9 Itavia, registrato da un radioamatore, non ha un significato chiaro ed appare estremamente sibillino: "...Vedo tanti lumini, come quelli di un cimitero". A cosa si riferiva con il termine "lumini" il comandante Gatti? Non potevano essere colpi di artiglieria navale, altrimenti, date le loro caratteristiche, sarebbero stati definiti come fiammate o "bagliori"; non potevano essere le luci di posizione dei caccia presenti nella zona in quanto, in questo caso, sarebbero state certamente riconosciute come tali da piloti esperti come il comandante Gatti ed il suo secondo. Potevano, allora, essere semplicemente degli UFOs? (vedi "la Stampa" del 28 dicembre 1986, pag. 6 e "il Giornale" del 29 dicembre 1986, pag. 2).

### 22/a) L'ULTIMA ENIGMATICA FRASE PRONUNCIATA DAL COMANDANTE GATTI.

Il 27 maggio 1987 l'unità di superficie francese Nadir, in appoggio al mini-sommergibile per alte profondità Nautilo (entrambi della società Ifremer), recuperano insieme ad altri frammenti il voice recorder della cabina di pilotaggio del DC-9. Dopo di che, la scatola nera in questione viene inviata agli esperti dell'NTSB statunitense per la decodificazione in chiaro dei segnali registrati. Il 14 giugno seguente il nastro in questione (con la relativa decodifica del suo contenuto), "scortato" da tecnici e funzionari, giunge in aereo a Fiumicino, per essere consegnato alla Commissione Inquirente sul disastro di Ustica. Tra

le poche notizie che trapelano sui contenuti di tale registrazione vocale, c'è quella della presenza dell'enigmatica frase pronunciata dal comandante Gatti: "...Ci sono tante luci che mi pare un cimitero"[24].

(Fonti: "la Repubblica" del 16 giugno 1987, pag. 22;

"il Mattino" del 18 giugno 1987, pag. 8, Cronista Adolfo Mollichelli;

"il Giornale" del 29 giugno 1987, pag. 5)

### 23) L'AVVISTAMENTO DI UN IMPROBABILE "AEREO DA CACCIA" SU CATANZARO.

La testimonianza in questione è stata rilasciata da Enrico Brogneri, un avvocato civilista di 33 anni (all'epoca del fatto), che la Magistratura non ha mai ritenuto di dover ascoltare.

Secondo il racconto del citato testimone, alle ore 21:20 circa del 27 giugno 1980, mentre egli si recava in auto a prendere sua moglie, giunto in una zona periferica di Catanzaro (nei pressi dello stadio), osservò "per un attimo" il passaggio di un "caccia militare".

Secondo l'avvocato Brogneri, "l'aereo da guerra" in questione volava basso, bassissimo, a non più di una settantina di metri dal suolo, quasi all'altezza di una casa di cinque piani. Rimase ovviamente molto sorpreso ed esterrefatto da quella visione. Egli, giustamente, pensò che tale aereo stesse precipitando e temette di assistere da un momento all'altro al suo impatto con il suolo. Il "caccia" in questione sfrecciò a "luci spente" e, forse, anche a "motore spento" visto che l'avvocato non udì alcun rumore o rombo di propulsori. Il velivolo in questione, illuminato dalle luci del sottostante carcere minorile, sembrava avere una "fusoliera" di colore grigio chiaro. Stando alla sua direttrice di volo, sembrava provenire dal mare Tirreno e dirigersi verso Crotona (vedi "il Giornale" del 3 giugno 1990, pag. 5).

Ora, tenendo presente che:

a) Un aereo da caccia non ha una superficie alare portante, ossia non è in grado di sostenersi senza l'azione dei motori né di planare come un aliante;

b) Un caccia con i motori spenti e ad una quota tanto bassa (circa 70 Mt. dal suolo), anche riaccendendo i motori, non avrebbe avuto lo spazio e la spinta sufficienti per riprendere quota;

c) Un caccia (in questo caso un MIG-23) che vola a circa 70 Mt. dal suolo e con i motori spenti, non avrebbe in alcun modo potuto percorrere la distanza tra Catanzaro e il comune di Castelsilano, ossia circa 50 km, e per giunta in volo livellato:

e inoltre, tenendo conto della brevissima durata dell'avvistamento in questione, è lecito dubitare che l'aeromobile osservato dall'avvocato Brogneri sia riconducibile ad un caccia militare. Ma allora, se questo non poteva essere un caccia militare, potrebbe benissimo essersi trattato di un UFO, forse a pianta triangolare, inconsciamente "razionalizzato" dal testimone.

#### 24) UN ENNESIMO RAPPORTO DI AVVISTAMENTO UFO, POCHE ORE DOPO LA SCIAGURA DEL DC-9 AD USTICA.

Sempre a proposito della presenza di UFOs veri e propri nell'area del basso Tirreno, nelle ore a ridosso del tragico evento in questione, si riporta la seguente segnalazione: alle ore 03.20 del 28 giugno 1980, il signor Mario Cristinziani (un tecnico commerciale di 44 anni) da una stanza dell'Henry Hotel di Frosinone osserva un globo, una sfera luminosa dall'apparente diametro di circa 30 centimetri che emanava una luce bianca fluorescente molto intensa. Tale oggetto ha incominciato a muoversi alle 03.31, lentamente, da sud-est verso nord-ovest. Dopo aver percorso una traiettoria ad arco di circa 6-700 metri, l'oggetto si è come improvvisamente spento, poi, in un punto più distante da quest'ultimo, il signor Cristinziani ha osservato una massa scura ellissoidale nella cui parte inferiore erano presenti "6 luci di posizione diverso colore disposte a coppie". Data l'esigua distanza dell'OVNI dal testimone (stimata da questi in 200 o 300 Mt. sia in distanza lineare che di quota), egli stimò le dimensioni reali dell'UFO tra 12 e 18 metri di diametro. Inoltre, venne percepito un suono simile ad un fruscio crescente. Una volta fatto ritorno a Milano, il sig. Cristinziani tramite il sig. Giuliano Teruzzi del S.I.A.S. (Servizio Informazioni Attività Spaziali), ha presentato un rapporto verbale al Capo Ufficio Stampa del Comando 1<sup>a</sup> Regione Aerea dell'Aeronautica Militare Italiana, nella persona del Colonnello Enrico Carreras. In seguito, il sig. Cristinziani ha redatto un breve rapporto del suo avvistamento inviandone copia a Ministeri ed Enti della Difesa, chiedendo delucidazioni in merito. Nessuno di questi organismi istituzionali ha dato anche solo un cenno di riscontro della cosa. Da parte sua, il S.I.A.S. ha trasmesso il rapporto alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile che lo ha analizzato e trasmesso al Ministero dell'Interno.

(Fonte: "S.I.A.S. Journal" n° 1 del luglio 1981, Bollettino d'informazione del gruppo S.I.A.S. diretto da Giuliano Teruzzi, con sede a S. Damiano – Milano).

25) UN ELICOTTERO MILITARE RAGGIUNGE, PER PRIMO, IL LUOGO DEL DISASTRO, DOVE – CIOÈ – È AMMARATO (non quindi "inabissato") IL DC-9 ITAVIA.

Ritornando allo scenario di Ustica, sempre attraverso l'analisi dei tracciati radar, i periti hanno rilevato la presenza di almeno un elicottero che, decollato dalla portaerei (inglese?) che incrocia nel Mediterraneo occidentale, raggiunge l'area del disastro, dove si sarebbe "inabissato" il DC-9 Itavia, molto prima che questo venga raggiunto dalle unità della spedizione di soccorso ufficiale e, cosa inspiegabile se fosse stata vera la versione ufficiale circa l'inabissamento dei resti del cargo civile e conseguente assenza di sopravvissuti, lancia diversi canotti di salvataggio (vedi "Corriere della Sera" del 1° settembre 1999, pag. 9).

26) L'AMMARAGGIO DEL DC-9 ITAVIA ED IL SUO SUCCESSIVO AFFONDAMENTO INTENZIONALE DA PARTE DI UN COMMANDO DI SUB GIUNTI A BORDO DI UN SOTTOMARINO.

Un primo sostanziale indizio del fatto che il DC-9 Itavia non sia esploso in volo, ma abbia picchiato verso il mare dove, poi, ha effettuato un ammaraggio alquanto "rude", ci viene dato dall'apparente immobilità della relativa traccia sullo schermo del plotter primario di Roma Controllo, durante le ultime "marcature" (ossia rilevamento strumentale) del jet civile da parte del segnale radar, anche se il "plot" appariva di qualità sempre più scadente. Di norma, infatti, la traccia di un aereo permane sullo schermo del plotter per 3 – 4 secondi prima di scomparire e poi riapparire, in una posizione diversa ad ogni nuova "battuta" del raggio esploratore e proporzionale alla distanza percorsa nello spazio di tempo impiegato dal "raggio" del plotter a compiere una rotazione completa dello schermo; se poi, il velivolo in questione ha il Transponder inserito, l'indicazione del livello di volo e quella relativa al codice d'identificazione dello stesso permangono sullo schermo del radar, per poi variare di posizione insieme al plot.

Se l'aereo fosse esploso in volo, difatti, il segnale radar (plot) corrispondente sarebbe scomparso di colpo dallo schermo dello strumento, insieme all'indicazione della quota e del codice d'identificazione del volo; nel nostro caso invece, prima che ciò avvenisse

(come poi è stato alle ore 20:59:45), il “cursore” (ossia il raggio che ogni 6 secondi compie un giro completo dello schermo), per ben tre battute – cioè per 18 secondi – ne ha rilevato la posizione sempre nello stesso punto. Dopo di che lo ha perso. Ora, dal momento che il radar in questione non rileva la quota degli aerei, ciò può significare una sola cosa: durante quei 18 secondi di apparente immobilità nello stesso punto dello schermo, il DC-9 stava – in effetti – precipitando verso il mare con ancora alcuni strumenti attivi come l’IFF ed il Transponder. Sono proprio questi ultimi, difatti, ad indicare alcuni parametri di volo accanto alla traccia (plot) di ogni singolo aereo, presente sullo schermo del radar (vedi “l’Occhio” del 3 luglio 1980, pag. 6, Cronista Mario Pandolfo).

#### 26/a) LA DRAMMATICA TESTIMONIANZA DEL CAPITANO SERGIO BONIFACIO.

Una seconda e questa volta determinante prova del fatto che il DC-9 Itavia non si sia distrutto in aria ma sia riuscito ad ammarare, con la carlinga sostanzialmente integra e, cosa ancora più sconvolgente, che resta a galla per ben 11 ore prima di affondare (o meglio, di essere intenzionalmente e proditoriamente affondato) è data dalla testimonianza del capitano di corvetta Sergio Bonifacio. Quest’ultimo ha raccontato ai giudici che, partito con il suo aereo Atlantic Breguet (un velivolo dotato di sofisticate apparecchiature per individuare i sommergibili, in grado di scrutare sott’acqua, abbassarsi quasi a pelo d’acqua e con un’autonomia di volo di ben 7000 miglia) alle ore 03:10 (ben 5 ore e 10 minuti dopo che il jet Itavia era stato dato per disperso) del 28 giugno 1980 dalla base di Cagliari, scorge alle ore 07:00 circa di quella stessa mattina (subito dopo che un elicottero del soccorso aereo aveva segnalato al centro di Martina Franca l’avvistamento di una vasta macchia d’olio) la sagoma del DC-9 che ancora galleggiava a pelo d’acqua. Dopo aver segnalato la macchia oleosa, l’elicottero si allontana per rifornirsi di carburante e, per oltre un’ora, il Breguet resta solo a perlustrare la zona. Ed è proprio alcuni minuti dopo l’inizio di tale operazione che il capitano Bonifacio scorge il DC-9 galleggiare a pelo d’acqua. Per circa un’ora il Breguet tiene sotto osservazione l’aereo in questione. Secondo Bonifacio, che non conferma ma neppure smentisce la cosa, le uniche aperture visibili sulla fusoliera dell’aereo oltre agli oblò ed ai finestrini della cabina di pilotaggio erano due fori del diametro di circa 20 centimetri localizzati all’altezza del posto dei piloti.

#### 26/b) UNA VALUTAZIONE SUL PIANO TECNICO ATTA A SPIEGARE COME SIA STATO POSSIBILE, PER IL DC-9, RIMANERE A GALLA PER UN COSÌ LUNGO TEMPO.

In base alle nostre conoscenze di fisica, è certo che, per rimanere a galla tanto a lungo, la fusoliera dell'aereo non poteva presentare che danni e/o uno squarcio di modeste dimensioni (illustrazione n° 32). Solo il verificarsi di una circostanza del genere (e cioè quella che, sul piano verticale l'aereo avesse ancora una "tenuta stagna" anche se non perfetta), difatti, avrebbe consentito il formarsi di un'ampia camera d'aria la quale avrebbe sia arrestato (per compensazione della pressione interna) l'allagamento completo della fusoliera ed il conseguente affondamento dell'aereo, sia garantito la respirazione ai passeggeri superstiti per molte ore. A quest'ultimo proposito, non bisogna dimenticare che, nella normale dotazione di un aereo civile, è compreso un certo numero di bombole di ossigeno che, oltre a consentire di pressurizzare l'interno del velivolo, alimentano in caso di emergenza anche i respiratori individuali disponibili per ciascun passeggero e membro dell'equipaggio.

Il fatto, poi, che nella testimonianza rilasciata da Sergio Bonifacio si affermi che il DC-9 fosse "appena sotto il pelo dell'acqua", non significa affatto che l'aereo in questione lo fosse sin dal momento dell'ammarraggio. È quasi certo difatti che, inizialmente, il jet Itavia galleggiasse sul mare o fosse solo parzialmente affondato, in seguito al riversarsi di una certa quantità di acqua all'interno della fusoliera. Con il passare delle ore, la lenta ma costante perdita di aria interna, a cui corrispondeva un altrettanto lento ma progressivo allagamento dell'aereo, faceva sì che quest'ultimo affondasse sempre più nel mare. Finché, dopo circa dieci ore dal momento della sciagura, e cioè quando viene scorto per caso dal capitano Bonifacio, il volume d'acqua imbarcato è tale che oramai l'aereo si trova "appena sotto il pelo dell'acqua". Ciò vuole dire quindi che, nella fusoliera, c'è ancora una bolla d'aria residua e che una parte dei superstiti (quelli cioè feriti meno gravemente), può ancora respirare. Dunque, ci sono persone ancora vive nell'aereo; almeno una di queste viene vista nuotare vicino al DC-9. Ma, poi, giungono i "soccorsi" e questa volta, come sappiamo, è la morte anche per gli ultimi superstiti.

#### 26/c) IL RACCAPRICCIANTE EPILOGO DELL'AMMARRAGGIO DEL DC-9 ITAVIA, NELLA TESTIMONIANZA DEL CAPITANO SERGIO BONIFACIO.

Ritornando allo svolgimento degli eventi, sono circa le ore 08:00 quando Sergio Bonifacio individua, a poca distanza dal relitto, una minacciosa "massa nera ed oblunga", con una striscia nera sul dorso. A quest'ultimo proposito, il capitano Bonifacio ha precisato ai giudici che, secondo la sua esperienza (oltre 6000 ore di volo in gran parte accumulate a

bordo dei Breguet) non poteva trattarsi che di un sottomarino. Ed è a questo punto che il pilota in questione assiste ad uno spettacolo raccapricciante e sconvolgente. Dopo alcuni minuti, vede un improvviso sollevamento dell'acqua (probabilmente, prodottosi in seguito all'esplosione di una o più cariche detonanti applicate sulla fusoliera dell'aereo da alcuni uomini rana, provenienti dal vicino sottomarino) e, mentre l'aereo si inabissa rapidamente, fuoriescono corpi e cuscini.

Appena atterrato, Bonifacio stila il consueto rapporto, ma prende anche una decisione insolita. Aggirando le procedure gerarchiche, si presenta al Procuratore Generale di Cagliari e rilascia una deposizione su quello che ha visto. Su tale rapporto è stato successivamente imposto il "segreto militare" (da chi e perché non è dato ancora di sapere), e per nove anni non si sa assolutamente nulla di questa deposizione. È solo nel settembre del 1989 che il capitano Bonifacio viene nuovamente ascoltato dal Procuratore Militare di Cagliari Bruno Maggi e poi, agli inizi del 1990, viene ascoltato anche dal magistrato Bucarelli, il quale si reca in Sardegna dove raccoglie la testimonianza in oggetto. Di questa deposizione, con tanto di verbale, non si è mai saputo nulla (vedi "l'Europeo" n° 27 del 7 luglio 1990, pagg. 8-13, Cronisti Daniele Protti, Sandro Provvigionato, Vittorio Scutti e "l'Espresso" n° 36 del 9 settembre 1990, pag. 31, Cronista Pierluigi Ficoneri).

(Allegato n° 11)

26/d) LA PRESENZA DI SOMMERGIBILI NELL'AREA DOVE È APPENA "PRECIPITATO" IL DC-9 ITAVIA.

Per quanto riguarda la presenza di sommergibili – uno almeno – nell'area del basso mar Tirreno, alla stessa ora in cui veniva abbattuto il DC-9 Itavia, la circostanza trova conferma in un articolo pubblicato circa una settimana dopo il disastro aereo:

"... Sono appena trascorse le ore 20:59 del 27 giugno 1980, cioè l'ora in cui il segnale del DC-9 scompare dallo schermo del radar di Roma Ciampino, quando - nel braccio di mare tra Ponza ed Ustica - sopraggiunge - si dice - un sommergibile. Per questo, a Punta Raisi, circola subito in proposito la voce di manovre militari in corso nella zona..." (vedi "l'Unità" del 5 luglio 1980, pag. 2, Cronista Vincenzo Vasile).

## 26/e) LE FOTO E LA TESTIMONIANZA DI ALCUNI MARINAI DELL'INCROCIATORE ANDREA DORIA SUFFRAGANO LA TESI DELL'AMMARAGGIO DEL DC-9 E LA PRESENZA DI SOPRAVVISSUTI ALLA SCIAGURA AEREA.

E ancora, a ulteriore conferma della veridicità dei fatti riportati nella testimonianza di cui sopra, ci sono 32 foto inedite, scattate al largo di Ustica da un marinaio dell'incrociatore lanciamissili Andrea Doria il 28 giugno 1980, cioè il giorno successivo alla tragedia del DC-9 dell'Itavia e consegnate verso la fine del giugno 1997 al giudice Rosario Priore dalla redazione del settimanale Panorama che ne era venuta in possesso. Tale serie di immagini illustra cosa accadde, in quella mattina di 19 anni fa, in relazione al recupero dei corpi di 39 passeggeri rinvenuti accanto ai resti del DC-9, da parte dell'equipaggio dell'incrociatore Andrea Doria, che per primo giunse sul posto. Difatti, secondo il racconto di Sergio Bonifacio, intorno alle 07:15 di quel mattino egli ebbe l'impressione di notare qualcuno che nuotava. Successivamente, secondo i racconti di alcuni componenti dell'equipaggio dell'Andrea Doria, venne recuperato il corpo di uno dei due carabinieri (come rivelò, poi, l'esame del suo documento d'identità) che sembrava morto da poco. A questo proposito, due sottufficiali di marina, Gildo Cosmai e Gianpaolo Roccasalda, si presentarono nel luglio del 1991 alla redazione del "Gazzettino di Venezia" per raccontare come si svolsero le operazioni di recupero delle salme. "Abbiamo tirato a bordo un ragazzo alto di statura. Sembrava morto da poco. Non era gonfio d'acqua. Aveva i jeans e una camicia dalle maniche lunghe. Quella sinistra era strappata e legata sopra il ginocchio destro, quasi come un laccio emostatico. Il ragazzo, poi si disse che si trattava di un carabiniere in borghese, era senza il piede destro." E ancora: "Raccogliemmo una donna giovane che teneva stretto al petto un bambino".

(Fonti: "Europeo" n° 27 del 7 luglio 1990, pagg. 8-13, Cronisti Daniele Protti, Sandro Provvigionato, Vittorio Scutti;

"la Repubblica" del 6 novembre 1990, pag. 21, Cronista Daniele Mastrogiacomo;

"il Giornale d'Italia" del 27 giugno 1997, pag. 7).

## 26/f) UNA SISTEMATICA QUANTO EVIDENTE AZIONE D'INQUINAMENTO ED ELIMINAZIONE DELLE PROVE CARATTERIZZA, SIN DAL PRINCIPIO, LE INDAGINI SULLA STRAGE DI USTICA.

Inoltre, quasi certamente, è proprio per impedire che un approfondito esame autoptico (cioè l'autopsia) effettuato sui corpi delle vittime recuperate mettesse in evidenza il fatto che numerosi passeggeri non erano morti in seguito all'esplosione in volo dell'aereo, ma solo molte ore dopo il suo ammaraggio di fortuna[25], che avvengono i seguenti inspiegabili fatti.

26/f-1) IL NUMERO DEI CORPI DELLE VITTIME RECUPERATE: UN CONTO CHE NON TORNA.

Vengono "fatti sparire" i corpi di almeno due o tre delle vittime, tra cui quello che presentava un improvvisato laccio emostatico al di sopra del ginocchio destro. Difatti, fino ad una settimana dopo la tragedia, dalle notizie date attraverso le reti della Rai e i quotidiani nazionali, risultano recuperati almeno 42 corpi. Poi, all'improvviso, il loro numero scende a 39 (vedi "Europeo" n° 33 del 18 agosto 1990, pagg. 28-30, Cronista Sandro Provvisionato).

26/f-2) QUALCUNO "DIMENTICÒ DI ORDINARE" LE AUTOPSIE SUI CORPI DELLE VITTIME RECUPERATE O, ALMENO, COSÌ PARE. IN REALTÀ, TALI AUTOPSIE NON VENNERO MAI EFFETTUATE OPPURE FURONO SOLO FATTI SPARIRE I RELATIVI REFERTI AUTOPTICI?

All'epoca dei fatti, nessuno si preoccupò di accertare, vittima per vittima, l'ora e le reali cause del decesso. E ciò proprio per le ragioni esposte in apertura del presente paragrafo (punto 26/f). Ecco, al riguardo, una conferma professionale ed autorevole.

Il prof. Giovanni Arcudi, dell'istituto di Medicina Legale di Roma, affermò a suo tempo che era possibile risalire alla dinamica della sciagura proprio attraverso le autopsie sui cadaveri. In questo caso, erano quattro le possibili cause di decesso: asfissia, ustioni mortali, disintegrazione degli organi interni o annegamento. Se tali autopsie sono state effettuate, quindi, è ovvio il perché siano rimaste top – secret (vedi "Europeo" n° 33 del 18 agosto 1990, pag. 30).

Non vengono eseguite le autopsie sui corpi dei cadaveri recuperati o, quanto meno, vengono fatti sparire i relativi referti autoptici. Agli atti della Commissione Parlamentare d'Inchiesta, difatti, esisterebbero soltanto i referti relativi all'esame esterno dei corpi. Mentre due vere e proprie autopsie (sul totale di 39 corpi recuperati) sono state eseguite –

ma solo cinque anni dopo il disastro – sui corpi di una bambina e di un’anziana signora che, probabilmente, erano sedute una accanto all’altra nell’ultima fila di destra dell’aereo (vedi “Europeo” n° 33 del 18 agosto 1990, pag. 30, Cronista Sandro Provvionato).

Tutto ciò, con il risultato di rendere quasi impossibile, o comunque molto approssimativo, l’accertamento delle vere cause dei decessi.

#### 26/f-3) LA PRESENZA SUI CORPI DELLE VITTIME RECUPERATE DI “LESIONI DA CONTRACCOLPO”.

Un’altra circostanza, rilevata sempre in seguito all’esame dei corpi delle vittime recuperate, che conferma la tesi dell’ammarraggio e susseguente affondamento intenzionale del DC-9 Itavia, è quella della presenza di fratture agli arti inferiori riscontrate dagli anatomo-patologi in diverse vittime recuperate (vedi “l’Unità” del 1° luglio 1980, Cronista Sergio Sergi). Tali lesioni, difatti, sono compatibili con un contraccolpo ricevuto dai passeggeri al momento dell’impatto della carlinga dell’aereo – avvenuto “di pancia” – con la superficie marina. Ovviamente, ciò significa che i passeggeri erano assicurati alle proprie poltrone con le cinture di sicurezza, cosa questa necessaria qualora si fosse manifestata una situazione di emergenza durante il volo culminata, poi, in un ammaraggio di fortuna. In caso contrario, difatti, se l’incidente fosse stato davvero “subitaneo” e li avesse “sorpresi” a 7500 Mt. di quota, nel bel mezzo cioè di un volo regolare, non avendo – ovviamente – allacciate le cinture di sicurezza, il risucchio provocato dalla violenta depressurizzazione e la conseguente rude picchiata verso il basso del velivolo, avrebbe sbalzato i passeggeri via dalle poltrone e li avrebbe fatti sbattere con estrema violenza sia contro la fiancata destra (dove si sarebbe aperto lo squarcio) che contro il soffitto dell’aereo, con la conseguenza per gli sfortunati passeggeri di riportare, in questo caso, tutta una serie di ferite esterne, molteplici lesioni agli organi interni, nonché lesioni ossee non limitate agli arti inferiori ma diffuse anche in altre parti del corpo come il cranio, gli arti superiori, il bacino e la colonna vertebrale.

Qualora, invece, alle ore 20:48 circa (25 minuti prima, cioè, del previsto atterraggio allo scalo di Palermo Punta Raisi, come previsto dalla normale procedura) si fosse acceso il segnale “allacciare le cinture” (vedi “Volare” n° 40 del novembre 1986, pagg. 10-19, di Andrea Artoni), e quindi al momento della supposta esplosione in volo i passeggeri fossero stati tutti assicurati alle proprie poltrone, considerando che fossero tutti già morti e

che, quei pochi miracolosamente ancora in vita sarebbero stati certamente privi di conoscenza, non si spiega come questi avrebbero fatto a sganciare le proprie cinture così da fuoriuscire dalla fusoliera quando quest'ultima s'inabissò in mare.

26/g) ANCHE ALTRI RITENGONO CHE IL DC-9 SIA AMMARATO E NON, INVECE, ESPLOSO IN ARIA ED I PEZZI COLATI A PICCO COME VUOLE LA VERSIONE "UFFICIALE".

Tale nostra opinione sulla dinamica dell'ammarraggio del DC-9, è altresì condivisa dal dott. Paolo Colantoni, ricercatore geologo del Consiglio Nazionale delle Ricerche (C.N.R.), che, insieme a Pietro Zucchini, la mattina di sabato 28 giugno 1980 scese in acqua con un battello (calato in mare dalla nave oceanografica del CNR Bannock) per imbracare il cono di coda del jet civile, proprio nella zona di mare dove galleggiavano - in gruppo, non distanti l'uno dall'altro - anche i corpi esanimi di una ventina di vittime. Di seguito, si riporta il testo dell'intervista rilasciata, all'epoca, dal dott. Colantoni al giornale "il Mattino" di Napoli:

Cronista:

"Cosa c'era tutt'intorno?"

Colantoni:

"Sul mare c'era un gruppo di una ventina di cadaveri. Galleggiavano a pelo d'acqua in una chiazza di mare di colore giallo (a causa della fluorescina gettata in mare dagli elicotteri del soccorso aereo per rendere visibile il punto in cui c'erano resti e/o cadaveri, n.d.A.) ed apparivano integri..."

Cronista:

"Ma è stato detto, da qualche parte, che i cadaveri erano come dilaniati da un'esplosione..."

Colantoni:

"Non quelli che abbiamo visti noi. Ti ripeto: erano integri."

Cronista:

“Ma questa esplosione c’è stata?”

Colantoni:

“A mio giudizio, ma non sono un tecnico di queste cose, non c’è stata. Lo stesso cono di poppa è troncato di netto. Si è avuta piuttosto l’impressione che l’aereo sia piombato di pancia sull’acqua: il che lascerebbe supporre che il comandante possa aver tentato un ammaraggio. Lo stesso fatto che i cadaveri fossero tutti insieme ne è una prova.”

Cronista:

“Già, ma i frammenti dell’aereo sono stati ritrovati più in là....”

Colantoni:

“I cadaveri galleggiano a pelo d’acqua; se c’è una corrente marina si spostano. Gli oggetti, invece, hanno un certo spessore ed il vento ne provoca lo scarroccio (ossia lo scivolamento sulla superficie dell’acqua, per spinta, n.d.A.). Per questo c’è stata dispersione dei relitti.”

(Fonte: “il Mattino” del 30 giugno 1980, pag. 14, Cronista Aldo Stefanile)

26/h) TUTTI I CORPI DELLE VITTIME RECUPERATE SONO PRIVI DELLE SCARPE.

Altro dettaglio che confermerebbe l’ipotesi in questione, è quello che tutti i corpi delle vittime recuperati fossero privi delle scarpe, che steward ed hostess fanno togliere nelle situazioni di emergenza, come prescrive la procedura in questi casi (vedi “l’Europeo” n° 27 del 7 luglio 1990, pag. 13).

26/i) ALTRI FATTI INSPIEGABILI LEGATI AL RECUPERO DEL RELITTO DEL DC-9 ITAVIA O RILEVATI NEGLI ATTI DELLE DIVERSE FASI DELLE INDAGINI SULLA STRAGE DI USTICA.

I seguenti fatti, però, sarebbero inspiegabili solo se considerati al di fuori della tesi “dell’affondamento intenzionale” del jet Itavia, e sono quelli legati al recupero del relitto del DC-9. Sono tutti emersi in seguito ad un’indagine della Corte dei Conti sugli aspetti

amministrativi relativi alla somma richiesta per l'operazione di recupero; ciò in quanto non sono chiare le modalità stesse del recupero e la documentazione fornita a giustificazione del relativo pagamento. Quest'ultimo, ammontante a quasi sette miliardi di lire. Le stranezze emerse sono le seguenti:

26/i-a) Il relitto è stato recuperato nel 1986 ad opera della ditta francese Ifremer, un'azienda che l'ammiraglio Martini (capo del SISMI[26]) ha definito come "legata ai servizi segreti francesi" (e Martini conosce bene questa "materia").

26/i-b) Non è stata bandita alcuna gara per il recupero del relitto. La decisione di affidare l'incarico all'Ifremer, difatti, ha suscitato la protesta di ditte italiane specializzate in recuperi in mare, nessuna delle quali è stata invitata ad una regolare gara di appalto come, invece, si sarebbe dovuto fare.

26/i-c) Secondo l'Ifremer, il recupero dei resti del DC-9 sarebbe avvenuto su di un fondale a 3850 Mt. di profondità. Ma in quella zona, in base a tutte le carte nautiche, non esiste una simile profondità (la massima è di 3300 metri). Considerando che i costi aumentano notevolmente oltre i 3000 metri, è evidente che una profondità maggiore modifica il costo finale del recupero e, con esso, la relativa fattura. Questa incongruenza però, essendo di tipo contabile, ci interessa meno.

26/i-d) Esistono incertezze e contraddizioni dell'Ifremer sull'esatta localizzazione del jet Itavia.

26/i-e) Esistono forti perplessità su cosa sia stato recuperato. L'Ifremer afferma di aver riportato a galla dagli abissi marini il 70% dell'aereo. Ma in realtà, però, nell'hangar dell'aeroporto di Capodichino, dove è stata collocata l'infrastruttura sulla quale sono montati i pezzi del DC-9, se ne vedono sì e no il 35%. E il resto dove è finito? (Illustrazioni n° 33 - 36)

26/i-f) Non è stata recuperata proprio la parte anteriore del velivolo. L'Ifremer afferma di aver incontrato difficoltà "insormontabili" che hanno impedito di recuperarla. In realtà, però, tali difficoltà appaiono opportunamente "gonfiate" (proprio come il "conto") visto che, poi, sono state recuperate parti del quadro comandi. In altre parole, non è stato possibile agganciare la carlinga, ma è stato possibile invece smontare ed asportare dalla cabina di

pilotaggio pezzi del “cruscottone” con i comandi, quadri di controllo, ecc. E ciò è davvero molto strano.

26/i-g) In base al confronto tra la testimonianza rilasciata da Sergio Bonifacio, e quanto risulta alla Corte dei Conti, resta da spiegare come sia possibile che un aereo affondato quasi integro, venga poi ripescato a pezzetti. L'Ifremer, difatti, recupera un'ala frantumata in circa 700 parti (illustrazione n° 37), motori sbrindellati e staccati dalla coda, una fusoliera a pezzi. Che cosa ha causato la distruzione dell'aereo?

Che ci fosse una lunga serie di “punti oscuri” nell'operazione di “recupero” effettuata dalla ditta Ifremer, venne evidenziato anche dal pool di magistrati romani che indagava sul caso Ustica. Questi ultimi, difatti, per ottenere precisi chiarimenti in proposito, il 18 ottobre 1994 avevano presentato una richiesta di chiarimento su ben 25 punti inerenti la questione in oggetto, a cui, il seguente 13 novembre, si aggiunsero altri cinque interrogativi e cioè:

- 1) Perché non sono state registrate tutte le operazioni subacquee di ricerca;
- 2) Perché alcune videocassette hanno dei vuoti di registrazione;
- 3) Come si spiegano quei solchi paralleli sui fondali (forse “qualcuno” era giunto sul posto prima dei francesi con lo scopo di fare “pulizia”?) (illustrazioni n° 38 - 39);
- 4) Perché non sono stati presi gli oggetti che non facevano parte del relitto;
- 5) Perché mancano le mappe fotografiche dei pezzi avvistati sul fondo marino.

Fino a questo momento, non ci risulta (data la mancata diffusione di notizie in tal senso da parte dei mass-media) che tale richiesta di “chiarimenti” da parte dei magistrati del pool sia stata, in qualche modo, soddisfatta dall'Ifremer; ma se invece lo è stata, le risposte ai tanti interrogativi più sopra elencati sono state tenute - per qualche oscura ragione - “riservate” dai magistrati.

(Fonte: “il Messaggero” del 15 novembre 1994, pag. 9)

26/l) UNA MOLTO PROBABILE, SUCCESSIVA, OPERAZIONE DI “DEMOLIZIONE SOTTOMARINA” DEL RELITTO DEL DC-9.

Una possibile risposta all'interrogativo posto alla fine del punto 26/i-g è quella che l'opera di "demolizione" del relitto del DC-9 con cariche di esplosivo, iniziata quando questo era ancora in superficie, da un commando di uomini rana venuto fuori dal sottomarino visto dal comandante Bonifacio, è stata poi completata, con calma e puntigliosa sistematicità, sul fondo stesso del mare. E visti i tempi intercorsi tra il disastro ed il recupero dell'aereo (circa 7 anni), nonché le tecnologie di recupero marino a disposizione di molti, la cosa non deve essere stata particolarmente difficile. Per raggiungere tale scopo, difatti, si potrebbe benissimo aver fatto ricorso ad un batiscafo o a qualche tipo di "robot" teleguidato, per applicare sulla superficie esterna del relitto piccole cariche di esplosivo che, poi, sarebbero state fatte esplodere simultaneamente per ottenere il massimo effetto dirompente. A quest'ultimo proposito, visti i rapporti che avrebbero legato la società Ifremer – incaricata del recupero del relitto del DC-9 – con i servizi segreti francesi (ricordiamo che anche la Francia è un paese coinvolto – vedi punto 26/i-a), si potrebbe addirittura considerare l'ipotesi che tale "sporco lavoro" di demolizione sia stato portato a termine dalla stessa società incaricata del recupero, l'Ifremer, prima di effettuare le riprese filmate del fondo marino sul quale giaceva il relitto e prima, ovviamente, di procedere al recupero.

Oppure, si sarebbe potuto far ricorso a mezzi molto meno "chirurgici" e più sbrigativi, ma altrettanto efficaci, come il lancio di cariche di profondità predisposte ad esplodere a qualche decina di metri dal fondo sul quale giaceva il relitto dell'aereo così da distruggere la struttura di quest'ultimo e farla letteralmente a pezzetti con le violente onde d'urto prodotte dalla detonazione di detti ordigni.

26/l-a) LE TRACCE DI ESPLOSIVO RILEVATE SUI CORPI DI ALCUNE VITTIME E SU ALCUNI RESTI DEL DC-9 NON CONFERMANO, MA NEMMENO ESCLUDONO, L'AFFONDAMENTO E SUCCESSIVA DISTRUZIONE DELL'AEREO MEDIANTE CARICHE DETONANTI.

Le perizie chimiche eseguite su cuscini e bagagli dei passeggeri del DC-9 recuperati nel Tirreno, espletate[27] dai tecnici dell'Aeronautica Militare Italiana con gli strumenti, peraltro, non sofisticatissimi dei suoi laboratori di Roma, avevano, già nel 1983, accertato la presenza di esplosivo denominato T-4, anche noto con i nomi di Hexogen, Cyclonite, o RDX in USA. È questo un esplosivo molto costoso e d'impiego esclusivamente militare; non è prodotto in Italia ma viene importato dalla Svezia e dalla Germania. Il T-4 viene "flemmatizzato", ossia rimiscelato con cere minerali (come la paraffina) che lo rendono più

stabile; queste ultime, però, non lasciano tracce in quanto si volatilizzano. Un altro componente di tale esplosivo è il polistirolo il quale, però, viene usato anche in alcune parti dell'aereo. Il T-4, oltre che nel caricamento delle testate di guerra dei missili, viene usato in quantità di non più di 20 grammi in piccole cariche cave, molto sofisticate, nell'industria petrolifera per spezzare strati di roccia.

(Fonti: "Corriere della Sera" del 21 aprile 1984, pag. 4, Cronista Andrea Purgatori; "il Giornale" del 6 maggio 1984, pag. 6).

26/l-b) TRACCE DI ALTRI ESPLOSIVI MILITARI (LA CUI IDENTIFICAZIONE È RIMASTA TOP – SECRET) SUI FRAMMENTI DEL DC-9 ITAVIA.

Successivamente, nel 1988, dopo oltre un anno di indagini, i risultati delle analisi con lo spettrometro di massa eseguite dai due chimici partenopei Antonio Malorni (del Consiglio Nazionale delle Ricerche - CNR -) e Antonio Acampora (docente di Tossicologia Forense presso l'Università di Napoli), su incarico dell'allora giudice inquirente Vittorio Bucarelli, rilevarono che, su alcuni frammenti metallici appartenenti alla struttura esterna del DC-9 Itavia, erano presenti tracce di altri esplosivi, oltre il T-4, i quali "entrano - anch'essi - nella composizione degli ordigni militari in genere", tra cui i missili. Venne precisato, altresì, che i reperti analizzati erano stati 450 – 500 e che i più significativi erano risultati quelli estratti dai sedili dei passeggeri: questi ultimi, difatti, erano stati scelti perché rimasti maggiormente protetti dall'azione dell'acqua di mare. All'epoca, i due analisti non vollero precisare (ai mass-media) la quantità ed il tipo di tali "altri esplosivi" (vedi "il Giornale" del 20 ottobre 1988, pag. 6).

A tutt'oggi, la natura di tali altri esplosivi è rimasta "riservata" o, quantomeno, nessuna informazione in merito è stata data attraverso i normali mezzi d'informazione di massa. Perché?

26/l-c) SIA GLI ESPLOSIVI DEI MISSILI CHE QUELLI USATI PER CONFEZIONARE CARICHE DETONANTI SUBACQUEE LASCIANO LA STESSA "IMPRONTA RESIDUALE".

In base ai dati disponibili sopra riportati, è ovvio che sia l'esplosivo usato per le testate dei missili che quello usato per il confezionamento di mine subacquee, oppure di cariche

detonanti, lasciano la medesima “impronta residuale”. In definitiva, tutto ciò non conferma, ma neppure esclude, che il DC-9 Itavia sia stato investito prima dagli effetti distruttivi di uno o più missili, sia stato affondato con cariche esplosive o mine magnetiche e, infine, sia stato fatto “a pezzi” con altre cariche esplosive apposte sul relitto o mediante la detonazione ravvicinata di cariche di profondità.

26/m) LA DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DIFFUSA RELATIVA AL “RECUPERO” DEL RELITTO DEL DC-9 È DAVVERO TROPPO ESIGUA PER NON DESTARE DUBBI E SOSPETTI DI UNA QUALCHE FRODE.

La documentazione fotografica relativa alle varie fasi del recupero del DC-9 è stranamente minima. Almeno quella resa nota.

26/n) LA TARGHETTA CON LA SIGLA D’IMMATRICOLAZIONE PRESENTE SU UNO DEI RELITTI DEL DC-9 RECUPERATI NON CORRISPONDE A QUELLA DEL JET DELLA SOCIETÀ ITAVIA PRECIPITATO AD USTICA.

In una delle poche foto note, relative al recupero in questione, si può leggere la targhetta di immatricolazione del DC-9 sulla quale sono stampigliati i seguenti numeri di matricola e sigle: 5912551-401 e 22TA2115D08. Davvero inspiegabile dato che la società Itavia aveva acquistato un DC-9 (quello in questione) con numero di immatricolazione N902H e l’aveva reimmatricolato con il numero 45724. Come può spiegarsi una tale “confusione”? Quella in oggetto è, in realtà, una foto “sbagliata”, relativa cioè ad un altro relitto (e quale?). Oppure (ma la prima ipotesi non esclude la seconda) quello nell’hangar dell’aeroporto di Capodichino non è il relitto del DC-9 precipitato ad Ustica il 27 giugno 1980?

26/o) SOSPETTI DI CONTRAFFAZIONE DEI DATI RELATIVI ALLA DECIFRAZIONE DEL VOICE RECORDER E SUL MANCATO RITROVAMENTO DELLA SECONDA SCATOLA NERA DEL DC-9 ITAVIA.

La decifrazione della scatola nera (quella presente in cabina di pilotaggio e nota come Voice Recorder), effettuata dagli esperti dell’NTSB negli Stati Uniti, termina con la voce del pilota (Domenico Gatti) che dice “gua...”: la parola si interrompe seguita da un rumore sordo (forse un’esplosione) mentre, in contemporanea, cessano tutte le comunicazioni e le registrazioni. Tutto ciò è decisamente anomalo. Difatti, se “gua...” fosse una parola di allarme (“guarda”?) non si spiegherebbe la successiva registrazione dell’esplosione, in

quanto l'impatto di un tale proiettile (missile o altro che sia), avrebbe interrotto ogni comunicazione e, quindi, non avrebbe reso possibile la registrazione di alcun rumore successivo a tale evento. I rumori successivi all'evento causa del disastro potevano, invece, essere registrati in qualsiasi altra parte dell'aereo dalla seconda scatola nera. Ma che fine ha fatto quest'ultima? L'Ifremer l'ha recuperata oppure no? Noi pensiamo che quasi certamente sia stata recuperata ma, funzionando indipendentemente dal circuito elettrico primario (e quindi nell'impossibilità di dire che si era "interrotta" come è accaduto per la prima), e dato che avrebbe registrato ogni successivo scottante evento, compresi gli sviluppi del tentato abbattimento di "qualcosa" come degli UFOs, la cronaca del conseguente ammaraggio e, cosa davvero terribile, le urla disperate dei sopravvissuti resisi conto delle vere intenzioni della squadra di uomini-rana, per almeno 15 ore (la sua autonomia), è stata fatta "sparire" come è stato fatto per tante altre prove e testimoni di questa orribile storia.

(Fonte: dal punto 26/m al 26/o vedi: "Europeo" n° 27 del 7 luglio 1990, pagg. 8-13;

"la Repubblica" del 16 giugno 1987, pag. 22).

Tornando sulla questione, poi, della decifrazione del voice recorder, il fatto che, per essere decodificato, il nastro in questione sia stato inviato all'NTSB statunitense, è fonte di un ovvio quanto forte sospetto di manipolazione ed alterazione dei dati in esso contenuti. Ciò in quanto gli USA sono uno di quei paesi maggiormente indiziati - per il proprio coinvolgimento nello "scenario di guerra" verificatosi nel cielo di Ustica - di essere il responsabile o quanto meno tra i corresponsabili dell'abbattimento del DC-9 Itavia.

26/p) ANCHE L'ONOREVOLE FRANCO ACCAME CONDIVIDE LA TESI  
DELL'AMMARAGGIO DEL DC-9 ITAVIA.

Tra coloro i quali condividono con noi la tesi in questione, figura l'ex presidente della Commissione Difesa della Camera, onorevole Franco Accame. Questi, da sempre sostenitore di una tesi "eretica" sul disastro di Ustica, ha difatti tenuto ad affermare che: "Tutto ciò - ossia quanto accertato - contrasta con l'ipotesi di un'esplosione del DC-9 a 7-8000 metri di quota. Il DC-9 ha tentato un drammatico ammaraggio d'emergenza e, forse, non tutti i passeggeri erano morti quando il velivolo è caduto in mare." Continua ancora Accame: "Tutti questi particolari io li ho resi noti da molto tempo, ho inviato più di venti

lettere alla Commissione Stragi, così come agli inquirenti, ma è rimasto tutto senza esito. Il fatto che l'aereo non fosse esploso in volo non era gradito a tutti quelli che, per varie ragioni, sostenevano la tesi opposta. I soccorsi" - sottolinea sempre Accame – "iniziarono soltanto dieci ore dopo la caduta dell'aereo e non sono mai state chiarite le responsabilità istituzionali sul loro ritardo, come sull'analisi evidentemente insufficiente delle condizioni delle salme. Queste sono delle zone "buie" che ancora oggi permangono tali e che devono, invece, essere chiarite" (vedi "Giornale d'Italia" del 27 giugno 1997, pag. 7).

"Angoli bui" questi - aggiungiamo noi - che, come era prevedibile, per gli ovvi motivi di depistaggio e cover-up da noi illustrati nel contesto della presente ricerca, non sono mai stati chiariti, né lo potranno essere in futuro.

## 27) I "DIVERSIVI" ED IL "VALZER LENTO" DEI SOCCORSI.

Sulle operazioni di ricerca del DC-9 Itavia, a partire dal momento in cui venne dato per disperso, non sono certo mancate accese polemiche.

L'Aeronautica Militare ha sempre respinto le accuse fattele, sostenendo che tutto si è svolto secondo "le norme e le procedure vigenti". Sta di fatto però che nel 1989 lo stesso Capo di Stato Maggiore dell'Arma Azzurra, Franco Pisano, è stato costretto ad ammettere che il primo elicottero che si alza in volo alla ricerca dell'aereo scomparso, lo fa soltanto alle ore 21:55, cioè un'ora dopo la tragedia, mentre l'allarme ai centri di ricerca e soccorso più importanti, cioè il Terzo Distaccamento Ricerca e Soccorso di Brindisi e il Dipartimento della Marina Militare del basso Tirreno a Napoli, giunge tra le 21:49 e le 22:20, quasi due ore e mezzo dopo l'avvenuto disastro.

Il Proteo, nave militare abilitata ai soccorsi marini, che è all'ancora nel porto di Napoli, a poca distanza dal punto di caduta del DC-9, non riceve alcun allarme.

Non viene allertato neppure un elicottero SH-3D della Maristaeli di Catania, che ha appena trasportato sull'isola di Ustica il ministro della Marina Mercantile Nicola Signorello, invitato ad una festa.

Il presunto punto di caduta del DC-9 viene ufficialmente accertato soltanto dieci ore dopo, alle ore 07:05 del 28 giugno, quando un elicottero della Marina segnala al largo di Ustica una chiazza d'olio e alcuni rottami che galleggiano. Ma è davvero quello il punto esatto?

Nelle operazioni di ricerca del DC-9 non è tanto inquietante la lentezza di tale operazione, quanto la constatazione che siano stati attivati per primi i mezzi più lenti o quelli più lontani e, invece, allontanati dal luogo del disastro quelli che erano più vicini. È quanto accade alla nave oceanografica Bannock, alla fonda ad Ustica. Quest'ultima, difatti, viene fatta partire, ma con strane coordinate, contraddittorie e continuamente cambiate, che non le permetteranno mai di raggiungere la vera zona del disastro.

Ci sono poi due aerei Atlantic Breguet, dotati di sofisticate apparecchiature per la caccia ai sommergibili, in grado di scrutare sott'acqua (lo stesso tipo di quello pilotato da Sergio Bonifacio) che, partiti da Cagliari Elmas prima della tragedia del DC-9 per "esercitazioni a bassa quota", vengono fatti rientrare alla base rispettivamente due ore e mezzo e quattro ore e mezzo dopo il disastro, senza essere mai stati avvertiti che erano in corso ricerche di un aereo civile. A questo proposito, è molto singolare il comportamento del secondo Atlantic Breguet: decollato da Cagliari alle 18:30, compie esercitazioni al largo della Sicilia orientale e rientra nel capoluogo sardo alle ore 00:30, di certo ignaro di sorvolare sulla via del ritorno un tratto di mare poco distante dalla zona del disastro (vedi "l'Europeo" n° 27 del 7 luglio 1990, pag. 11).

Sempre a proposito delle "operazioni di soccorso", come molti sanno, il poligono di Teulada si trova nella zona orientale della Sardegna, ad un centinaio di miglia dal tratto di mare in cui vennero ritrovati i corpi senza vita di una parte dei passeggeri del DC-9. Ma, come al solito si registra in questo caso, a nessuno viene in mente di allertare le unità navali partecipanti alla "esercitazione militare" in corso, e dirigerle sul luogo del presunto disastro? (vedi punto 3 delle PREMESSE GENERALI del presente testo). Perché tante criminali, intenzionali omissioni?

L'unica possibile risposta, coerente con i fatti accertati (anche se alcuni di questi non sono stati giustamente considerati in sede giudiziaria), è quella che prima di ogni cosa doveva essere portata a termine l'operazione di affondamento e conseguente eliminazione dei passeggeri superstiti del DC-9, in quanto potenziali, scomodi testimoni, di un tentativo di abbattimento di UFOs da parte di aerei militari terrestri, nonché della conseguente strage di civili inermi (vedi "l'Europeo" n° 33 del 18 agosto 1990, pag. 30).

28) QUALCHE SETTIMANA DOPO L'ABBATTIMENTO DEL DC-9 ITAVIA, I RADAR SEGNALANO LA PRESENZA DI UNO O PIÙ UFOs NELLE IMMEDIATE VICINANZE DI UN AEREO CIVILE DELL'ALITALIA.

L'11 luglio 1980, due settimane dopo l'abbattimento del jet Itavia, nella stessa area di cielo tra l'isola di Ponza e quella di Ustica, dai radar del centro di Roma Ciampino viene rilevata la presenza di diversi plots corrispondenti ad aeromobili sconosciuti (cioè UFOs a tutti gli effetti), muoversi nelle immediate vicinanze di un aereo civile dell'Alitalia. A raccontare il drammatico episodio (peraltro, all'epoca non reso noto all'opinione pubblica) è lo stesso pilota dell'aereo Francesco Bini, 40 anni, di cui 15 di servizio attivo (anzianità riferita al 1980, anno dell'intervista), esponente del sindacato autonomo ANPAC:

“...La linea Palermo – Roma è pericolosissima: due settimane dopo la sciagura di Ustica guidavo un apparecchio Alitalia e, quando mi ritrovai grosso modo nello stesso punto della tragedia, il Controllo Centrale (ossia quello di Roma Ciampino, n.d.A.) mi avvertì. Non possiamo più farti strada, sul nostro radar compaiono e scompaiono macchie (ossia plots, n.d.A.) che non riusciamo ad identificare. Vedi di farcela da solo e...spera in Dio.” (vedi “l'Occhio” del 18 dicembre 1980, pag. 4, Cronista Glauco Maggi).

[Commento:

Secondo noi, in base alla sommaria descrizione delle caratteristiche cinematiche delle tracce radar, quali l'alta velocità, le repentine apparizioni e sparizioni sullo schermo del plotter, queste non potevano riferirsi ad aerei militari ma, piuttosto, ad uno o più UFOs di origine allogena.

Inoltre, tale ennesimo rapporto sulla presenza di aeromobili sconosciuti o UFOs nell'area da noi denominata Triangolo Tirrenico, non fa altro che rafforzare la nostra affermazione – peraltro suffragata da una notevole casistica riportata, nella sezione 4<sup>a</sup> dello studio principale e, solo in parte, al punto 31 del presente studio – circa un'alta e quasi costante presenza di OVNI e fenomeni connessi, nella suddetta area geografica.]

29) IL RITROVAMENTO DEI RESTI DI UN CACCIA MIG-23 LIBICO SULLA SILA E LA SUA RELAZIONE CON L'ABBATTIMENTO DEL DC-9 ITAVIA: UNA MESSINSCENA BEN POCO CREDIBILE.

Per quanto riguarda, poi, il presunto ritrovamento dei resti di un MIG-23 libico nella Sila (in Calabria), all'altezza del comune di Castelsilano, tutta una serie di fatti e circostanze fa ritenere che, in realtà, si sia trattato di un mal riuscito tentativo di depistaggio organizzato dalle agenzie di Intelligence italiane e statunitensi. Il primo di tali "madornali errori", è stato quello di datare la caduta ufficiale del MIG-23 libico al 18 luglio 1980; come sarebbe stato possibile, difatti, per il caccia con le insegne della Giamahiria, non essere avvistato dai radar della Difesa Aerea, visto che volava ad una quota di circa 8000 Mt. e per giunta in uno scacchiere dove era in corso un'esercitazione militare denominata Natinad Demon Jan, la quale simulava un fantomatico attacco aereo proveniente dal Sud? (vedi "il Giornale" del 3 giugno 1990, pag. 5, Cronista Andrea Purgatori). Il secondo errore è stato quello di far ricorso ad un cadavere (quello del pilota del MIG-23) tenuto per oltre 20 giorni in un banco frigo ben sapendo che la permanenza del corpo per un intero giorno al sole, avrebbe accelerato a dismisura il processo di decomposizione del cadavere e reso palese la falsificazione della data apposta sul primo certificato autoptico del pilota libico Ezzedin Koal, redatto dal dott. Rondanelli e dal prof. Zurlo. Al momento dell'autopsia, difatti, il cadavere in questione era in un evidente stato di colliquazione: ciò significa che c'erano vermi dappertutto. Al tentativo, da parte di un ufficiale del SIOS (Servizi d'Informazione e Sicurezza dell'Aeronautica Militare), di prendere le impronte digitali al pilota libico, la pelle della mano di questi si "sfila" come un "guanto", unghie comprese, (vedi "Corriere della Sera" del 26 aprile 1989, pag. 10, Cronista Andrea Purgatori). Si è persa invece ogni traccia del secondo certificato (o "memoria aggiuntiva"), quello redatto dagli stessi anatomo-patologi solo due giorni dopo il primo, in cui si precisava che la morte del pilota libico doveva risalire almeno a 15 giorni prima del 18 luglio: tale documento, difatti, risulta scomparso dagli atti depositati presso la procura di Crotona anche se, per il giudice istruttore Staglianò (il quale, all'epoca, si occupò della vicenda), tale memoria scritta "NON SAREBBE MAI ESISTITA" (vedi "la Stampa" del 7 luglio 1988, pag. 8, Cronista Ruggero Conteduca).

(Fonti: "il Mattino" del 25 gennaio 1987, pag. 3, Cronista Vittorio Dell'Uva;

"il Giorno" del 25 giugno 1995, pag. 2, Cronista Gabriele Moroni;

"il Messaggero" del 28 ottobre 1986, pag. 17, Cronista Antonio Scura;

"la Stampa" del 7 luglio 1988, pag. 8, Cronista Ruggero Conteduca;

“l'Espresso” n° 23 dell'11 giugno 1989, pagg. 46-47, Cronisti Pierluigi Ficoneri e Mario Scialoja)

La maggiore astuzia di questa operazione è stata quella di creare una doppia falsa pista. Difatti, oltre a far “ritrovare” il relitto in questione, venne artificiosamente posticipata la data della caduta dello stesso. Il piano era basato sul seguente assunto logico: certo, se “qualcuno” avesse cercato di non far collegare la caduta del MIG-23 con quella del DC-9 Itavia, ciò voleva dire che, invece, le due cose erano, di fatto, collegate tra loro. In questo modo, nessuno – o quasi – avrebbe pensato di cercare un altro colpevole, ossia un caccia appartenente ad uno dei paesi coinvolti nello scenario di guerra verificatosi nel cielo di Ustica; figuriamoci, poi, pensare al coinvolgimento, nell'abbattimento del DC-9 Itavia, di UFOs di natura allogena (vedi “Corriere della Sera” del 6 maggio 1993, pag. 13, Cronista Andrea Purgatori).

Molti caddero in questo semplice ma efficace tranello concettuale. Ecco spiegato il perché sono stati trovati indizi che hanno indotto gli inquirenti a credere che qualcuno avesse fatto scomparire temporaneamente il cadavere del pilota libico - o di altra nazionalità che fosse - conservandolo per circa tre settimane in un banco frigo dell'aeroporto militare di Gioia del Colle, onde arrestare il naturale processo di decomposizione del corpo (vedi la sentenza del giudice Rosario Priore depositata in cassazione e relativo stralcio pubblicato sul “Corriere della Sera” del 9 settembre 1999, pag. 16), per poi riportarlo successivamente sul luogo della caduta del caccia (rischiando per la seconda volta che l'operazione venisse scorta, casualmente, da scomodi testimoni). Si sarebbe invece potuto operare nel seguente modo.

Sfruttando il fatto che non c'erano stati testimoni diretti dell'evento in questione (la caduta del supposto MIG il 27 giugno), nonché del successivo sopralluogo e recupero del corpo del presunto pilota, gli uomini dei servizi intervenuti avrebbero potuto portare a termine una più logica, molto meno rischiosa, ed efficace operazione di depistaggio: quella, cioè, di far scomparire il relitto del caccia in questione ed il cadavere del suo pilota, in modo “chirurgico”, ossia pulito, definitivo e senza lasciare “bavose tracce” come, invece, è poi successo. Basta pensare, infatti, alle seguenti, palesi, contraddizioni di fondo della questione in oggetto:

1) Ammesso, sempre per ipotesi, che il MIG-23 fosse realmente coinvolto nella strage del DC-9 Itavia, sia che questi provenisse da basi libiche[28], che da qualche base “ombra” dislocata in Sicilia, in Sardegna o a Malta, dopo il supposto scontro in cui il suddetto caccia libico sarebbe stato anche danneggiato, per quale oscura ragione il suo pilota, invece di tentare di raggiungere il limite delle acque territoriali libiche (che all’epoca, secondo le rivendicazioni del colonnello Gheddafi, si sarebbero dovute estendere fino a 200 miglia dalla costa – illustrazione n° 40), o tentare di riparare presso la stessa base da cui era decollato, oppure presso qualche altra base “amica” dislocata nel mar Mediterraneo, si dirige verso l’entroterra calabro, precludendosi in tal modo ogni possibilità di salvezza? Il pilota del caccia libico, difatti, doveva sapere molto bene che di lì a poco, in conseguenza dell’esaurirsi del carburante, sarebbe inevitabilmente precipitato. Tale assurda decisione da parte del pilota libico, non può essere spiegata neppure con l’ipotesi di un guasto agli strumenti d’orientamento del caccia come la bussola d’orizzonte, l’orizzonte artificiale, ecc., in quanto, anche dopo che il MIG-23 era impattato (alla velocità di 450 – 500 km/h) sul costone roccioso nei pressi di Castelsilano (in Calabria) ed era precipitato nel sottostante vallone (circa 100 Mt. più sotto), secondo quanto accertato dalla perizia tecnica eseguita sui rottami e riportato dalla stampa, il cruscotto del caccia libico si presentava ancora in buono stato e con gli strumenti tra cui la bussola di orientamento ancora funzionanti. Il che, secondo noi, è davvero, a dir poco, miracoloso.

(Fonti: “il Giorno” del 25 giugno 1995, pag. 2, Cronista Gabriele Moroni;

“la Stampa” del 9 ottobre 1991, Cronista Giuliano Dolfini)

2) Secondo gli esperti del Politecnico di Torino, che ne hanno curato l’analisi quali consulenti dell’Associazione dei Familiari delle Vittime, il nastro con i dati di volo del MIG-23 o Flight Recorder, è un falso clamoroso. Gli esperti torinesi hanno ottenuto dal giudice Priore i documenti della Commissione Militare Italo – Libica (il che lascia adito a fondati sospetti di collusione e cover-up di stato) contenenti il nastro con i dati del MIG-23 precipitato sulla Sila. “...Non sappiamo se è stato esaminato 10 anni fa” – tenne a precisare all’epoca il prof. Mario Valdacchino, docente di Ottica Quantistica e coordinatore della Commissione torinese – “Questa è la prima volta che la parte civile lo controlla. Il nastro, però, non è quello originale: ci è stata consegnata una copia peraltro anche molto brutta in quanto presenta problemi di registrazione. Per i due terzi della sua lunghezza, il nastro sembra autentico. La parte con i dati finali del volo, invece, solleva molti dubbi. C’è

un'aggiunta che non ha nulla a che vedere con i precedenti dati. Quest'ultima parte del nastro" – prosegue sempre il prof. Valdacchino – "indica che, negli ultimi 20 minuti di volo, l'aereo in questione avrebbe percorso 400 km in perfetta linea retta. Tutto il tragitto in questione sarebbe stato coperto senza il minimo spostamento dell'assetto o correzioni di rotta. Ciò, nonostante il pilota automatico innestato registri ogni minima variazione di quota e rotta. È estremamente poco probabile, difatti, che il velivolo in questione non abbia compiuto la benché minima deviazione, nonostante i venti presenti in quota. In altre parole, la parte finale del nastro del flight recorder è incoerente con le nostre risultanze tecniche (e, noi aggiungiamo, anche con la testimonianza dei coniugi Maffini - vedi punto 18). Se quel velivolo arrivava davvero dalla Libia" - aggiunge ancora il prof. Valdacchino – "sarebbe precipitato nel Mediterraneo e non in Calabria. Non aveva serbatoi supplementari come emerge dai dati di volo". Oltre ciò, i docenti del Politecnico, dopo averli esaminati, hanno formulato sospetti anche sui rottami del MIG-23. Se il velivolo in questione si fosse schiantato realmente alla velocità di 450 – 500 km/h., e con un carico di 400 litri di cherosene, avrebbe dovuto lasciare sulla montagna una buca, cosa che non è stata riscontrata da alcuno. Inoltre, nonostante il violento impatto contro il costone roccioso, nella cabina di pilotaggio del MIG-23 è rimasta intatta quasi tutta la strumentazione di bordo. Così come pure i congegni ottici di puntamento delle armi e la bussola d'orizzonte che erano ancora funzionanti (vedi "la Stampa" del 9 ottobre 1991) (Illustrazione n° 41 e illustrazioni n° 42 – 53, rappresentanti il presunto MIG-23 sulla Sila).

3) Come è stato già detto, secondo i risultati della perizia tecnica effettuata sui dati di volo del MIG-23 libico registrati dal Flight Recorder, il caccia in questione negli ultimi 20 minuti di volo avrebbe avuto il pilota automatico inserito. Di conseguenza, la sua traiettoria di volo avrebbe dovuto essere – per forza di cose – rettilinea. Ciò, però, è in evidente contraddizione con i contenuti della testimonianza dei coniugi Maffini, in cui si parla dell'avvistamento di un "oggetto volante" che compie spericolate evoluzioni. Questo ovviamente sta a significare che, se tale "oggetto volante sconosciuto" fosse stato il caccia MIG-23 libico in fuga, quest'ultimo non poteva avere inserito il pilota automatico. Ciò sta a significare che l'avvistamento dei coniugi Maffini si riferisce a tutt'altro tipo di aeromobile, ossia ad un UFO vero e proprio.

Ora, facendo l'ipotesi che il nastro con la registrazione dei parametri di volo del MIG-23 libico sia stato effettivamente contraffatto (come viene dimostrato nella perizia tecnica di

cui sopra) e, pertanto, che l'aeromobile osservato dai coniugi Maffini fosse, effettivamente, il caccia libico in questione pilotato manualmente, resta da spiegare la seguente assurdit : come   possibile che un pilota militare impegnato a tenere su un aereo gravemente danneggiato e con il carburante in via di esaurimento, con una mano tenesse la cloche e con l'altra scrivesse su di un foglio di carta (poi "ritrovato" nella cabina di guida del MIG-23 e successivamente "scomparso" dal carteggio del SISMI), una sorta di "ammissione di colpa" in cui confessava di aver abbattuto il jet civile e chiedeva "perdono" per aver commesso tale azione delittuosa? Peraltro, la cosa in questione non solo   inverosimile dal punto di vista dell'esecuzione materiale, ma anche da quello concettuale: per un soldato di fede islamica – quale doveva essere il pilota del MIG-23 – uccidere degli "infedeli" e rimanere a propria volta ucciso in combattimento, secondo il Corano, gli avrebbe aperto le porte del paradiso di Allah. Pensare ad un improvviso "ravvedimento" di questi, unito ad un atto d'apostasia (come farebbe pensare il contenuto del "suo messaggio")   davvero un'ipotesi assurda ed inverosimile.

4) Dulcis in fundo, le testimonianze estremamente vaghe e sospette circa la dinamica della caduta del presunto MIG-23, posticipata al 18 luglio 1980, costruita ad arte a tutto beneficio di coloro i quali (cio  buona parte degli abitanti del luogo), loro malgrado, sarebbero poi stati i "testimoni" dell'evento in questione.

(Fonti: "il Giorno" del 25 giugno 1995, pagg. 1-2;

"Paese Sera" del gennaio 1992).

(Allegato n  12)

A ulteriore conferma del fatto che la "caduta" ed il successivo "ritrovamento" del MIG-23 "libico" siano state il risultato di una sofisticata messinscena realizzata dai servizi d'Intelligence USA con l'assistenza di quelli italiani (quali il SISMI ed il SIOS), ci sono i dubbi e le incongruenze relative alla "nazionalit " del caccia in questione.

All'epoca dei fatti, ossia nel 1980, sia secondo il governo di Tripoli che secondo lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Italiana, il MIG-23 in questione era a tutti gli effetti di nazionalit  "libica". Tuttavia, un esame approfondito dei rottami del caccia ha convinto i periti (in questo caso il prof. Delle Mese e un esperto di nazionalit  tedesca) che non si possa esser certi dell'attribuzione delle insegne. Il MIG, quindi, poteva non essere "libico". La

Libia ha avuto e ancora schiera (almeno fino alla metà degli anni 90) modelli di caccia tipo MIG-23 ma, secondo le ricerche effettuate su quello “precipitato” in Sila, quest’ultimo (forse per via del numero di immatricolazione) non sarebbe risultato fra quelli ancora in dotazione alle forze aeree libiche al 22 luglio 1980. Inoltre, ulteriori perplessità ha sollevato la deposizione del maggiore americano Warren Walters, inviato sulla Sila dall’allora Capo Stazione della CIA a Roma, Duane Clarridge, nel luglio del 1980 ad ispezionare i “resti” del caccia MIG-23. Ad una domanda concernente la nazionalità del caccia MIG-23 rivoltagli dal giudice Rosario Priore, Warren avrebbe rifiutato di rispondere per motivi di “SICUREZZA NAZIONALE”.

(Fonte: “Corriere della Sera” del 6 maggio 1993, pag. 13, Cronista Andrea Purgatori)

30) CONSIDERAZIONI SULL’IPOTESI DELL’ESISTENZA, ALLA BASE DELLO SCENARIO DI GUERRA AEREA VERIFICATOSI NEL CIELO DI USTICA, DI UN “COMLOTTO INTERNAZIONALE”.

Se, come ipotizzano alcuni, l’operazione di guerra del 27 giugno 1980, nell’ambito della quale venne abbattuto il DC-9 Itavia, fosse stata realmente pianificata a tavolino molto prima di quella data, non si spiega la frenetica, goffa, scoordinata opera di depistaggio ed occultamento delle prove (Allegato n° 13), e cioè:

- a) La distruzione dei tracciati radar delle varie basi militari e di ogni documento “compromettente”;
- b) Il rilascio di palesi false testimonianze da parte di alti Ufficiali direttamente coinvolti e/o a conoscenza dei fatti;
- c) L’assassinio “mascherato” di almeno 13 persone coinvolte, più o meno direttamente, nel caso;
- d) Le omissioni, le complicità e le connivenze rilevate ad ogni livello istituzionale, sia nazionale che internazionale, atte a cancellare ogni fatto e circostanza potesse attestare il ruolo svolto nella strage dai vertici militari e politici dei paesi coinvolti nel criminale atto di guerra (Allegato n° 14).

(vedi "Corriere della Sera" del 19 giugno 1997, pag. 5 e "l'Espresso" n° 23 dell'11 giugno 1989, pagg. 44-56).

Nell'ambito di tale ipotesi di base, sono stati prospettati quattro possibili scenari.

### 30/a) II PRIMO SCENARIO

è quello in cui il vero bersaglio dell'operazione avrebbe dovuto essere un aereo civile libico (un Tupolev, con codice d'identificazione Vip-56) con a bordo il dittatore Gheddafi. Questi avrebbe dovuto essere colpito ed abbattuto (almeno ufficialmente) da un pilota libico fuoriuscito (quello stesso poi precipitato sulla Sila), nell'ambito di una più complessa operazione militare alla quale avrebbero partecipato, per assistenza e rincalzo, caccia statunitensi, francesi, inglesi ed italiani. Ad un certo punto, però, Gheddafi sarebbe stato avvertito (da un settore "deviato" filo-libico dell'allora Intelligence italiana, ovvero il SISMI) dell'agguato nei suoi confronti, e sarebbe tornato indietro atterrando all'aeroporto maltese di La Valletta. Prima, però, il dittatore avrebbe dato disposizioni via radio ai piloti di due caccia lealisti i quali si trovavano in un aeroporto segreto italiano dislocato tra Brindisi e Lecce per un periodo d'addestramento, di decollare ed abbattere l'aereo con il traditore. E sarebbe stato a questo punto che il DC-9 dell'Itavia sarebbe rimasto accidentalmente coinvolto nello scontro. Il MIG-23 del mancato attentatore, difatti, per sfuggire ai due avversari si sarebbe posto al riparo sotto la pancia del jet civile. La sua strategia, si sarebbe basata sul convincimento che i suoi inseguitori non avrebbero mai potuto sparare contro un aereo civile e provocare, così, un gravissimo incidente internazionale. Ma, secondo la tesi in questione, le cose non andarono in questo modo: i caccia lealisti libici avrebbero aperto il fuoco contro il traditore e colpito per errore, con dei missili a testata inerte (gli unici in dotazione durante l'addestramento), il DC-9 Itavia (vedi "Europeo" n° 27 del 7 luglio 1990, pag. 10, Cronisti Daniele Protti, Sandro Provvionato, Vittorio Scutti).

Tale ipotesi, però, appare molto improbabile in quanto il leader in questione, avendo già subito diversi attentati alla propria vita, avendo dovuto sedare tentativi di ribellione interna e conoscendo bene il ruolo delle diverse nazioni occidentali nell'organizzazione e sostegno ai fuoriusciti ed oppositori del suo regime, era solito comunicare i propri spostamenti - sia all'interno del paese che all'estero - con un preavviso solo di poche ore. Ciò con l'intento, evidente, di rendere impossibili - o quanto meno estremamente

difficoltose ed approssimative - l'organizzazione e l'esecuzione di un attentato nei suoi confronti.

Inoltre, in questo caso resterebbe comunque un totale ed assurdo mistero come sarebbe stato possibile, nell'ambito di una tale complessa quanto sofisticata (vedi l'impiego degli aerei-radar Awacs e i PD-808 per la "guerra elettronica", ecc.) operazione di "guerriglia" aereo-navale, non riuscire (una volta fallito il piano per l'attentato) ad intercettare i due MIG lealisti libici e costringerli alla fuga oppure abbatterli molto prima che questi ultimi si avvicinasero tanto all'attentatore da colpire il jet civile. Se a questo, poi, si aggiunge il "dettaglio" che il MIG-23 dell'ipotetico traditore (ossia quello poi precipitato sulla Sila) era disarmato, l'ipotesi in questione appare del tutto senza senso.

Una variante di questo primo scenario è quella che l'operazione militare in questione (cioè l'attentato a Gheddafi) sia stata attuata dalle sole forze NATO, Italia compresa. Pertanto in questo secondo caso il DC-9 Itavia sarebbe stato abbattuto - per errore - da missili aria-aria lanciati da caccia francesi o statunitensi, oppure da un missile terra-aria lanciato da un'unità di superficie o subacquea, appartenenti - in ogni caso - a paesi dell'Alleanza Atlantica o europei. Anche in questo caso, però, ci sono aspetti "oscuri" che non trovano una risposta logica.

Un aspetto, è quello per il quale c'è da spiegare come sia stato possibile, nell'ambito di una così sofisticata operazione militare di guerriglia, scambiare un volo civile (ossia il DC-9 Itavia) proveniente da nord e diretto a sud, con il velivolo con a bordo Gheddafi decollato da Tripoli per Varsavia (in Polonia) e, pertanto, viaggiante su di una direttrice diametralmente opposta (vedi "il Mattino" del 27 settembre 1989, pag. 4, Cronista Giampiero Olivetto).

Secondo aspetto è quello per il quale - in un tale ambito - risulterebbe del tutto fuori luogo la presenza, sulla scena della tragedia del DC-9 Itavia, del MIG-23 libico - peraltro disarmato - poi "precipitato" sui monti della Sila.

### 30/b) II SECONDO SCENARIO

è quello di un piano ordito con l'intento di abbattere un aereo statunitense o francese con a bordo del materiale, o finanche un ordigno, nucleare destinato all'Egitto oppure all'Iraq.

Tale ipotesi, però, appare anch'essa poco probabile in quanto, in genere, per tali "traffici" si usano vie ben più sicure come la "valigia diplomatica", gli automezzi degli "aiuti umanitari", unità subacquee, ecc. Inoltre, l'abbattimento in volo di un aereo con materiale nucleare a bordo, avrebbe determinato se non l'esplosione dello stesso, o dell'eventuale ordigno in quanto non innescato, quantomeno la contaminazione di una vasta superficie sia marina che terrestre, con conseguenze estremamente gravi sia per la salute delle popolazioni residenti che per il conseguente inquinamento ambientale (della durata di qualche secolo!) che ne sarebbe derivato. Sempre a tale riguardo, non va dimenticato che, se ci fosse stata una siffatta contaminazione nucleare, questa sarebbe stata facilmente rilevata, con gravissime conseguenze per i governi dei paesi coinvolti nella battaglia aerea.

In questo caso, inoltre, il supposto coinvolgimento libico nell'azione di guerra aerea in discussione, non avrebbe più alcuna ragion d'essere. Lo stesso dicasi per il MIG-23 caduto in Sila. Gli "aggressori", difatti, non avrebbero potuto essere che americani (nel caso il trasporto fosse stato un aereo francese oppure italiano), o israeliani e francesi - insieme o da soli - (nel caso il trasporto fosse stato un aereo americano). Quest'ultima ipotesi, poi, è particolarmente assurda in quanto nessuno, almeno in Europa, sarebbe tanto pazzo da attaccare un velivolo USA.

### 30/c) II TERZO SCENARIO

è quello relativo al tentativo di fuga da parte di un pilota libico ai comandi di un MIG-23 verso una delle svariate basi militari italiane e/o NATO dislocate nel basso mar Tirreno; in questo caso una di quelle presenti in Sicilia. Il fuggiasco, però, sarebbe stato inseguito da due altri caccia lealisti i quali, nel tentativo di abbattere il "traditore" con i propri missili aria-aria, avrebbero centrato, al suo posto, il DC-9 Itavia. Il fuggiasco sarebbe stato successivamente colpito con raffiche di mitragliatrice e, in seguito ai danni subiti, sarebbe precipitato sulla Sila dove, poi, sarebbe stato ritrovato due settimane più tardi (vedi "Corriere della Sera" del 19 aprile 1987, pag. 7 e "la Repubblica" del 9 maggio 1988, pag. 17).

Anche in questo caso, però, restano del tutto irrisolti aspetti sostanziali come:

- a) L'insufficiente autonomia dei caccia libici che, una volta compiuta la missione, non avrebbero potuto far ritorno in patria;
- b) Dove sarebbero finiti i due caccia lealisti una volta portato a termine il loro compito (precipitati in mare per esaurimento del carburante, abbattuti nel susseguente scontro con caccia della NATO, atterrati in Sicilia - in qualche base militare italiana "compiacente" - dove, dopo essersi riforniti di carburante, sarebbero ripartiti per la Libia, o che altro ancora?);
- c) Il mancato armamento del caccia fuggiasco nonostante ciò significasse per il suo pilota non potersi difendere dagli inseguitori;
- d) Il fatto che il pilota fuggiasco, invece di atterrare in Sicilia e, così, riparare nella più vicina base militare italiana o della NATO, abbia deciso di "suicidarsi" proseguendo oltre, fino a superare l'isola di Ustica dove, poi, sarebbe stato di fatto raggiunto dagli inseguitori e colpito;
- e) La mancata intercettazione prima del caccia fuggiasco e poi di quelli inseguitori, da parte dell'intera rete radar sia italiana che della NATO;
- f) Il mancato intervento dei caccia italiani e/o della NATO nonostante la loro massiccia presenza sul teatro degli eventi.

In definitiva, in questo scenario, tra l'altro, è da sottolineare la mancanza di una plausibile giustificazione ad una così vasta, prolungata omertà e copertura internazionale nei confronti di un "incidente" aereo simile, per molti aspetti compreso quello di aver fatto un alto numero di vittime innocenti, a molti altri accaduti in precedenza e riconosciuti come tali – nel giro di appena qualche giorno dal fatto – dai Governi dei paesi coinvolti nella strage.

### 30/d) IL QUARTO SCENARIO

è quello che il DC-9 Itavia sia stato oggetto di un attacco aereo terroristico libico, avallato dal dittatore colonnello Muammar El Gheddafi e dal suo governo e quindi del tutto premeditato ed intenzionale, effettuato come ritorsione alla politica filo-americana e filo-israeliana dell'allora Governo italiano. In questo caso, però, restano insoluti alcuni aspetti certamente non secondari dell'operazione:

a) Da dove sarebbe decollato il caccia libico (o i caccia libici) visto che, se fosse partito dalla Libia, la sua autonomia (tenuto anche conto dell'uso dei serbatoi supplementari) non gli avrebbe consentito di farvi ritorno. Se a questo, poi, si aggiunge la circostanza che il DC-9 partì da Bologna con circa due ore di ritardo sull'orario previsto, viene da chiedersi come sia stato possibile per l'aereo in questione disporre di tanto carburante da consentirgli di raggiungere il punto dell'agguato, girare in tondo due ore in attesa della "preda" e, alla fine, raggiungere finanche l'entroterra calabrese dove uno dei "killers" sarebbe precipitato. Certo è che, non potendo disporre assolutamente di un rifornimento in volo con un aereo-cisterna, solo l'intervento diretto di Allah avrebbe potuto mantenerli in volo.

b) Come avrebbero fatto degli "zombi", ossia degli aerei ritenuti potenzialmente ostili, a girare indisturbati sul basso mar Tirreno, area fortemente militarizzata, peraltro in un momento in cui erano in corso delle esercitazioni militari aero-navali di alcuni paesi della NATO? Bisognerebbe pensare che tali aerei libici fossero dotati di un sistema di dissimulazione simile a quelli dei film di fantascienza; oppure, che tutti gli operatori addetti alle consolle dei sistemi di rilevamento radar – sia italiani che della NATO – avessero deciso, all'unisono, di allontanarsi per prendere un caffè mentre, contemporaneamente, tutti i satelliti spia presenti sul Mediterraneo, avevano un temporaneo black out. Ma, ovviamente, questa è solo della pungente ironia.

c) È inspiegabile il fatto che, in un siffatto attacco aereo, l'aggressore - o almeno uno di questi - fosse disarmato. Al caccia MIG-23 caduto in Sila, difatti, mancavano finanche i tipici agganci sub-alari dove vengono fissati i missili aria-aria, normalmente in dotazione a questo tipo di velivolo. Come sperava di abbattere il DC-9?

d) Non avrebbe avuto alcun senso la successiva azione di "copertura" internazionale, nonché quella dello stesso Governo italiano, nei confronti della Libia. La copertura, in particolare, si sarebbe concretizzata sia con la post-datazione della caduta del caccia MIG-23 libico al 18 luglio 1980, che con la frettolosa restituzione al governo di Tripoli dei resti dell'aereo in questione e del suo presunto pilota; a quest'ultimo proposito, difatti, per accelerare i tempi della procedura, intervenne addirittura Cesare Romiti -amministratore delegato della FIAT- che si rivolse al generale Santovito, capo del SISMI "deviato". Poche settimane dopo, al governo libico venivano restituiti sia la scatola nera che i resti del

caccia, senza che i reperti in questione fossero prima sottoposti ad una qualche perizia tecnica (vedi "il Mattino" del 25 gennaio 1987, pag. 3, Cronista Vittorio Dell'Uva).

Un tale atto terroristico, difatti, avrebbe fornito il giusto pretesto a diversi governi (tra cui quello statunitense in primis, quello israeliano, e quello francese) per intervenire militarmente e sbarazzarsi così, in modo "chirurgico" e "definitivo", dello scomodo e pericoloso dittatore.

### 31) CASI DI "AIR – MISSING" CON PRESUNTI UFOs ED ALTRI FENOMENI AEREI ANOMALI VERIFICATISI DOPO LA SCIAGURA DI USTICA NELL'AREA DEL COSIDDETTO TRIANGOLO MALEDETTO DEL MAR TIRRENO.

Quello che viene di seguito proposto, è un elenco di casi d'incontro ravvicinato tra aerei (sia civili che militari) con presunti UFOs o con fenomeni anomali (riconducibili alla presenza nell'area di "oggetti volanti non identificati"), rimasti inspiegati anche dopo essere stati sottoposti, dagli esperti ufficiali di turno, ad un'approfondita indagine tecnica. (Allegato n° 15)

Il comune denominatore degli eventi in oggetto, compreso ovviamente quello del DC9 Itavia, è quello di essersi verificati all'interno di quell'area geografica denominata Triangolo del Mar Tirreno proprio a causa di "eventi anomali" che vi si manifestano da tempo e con una certa frequenza, fatti, questi, tipici di aree marine simili come il più noto Triangolo delle Bermuda.

#### 31/1) "LUCI MULTICOLORI" SFRECCIANO INTORNO A DUE AEREI CIVILI, A NON MOLTA DISTANZA DA PONZA.

Il 26 agosto 1980, tra le ore 20:00 e le ore 21:00, nel cielo di Anzio (sulla costa laziale, a non molta distanza da Ponza), i comandanti di due DC-9 che si trovano ad attraversare la zona di cielo in questione (il volo ATI-065 ed il volo Itavia-772) sono testimoni oculari di uno stesso fenomeno aereo sconosciuto: "Intense luci multicolori che sfrecciano intorno ai velivoli. Ad un tratto, una di queste luci sembra esplodere e irradia tutto intorno una nuvola di frammenti incandescenti". I radar di bordo dei due aeroplani civili non registrano nulla, né alcuna traccia "sconosciuta" viene rilevata dai radar di terra. "I velivoli civili", fanno osservare i due comandanti, "non si sono mai trovati in condizioni di rischio, anche solo potenziale". Nella zona dove è avvenuto l'avvistamento UFOs ora descritto, non erano in

corso esercitazioni di volo o di tiro da parte di unità militari, né era previsto – e tanto meno venne rilevato – alcun tipo di traffico aereo di qualche genere.

(Fonte: “Epoca” n° 1802 del 19 aprile 1985, pagg. 73-74, Cronista Remo Guerrini, titolo dell’articolo “UFO: rapporto segreto”. N.B.: le descrizioni dei casi trattati sono state fornite dal 2° Reparto dello Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare Italiana)

31/2) UN ESTESO ED INTENSO BAGLIORE NOTTURNO DI ORIGINE IGNOTA ILLUMINA UNA VASTA AREA DEL MAR TIRRENO, COMPRESI ALCUNI AEREI IN VOLO NELLA ZONA.

Nel 1980 (la fonte stampa non fornisce la data esatta) sul mar Tirreno, al largo di Cagliari (in Sardegna), alcuni aerei civili si trovano d’improvviso immersi in un immenso “lampo” che illumina la notte per centinaia di chilometri quadrati, e poi si dissolve in una sorta di “aurora boreale”.

Il giorno in cui si è verificato l’inusitato fenomeno luminoso, nessuna attività missilistica o militare era in corso in quell’area.

(Fonte: “Epoca” n° 1802 del 19 aprile 1985, pag. 75, Cronista Remo Guerrini, titolo dell’articolo UFO: rapporto segreto) – (i casi trattati sono stati forniti dal 2° Reparto dello Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare Italiana)

31/3) I PILOTI DI UN DC-9 DELL’ATI OSSERVANO UN “BAGLIORE CIRCOSCRITTO” NEL CIELO DELL’ISOLA DI USTICA.

L’8 agosto 1981, 32 minuti dopo la mezzanotte, il comandante Eraldo Tortarolo e il primo ufficiale pilota, da un aereo DC-9 dell’ATI in servizio postale da Palermo a Roma, giunti in un punto a circa 44 miglia (81,5 km) a nord di Palermo Punta Raisi, osservano una sorta di intenso bagliore o esplosione di luce proprio davanti a loro e ad una quota maggiore. Nella scheda informativa modello 27[29] si legge che il fenomeno è avvenuto approssimativamente a 30.000 piedi di quota (circa 10 km) e a 10 miglia ovest dalla prua dell’aereo. Il bireattore si trovava in quel momento ad una quota di circa 21.000 piedi (circa 7 km). In altre parole, la distanza tra l’aereo ed il “fenomeno luminoso” era di circa tre chilometri in verticale e 10 sul piano orizzontale (vedi “Corriere della Sera” del 12

settembre 1981, pag. 1). In un'intervista rilasciata all'Agenzia ANSA, il comandante Tortarolo ha così descritto l'avvistamento:

“È stato come un globo di luce bianca, circoscritto, senza code, che è durato pochi istanti sullo sfondo - scuro e senza nuvole - del cielo. In quindici anni che pilota aerei non ho mai visto nulla di simile e non ho formulato nessuna ipotesi sulla natura dell'oggetto che l'ha provocato. Era ad ogni modo fuori dall'aerovia e non l'ho considerata una “mancata collisione”. Le dimensioni di detto “bagliore” erano di poco inferiori a quelle di un settore del parabrezza del DC-9...” (vedi “il Tempo” del 18 settembre 1981, pag. 17).

In seguito, venne accertato che circa quattro ore prima dell'avvistamento, in acque internazionali - in un'area a 22 miglia nautiche (circa 41 km) di distanza dall'aerovia percorsa dal jet civile – si era conclusa un'esercitazione di tiri a fuoco da parte della VI flotta USA. Quest'ultima smentì, comunque, il lancio di missili e il fatto che qualche altro ordigno militare avesse potuto esplodere nei pressi dell'aereo civile (vedi “il Giornale” del 17 settembre 1981, pag. 6 e “il Tempo” del 18 settembre 1981, pag. 17). Le indagini svolte dall'Ispettorato Telecomunicazioni ed Assistenza al Volo dell'Aeronautica Militare (ITAV) sul caso di avvistamento UFO in questione, non riuscirono a chiarire il mistero sulla natura del fenomeno osservato dai due piloti del DC-9.

#### 31/4) IL CONTROLLO RADAR DI PALERMO RILEVA QUATTRO “AEROMOBILI SCONOSCIUTI” NEL CIELO TRA L'ISOLA DI USTICA E QUELLA DI PONZA.

Il 12 settembre 1981 quattro “aeromobili non identificati” vengono rilevati dal Centro di Controllo radar di Palermo, mentre si spostavano tra le radiali 330° e 360° ad una distanza (dal Centro di Controllo) compresa tra le 15 e le 40 miglia nautiche. Ad una successiva indagine volta ad appurarne l'identità, tali “aeromobili” risultavano del tutto “sconosciuti” e quindi degli UFOs.

(Fonte: “Corriere della Sera” del 30 dicembre 1981, pag. 7, Cronista Andrea Purgatori)

#### 31/5) CACCIA AD UN “VELIVOLO FANTASMA” CHE, PERÒ, SI ALLONTANA INDISTURBATO DOPO AVER CONFUSO GLI INSEGUITORI.

Nel pomeriggio di domenica 27 settembre 1981, un radar della Difesa Aerea Territoriale ha registrato la presenza di un “velivolo sconosciuto”; ciò ha fatto scattare la procedura

d'intercettazione con l'ordine di abbattere l'intruso. L'aeromobile non identificato in questione, però, è riuscito a sfuggire ai caccia militari italiani in quanto, ad un certo punto, la sua traccia radar si è confusa con quella di un Boeing-727 dell'Alitalia (il volo AZ-491) in volo da Malta a Roma. E così i velocissimi G-91 dell'Aeronautica Militare sono andati ad affiancare quello che si è poi rivelato essere un falso bersaglio - cioè un Boeing-727 civile - nei confronti del quale era stato emesso persino l'ordine di abbattimento. Ecco di seguito la cronaca dei fatti:

Ore 14.07

L'aereo dell'Alitalia entra sotto il controllo radar italiano sull'aerovia Ambra-18. Proseguirà fin sopra lo scalo palermitano di Punta Raisi dove devierà per dirigersi su Sorrento (Napoli), per poi immettersi sull'aerovia Ambra-14 che lo condurrà alla sua destinazione, ossia lo scalo di Roma Fiumicino.

Ore 14.40

La Difesa Aerea Territoriale (DAT) rileva, attraverso i suoi radar di Licola, una zona del litorale campano, una traccia non prevista e la segnala all'Ufficio Identificazione.

Ore 14.44

Agli Identificatori, cioè quei militari che hanno la mappa di tutto il traffico aereo autorizzato - sia civile che militare - la traccia radar risulta sconosciuta (in gergo "unidentified"). Scatta il primo allarme.

Ore 14.45

Scatta la procedura d'intercettazione dello "sconosciuto" da parte della difesa italiana e della NATO. Trascorrono ancora pochi minuti nell'attesa dei risultati di un ulteriore accertamento identificativo dell'intruso presso il Centro di Controllo di Civilavia (dove sono registrati tutti i piani di volo degli aerei in transito sul territorio italiano). Ma il responso, ancora una volta, è negativo. A questo punto, scatta il dispositivo "Z" che in gergo aeronautico militare sta per:

"Traffico sconosciuto da intercettare, portare a terra o abbattere".

Ore 14.48

Il Capo Controllore della Difesa Aerea decreta quello che in codice si chiama “scramble” (letteralmente “arrampicata, scalata”). Chiama cioè la Base Aerea territorialmente competente (ossia quella più vicina alla zona dove è stato rilevato l'intruso), in questo caso quella di Grazzanise in Campania, e dà l'ordine che si levino dei caccia per intercettare il “velivolo sconosciuto”.

Ore 14.50

Due caccia militari G-91, soprannominati le “sentinelle del cielo”, si alzano in volo. Le coordinate per l'intercettazione dell'OVNI vengono trasmesse ai piloti via radio.

Ore 14.54

Qualcosa non va come dovrebbe. Forse, c'è stato un errore nella trasmissione delle coordinate. Forse, l'OVNI, intenzionalmente, ha confuso i piloti dei due caccia inseguitori. Sta di fatto che, una volta seguite le istruzioni e raggiunto il punto previsto, i due caccia trovano l'aereo civile dell'Alitalia (il volo AZ-491) e guizzando nel cielo gli si affiancano pericolosamente, tanto da indurre poi il pilota, una volta atterrato, a fare rapporto sulla cosa.

Ore 14.55

Intanto, la traccia radar relativa al velivolo sconosciuto o UFO, si dilegua verso sud-est e non c'è più tempo utile per tentare una nuova intercettazione.

(Fonte: “l'Occhio” del 1° ottobre 1981, pag. 9, Cronista Filippo Anastasi)

**31/6) UN DC-9 VIENE SFIORATO DA UN OGGETTO VELOCISSIMO E, NELLO STESSO TEMPO, È INVESTITO DA FORTI VIBRAZIONI.**

La mattina del 15 maggio 1982 il Comandante Pilota ed i passeggeri di un DC-9 dell'ATI (volo AZ-1122) proveniente da Milano e diretto a Palermo, in un punto tra le isole di Ponza ed Ustica - quando era ancora a circa 9000 Mt. di quota - segnalano un ennesimo allarmante “incontro ravvicinato” con “qualcosa” nel cielo. Undici minuti prima dell'atterraggio all'aeroporto palermitano di Punta Raisi, il comandante Salvatore Morabito

si è messo in contatto radio con il centro radar di Roma Ciampino per segnalare un inconveniente di volo: una sorta di forti “onde d’urto” come prodotte dal passaggio e/o esplosione di qualcosa nelle vicinanze dell’aereo civile. Inoltre, alcuni passeggeri del DC-9 appena sbarcati a Palermo hanno riferito di aver visto “un oggetto velocissimo, che lasciava una scia di fumo, sfiorare l’aereo sul quale viaggiavano e di aver sentito, contemporaneamente, una forte vibrazione che ha provocato allarme e spavento tra i viaggiatori”. In merito al caso, il supervisore operativo del centro radar di Roma ha affermato: “Noi abbiamo preso atto della dichiarazione del comandante Morabito e non abbiamo motivo di metterla in dubbio. Ora si tratta di valutare un rumore come il botto segnalato e questo è oggettivamente difficile”.

All’ora in cui è stato denunciato il fatto, era in corso nel mar Tirreno un’esercitazione aeronavale di forze NATO denominata Distant Drum (“tamburi lontani”) 82, iniziata alle ore 09.00 e terminata alle ore 13.00. L’esercitazione in questione si è tenuta a circa 80 miglia a sud-ovest di Napoli, in un’area di mare aperto compreso all’incirca tra la Sardegna ed il confine tra Campania e Calabria. Ad essa hanno partecipato, oltre a numerose navi militari americane ed italiane, una ventina di aerei decollati dalla portaerei Eisenhower ed altri velivoli partiti dalle basi italiane a terra di Gioia del Colle (in provincia di Bari) e Grazzanise (in provincia di Caserta). Secondo quanto hanno riferito i giornalisti che vi hanno assistito, nell’ambito di detta esercitazione è stato effettuato un attacco aereo simulato (cioè senza l’uso di proiettili) nel tratto di cielo sovrastante la portaerei e le navi di supporto. Inoltre, aerei hanno attaccato e bombardato obiettivi-bersaglio posti a circa un miglio di distanza dalla portaerei USA. Dal comando dell’esercitazione non è stato segnalato l’utilizzo di missili.

(Fonti: “la Nazione” del 16 maggio 1982;

“Corriere della Sera” del 16 maggio 1982, pag. 7;

“la Stampa” del 16 maggio 1982, pag. 1;

“il Tempo” del 17 maggio 1982, pag. 18;

“il Giornale” del 17 maggio 1982, pag. 1 e del 19 maggio 1982, pag. 20;

“Lotta Continua” del 18 maggio 1982, pag. 3;

“il Giorno” del 3 febbraio 1984, pag. 7).

31/7) PER LA PRESENZA DI “TRAFFICO SCONOSCIUTO”, IL PILOTA DI UN DC-9 DIRETTO A CAGLIARI DECIDE DI TORNARE A ROMA.

Il DC-9 dell’ATI (volo BM-110) decolla dall’aeroporto di Roma Fiumicino alle ore 22.10 di mercoledì 2 giugno 1982, diretto a Cagliari, in Sardegna. Dopo appena 20 minuti di volo, quando il jet civile si trova ad una quota di 23.000 piedi in mezzo al mar Tirreno, la torre di controllo di Roma segnala al Comandante Pilota Giulio Alati, la presenza di “traffici aerei sconosciuti” di caccia militari decollati da portaerei. Il comandante del DC-9 chiede, allora, di aggirare le esercitazioni facendo rotta su Alghero, ma il controllo di Roma risponde che su quella rotta alternativa sfrecciano altri due “aerei sconosciuti”. A questo punto, in cabina giunge nuovamente la voce dell’operatore radar di Roma che dice: “BM-110, da questo momento non garantiamo la sicurezza del volo”. Per il capitano Alati, esperto pilota, non c’è altra alternativa che quella di avvertire i passeggeri che, per un “inconveniente tecnico” l’aereo rientrava all’aeroporto di Roma Fiumicino.

Al momento del fatto, erano in corso su tutto il mar Tirreno delle esercitazioni militari da parte della VI Flotta USA. Secondo un Notam (avviso ai naviganti) emesso dall’ITAV il 27 maggio 1982, difatti, si rendeva noto che, a partire dalle ore 08.00 del 2 giugno fino alle ore 02.00 del 13 giugno, per le 24 ore di ogni giorno, nella FIR–UIR di Roma (cioè in una vasta area – a forma grosso modo di quadrilatero – comprendente Ancona, l’isola d’Elba, la Sardegna, Pantelleria, la Sicilia, e Catanzaro con parte della dorsale appenninica) “avrebbe avuto luogo attività di volo militare”. Nel Notam non si precisano le quote interessate perché si intendono dal livello di superficie fino a 25.000 piedi (7620 Mt.) della FIR (Regione Informazioni Volo), e da 25.000 piedi fino a quota illimitata della UIR (Regione Superiore Informazioni).

(Fonti: “la Stampa” del 4 giugno 1982, pag. 2;

“Avanti” del 4 giugno 1982, pag. 3;

“Paese Sera” del 4 giugno 1982, pag. 4)

Qualche giorno dopo che si era verificato “l’inconveniente di volo” in questione, l’allora ministro Lagorio negava qualsiasi coinvolgimento di mezzi militari italiani, chiamando

invece esplicitamente in causa quelli della VI Flotta USA. Il 5 giugno, da Bagnoli (Napoli), il Comando delle Forze Alleate del sud Europa ribatteva polemicamente che quella scorsa sera del 2 giugno, quattro navi militari battenti bandiera italiana, turca, inglese e statunitense incrociavano nelle acque del Tirreno a 110 miglia ad ovest di Roma ma che, per quel giorno, non sarebbe stato impiegato nessun aereo. Inoltre, c'era nel Tirreno anche la portaerei Eisenhower, ma ogni attività di volo sarebbe terminata alle ore 20.38 per riprendere solo l'indomani mattina. Chi allora ha messo in pericolo il volo civile dell'ATI? (vedi "l'Unità" del 6 giugno 1982, pag. 5).

### 31/8) UN CACCIA ITALIANO TENTA DI INTERCETTARE UN VELIVOLO "SCONOSCIUTO" CHE, PERÒ, SI SOTTRAE ALLA MANOVRA.

Intorno alle ore 08.30 del 6 settembre 1982, il radar della base aerea italiana di Trapani rileva una serie di segnali indicanti la presenza di un "velivolo sconosciuto" nei cieli della Sicilia occidentale. Data la presenza in zona e ad una quota di oltre 12.000 Mt., di un caccia, dalla base in questione parte l'ordine di intercettare "l'intruso". Il caccia, pertanto, invertiva la propria rotta per assumere quella d'intercettazione del "velivolo non identificato". Tanto bastava, però, perché l'intruso si sottraesse all'inseguimento, assumendo all'istante una rotta di disimpegno (vedi "il Tempo" del 16 settembre 1982, pag. 26, Cronista Silvio Forti)

Una sintetica quanto lapidaria smentita del fatto in questione, da parte dei vertici dell'Aeronautica Militare Italiana, giunge immediata: "Nessun aereo sconosciuto nello spazio aereo della Sicilia". Le notizie pubblicate da alcuni organi di stampa che si riferiscono alla presenza di aerei sconosciuti nel cielo della Sicilia sono "del tutto prive di fondamento". Ciò è quanto si afferma in un comunicato dell'Aeronautica Militare secondo il quale, nei primi dieci giorni di settembre, nessun aereo militare supersonico è stato costretto ad allontanarsi da parte di intercettori dell'Aeronautica Militare (vedi "il Giornale d'Italia" del 17 settembre 1982, pag. 4).

Una volta tanto, anche noi siamo d'accordo con quanto affermato dai vertici della nostra Aeronautica Militare: in effetti, nessun "aereo militare supersonico" di nazionalità sconosciuta è penetrato nello spazio aereo della Sicilia occidentale. Questo difatti, molto probabilmente, era uno dei "soliti" UFO di origine allogena.

31/9) UN DC-9 DELL'ATI VIENE DEVIATO PER L'APPROSSIMARSI DI UN "CACCIAMILITARE" CHE EFFETTUA "REPENTINI SALTII DI QUOTA".

Alle ore 14.20 del 21 settembre 1982, un operatore alla consolle radar di Roma Controllo nota sullo schermo del plotter la traccia in salita di un "aereo non identificato" del quale sono del tutto ignote le intenzioni. Il "velivolo sconosciuto" in questione si immette nell'aerovia Ambra-1 che passa al di sopra di Sorrento dove, al momento - nel punto denominato "dealer" -, si trova in transito un DC-9 civile dell'ATI (volo BM-334) proveniente da Roma Fiumicino e diretto a Reggio Calabria. Ora l'intruso si trova alla stessa quota del jet civile, cioè 8.800 Mt., e ad una distanza da quest'ultimo di 16-32 km. L'aereo civile, peraltro, vola dentro le nuvole, in condizioni di volo strumentale. A questo punto, per ragioni "prudenziali", il controllore di volo ordina al DC-9 dell'ATI di effettuare un'accostata a sinistra di 90°. Secondo una prima ricostruzione effettuata dall'Azienda Nazionale Autonoma di Assistenza al Volo (ANAV), il "velivolo sconosciuto" è rimasto nell'aerovia Ambra-1 per circa un minuto, poi è salito di quota fino a 9.400 Mt. e quindi si è rituffato alla quota di 5.600 Mt. Il controllore ha potuto seguire con chiarezza il tragitto del secondo aereo che, sempre secondo il comunicato dell'ANAV, doveva essere certamente un "jet militare" in quanto avrebbe avuto inserito il "transponder" (un trasmettitore che indica sul plotter, accanto al segnale dell'aeromobile, la quota e un proprio codice identificativo). Una volta che il "velivolo sconosciuto" aveva abbandonato l'aerovia Ambra-1, il controllore ha rimesso l'aereo di linea sulla sua rotta per Reggio Calabria. Si ritiene che il "velivolo sconosciuto" fosse un jet militare della VI Flotta USA in quanto, in quei giorni, erano in corso esercitazioni nel centro e nel sud dell'Italia (nell'ambito della Display Determination 82, letteralmente "mostrati deciso"), ma solo per brevi periodi e in orari determinati.

L'ANAV ha dichiarato che, grazie al transponder, sarà facile identificare l'aeromobile "sconosciuto". Intanto, l'Aeronautica Militare Italiana ha escluso che nell'incidente sia stato coinvolto un proprio velivolo.

(Fonti: "il Giornale" del 23 settembre 1982, pag. 2;

"il Messaggero" del 24 settembre 1982, pag. 15)

Come sempre, anche questa volta, dopo il solito polverone sollevato anche a livello parlamentare, il caso è stato sepolto e nulla si è più saputo circa la nazionalità del supposto jet militare coinvolto nell'incidente.

31/10) "QUALCOSA" SI FRAPPONE TRA UN JET CIVILE ED IL SUOLO METTENDO IN ALLARME L'ALTIMETRO.

Nel 1982 (la fonte stampa non riporta la data esatta) sul mar Tirreno, al largo di Cagliari, un radio-altimetro di un velivolo dell'ATI si è attivato da solo, automaticamente, come accade quando l'aereo scende pericolosamente oltre una certa quota: "C'è qualcosa sotto di noi ma non la vediamo", comunicò in quell'occasione il pilota a terra. "Neppure noi", fu la risposta del controllore di volo.

(Fonte: "Epoca" n° 1802 del 19 aprile 1985, Cronista Remo Guerrini, titolo dell'articolo "UFO: rapporto segreto") – (i casi trattati sono stati forniti dal 2° Reparto dello Stato maggiore dell'Aeronautica Militare Italiana)

31/11) I PILOTI DI DUE AEREI CIVILI OSSERVANO UN GROSSO "OGGETTO INFUOCATO" CALARE DAL CIELO VERSO IL MARE.

Dieci minuti dopo la mezzanotte del 5 dicembre 1984, nel cielo sul mar Tirreno, a sud dell'isola d'Elba, i piloti di un jet civile (volo IG-635) proveniente da Pisa e diretto a Cagliari, osservano quanto segue:

"A ore 11 (cioè davanti al muso dell'aereo, ma leggermente spostato sulla sinistra, n.d.A.) si rileva la presenza di un grosso oggetto infuocato che scende verso il mare. Impossibile la sua identificazione".

(Fonte: "Epoca" n° 1802 del 19 aprile 1985, pag. 73, Cronista Remo Guerrini, titolo dell'articolo UFO: rapporto segreto) – (i casi trattati sono stati forniti dal 2° Reparto dello Stato maggiore dell'Aeronautica Militare Italiana)

Alcune ore dopo, intorno alle ore 11.30 di quello stesso giorno, altre apparizioni di "globi di fuoco", accompagnati da boati, violenti spostamenti d'aria, vibrazioni del suolo (queste ultime, registrate anche strumentalmente dagli osservatori sismici), vengono segnalati da centinaia di testimoni sparsi in regioni quali la Liguria, il basso Piemonte, fino alla Costa

Azzurra (in Francia). Qui il radar dell'aeroporto di Nizza rileva il fulmineo passaggio di un "oggetto non identificato". Si pensa alla solita "pioggia di meteoriti", al passaggio di qualche "bolide" di grosse dimensioni, o ad un rientro satellitare "fuori programma", ma in molti casi i resoconti testimoniali sulla dinamica dei "fenomeni luminosi" in questione, non coincidono con quella di detti fenomeni convenzionali.

(Fonti: "il Secolo XIX" del 6 dicembre 1984 e del 7 dicembre 1984, pag. 8;

"la Stampa" del 6 dicembre 1984, edizione di Cuneo e provincia, del 7 dicembre 1984, edizione di Cuneo e provincia, pag. 19 e Cronaca della Liguria;

"le Nice-Matin" del 6 dicembre 1984;

"il Messaggero" del 6 dicembre 1984, pag. 18;

"Corriere della Sera" del 7 dicembre 1984, pag. 15)

Alle ore 14.27 del 6 dicembre, il giorno seguente quindi, altri due "oggetti volanti" transitano sulla Liguria dove vengono rilevati dall'osservatorio meteorologico e sismico di Imperia, come dichiara il Direttore di quest'ultimo, il prof. Bino Bini (vedi "la Stampa" dell'8 dicembre 1984, Cronaca della Liguria, pag. 17).

31/12) I PILOTI DI QUATTRO AEREI CIVILI OSSERVANO LE EVOLUZIONI DI UNA SQUADRIGLIA DI UFOs NELL'AREA TRA PONZA, TEANO E SORRENTO.

Alle ore 17.40 del 13 dicembre 1985, i piloti di tre jet civili appartenenti, rispettivamente, alle società ATI, British Airways, e Olympic, tutti alla quota di 8.000 piedi e in condizioni di ottima visibilità, hanno segnalato al Centro Controllo di Roma Ciampino l'avvistamento di "oggetti volanti non identificati", cioè UFOs, nella zona di cielo sulla verticale di Ponza, Teano e Sorrento.

Gli UFOs in questione sono stati descritti come cinque punti luminosi che sembravano rincorrersi ed incrociarsi, volando da est ad ovest e viceversa. Secondo quanto hanno riferito i piloti del Jet ATI, tale comportamento non pareva essere casuale, anzi, lasciava intendere che i cinque oggetti stessero procedendo in formazione, ad una velocità piuttosto elevata e ad una distanza non eccessiva dagli aerei.

L'avvistamento in questione ha avuto un'ulteriore conferma da terra. A Napoli ed a Brindisi molti testimoni hanno notato tali "punti luminosi" nel cielo (vedi "Corriere della Sera" del 14 dicembre 1985, pag. 9).

31/13) ALLARME PER UN "BOATO" E LA RILEVAZIONE RADAR DI UN "VELIVOLO SCONOSCIUTO" POI, FORSE, PRECIPITATO O IMMERSI NELLE ACQUE DEL MAR TIRRENO.

Nel primo pomeriggio del 15 gennaio 1990, un "velivolo non identificato" è probabilmente precipitato (ma noi riteniamo, invece, che si sia "immerso" come di frequente fanno gli UFOs) nel mar Tirreno meridionale, a circa 50 miglia a nord dell'isola di Stromboli (l'isola più a nord dell'arcipelago delle Eolie). Ma accurate ricerche condotte dall'Aeronautica Militare Italiana, a cui ha partecipato anche un elicottero di una portaerei francese, non sono riuscite ad appurare la natura dell'intruso.

Tutto è iniziato alle ore 16.30 circa quando alcuni pescatori di Stromboli hanno avvertito la locale Stazione dell'Arma dei Carabinieri di aver udito un forte "boato" mentre erano al largo con le loro imbarcazioni. A dare ulteriore credito alla cosa, si aggiungeva - quasi contemporaneamente - la segnalazione, proveniente dalla stazione del Soccorso Aereo di Catania (in Sicilia), relativa al ricevimento di un messaggio radio lanciato da una portaerei francese in navigazione al largo delle acque siciliane. Detta unità militare aveva segnalato l'improvvisa scomparsa, dai propri schermi radar, del segnale (plot) relativo ad un velivolo non identificato presente fino a qualche secondo prima.

L'allarme è stato, così, immediatamente diramato alle competenti autorità militari italiane. Nel frattempo, un elicottero che si era già levato in volo dalla portaerei francese alla ricerca delle tracce di un eventuale incidente, rientrava alla propria base mobile senza aver avvistato alcunché di anormale. Intanto, da Catania, decollava un aereo Atlantic Breguet dell'Aeronautica Militare Italiana che si dirigeva verso il golfo di Policastro (nel salernitano), dove era stata localizzata la zona del possibile incidente. Per proseguire ed allargare l'area delle ricerche, si erano poi aggiunti altri tre aerei militari F-104 italiani provenienti dalla base della Aeronautica Militare di Grazzanise (nel casertano), un elicottero tipo HH-3F del 15° Stormo Aereo di Ciampino, e una nave della Marina Militare Italiana salpata dal porto di Napoli. Intanto, una nuova segnalazione (di cosa, però, non viene precisato) aveva fatto ritenere che l'incidente fosse avvenuto a 5 miglia a nord-est di

Stromboli. Successivamente venne precisato che la zona interessata era, invece, molto più distante dal punto in questione; pertanto, l'aliscafo Botticelli della Siremar, che in un primo momento era stato dirottato, riprendeva la sua rotta normale. È a questo punto che l'allarme per la scomparsa in mare di un velivolo sconosciuto al largo del golfo di Policastro, si "tinge ulteriormente di giallo". Nel tardo pomeriggio di quello stesso giorno, difatti, l'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo (ANAV), ente preposto al controllo radar dello spazio aereo italiano, diffondeva un comunicato nel quale si escludeva "categoricamente" che risultasse disperso un qualunque velivolo (aereo o elicottero) civile "che volasse nello spazio aereo italiano sotto controllo radar o che volasse a vista con un regolare piano di volo". Contemporaneamente, l'Aeronautica Militare Italiana escludeva "tassativamente" che mancasse all'appello un qualsiasi velivolo militare italiano o statunitense. Infine, nella tarda serata, l'Ufficio Stampa del Comando della Terza Regione Aerea ha comunicato che le ricerche coordinate dal Terzo ROC di Martina Franca (Taranto) erano state definitivamente sospese.

(Fonti: "il Giornale d'Italia" del 17 gennaio 1990, pag. 9, Cronista Salvatore Arcella;

"il Giornale di Napoli", ed. ult.me del 17 gennaio 1990, pag. 5)

Ora, se non si era trattato di alcun tipo di velivolo militare o civile cosa, se non un UFO calato dalle alte quote atmosferiche e poi immersi in mare, avrebbe potuto dar luogo al "boato", al segnale indicante la presenza di un aeromobile ed alla repentina scomparsa di quest'ultimo dallo schermo radar di una portaerei?

31/14) UN "OGGETTO VOLANTE" SCOMPARE CON UN INTENSO BAGLIORE, E SENZA ALCUN RUMORE, DAVANTI AD UN AEREO CIVILE IN FASE DI ATTERRAGGIO A PALERMO PUNTA RAISI.

Alle ore 18.00 circa di domenica 18 aprile 1990, i piloti e l'equipaggio di un aereo MD-80 dell'Alitalia (volo AZ-1844), proveniente da Torino e diretto a Palermo via Cagliari, mentre si apprestavano ad iniziare la discesa verso lo scalo di Punta Raisi, e cioè nel cielo fra Trapani e Palermo, sono testimoni del passaggio ed "esplosione luminosa" di un corpo volante. L'aereo civile si trovava a circa 4.000 Mt. di quota, e volava in condizioni di visibilità perfetta senza alcuna turbolenza atmosferica, quando il Comandante Pilota Gian Marco Nosari (con un curriculum di 11.000 ore di volo, top-gun dell'Aeronautica Militare

per 10 anni dal 1971 al 1981, e da 18 anni pilota dell'Alitalia) ed il suo equipaggio osservano, nitidamente, un fenomeno aereo che così descrivono, in tempo reale, al Centro di Controllo radar di Trapani Birgi: un corpo volante sopraggiunge da nord, attraversa perpendicolarmente la rotta da ovest verso est seguita dal loro aereo, e quindi scompare con un bagliore prima di colore giallo e poi arancione. Dopo di che, ad attestare l'avvenuto inusitato fenomeno, non resta una scia di fumo. Gli 80 passeggeri non si sono accorti di nulla e, dieci minuti più tardi, fanno scalo a Punta Raisi. Intanto, la capitaneria di porto di Trapani, aveva fatto uscire una motovedetta per controllare se il "bagliore non identificato" fosse da attribuire ad un razzo di segnalazione, lanciato da qualche natante in difficoltà. Dalla base aerea di Birgi si sarebbero levati in volo anche alcuni aerei per indagare. Il risultato dell'operazione fu che non venne trovato nulla in mare e nulla in cielo. Per l'Alitalia, che nel pomeriggio del giorno seguente ha confermato l'episodio, si sarebbe trattato, molto probabilmente, di un piccolo meteorite bruciatosi a contatto dell'atmosfera terrestre. Il quale, però, oltre a trovarsi ad una quota troppo bassa per un siffatto fenomeno, non esplose con fragore e non si frammenta in più parti, come avviene di consueto a causa dell'attrito, della compressione e dell'enorme calore, sviluppati a contatto con gli strati densi dell'atmosfera.

Controverso appare anche l'intervento della stessa Aeronautica Militare. Difatti, mentre il Comandante in seconda della Capitaneria di Trapani, Giuseppe Impallomeni, ha confermato che alcuni caccia si sarebbero levati in volo per accertare l'origine del "fenomeno luminoso", l'ufficiale della base di Birgi addetto ai rapporti con la stampa ha smentito, invece, ogni operazione di ricognizione. Rimane il fatto che, una volta a terra, il comandante Gian Marco Nosari, come il resto del suo equipaggio, ha stilato un regolare rapporto sui fatti in questione, indirizzato ai Centri di Controllo del Traffico Aereo di Palermo e di Roma. Significativo è stato anche il commento sull'avvistamento fatto, più tardi, dal comandante del volo Gian Marco Nosari: "In venti anni di carriera, non ho mai visto una cosa del genere".

(Fonti: "il Messaggero del 20 aprile 1999, pag. 13, Cronista Luciano Costantini;

"la Repubblica" del 20 aprile 1999, pag. 23;

"il Giornale" del 20 aprile 1999, pag. 16)

[Commento:

I casi di presunto avvistamento UFO sopra riportati sono quelli relativi ad un coinvolgimento ufficiale di aerei civili e mezzi militari, di cui è stata data notizia attraverso i mass-media. Ciò significa che sono stati esclusi, intenzionalmente, tutti quei casi – il cui numero è considerevole (vedi la sezione 4<sup>a</sup> dello studio sul caso di Ustica e cfr. Allegato n° 7) – denunciati da cittadini la cui testimonianza, il più delle volte, è altrettanto veritiera ed attendibile di quella rilasciata dal personale aeronautico e militare in genere.

Inoltre, siamo certi che, se potessimo accedere agli archivi di enti come Civilavia ed il 2° reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Italiana, il numero dei casi di "incontro ravvicinato" tra aerei e presunti UFOs, nonché quelli di solo avvistamento di questi ultimi, registrati nello spazio aereo italiano e – più in particolare – in quello compreso nel cosiddetto Triangolo del mar Tirreno, si allungherebbe notevolmente.]

## 32) CONCLUSIONI

La ricostruzione fin qui effettuata dello scenario in cui si innesta la strage del DC-9 Itavia si basa sull'analisi critica dei dati accertati negli atti dell'Istruttoria, così come sono stati recentemente depositati in Cassazione dal giudice Rosario Priore. Inoltre, vi è l'inclusione, comunque e sempre distinta dai fatti ufficialmente riconosciuti, di quegli aspetti ancora oscuri e riconducibili a matrice ufologica che, tuttora, sono presenti nell'indagine in questione.

Per quanto riguarda l'esistenza di un ipotetico Triangolo del Diavolo nel basso mar Tirreno (comprendente la Sicilia, la Sardegna e l'entroterra campano), visto che nell'area geografica in questione - da noi denominata Triangolo del Tirreno - c'è, oltre a quello civile e militare consueto, un notevole "traffico" di presunti missili e proiettili di vario genere, sarebbe più giusto che la medesima fosse soprannominata come "l'area 23 del Tirreno", ossia quella dello "scemo" secondo il significato della Smorfia napoletana. Secondo alcuni, difatti, un'accoglienza di imbecilli – in divisa e mostrine – avrebbe adibito detta area geografica a proprio uso e consumo, e cioè per effettuarvi "giochi di guerra" e come "poligono" per il tiro... all'aereo civile.

Noi invece, pur condividendo il comune convincimento, dettato dalla saggezza popolare ma anche confermato dalla storia umana, circa il possesso, da parte dei militari in genere,

di una naturale ottusa visione del mondo e di quanto in esso avviene, riteniamo quella appena formulata una spiegazione più che altro sarcastica, pungente e provocatoria, comunque assolutamente inadeguata a spiegare la gran parte dei numerosi avvistamenti di UFOs, dei ripetuti casi di “air-missing” (cioè quasi collisione) tra aerei ed altri aeromobili sconosciuti, nonché di tutti gli altri fenomeni anomali tipici dell’area geografica in questione (vedi, al riguardo, la sezione 4<sup>a</sup> dello studio principale), e cioè come dovuti al traffico aereo ed alle attività militari di solito svolte in aree d’interesse strategico, come di fatto è il medio ed il basso mar Tirreno. Il nostro convincimento al riguardo, peraltro suffragato dalla presenza di una più che sostanziosa documentazione, è che l’area indicata come Triangolo del Tirreno, sia una zona nota per l’alto numero di avvistamenti di UFOs, e di incidenti sia marittimi che aerei contraddistinti da un alto indice di stranezza ed inesplicabilità in termini convenzionali. Sempre a proposito della oscura nomea attribuita a detta area geografica (ossia quella di Triangolo del Tirreno), che questa non scaturisca da “fantasie” ed “elucubrazioni” dell’Autore ma sia il risultato di una constatazione di fatto (peraltro riconosciuta anche nell’ambiente marittimo ed aeronautico), è confermato, tra le altre cose, dal seguente stralcio di una comunicazione radio tra il maresciallo Marzulli, del centro radar di Martina Franca, ed il suo comandante, effettuata nella notte tra il 27 ed il 28 giugno 1980:

Marzulli: “Pronto?”

Comandante : “Sì sono il comandante, buonasera....c’è niente di nuovo?”

M.: E no comandante, sembra che ormai sia caduto”.

C.: “Ma dove?”

M.: L’ultimo riporto è stato quello dell’Ambra 13 alfa, poi dopo non hanno più saputo notizie [...] c’era abbastanza vento, il tempo cattivo [...].

C.: “Anche nuvolosità?”

M.: “Sì, penso che ci sia anche nuvolosità [...] sembra che sia un aereo dell’Itavia, un DC-9 da Bologna a Palermo. È maledetta quella zona, comandante”.

C.: “Puttana eva”.

M.: “Eh, sembra il triangolo delle Bermuda! [...]”.

C.: “Grazie”.

M.: “Buonasera”.

(Fonte: “la Stampa” del 6 ottobre 1991, pag. 8, Cronista Giovanni Bianconi).

Circa l’ipotesi di scenari e ricostruzioni “eretiche” della strage di Ustica, cioè basate su cause ben diverse da quelle proposte e caldegiate a livello ufficiale, è di estremo interesse quanto più volte ribadito dal giudice Rosario Priore nella sua istruttoria, a questo preciso riguardo:

“...Le attività dei Servizi appaiono più finalizzate ad accertare se vi fossero elementi per indirizzare le indagini in determinate direzioni, che avrebbero potuto essere in contraddizione con le versioni ufficiali, che ad accertare la reale causa dell’incidente” (vedi “la Stampa” del 4 settembre 1999, pag. 8, Cronista Giovanni Bianconi). Che l’ipotesi di una componente ufologica nella strage di Ustica fosse una di quelle fortemente invise ed “affossate” dagli ambienti di stato o ufficiali (sia che fossero direttamente coinvolti nella questione e quindi militari, che quelli di “palazzo”), risulta oltremodo palese dalla seguente circostanza: in un appunto del 5 ottobre 1981 – ma trasmesso dal SISMI ai giudici solo nel 1996 – si legge che “in atti risultano tracce di plottaggi di aerei sconosciuti rilevati nello spazio aereo nazionale in occasione dell’incidente del DC-9 Itavia su Ustica”, anche se subito dopo si specifica che “tali tracce non hanno nulla a vedere con l’incidente”. Il giudice Rosario Priore (magistrato inquirente) è riuscito a risalire all’ufficiale che scrisse quell’appunto, il quale, una volta convocato, riferì anche i commenti sulla cosa fatti all’epoca: “Il SIOS (ossia il servizio segreto della nostra Aeronautica, n.d.A.) che aveva avuto quei tracciati a suo tempo, non ci aveva comunicato la presenza di questi aerei sconosciuti” (vedi “la Stampa” del 4 settembre 1999, pag. 8, Cronista Giovanni Bianconi).

In ultima analisi, in virtù di quanto detto ed illustrato finora, siamo sinceramente convinti che l’ipotesi di una componente ufologica nello scenario della strage di Ustica, non sia poi tanto malvagia o demenziale come continua a ripetere, senza opporre alcuna dettagliata analisi tecnica a sostegno, un certo numero di miopi detrattori di questa tesi: alcuni, per ignoranza dei fatti e naturali limiti intellettuali, altri invece meritevoli di un ben maggiore biasimo, e cioè solo per opportunismo e calcolo politico. Noi, almeno, ci siamo seriamente

impegnati nella ricerca di quella che potrebbe essere la verità, senza alcun interesse o secondo fine. Tutti gli altri possono dire di aver fatto la stessa cosa? Al che noi rispondiamo con una frase tratta dalla celebre lirica “Il cinque maggio” scritta da Alessandro Manzoni, leggermente modificata per l’occasione: “Ai posteri l’ardua sentenza... se mai questa, un giorno, dovesse venire, ovviamente”.

*Acerra (Na), 23 Febbraio 2000*

**l'Analista: Umberto Telarico**

*inquirente del G.I.R.U.C.*

*Gruppo Indipendente di Ricerca Ufologia Campana*