

Notte di caccia

Nessun aereo militare era in volo, sostiene l'aeronautica. Ma un perito ne conta almeno nove. In assetto di guerra.

Su un punto i vertici dell'aeronautica militare italiana sono stati, per dieci anni, molto fermi: quella sera del 27 giugno del 1980, quando tra Ponza e Ustica esplose e cadde in mare il Dc9 Itavia con 81 persone a bordo, «non c'è stata alcuna esercitazione militare». In linguaggio tecnico: «Prima e dopo l'incidente non c'erano velivoli aerotattici in volo». A dar man forte a questa tesi sono intervenuti gli americani, la cui portaerei Saratoga era in rada nel golfo di Napoli, che hanno sempre negato che anche soltanto uno dei loro caccia si sia levato in volo. E i francesi, che hanno escluso esercitazioni aeree o la presenza di una loro portaerei.

Paolo Miggiano, perito di parte civile, ha invece esaminato i tracciati del centro radar di Marsala e cinque bobine di registrazioni foniche fornite da Ciampino (tre), Palermo e Marsala, che contengono le comunicazioni di vari centri radar con aerei, quelle telefoniche tra i centri e quelle interfono, da una stanza all'altra, di Marsala. E ha scoperto che quei cieli erano affollatissimi di aerei militari impegnati in strane manovre, che alcune trascrizioni di tracce radar non sono corrette e che una traccia, con ogni probabilità, non è stata trascritta. Miggiano ha scoperto di più: era sufficiente ascoltare quelle bobine, in mano ai magistrati da ben dieci anni, per avere la prova che i tecnici del radar di Poggio Ballone, vicino a Grosseto, avevano seguito il Dc9 e si erano dati da fare dopo l'incidente. Nei tracciati del centro toscano, che i periti ufficiali del giudice istruttore Vittorio Bucarelli devono ancora esaminare, ci sarebbero le prove della presenza di un aereo guida-caccia di sorveglianza elettronica sopra

Solenzara, base militare francese della Corsica, e di ben quattro caccia sul Tirreno.

L'evento più curioso accade al largo della costa meridionale della Calabria un'ora dopo la tragedia del Dc9, che scomparve dai radar pochi secondi prima delle ore 21. Miggiano lo legge semplicemente sui tracciati di Marsala. Nella perizia ufficiale non v'è traccia dell'evento per il semplice motivo che i periti hanno esaminato soltanto le trascrizioni dei minuti a cavallo dell'incidente. Ma sarà o no interessante capire le strane manovre di cinque caccia sulla Calabria in una sera nella quale ben tre Paesi dichiarano di non avere aerei militari in volo?

Il fatto. Alle 21.53 gli uomini del radar di Siracusa telefonano a Marsala per segnalare le coordinate della traccia LJ041, un aereo che a 36 mila piedi d'altezza percorre l'aerovia Ambra 1, la rotta tra Il Cairo e Parigi che passa sulla punta sud della Calabria, Ponza, l'Elba e Torino. La sigla LJ041 ha questo significato: LJ è l'area in cui la traccia appare, il sud della Calabria, 41 è la zona di memoria (entry)

del computer che registra quel volo e zero è il numero radar del volo. Alle 21.55 Siracusa ritelefonò a Marsala. «Allora quel volo è zombie?» chiede («zombie» sta per aereo nemico). «Boeing» risponde Marsala, ma il volo viene ugualmente classificato con il codice 56, vale a dire nemico. In realtà, quell'aereo è un Boeing 707 dell'Egypt Air e l'Egitto non è un Paese nemico della Nato.

Alle 22.01 scoppia un pandemonio. Sul radar di Marsala appaiono cinque tracce, immediatamente registrate come AM 202,

GENERALI. *Lamberto Bertolucci (sopra) e Franco Pisano*



GIUNCI. *Giorgio Santacroce (a sinistra) e Vittorio Bucarelli*

203, 204, 205, 206. Sono cinque caccia in manovra, tutti senza il codice del «trasponder», un meccanismo che permette automaticamente di registrare a terra il codice dell'aereo e la quota. «Delle due l'una» spiega Miggiano. «O il trasponder fu disattivato, e allora quei caccia non volevano farsi riconoscere. Oppure il codice è stato poi tolto dai tabulati tratti dai nastri». Da dove potevano venire? «O c'era una portaerei al largo della Calabria o sono decollati da Sigonella o da Gioia Del Colle, da basi Nato, americane o italiane».

Che cosa fanno quei cinque caccia attorno al Boeing egiziano? Risponde Miggiano: «Parrebbe quasi che lo vogliono proteggere. Da chi? Occorre ricordare che, nello stesso momento, su Ambra 13 e sulla rotta Tripoli-Ponza-Roma volava un Boeing 727 dell'Alitalia. I caccia, forse, volevano proteggere quel volo italiano. In pericolo perché? Un'ora prima era caduto il Dc9 Itavia. Tre dei cinque periti ufficiali vedono sul Tirreno un caccia che lancia un missile e fugge verso est, verso la Calabria. E un aereo libico (che potrebbe aver avuto a bordo Gheddafi?), in volo sempre su Ambra 13 verso nord, giunto alla costa sud della Sicilia, vira secco verso est di 90 gradi e si dirige presumibilmente verso Malta. Il cielo calabrese era affollato e pericoloso, quella sera. E qualcuno lo sapeva».

CORRADO INCERTI



ALBERTO ROVERI

MIROZZI/POZZI