



THE UNDER SECRETARY OF DEFENSE

WASHINGTON, D. C. 20301-2000

John F. Fogel

POLICY

DEC 4 1991

His Excellency Boris Biancheri
Ambassador of the Republic of Italy
1601 Fuller St., NW
Washington, DC 20009

Dear Mr. Ambassador:

In our continuing efforts to be fully responsive to the Government of Italy's request for information, I asked the Joint Staff and the Department of the Navy to review your memorandum of 8 October 1991.

The U.S. Navy has completed a search of all available records originating at Sigonella Naval Air Station on 27 June 1980. This had not been vigorously pursued previously because we had concentrated our efforts solely on the activities of U.S. combat aircraft. Our records once again conclude that no U.S. Navy or U.S. Air Force combat aircraft were flying in the area at the time of the incident. These records confirm that only unarmed transport and patrol type aircraft conducted missions from Sigonella during the evening of 27 June 1980. None of the aircraft was capable of firing air-to-air missiles or guns. According to the incomplete information provided in your memorandum, we hypothesize the following:

- the aircraft mentioned in your memorandum with "markings Navy 61206" was almost certainly a UC-12B, King Air, propeller-driven, twin engine, transport aircraft assigned to Sigonella Naval Air Station. It is unarmed and has never been modified to carry any type of weapons. The aircraft's designated permanent identification number is BUNO 161206. The aircraft took off at 1524 hours local time and was airborne for 2.4 hours. It again took off from Sigonella Naval Air Station at 2034 hours local time (24 minutes prior to the time of the Itavia crash) for another 2.4-hour flight. Due to the capabilities of this aircraft, it could not have traveled to the crash site in 24 minutes.

- the aircraft with "markings JM169" was most likely a CT-39G, Sabreliner, commercially marketed, transport assigned to Fleet Support Logistics Squadron (VR-24) which, according to U.S. Navy records, began its flight at 1935 hours local time vice 1930Z and was airborne 4.1 hours. This aircraft has never been modified to carry weapons. That unarmed transport aircraft, whose designated permanent identification number is 159362, is still assigned to VR-24 at Sigonella and continues to use call sign "Juliet Mike." The flight plan was destroyed long ago, per normal military procedures.

- three P-3C maritime patrol aircraft also left Sigonella Naval Air Station and were airborne that evening. One P-3C departed Sigonella at 1435 hours local and conducted a routine, 10.5-hour anti-submarine warfare patrol. At the time of the Itavia DC-9 crash it was operating south of Sicily, over 150 nautical miles from the scene of the accident. The second

P-3C took off at 1910 hours local, flew for 48 minutes, and landed approximately one hour before the crash occurred. The final P-3C departed Sigonella at 2200 hours local, well over an hour after the accident occurred, and conducted a routine, 10.4-hour anti-submarine warfare patrol south of Sicily.

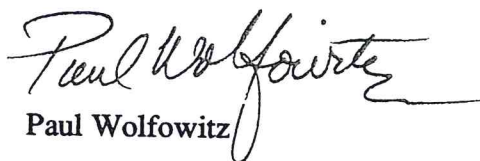
To review the above, I must reiterate that this most recent review of our records indicates these five U.S. Navy aircraft were airborne the evening of 27 June 1980. They were all transport or patrol aircraft.

With reference to the third point in your memorandum, concerning the "presence of intense military traffic and possibly of an aircraft carrier signalled out from Rome-Ciampino," the May 1989 response from the U.S. Deputy Secretary of Defense Atwood to the Italian Ambassador contained all information available to the United States Government. That letter indicated that the air wing embarked on the U.S. carrier SARATOGA flew 21 sorties from Sigonella Naval Air Station on 27 June 1980. The last SARATOGA aircraft landed at 1618 hours local time, well before the reported 2100 hours local time of the Itavia crash. With respect to the question of "intense military traffic," as just stated, the SARATOGA's aircraft were all on the ground.

The U.S. Air Force had no aircraft of any type flying in the area; and the situation with the UC-12B and CT-39G transport, and P-3C patrol aircraft has been described above. As the enclosure to the Deputy Secretary's letter clearly showed, the only U.S. aircraft carrier in the Mediterranean was the SARATOGA. It was at anchorage at Naples on 27 June 1980. It arrived 23 June at Naples and departed 6 July.

I hope that this information is helpful to the Italian authorities.

Sincerely,


Paul Wolfowitz

Traduzione Non Ufficiale

Il Sottosegretario alla Difesa
A S.E. Boris Biancheri, Ambasciatore d'Italia

Caro Sig. Ambasciatore,

Proseguendo nello sforzo di fornire piena risposta alla richiesta di informazioni del Governo Italiano, ho chiesto allo Stato Maggiore Interforze ed al Dipartimento della Marina di esaminare il Suo memorandum dell'8 ottobre 1991.

La Marina degli Stati Uniti ha effettuato un'indagine di tutta la documentazione disponibile con origine alla base aeronavale di Sigonella il 27 giugno 1980. A ciò non si era in precedenza efficacemente provveduto poiché i nostri sforzi erano concentrati esclusivamente sulla attività di velivoli da combattimento degli Stati Uniti. I nostri documenti portano di nuovo alla conclusione che nessun aereo militare della marina o dell'Aeronautica degli Stati Uniti volava nell'area al momento dell'incidente. Questa documentazione conferma ancora una volta che soltanto aerei da trasporto e ricognizione senza armamenti effettuarono missioni da Sigonella durante la sera del 27 giugno 1980. Nessuno dei velivoli era idoneo a sparare con missili aria-aria o cannoni. In base alle informazioni incomplete contenute nel Suo memorandum, possiamo ipotizzare quanto segue:

- il velivolo citato nel Suo memorandum come "recante contrassegno Navy 61206" era quasi certamente un UC-129, King Air, aereo da trasporto, bimotore turboelica, assegnato alla base aeronavale di Sigonella. Non è dotato di armi e non è mai stato modificato per portare armi di nessun tipo. Il numero di identità permanente dell'aereo è BUNO 16206. L'aereo è decollato alle 1524 ore locale ed è rimasto in volo per 2,4 ore. E' decollato di nuovo dalla base aeronavale di Sigonella alle 2034 ore locale (24 minuti prima della caduta del velivolo Itavia) per un ulteriore volo di 2,4 ore. Data l'autonomia dell'aereo, non è possibile che arrivasse sul luogo della caduta in 24 minuti.

- il velivolo recante contrassegno "JM169" era quasi certamente un CT-39G, Sabreliner, commercializzato sul mercato, aereo da trasporto assegnato al "Fleet Support Logistics Squadron (VR-24)" che, secondo la documentazione della Marina degli Stati Uniti, iniziò il suo volo alle 1935 ore locale anziché alle 1930Z e rimase in volo per 4,1 ore. Detto aereo non è stato mai modificato per portare armi. Tale aereo da trasporto disarmato, il cui numero permanente di identità è 159362, rimane tutt'ora assegnato al VR-24 a Sigonella e continua ad utilizzare il segnale di chiamata "Juliet Mike". Il piano di volo fu distrutto tempo fa, ai sensi delle normali procedure militari.

- anche tre velivoli P-3C da ricognizione marittima decollarono dalla base aeronavale di Sigonella e restarono in volo quella sera. Uno dei P-3C lasciò Sigonella alle 1435 ora locale, ed effettuò una missione di routine di 10,5 ore di pattuglia anti-sommergibili. Al momento della caduta del DC-9 Itavia era in volo al sud della Sicilia, oltre 150 miglia nautiche dal luogo dell'incidente. Il secondo P-3C decollò alle 1910 ora locale, rimase in volo per 48 minuti ed atterrò approssimativamente un'ora prima del verificarsi della caduta. L'ultimo dei P-3C decollò alle 2200 ora locale, ben più di un ora dopo l'incidente, effettuò una missione di routine di 10,4 ore di pattuglia anti-sommergibili al sud della Sicilia.

Riassumendo quanto sopra, devo ribadire che quest'ultimo esame della nostra documentazione indica che i cinque velivoli sopracitati della Marina degli Stati Uniti erano in volo la sera del 27 giugno 1980. Erano tutti aerei da trasporto o di ricognizione.

Con riferimento al terzo punto del Suo memorandum concernente la "presenza di un traffico intenso militare e possibilmente di una portaerei segnalato da Roma-Ciampino" la risposta del maggio 1989 del Sottosegretario alla Difesa degli Stati Uniti Atwood all'Ambasciatore d'Italia conteneva tutte le informazioni di cui disponeva il Governo degli Stati Uniti. Tale lettera indicava che il gruppo di volo imbarcato sulla portaerei Saratoga effettuò 21 uscite dalla base aeronavale di Sigonella il 27 giugno 1980. L'ultimo degli aerei della Saratoga atterrò alle 1618 ora locale, ben prima delle 2100 ora locale della caduta dell'Itavia. Per quanto riguarda "l'intenso traffico militare", come appena detto, gli aerei della Saratoga erano tutti a terra.

L'Aeronautica Militare degli Stati Uniti non aveva aerei di nessun tipo in volo nella zona, e la situazione dell'UC-12B, del CT-39G Trasporti, e dei P-3C Ricognitori è stata descritta sopra. Secondo l'annesso alla lettera del Sottosegretario alla Difesa, l'unica portaerei degli Stati Uniti nel Mediterraneo era la Saratoga. Era all'ancora a Napoli il 27 giugno 1980. Era arrivata a Napoli il 23 giugno e partì il 6 luglio.

Mi auguro che questa informazione possa essere utile alle Autorità Italiane.

Sinceramente,

Paul Wolfowitz