

Capitolo LXVI
Osservazioni tecniche Melillo 22.09.94.

Il generale Melillo che, come si è visto, ha scritto numerose memorie nei più disparati settori dell'inchiesta, in alcune presentate dopo il deposito della perizia Misiti ed altri fa riferimento alle questioni radaristiche.

In quella definita “Osservazioni e commenti del generale S.A. (a) Melillo sulla relazione del collegio peritale coordinato dal prof. Aurelio Misiti”, datata 21 settembre 94, dedica una specifica parte a dette questioni. Preliminarmente vi afferma di aver letto con interesse ed anche con ammirazione - non poteva essere altrimenti, considerata la sua posizione - l’accurata analisi effettuata sui radar di Fiumicino, e ne riporta sottolineati i brani più significativi e fermi delle conclusioni. Ma poi s’accorge della stranezza della prosecuzione di quelle conclusioni, che addirittura lo lasciano esterrefatto. Si riferisce all’altra conclusione, quella cioè che ammette la compatibilità del -17, -12, 2b ed altri plot a seguire con la traiettoria di un altro aereo a bassa cross-section, e persino di un collegamento con il serbatoio della zona D; come ammette anche l’ipotesi di un secondo piccolo aereo. Di qui anche la sua meraviglia, e gli interrogativi e lo sdegno, per questa sorta di ripensamento e comunque forte indebolimento di quanto asserito da Misiti ed altri. “Si tratta di una conclusione con uno stile del tutto diverso da quella dell’intera analisi radar: frasi incomprensibilmente intrecciate, ben lontane dalla linearità e chiarezza precedenti; contenuti inspiegabilmente eterogenei che avrebbero dovuto, semmai, trovar posto altrove e in diversi termini”. Addirittura il dubbio che non siano i periti di Misiti: “Ci troviamo allora di fronte ad una illegittima conclusione nelle conclusioni? Certamente no. Il testo di quella parte di conclusioni è regolarmente firmato da tutti i membri del collegio peritale e perciò non può che essere considerato a pieno titolo come parte integrante della perizia.”

Egli è l’unico nel fronte degli imputati e dei consulenti di parte che si accorge del valore di quelle conclusioni, se ne preoccupa e si rivolge domande gravide d’apprensione e turbamento. “Ma non siamo forse alla conclusione di un’analisi radar? Queste analisi hanno già prodotto delle risposte chiare e nette; allora perchè si torna indietro come se questi non risultati non esistessero? Quei dubbi sibillini non avrebbero forse dovuto essere posti nel corso dell’analisi al fine di trovare una risposta? e se la risposta è già stata data, perchè rimescolare tutto lanciando sottili messaggi di nuove ipotesi tutte da dimostrare ed attaccate a un debolissimo filo?”

E così preoccupato ripercorre tutti i passaggi della parte radaristica della Misiti. Si solleva quando legge che “tutti i plot dopo l’incidente sono da considerare echi di ritorno dei relitti dell’aereo stesso”, e riguardo a -17 e -12 “è possibile concludere che i plot di cui sopra sono falsi allarmi”. Si allarma quando invece legge, alla pag.VIII-32, che “è stato possibile verificare che è possibile associare quasi tutti i plot registrati dopo l’incidente a frammenti di caduta”. E subito si domanda, quasi inquieto: “Cosa vuole dire “quasi”? Che alcuni plot non corrispondono a frammenti

del velivolo? e se non lo sono, vuol dire che quei ritorni radar sono associabili a tracce di velivoli vicini al DC9?”

Preoccupato da quelle “conclusioni aggiunte” l’imputato si dedica all’esame del comportamento di questa eventuale coppia di velivoli da caccia. Ricostruisce dei percorsi teorici di incursione rilevando che quelli che risultano dai dati radar se ne discostano; di qui la deduzione anche esplicita che quei plot non possono corrispondere a velivoli. Dimenticando di considerare, anche in via eventuale, che non tutti i piloti possono compiere traiettorie perfette, quelle teoriche da manuale, specie se si trovano in condizioni straordinarie, quali potrebbero essere state quelle dello scenario in considerazione.

Afferma che le prove sperimentali compiute non corrispondono esattamente alla situazione quale fu rilevata quella sera dai radar di Fiumicino, mentre tutti coloro che hanno comparato queste situazioni, anche coloro tra i periti che non apparivano di certo favorevoli all’ipotesi di scenario complesso, hanno ammesso la sostanziale analogia tra scenario del 27 giugno 80 e prove sperimentali. Dimenticando peraltro quello che anche i non addetti sanno al riguardo di questi esperimenti radaristici e cioè che essi, anche se riprodotti a distanze ravvicinate e nelle condizioni più simili possibili, danno sempre risultati diversi.

Si meraviglia dell’“apparizione” improvvisa della coppia di velivoli, che comparirebbe solo con il -17 e si domanda da dove vengano e come mai non siano stati “battuti” prima. Dimenticando che se un qualche velivolo vuol compiere una qualche operazione, come egli la chiama, di aggressione, di certo vola in modo tale da non essere rilevato dai radar e da comparire solo quando è strettamente necessario all’aggressione stessa.

Melillo poi redige molte pagine, percorrendo le vicende della teoria del missile, dalle prime notizie di stampa alle relazioni alle perizie. E da questo argomento ovviamente passa alla trattazione delle questioni radar e dell’ipotesi di quasi-collisione. Entrambe saranno prese in considerazione più oltre. A conclusione egli plaude ai risultati della Misiti, perchè seppellisce la tesi del missile così come era stato sempre intento dell’Aeronautica che a tal fine aveva prodotto documenti, adoprando per il ristabilimento della verità e non al fine di sostenere la tesi della bomba a bordo. Si preoccupa però, perchè una volta fugata la tesi del missile, se n’è profilata un’altra “altrettanto vaga ed inconsistente”, quella della quasi collisione. Essa sarebbe stata enunciata nel 93 da Casarosa e per questa ragione sarebbe stato commissionato uno studio dal GI a Försching, studio inequivocabilmente negativo nelle sue conclusioni, nel senso che negava la

possibilità pratica che la rottura dell'estremità alare sinistra di un DC9 potesse aver luogo per effetto di un ipotizzato incrocio con un velivolo da caccia. A dir il vero lo studio non fu commissionato dal GI, ma deciso all'interno del collegio per esigenze di verifica dell'ipotesi in questione.

A questo proposito conviene anticipare quanto esposto dai periti Casarosa e Held nel loro documento - datato 26.05.95 - di risposta ai rilievi effettuati dal generale Melillo.

In esso i periti faranno osservare che, affinché il fenomeno di interferenza si fosse potuto manifestare con intensità tale da autorizzare l'ipotesi di rottura della semiala, la costante di tempo caratterizzante il fenomeno non dovrebbe essere stata inferiore a circa 0.2sec.. In queste condizioni risulta valida l'ipotesi di fenomeno quasi stazionario sulla base della quale sono state condotte le analisi di interferenza effettuate.

Melillo travisa quanto riportato su questo argomento dal Försching il quale afferma, che l'interferenza non avrebbe potuto determinare la rottura della semiala nell'ipotesi di incrocio dei due velivoli percorrenti rotte opposte. In questo caso la costante di tempo sarebbe stata di un ordine di grandezza più piccola (circa 0.002sec.) e gli effetti non stazionari avrebbero attenuato l'entità dei carichi valutati con le predette ipotesi di quasi stazionarietà.

Nello stesso lavoro del Försching, e questo il Melillo non lo riporta, è anche evidenziato che per costanti di tempo dell'ordine dei predetti 0.2sec. che, in linea di massima, corrispondono alle costanti di tempo della prima oscillazione flessionale dell'ala, l'analisi non stazionaria indica che gli effetti dinamici avrebbero addirittura amplificato le entità dei carichi valutati in caso quasi stazionario, in quanto, in queste condizioni, l'ala sarebbe stata sollecitata dal carico generato dall'interferenza in risonanza con la sua prima frequenza propria flessionale. Ma comunque più diffusamente oltre, allorchè si tratterà l'ipotesi della quasi-collisione.

Qui occorre ritornare alle doglianze di Melillo nei confronti della Misiti. Egli non riesce a rendersi conto perchè questa perizia "logica e rigorosa in tutte le sue parti, quando tratta gli aspetti che possono avere connessioni con la quasi collisione, assume un nuovo linguaggio, talvolta quasi incomprensibile, e formula ipotesi in contrasto con risultati appena acquisiti e consolidati". E accusa la perizia Misiti di aver costruito uno scenario che risponde ai requisiti necessari per sostenere l'ipotesi della quasi collisione, scenario, a parer suo, fatto di tante piccole ipotesi al limite del reale (e, in un caso, a livelli del tutto improbabili). Egli afferma, addirittura si finisce per costruire una doppia traiettoria, relativa a due velivoli, convergente verso l'aereo dell'Itavia. E afferma anche - qui

errando - che la doppia traiettoria trova giustificazione nella simulazione dell'85. In quella simulazione, effettuata con un DC9 e un caccia F104, furono fatte due prove, del tutto separate e indipendenti, che a parere del collegio avevano rilevato similitudini con ipotetiche traiettorie emergenti dai plot del radar di Fiumicino (la prima rivelò tre ritorni radar dell'F104 e la seconda altri ritorni). Ebbene il collegio peritale - è sempre Melillo che parla - ha considerato che ciascuna prova potesse individuare una traccia di aereo coerente con la registrazione radar di Fiumicino della sera dell'incidente. Aggiungendo che se per assurdo fossero state eseguite tre prove, vi sarebbe stata la possibilità di individuare tre traiettorie corrispondenti a tre velivoli in rotta di attacco verso il DC9. Le cose non stanno assolutamente così. Le due traiettorie non nascono dalle prove, nascono dallo studio dei dati radar di Fiumicino. In quei dati esperti, commissioni e periti, sino ai radaristi della Misiti vedono due traiettorie, vedono cioè plots tra loro correlabili di modo che se ne ricavano due traiettorie. Gli esperimenti vengono fatti per verificare le possibilità di detezione da parte di quel radar di due traiettorie reali che si muovono secondo le caratteristiche delle traiettorie individuate nei dati radar di quella sera del 27 giugno 80. Non è perciò conforme a verità la successiva affermazione - proprio per quello che s'è già detto nei documenti richiamati - secondo cui l'analisi delle registrazioni radar di Fiumicino, in congiunzione con i risultati forniti dall'analisi dei dati radar di Marsala, aveva già escluso la presenza di velivoli nelle vicinanze del DC9. Basta ricordare quello che si legge nell'ultima parte dei capitoli radaristici della Misiti. Melillo prosegue poi sulla velocità dell'ipotetico secondo aereo, sulla sua rotta e sui plot prodotti. Così come sulle cause che possono aver determinato la rottura dell'ala (istintiva reazione dei piloti del DC9 o conseguenza della perdita della coda - qui sintetizza le argomentazioni della Bazzocchi). Ma su tali questioni occorre ritornare nella parte dedicata all'ipotesi della quasi collisione.

* * * * *