

Capitolo CV
Consulenza di parte civile Bonfietti ed altri
02.06.99.

La perizia di parte civile – di ottima fattura, giacchè vi appare la mano di Miggiano, che ha dato a questa inchiesta larghi contributi che hanno consentito notevoli progressi delle conoscenze e indirizzi non devianti o devianti - depositata in data 2 giugno 99 a firma degli avv.ti Gamberini, Di Maria e Marini, propone alcuni spunti degni di nota in tema radaristico e di interpretazione di talune conversazioni TBT.

A pag. 19 della suddetta consulenza peritale viene posta in evidenza parte di un colloquio tra il controllore di Roma-Ciampino ed il pilota del DC9, che in quel momento naviga all'altezza di Firenze Peretola; conversazione, che ben si inquadra nello scenario già delineato dall'Ufficio e che viene così proposto dal consulente:

“Qualche minuto prima delle 20.30 locali, sugli schermi radar sia della difesa aerea sia del traffico civile appare uno scarto della traccia correlata al DC9, che assume improvvisamente un'alta velocità. Il controllore di Roma-Ciampino responsabile di quel settore geografico reagisce con questa comunicazione al DC9 I-Tigi (20:26 locali): “Adesso vedo che sta rientrando, quindi praticamente, diciamo che è allineato. Mantenga questa prua”. La risposta del pilota del DC9 esprime stupore: ”Noi non ci siamo mossi, eh?”. Chi si è mosso allora?”

Ma i consulenti di p.c. non rilevano un altro particolare significativo. Infatti poco prima, nell'ambito della stessa conversazione delle ore 18.26.06Z, Roma controllo, dopo aver chiesto al pilota del DC9 di identificarsi – fatto apparentemente strano dato che il trasponder 1136 abbinato al volo IH870 era stato assegnato dallo stesso operatore di Ciampino ben sei minuti prima (v. conv. TBT delle 18.20.26) – comunica al comandante Fontana: “Ok, è sotto radar, vediamo che sta andando verso Grosseto, che prua ha?”. Il pilota del DC9, anche in questo caso esprimendo sorpresa, risponde: “la 870 è perfettamente allineata sulla radiale di Firenze, abbiamo 153 in prua” – quindi Sud-Est e non Sud-Ovest come pare vedere Ciampino. Infatti, si insinua il dubbio nel pilota del DC9 circa la funzionalità del VOR di Firenze che, invece, è perfettamente funzionante; sia perché ciò non risulta da alcun atto dell'inchiesta, che tiene conto delle annotazioni negli appositi registri di manutenzione degli apparati tecnici e di tutte le altre conversazioni TBT, sia perché tutti gli altri velivoli naviganti in zona sono perfettamente identificabili e correlabili al piano di volo.

Inoltre l'Ufficio, disponendo di tutta un'altra serie di elementi tecnico radaristici e da inchiesta, quali: in quel lasso di tempo, il segnale di “spy” lanciato dal sistema ATCAS di Ciampino; il codice di emergenza squoccato dall'F104 che segue a breve distanza il DC9, il rilievo di velocità supersonica effettuato per la LE157 – il NTN del DC9 - dal sito di Potenza;

Picena, la traccia AA433 rilevata dal sito di Poggio Ballone con SIF1 militare 00 e poi SIF3 1136 analogo a quello del DC9 che si inserisce nella sua scia; la doppia quota per il DC9 trasmessa in cross-tell dal sito di Poggio Renatico a quello di Potenza Picena; i primari successivi accanto ai combinati del DC9, del volo Bergamo Ciampino e dell'F104; l'Ufficio, si diceva, è riuscito ad inserire i particolari delle conversazioni TBT sopra citati nell'ambito dello scenario che oggi si è in grado di delineare. Si è proceduto infatti a produrre delle nuove cartine con raggio di 10 miglia attinenti l'orario, il luogo ed il traffico delineati nelle conversazioni e nei dati sopra riportati. Si è così potuto verificare una volta di più che la situazione complessa tra l'Appennino Tosco Emiliano sin a 20 miglia a Sud di Peretola è, a prima vista relativamente complessa, ma senz'altro descrivibile alla luce della presenza di un oggetto volante che si insinua nella scia del DC9. Infatti, si può perfettamente notare (v. cartina n°1 allegata) come il trasponder 1136 del DC9 venga associato al volo IH870 solo sei minuti dopo la sua assegnazione; ciò perché, in precedenza la risposta 1136 viene recepita soltanto alle media di una ogni quattro-cinque battute e mai per almeno quattro battute di seguito (algoritmo minimo previsto dal sistema ATCAS per dar luogo ad una correlazione plots-traccia). Tale fatto può essere conseguenza di tre evenienze: 1) mancato funzionamento del trasponder del DC9; 2) eccessiva distanza del velivolo che si trovi ai limiti della portata radar; 3) presenza di un oggetto volante nelle vicinanze e poi in scia al DC9 che disturbi le frequenze e la ricezione del trasponder dello stesso (elemento questo spiegato in positivo dal perito d'Ufficio prof. Picardi a proposito dello sciame di plots successivo all'incidente, ma non applicato al caso in questione). Ora, sappiamo per certo e de visu da tutti i tabulati radar che il trasponder del DC9 era perfettamente funzionante e che, per il secondo caso, il DC9 non era ai limiti di portata in quanto tutti i velivoli nelle vicinanze e nell'area in cui si trovava il DC9 sono perfettamente tracciati dal sistema sin da parecchie miglia più a nord del punto in cui trovasi il DC9 (v. sempre cartina n° 1 citata). Resta la terza ipotesi che risulta confermata dall'inserimento in quel momento della traccia AA433 con SIF1 militare vista da Poggio Ballone, dalla successiva telefonata con cui poco dopo Ciampino segnala a Grosseto che un aereo sta uscendo dalla zona Delta per inserirsi nell'aerovia Ambra 14 ove transita il DC9, dal fatto che poco dopo l'F104 – ovvero i due F104 – che segue il DC9 squocchi il codice di emergenza, provocando la segnalazione in THR del SOS SIF2= emergenza confermata (v. relazione esperti NPC), che attivano nella sala operativa di Poggio Ballone le spie di Alert (Blinking=1) e tutte le altre innumerevoli conseguenze.

Sulle basse frequenze poi di battuta del trasponder 1136 del DC9 nel periodo sopra indicato, queste sono ben visibili nell'allegata cartina n°2, ove si notano mancanza di codici in presenza di combinati, codici dalla sequenza distorta, a meno che non siano associabili ad altro oggetto, plots fuori allineamento sia primari che secondari e mancanza di risposta al modo C, che indica la quota, al momento del presunto inserimento dell'oggetto; mancata risposta alla quota che è tipica dei velivoli militari rispetto all'apparato di Ciampino.

Quel che è certo è che dopo i fatti sopra descritti si noterà, nel corso della navigazione del DC9 e sino a Ponza, oltre quanto dalla descrizione di Carico e dai plots -17 e-12, dapprima la presenza periodica di plots primari accanto ai combinati del DC9 e degli altri velivoli che a mano a mano vengono a trovarsi vicini al DC9, poi le doppie quote relative allo stesso velivolo trasmesse in cross-tell da Poggio Renatico a Potenza Picena, quindi il doppio trasponder 1136, rilevato anche dal radar Selenia ed attribuito con poche miglia di distanza al DC9 e gli altri fenomeni già descritti. Tutto ciò a prescindere dalla validità delle PR descritte nella perizia Dalle Mese-Tiberio-Donali.

* * * * *