



III C O R T E D I A S S I S E  
R O M A

PROC. PEN. N° 1/99 R.G.

A CARICO DI BARTOLUCCI LAMBERTO + 3.-

LA CORTE

1 - DOTT. GIOVANNI	MUSCARA'	PRESIDENTE
2 - DOTT. GIOVANNI	MASI	G. a L.
DOTT. VINCENZO	ROSELLI	P.M.
SIG. PAOLO	MUSIO	CANCELLIERE C1
SIG. DAVID	PROIETTI	TECNICO REGISTRAZIONE
SIG. NATALE	PIZZO	PERITO TRASCrittORE

UDIENZA DEL 16.04.2002

Tenutasi nel Complesso Giudiziario Aula "B" Bunker  
Via Casale di S. Basilio, 168, Rebibbia

\* R O M A \*

ESAME DEL TESTE:

COMITINI	SERGIO	PAG.	01 - 33
GEN. BANDIERA	GIORGIO	"	33 - 39
TEN. BAZZANELLA	WALTER	"	39 - 44
CARIGNANI	CAMILLO	"	44 - 50
CAP. LEONORI	MASSIMO	"	50 - 55

RINVIO AL 17.04.2002

**PRESIDENTE:** Allora gli imputati sono presenti tutti, il Difensore pure, l'Avvocato Bartolo sì, c'è? Sì, i testi sono presenti tutti. Dunque, anzitutto volevo avvisare che il 3 maggio sentiremo Claridge, perché era stato a suo tempo contattato, eccetera, e quindi oramai è confermato che il 3 maggio... si procederà all'audizione di Claridge. Sì, con quale teste iniziamo? Quale teste iniziamo Avvocato Bartolo? Sono... **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** Comitini. **VOCI:** (in sottofondo).

**ESAME DEL TESTE COMITINI SERGIO.-**

**PRESIDENTE:** consapevole della responsabilità che col giuramento assumete davanti a Dio se credente e davanti agli uomini, giurate di dire la verità null'altro che la verità, dica lo giuro! **TESTE COMITINI SERGIO:** lo giuro! **PRESIDENTE:** lei è? **TESTE COMITINI SERGIO:** Comitini Sergio. **PRESIDENTE:** dove e quanto è nato? **TESTE COMITINI SERGIO:** nato a Cagliari il 19 marzo del 1963. **PRESIDENTE:** residente? **TESTE COMITINI SERGIO:** a Cerveteri. **PRESIDENTE:** via? **TESTE COMITINI SERGIO:** Via Muzio Clementi, 104. **PRESIDENTE:** sì, risponda alle domanda che ora le verranno rivolte, prego Avvocato Bartolo! **AVV. DIF.**

BARTOLO: buongiorno. TESTE COMITINI SERGIO:  
buongiorno. AVV. DIF. BARTOLO: ci può dire  
innanzi tutto se lei fa parte dell'Aeronautica,  
Militare, se ne faceva parte nel 1990 e che  
ruolo... nel 1990, '94 per essere più esatti.  
TESTE COMITINI SERGIO: sì. AVV. DIF. BARTOLO: e  
che ruolo rivestiva all'epoca, che incarico aveva  
all'epoca. TESTE COMITINI SERGIO: ma nel... nel  
1994 facevo parte dell'Aeronautica Militare ero  
in servizio come Pilota Collaudatore  
Sperimentatore presso la Divisione Aerea Studi  
Ricerche e Sperimentazioni in Pratica di Mare,  
attualmente sono in congedo da circa quattro  
anni. AVV. DIF. BARTOLO: lei... all'epoca aveva  
frequentato dei corsi per diventare Pilota  
Collaudatore e quindi... TESTE COMITINI SERGIO:  
sì, io avevo... AVV. DIF. BARTOLO: ...per  
acquisire quella specifica competenza alla quale  
ha fatto riferimento poc'anzi? TESTE COMITINI  
SERGIO: sì, io ho fatto un corso per diventare  
Pilota Collaudatore Sperimentale... AVV. DIF.  
BARTOLO: scusi se le facciamo queste domande...  
TESTE COMITINI SERGIO: sì. AVV. DIF. BARTOLO:  
...banali... TESTE COMITINI SERGIO: sì. AVV. DIF.  
BARTOLO: ...ma vorremmo avere un quadro di quelle

che erano le sue competenze specifiche all'epoca, ecco, e di come lei aveva acquisito quelle competenze. **TESTE COMITINI SERGIO:** sì, io e... ero diventato Pilota Collaudatore Sperimentatore nel '91, avevo... **AVV. DIF. BARTOLO:** quindi lo era già da tre anni. **TESTE COMITINI SERGIO:** lo ero già da tre anni, avevo fatto un corso presso la "Nevolt Tespail School" di Pataxen Cliver (come da pronuncia), un corso che era durato un anno, e si era concluso appunto con questa... diciamo con il conferimento di... diciamo al termine del corso la qualifica viene poi conferita al rientro in Italia dalla Divisione Aerea. **AVV. DIF. BARTOLO:** senta, lei ricorda se nel 1994 ricevette un incarico in relazione alla caduta del Mig 23 sulla Sila? **TESTE COMITINI SERGIO:** sì, io ricevetti un incarico scritto e... dal Comandante della Divisione Aerea, a quel tempo il Generale Vannucchi, il quale appunto formò una Commissione, formata appunto da quattro membri, e al quale fu affidato l'incarico di formulare, di formare una relazione tecnico scientifica sulla... sulla perizia relativa al Mig 23 caduto in Sila, e questa relazione serviva all'Avvocatura dello Stato, appunto nel

procedimento appunto che... AVV. DIF. BARTOLO:

quindi lei ricorda, abbiamo noi agli atti la lettera del 14/06/'94 ma... TESTE COMITINI

SERGIO: sì. AVV. DIF. BARTOLO: ...credo che sia... non sia necessario fargliela vedere, perché lei ricorda che quella diciamo consulenza fu proprio richiesta all'Aeronautica Militare dall'Avvocatura dello Stato. TESTE COMITINI

SERGIO: sì, nella lettera c'era scritto che appunto per consentire... io ho conservato quella lettera perché era l'ordine scritto, appunto indirizzato a me personalmente e agli altri tre membri della Commissione, appunto che questa perizia sarebbe servita all'Avvocatura dello Stato per esercitare il suo mandato. AVV. DIF.

BARTOLO: ricorda qual era l'incarico quindi che venne dato a questa... a voi, a lei e agli altri tre componenti di questa... TESTE COMITINI

SERGIO: noi... AVV. DIF. BARTOLO: ...chiamiamola Commissione. TESTE COMITINI SERGIO: beh, a noi venne dato l'incarico appunto di leggere, esaminare la... la perizia, cioè la perizia e formulare delle... diciamo delle valutazioni in ordine alla stessa, in base all'esperienza specifica che ognuno di noi aveva acquisito

diciamo nel nostro... nella nostra attività, nell'Aeronautica Militare in qualità di... nel mio caso di Pilota Collaudatore presso la Divisione. **AVV. DIF. BARTOLO:** senta, ricorda anche chi aveva redatto quella perizia e qual era l'oggetto di quella perizia, perché noi in questo processo abbiamo una miriade di perizie... **TESTE COMITINI SERGIO:** beh, la perizia era una perizia, a quello che ricordo io era una perizia molto voluminosa, era redatta... immagino da tre persone, perché ricordo le tre firme per ogni pagina della perizia, mi sembra che uno dei Periti fosse anche uno straniero, immagino, ecco insomma era... **AVV. DIF. BARTOLO:** senta, era la perizia redatta dal Professor Casarosa, dal Professor Dallemese e Eld? **TESTE COMITINI SERGIO:** eh, immagino... immagino sia quella, noi... **AVV. DIF. BARTOLO:** lei all'epoca ebbe modo ovviamente... **TESTE COMITINI SERGIO:** sì. **AVV. DIF. BARTOLO:** ...di vedere e di studiare... **TESTE COMITINI SERGIO:** sì sì. **AVV. DIF. BARTOLO:** ...la perizia, eccetera, allora se la Corte me lo consente esibirei magari anche il frontespizio. **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** sì sì, prego! **TESTE COMITINI SERGIO:** beh, insomma immagino sia

questo, a me fu consegnata una copia di questa perizia allora nel '94, all'inizio dell'incarico e al termine dello stesso incarico io la riconsegnai al Generale Vannucchi. AVV. DIF.

BARTOLO: no... TESTE COMITINI SERGIO: quindi...

AVV. DIF. BARTOLO: questa sarà... TESTE COMITINI

SERGIO: sì. AVV. DIF. BARTOLO: le chiedo soltanto se è una copia di quella che lei ha esaminato all'epoca. TESTE COMITINI SERGIO: immagino... immagino sia questa, ecco per quello che posso ricordare... AVV. DIF. BARTOLO: certo. TESTE

COMITINI SERGIO: in linea di massima e... non la vedo da otto anni, però immagino che sia... sia questa la perizia, ecco. AVV. DIF. BARTOLO: senta, ci può leggere il frontespizio, quindi per lasciare a verbale una traccia di... del documento che sta esaminando lei in questo momento? TESTE COMITINI SERGIO: e... Tribunale Penale di Roma, Ufficio Istruzione, Sezione Prima Stralcio, procedimento penale numero 527/84 A, G.I. perizia tecnico scientifica, Collegio Peritale Professor Ingegnere Carlo Casarosa, Professor Ingegnere Enzo Dallemese, il Professor Dottor Manfred Eld, e poi insomma penso che non... VOCI: (in sottofondo). AVV. DIF. BARTOLO:

senta, lei ricorda quali furono le conclusioni alle quali siete pervenuti? **TESTE COMITINI**

**SERGIO:** beh, e... ripeto, io allora... noi scrivemmo questa... questa relazione e la consegnammo alla fine del '94 al Generale Vannucchi, quindi i miei ricordi risalgono a otto anni fa. **AVV. DIF. BARTOLO:** certo. **TESTE COMITINI**

**SERGIO:** e io in particolare seguii alcuni aspetti, magari inerenti più al pilotaggio del velivolo, alcune caratteristiche, poi gli altri miei due colleghi Ingegneri ne seguirono altri, per cui il lavoro fu un po'... un po' diviso.

**AVV. DIF. BARTOLO:** se ci può dire... **TESTE**

**COMITINI SERGIO:** quindi... **AVV. DIF. BARTOLO:**

...quello di cui si occupò lei in particolare.

**TESTE COMITINI SERGIO:** ripeto, io vado a ricordo quindi... **AVV. DIF. BARTOLO:** sì sì. **TESTE**

**COMITINI SERGIO:** ...perché... **AVV. DIF. BARTOLO:**

beh, son trascorsi... **TESTE COMITINI SERGIO:** ...a suo tempo, desidero premettere che noi consegnammo tutto il nostro lavoro al Comandante della Divisione e insieme al nostro lavoro consegnammo, riconsegnammo tutt... diciamo il materiale che avevamo utilizzato, per cui quello che dirò adesso lo dirò per quanto posso



ricordarmi dopo otto anni. AVV. DIF. BARTOLO:  
certo. TESTE COMITINI SERGIO: io mi occupai, mi  
sembra di ricordare, della differenza di volo tra  
il primo regime e il secondo regime e in poche  
parole... in poche parole... facciamo una  
osservazione, cioè per un livello di spinta del  
veli... AVV. DIF. BARTOLO: scusi se la  
interrompo. TESTE COMITINI SERGIO: sì. AVV. DIF.  
BARTOLO: ma ci dovrebbe far capire che differenza  
c'è tra primo... anzi che cos'è un primo regime e  
un secondo regime. TESTE COMITINI SERGIO: sì,  
praticamente... praticamente è un velivolo a  
reazione, ha una curva della resistenza che non  
aumenta linearmente con la velocità, come può  
essere per esempio un'automobile, più va veloce e  
più ha bisogno di potenza, un aeroplano a  
reazione più mantenere diciamo due differenti  
velocità con la stessa spinta e... praticamente  
la curva della spinta richiesta e... non è una  
funzione lineare, ma è una funzione che  
inizialmente decresce, raggiunge un minimo e poi  
cresce. Per cui io mi ricordo che... mi sembra di  
ricordare che questo aeroplano avesse volato per  
un certo periodo di tempo con un... ad un regime  
fissa, quindi ad una spinta fissa; a questo

regime si possono associare due velocità, appunto la velocità di primo regime e la velocità di secondo regime, una ovviamente è una velocità abbastanza elevata e una è una velocità molto... molto bassa. Un'osservazione che appunto io... io feci fu che chiaramente le condizioni di volo in primo regime sono condizioni di equilibrio stabile, le condizioni di volo in secondo regime sono condizioni di equilibrio instabile, per cui nel primo regime quindi la velocità diciamo così elevata, è una condizione che è facilmente mantenibile da un aeroplano senza alcuna correzione, ovvero se avviene una perturbazione, quindi se l'aeroplano dovesse aumentare o diminuire di poco la velocità rientrerà in quella condizione naturalmente; mentre la velocità nel secondo regime che è velocità bassa, è una condizione di equilibrio instabile, nel senso che se dovesse avvenire una... diciamo una... per così dire una perturbazione che fa variare di pochi... anche di poco la velocità l'aeroplano tende ad allontanarsi da questa condizione e diminuendo ulteriormente la velocità fino a... stallare, a cadere o aumentando la velocità gradualmente fino a riportarsi al primo regime,

questa in linea di massima era la prima... osservazione. E un'altra osservazione che ricordo riguardava il funzionamento dell'autopilota di... questo velivolo e mi sembrava che vi fosse una nota da... una nota sul manuale di volo che diceva che l'autopilota del velivolo è... nel lungo termine potesse essere soggetto a delle variazioni di prua, e... e quindi che l'aeroplano pur con l'autopilota inserito potesse variare la prua e quindi variare la rotta. Mi sembra che avessi fatto delle osservazioni in relazione a delle posizioni del velivolo e... in relazione a... a certi tempi, a certi tempi, quindi a tempi di volo a percorrenze e che queste... e che questi dati diciamo e... fossero coerenti con il mantenimento da parte del velivolo della velocità di primo regime. E ricordo che quando feci questa relazione, poiché a noi era stato richiesto di mantenere diciamo un linguaggio abbastanza comprensibile per l'Avvocatura dello Stato, avevo scritto una prima parte diciamo abbastanza... non molto detta dettagliata e poi una seconda parte in forma di allegato alla stessa relazione magari nel quale questi argomenti venivano sviluppati un po' più dettagliatamente. Però ecco, poi... non

so se sono... se ho riportato con precisione quello che ho scritto o dissi o... **AVV. DIF.**

**BARTOLO:** sì sì, no, ma quello che ricorda, trascorsi tanti anni, ecco. Lei ora ci ha detto qual era un po' il problema teorico, ma in pratica nello specifico, nel caso specifico quindi la questione qual era? Voi dovevate verificare cosa? **TESTE COMITINI SERGIO:** ma noi dovevamo leggere la perizia e... vedere se nella perizia vi fossero degli elementi... diciamo degli elementi... fornire una valutazione su questa perizia, sugli elemen... su quello che veniva scritto. **AVV. DIF. BARTOLO:** d'accordo. Ma

lei prima ha parlato di primo regime e secondo regime e via dicendo... **TESTE COMITINI SERGIO:**

sì. **AVV. DIF. BARTOLO:** ...di come problema teorico. **TESTE COMITINI SERGIO:** sì. **AVV. DIF.**

**BARTOLO:** in concreto in quel caso specifico, quindi il problema ricorda qual era, il percorso del Mig 23, quale era la... **TESTE COMITINI**

**SERGIO:** guardi il discorso io... mi sembra di ricordare questo fatto, cioè che se l'aeroplano avesse volato nella velocità di primo regime avrebbe potuto compiere una certa distanza e quindi arrivare fino al punto dove è giunto, e se

l'aeroplano invece avesse volato alla velocità di secondo regime, in quell'intervallo temporale non avrebbe compiuto quella distanza, essenzialmente questo era il problema che mi sembra di ricordare. **AVV. DIF. BARTOLO:** così cominciamo... riusciamo a capire meglio quanto stiamo dicendo. Senta e lei ricorda sul punto che cosa... cosa sosteneva la perizia? **TESTE COMITINI SERGIO:** la perizia... quale la perizia... **AVV. DIF. BARTOLO:** quella che voi avete esaminato, dalla quale siete partiti. **TESTE COMITINI SERGIO:** non... non lo ricordo precisamente, non... non mi ricordo se... cioè se loro e... facessero, dicessero che il velivolo avesse volato assolutamente o sicuramente ad una velocità piuttosto che a un'altra, diciamo, se... mi sembra di ricordare, non so se propendesse più per il fatto che il velivolo avesse po... potuto volare alla velocità di secondo regime, però questo non lo ricordo con precisione. **AVV. DIF. BARTOLO:** ecco, Presidente se la Corte mi autorizza, consentirei al teste di prendere visione della relazione a suo tempo predisposta di modo che possa... **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** sì, il Presidente autorizza il teste alla consulenza della

relazione... AVV. DIF. BARTOLO: questa è la relazione predisposta nel '94... PRESIDENTE: sì.

AVV. DIF. BARTOLO: ...dalla Commissione nella quale faceva parte anche il teste. TESTE COMITINI SERGIO: sì. VOCI: (in sottofondo). TESTE COMITINI SERGIO: ah, ecco qui vedo... ecco, qui vi sono, ripeto, in questa relazione vi sono alcune cose che praticamente magari erano di mia competenza e che... AVV. DIF. BARTOLO: no no... TESTE COMITINI SERGIO: ...io ho... AVV. DIF. BARTOLO: ...solo quelle di sua competenza. TESTE COMITINI SERGIO: allora qua... vediamo un pochino, qui vedo identificazione del motore e mi ricordo che il Capitano Battisti era un Ingegnere ed era esperto di motori e quindi lui... AVV. DIF. BARTOLO: non se ne occupò lei. TESTE COMITINI SERGIO: no, diciamo, non... Ecco, caratteristiche dell'autopilota qua... "funzionamento del sistema nel modo di stabilizzazione automatica di assetto, soprattutto in riferimento al mantenimento della prua, aspetto particolarmente importante nella ricostruzione della presunta traiettoria", questo perché io nel... a cavallo del '92 e del '95 e... avevo sviluppato il nuovo autopilota per il

Tornado, che era un velivolo da combattimento, alcune prove prevedevano appunto di controllare che... l'autopilota mantenesse la prua in alcune funzioni, e quindi... quindi mi ricordo questo fatto che sul manuale mi sembra... su un manuale del Mig 23 fosse scritto qualcosa in relazione al mantenimento della prua, alla incapacità... alla possibilità che il velivolo potesse non mantenere la prua in maniera assoluta, appunto con assoluta precisione. Vediamo... e infine... caratteristiche del Flight Data Recorder, no, analisi della traiettoria di volo... **VOCI:** (in sottofondo).

**AVV. DIF. BARTOLO:** Presidente, per procedere un po' più speditamente, perché mi pare che il teste non ricordi molto, se ci può dire quali sono le conclusioni alle quali sono pervenuti... **TESTE**

**COMITINI SERGIO:** sì. **AVV. DIF. BARTOLO:** ...aiutando... non so se lei ora sta... **TESTE**

**COMITINI SERGIO:** qui era... qui ricordo che per... per l'analisi della traiettoria di volo io dovetti praticamente e... praticamente dovetti fare degli studi su delle cartine geografiche, dovetti prendere una cartina geografica che andava dall'Italia... dalla Libia all'Italia e su questa tracciare le varie rotte e diciamo... e...

e quindi feci... e feci tutti gli studi, cioè fu un'operazione molto... molto complessa... **AVV.**

**DIF. BARTOLO:** complessa, certo. **TESTE COMITINI**

**SERGIO:** insomma che... ripeto, non ho, perché poi questo materiale chiaramente poi è stato distrutto e le conclusioni sono riportate qui sopra, quindi è un po'... **AVV. DIF. BARTOLO:**

ecco, ma ci può dire le conclusioni alle quali pervenne all'epoca... **TESTE COMITINI SERGIO:** sì.

**AVV. DIF. BARTOLO:** ...lei e comunque la Commissione della quale lei faceva parte, ecco.

**TESTE COMITINI SERGIO:** sì. **AVV. DIF. BARTOLO:**

sinteticamente se può... **TESTE COMITINI SERGIO:**

ma e... ma ripeto, la... sì, ma e... ripeto, qui si fa il discorso della determinazione di... nell'analisi della traiettoria di volo e qui si scrive: "in sintesi la determinazione del punto in corrispondenza del quale il velivolo ha assunto la prua tre trenta, prima di uscire dal territorio libico influenza in maniera significativa il tracciamento della rotta di avvicinamento all'Italia. Infatti qualora tale punto venisse identificato con il punto C definito dalla R.C.I.L. - R.C.L. penso che sia la relazione della Carabinieri Italo/libica -



anziché con il Fix 4 ipotizzato dal C.P. - Collegio Peritale - la rotta del velivolo verrebbe spostata parallelamente verso est di circa quindici miglia, valore apprezzabile considerata la distanza tra il punto di impatto I 2 ipotizzato dal C.P. e la traccia radar appunto riportata". E questa in linea di massima, la determinazione di questi punti e... dei punti R S praticamente era importante sia per il calcolo dell'autonomia residua, "poiché adesso corrisponde un minore valore alla velocità solo media mantenuta da tratta R S e posizione del velivolo alle ore 8:50 Zulu, ovvero 21:00 prima del termine della registrazione, ad una maggiore distanza dal punto di ritrovamento del delitto"; cioè praticamente noi dicevamo qua che era e... era necessario determinare con precisione questi punti, sia per determinare l'autonomia residua del velivolo che la velocità media mantenuta durante il volo, perché se uno posizionava questi punti in un modo o nell'altro il velivolo avrebbe percorso o meno una distanza maggiore o minore, cioè quindi adesso insomma dovrei leggerla con un pochino di... di calma, ecco, perché... Poi la velocità lungo la tratta di volo stabilizzato, e

qui praticamente faccio la distinzione tra primo regime e secondo regime, e... e ripeto, qui bisogna fare la distinzione tra quello che è un discorso teorico accademico e un discorso pratico di come effettivamente volano gli aeroplani, e di fatto mantenere una condizione di volo stabilizzata in secondo regime è una operazione estremamente difficile; e noi facevamo questi esercizi "Tespail School" per determinare le prestazioni degli aeroplani, in pratica cercavamo di mantenere condizioni di volo stabilizzato in secondo regime per trenta secondi o un minuto e con un velivolo del genere a queste quote, cioè con un velivolo che ha determi... un velivolo da combattimento, manteneva una condizione in volo stabilizzato in secondo regime a quota elevata è una cosa estremamente difficile e complessa, cioè noi ci ritenevamo soddisfatti se mantenevamo questa condizione di volo per un minuto, questo ai fini del... diciamo del rilevamento del consumo di combustibile degli aeroplani per stabilire le curve di prestazione degli aeroplani per cui era un'operazione complessa. E mentre chiaramente... **AVV. DIF. BARTOLO:** scusi un momento, la interrompo. **TESTE COMITINI SERGIO:**

sì. AVV. DIF. BARTOLO: lei dice questo perché ricorda che la... nella relazione, nella perizia più che nella relazione... TESTE COMITINI SERGIO:

sì. AVV. DIF. BARTOLO: ...sosteneva che il velivolo, il Mig libico... TESTE COMITINI SERGIO: avesse volato in secondo regime, cioè... AVV. DIF. BARTOLO: secondo regime... TESTE COMITINI SERGIO: ...o si propendesse... AVV. DIF. BARTOLO: ...per tutto il percorso o... TESTE COMITINI SERGIO: o per una... AVV. DIF. BARTOLO: ...o per buona parte... TESTE COMITINI SERGIO: ...per una certa... AVV. DIF. BARTOLO: ...del percorso. TESTE COMITINI SERGIO: ...traccia o per una parte del percorso. AVV. DIF. BARTOLO: mentre in base alla sua esperienza lei è in grado di dire che una eventualità di questo tipo... TESTE COMITINI SERGIO: diciamo è teoricamente possibile, ma in pratica non si realizza, in pratica è estremamente difficile da realizzare e quindi insomma, ripeto, per quanto diciamo... AVV. DIF. BARTOLO: le chiedo scusa se... TESTE COMITINI SERGIO: sì. AVV. DIF. BARTOLO: ...mi inserisco ogni tanto, ma è solo per avere... ma questo cosa comportava poi sul piano pratico in relazione all'esame di quel volo, cioè lei dice... TESTE

**COMITINI SERGIO:** beh... **AVV. DIF. BARTOLO:** ...si sosteneva che avrebbe da parte dei Periti, si sosteneva che quell'aereo poteva aver volato in questo secondo regime per un certo tratto e lei precisa: "sulla base della mia esperienza, anche se tutto questo è possibile in teoria..."...

**TESTE COMITINI SERGIO:** sì. **AVV. DIF. BARTOLO:** ..."....nella prassi quando ci si siede su un aereo, andare oltre i trenta secondi in questa situazione o comunque oltre..."... **TESTE COMITINI**

**SERGIO:** anche perché... **AVV. DIF. BARTOLO:** ..."....un brevissimo lasso di..."... **TESTE**

**COMITINI SERGIO:** sì, anche perché proprio anche teoria è definita come condizione di equilibrio instabile, cioè se l'aeroplano viene allontanato da questa condizione di equilibrio, non tende più a ritornarci naturalmente, ora poiché... **AVV.**

**DIF. BARTOLO:** ecco, ma ci faccia capire, questo cosa comporta poi? **TESTE COMITINI SERGIO:** beh, comporta che l'aeroplano se avesse... **AVV. DIF.**

**BARTOLO:** no no, le dico, se... se avesse... perché questo particolare assume importanza, cioè il fatto che abbia volato primo o secondo regime?

**TESTE COMITINI SERGIO:** perché se ha volato in primo regime, ecco, noi lo diciamo qua, è scritto

in neretto e... "in base alle suddette considerazioni nei limiti delle analisi effettuate, si ritiene una velocità pari ad un mac di circa punto 9, 0.90, sia oltre che parimenti plausibile dal punto di vista tecnico, anche avvalorata da considerazioni di carattere operativo a differenza di quella di mac 0.69 ipotizzata dal C.P.", cioè il fatto che se l'aeroplano ha volato per un certo periodo ad una velocità maggiore ha percorso una distanza maggiore, questo era quello che... AVV. DIF. BARTOLO: ecco, e quindi questo era il... TESTE COMITINI SERGIO: sì. AVV. DIF. BARTOLO: ...il problema, diciamo. TESTE COMITINI SERGIO: sì. AVV. DIF. BARTOLO: il busillis. TESTE COMITINI SERGIO: sì. AVV. DIF. BARTOLO: era questo, cioè stabilire se quell'aereo aveva potuto percorrere quella distanza. TESTE COMITINI SERGIO: sì, questo era... diciamo non... non era que... il problema era: "noi siamo partiti dalla relazione... AVV. DIF. BARTOLO: sì, certo. TESTE COMITINI SERGIO: ...l'abbiamo analizzata e alcune cose magari erano per così dire opinabili da un punto di vista pratico, da un punto di vista reale insomma e allora uno ha detto: "guarda,

diciamo, riteniamo molto più probabile che sia successo che l'aeroplano abbia voltato a questa velocità piuttosto che quest'altra". Questo è il discorso e qui mi sembra che facciamo anche...

**AVV. DIF. BARTOLO:** peraltro volando a quell'altra velocità l'aeroplano avrebbe potuto percorrere quel tragitto che si riteneva avesse percorso.

**TESTE COMITINI SERGIO:** sì, in linea di massima sì, insomma, anche qua no... **AVV. DIF. BARTOLO:**

senta scusi, perché lei dice: "in linea teorica è possibile pensare che un aeroplano di questo tipo voli a secondo regime per un certo periodo mentre sul piano pratico, sul piano proprio empirico, questo è assai difficile, se non impensabile, improponibile"? **TESTE COMITINI SERGIO:** perché

l'aeroplano vola e... perché un aeroplano che vola in aria, l'aria non è un elemento stabile, se l'aeroplano vola ad una velocità indicata...

**AVV. DIF. BARTOLO:** certo. **TESTE COMITINI SERGIO:**

...per cui su... ora, l'aria soprattutto a quelle quote non è che la massa d'aria è fissa, per cui se noi abbiamo un aeroplano, dico un numero, che vola a novecento chilometri all'ora, l'aria è a zero chilometri all'ora e l'aeroplano vola a novecento chilometri all'ora contro diciamo... e

quindi vola a novecento chilometri all'ora rispetto al suolo e quindi ha una certa quantità di moto, normalmente c'è del vento, supponiamo che ci sia un vento a cento chilometri all'ora, se l'aeroplano è a novecento, l'aeroplano vola effettivamente rispetto alla terra che è il suo sistema di riferimento ad ottocento chilometri, nel momento in cui il vento... **AVV. DIF. BARTOLO:** cambia. **TESTE COMITINI SERGIO:** ...cambia e però l'aeroplano... **AVV. DIF. BARTOLO:** ma questa è una forza di duecento... **TESTE COMITINI SERGIO:** ...però l'aeroplano ha una velocità indicata, che è la velocità che praticamente è quella che fa volare l'aeroplano in base alla quale diciamo l'aeroplano ha delle caratteristiche di resistenza, il motore ha delle caratteristiche, diciamo fornisce una certa spinta, una velocità indicata di novecento chilometri all'ora, nel momento in cui il vento cambia, a quelle quote succede anche di dieci chilometri, venti chilometri, l'aeroplano improvvisamente aumenta o diminuisce la sua velocità indicata, perché quella che è importante è la quantità di moto, è la velocità che l'aeroplano ha rispetto al sistema di riferimento terrestre, per cui

supponiamo che se l'aeroplano è a novecento chilometri all'ora con cento chilometri di vento frontale, se il vento diminuisce di cinquanta chilometri, l'aeroplano si muove in quel momento ad ottocento chilometri rispetto alla terra, diminuisce il vento di cinquanta chilometri a velocità indicata istantaneamente scende ad ottocentocinquanta chilometri allora, per cui l'aeroplano passa da una condizione di equilibrio ad una condizione che non è più di equilibrio, ora, se è in primo regime l'aeroplano riaccelererà naturalmente fino a riprendere i novecento chilometri allora, ma se è in secondo regime, per esempio... l'aeroplano tenderà ad allontanarsi sempre più da... dalla condizione di equilibrio e quindi decelererà fino a stallare e cadere, oppure accelererà fino a passare la parte bassa della curva e riportandosi alla velocità di primo regime, cioè questo è il concetto. Per cui quello che è valido in teoria, diciamo, da un punto di vista accademico è difficilmente realizzabile da un punto di vista pratico. **AVV.**

**DIF. BARTOLO:** e d'altra parte mi pare di capire, se la Corte me lo consente, non è una domanda ma più che altro un chiarimento, che è anche



plausibile che sia così, perché mentre... nella teoria si parte da una premessa che è stabile, per cui si dice: "l'aria ha determinate caratteristiche, l'aereo quando vola incontrerà quest'aria, perché non si è in grado di stabilire tutte le variabili, nella prassi quando si sale su un aereo, ci si trova invece come diceva lei a volare, in alcuni momenti con un vento a cento nodi o a cento chilometri all'ora... **TESTE**

**COMITINI SERGIO:** certo. **AVV. DIF. BARTOLO:** ...a dieci o a cinque o a sei, ecco. **TESTE COMITINI**

**SERGIO:** sì. **AVV. DIF. BARTOLO:** grazie!

**PRESIDENTE:** il Pubblico Ministero ha domande?

**PUBBLICO MINISTERO ROELLI:** nessuna domanda.

**PRESIDENTE:** Parte Civile domande? Nessuna. Gli altri Difensori domande? Nessuna. Senta, volevo capire una cosa, questo regime primo o secondo, ora abbiamo capito da cosa può dipendere, quando c'è l'autopilota inserito, l'autopilota mantiene anche la velocità, anzitutto chi è che... ecco, mi scusi, quando si inserisce l'autopilota è il Pilota che detta le condizioni alle quali... **AVV.**

**DIF. BARTOLO:** Presidente non voglio interromperLa, per carità! **PRESIDENTE:** sì. **AVV.**

**DIF. BARTOLO:** ma io avrei una domanda come

controesame, come... per concludere l'esame.

**PRESIDENTE:** sì. **AVV. DIF. BARTOLO:** pensavo ci

fossero... **PRESIDENTE:** eh! **AVV. DIF. BARTOLO:** se

poi mi consente la faccio dopo, non vorrei...

**PRESIDENTE:** sì sì, la fa dopo, la fa dopo. Non so

se è chiaro, l'autopilota, no, cioè il Pilota

inserisce l'autopilota, a questo punto

l'autopilota cosa fa? Continua nelle condizioni

in cui si trova... gli apparati dell'aereo si

trovano nel momento in cui è inserito oppure

automaticamente si determina in altro modo? Ecco,

questo per capire. **TESTE COMITINI SERGIO:** eh

guardi, è una cosa... bisogna vedere come

funzionava esattamente l'autopilota di questo

aeroplano, se io non vado errato, questo

aeroplano non aveva un'automanetta, l'autopilota

si divide in... in due parti, diciamo,

un'automanetta che mantiene la velocità e un

autopilota che può mantenere un assetto, quindi

assetto si intende in termini di prua e di...

diciamo di angolo di assetto, quindi picchiata o

cabrata, oppure il mantenimento di quota, per

cui... e per cui noi qui, mi sembra di ricordare,

che noi dicevamo che non avevamo elementi

sufficienti per valutare complessivamente il

funzionamento dell'autopilota di questo aeroplano, di questo Mig 23, ecco, però mi sembra di ricordare, non so se sono errato, che l'aeroplano avesse mantenuto giri in maniera costante, no, che il motore fosse per così dire a regime costante, per cui mi sembra che dicevamo che non... ecco, alla fine con... "non sono disponibili informazioni relative alla soglia di registrazione del parametro giri/motori essenziale per poter stabilire l'eventuale intervento di un ipotetico sistema autotrottel" ecco, per esempio in questa frase diciamo: "se noi non sappiamo qual è la capacità di registrazione del sistema", perché poi se non vado errato, qui era disponibile come Flight Data Recorder, come sistema di registrazione, un sistema molto... molto grossolano, molto... erano disponibili soltanto poche tracce e queste tracce erano di... anche di difficile interpretazione, perché erano... non erano riportate in termini... diciamo era un sistema più che altro che serviva penso per la manutenzione sviluppato più che altro per... per la manutenzione. Comunque in linea di massima non... non avevamo a disposizione informazioni sufficienti per capire

il funzionamento dell'autopilota e dell'automanetta di questo aeroplano e... e se avesse avuto un sistema di autotrottel, di automanetta, per cui... **PRESIDENTE:** ecco scusi, cosa significa automanetta? **TESTE COMITINI** **SERGIO:** automanetta e l'autotrottel è un sistema che varia i giri del motore per mantenere una velocità impostata. **PRESIDENTE:** o li abbassa o li diminuisce. **TESTE COMITINI SERGIO:** li aumenta o li diminuisce. **PRESIDENTE:** cioè impostata una velocità mantiene quella velocità. **TESTE COMITINI** **SERGIO:** sì. **PRESIDENTE:** quindi diciamo quando lei parlava del vento... **TESTE COMITINI SERGIO:** sì. **PRESIDENTE:** ...a seconda del vento... **TESTE COMITINI SERGIO:** certo... **PRESIDENTE:** ...a secondo è... **TESTE COMITINI SERGIO:** ...interviene l'autotrottel e quindi diminuisce i giri o li aumenta per ripristinare la velocità, però diciamo, ecco, noi qui lo diciamo, se ci fosse... se noi sapessimo per esempio che il Flight Data Recorder registra la variazione di un per cento dei giri del motore, potremmo rilevare per esempio l'intervento dell'automanetta, purtroppo questo non lo sappiamo, e quindi non possiamo dire se qui c'era o meno un'automanetta...

un'automanetta operativo, se era montato sul velivolo, se era operativo, se il Pilota l'aveva inserito, ecco. Però sono necessarie per mantenere le condizioni di volo, diciamo, stabile, di volo uniforme, sono necessarie due condizioni, un'automanetta che vari la spinta del motore alle differenti condizioni di volo e un autopilota che mantenga l'assetto, quindi per mantenere la prua, la quota e così via, sono necessarie queste due componenti. **PRESIDENTE:** quindi anche per quanto riguarda il mantenimento della prua, cioè il discorso teorico potrebbe essere quello che si è fatto per la velocità, cioè impostata una prua, non so, ottanta gradi ovest ora dico... **TESTE COMITINI SERGIO:** sì sì. **PRESIDENTE:** ...a secondo di come varia il vento, l'autopilota reagirebbe cambiando la... **TESTE COMITINI SERGIO:** sì. **PRESIDENTE:** ...la direzione per mantenere... **TESTE COMITINI SERGIO:** sì. **PRESIDENTE:** ...quella rotta? **TESTE COMITINI SERGIO:** sì, diciamo... **PRESIDENTE:** cioè questo? **TESTE COMITINI SERGIO:** ...che l'autopilota diciamo, ecco noi parliamo in linea generica, l'autopilota il Pilota lo inserisce per mantenere una prua, ecco, prua... supponiamo prua nord.

**PRESIDENTE:** sì. **TESTE COMITINI SERGIO:** se  
interviene qualche condizione tipo turbolenza,  
per esempio, può esserci un po' di turbolenza e  
mi fa abbassare l'ala, l'aeroplano tenderebbe a  
cambiare prua di un grado, due gradi, cinque  
gradi, a quel punto interviene l'autopilota e non  
solo corregge l'assetto dell'aeroplano ma magari  
lo riporta nella prua originale e quindi questo  
diciamo è il funzionamento dell'autopilota molto  
semplicemente. Ma addirittura quanto mi ricordo  
io, a quanto abbiamo scritto qui, lo stesso  
manuale del velivolo diceva che era possibile e  
qui appunto, mi sembra che lo scrivo, ecco:  
"funzionamento del sistema nel modo di  
stabilizzazione automatica di assetto,  
soprattutto in riferimento al mantenimento della  
prua, aspetto particolarmente importante nella  
ricostruzione della presunta traiettoria, pari a  
2B4", cioè noi non sapevamo se questo sistema, se  
questo autopilota fosse in grado di mantenere la  
prua con una precisione proprio certissima, ecco,  
e ripeto, io nell'attività di prova che ho svolto  
poi magari sul Tornado appunto quando provavamo  
questo nuovo autopilota, questo aggiornamento  
dell'autopilota sul Tornado, una delle prove che

facevamo era vedere che l'autopilota avesse la capacità di mantenere la prua per un certo periodo di tempo, perché non è detto che l'autopilota, diciamo, per quanto sia operativo, sia diciamo un sistema perfetto che mantenga la prua costantemente. **PRESIDENTE:** senta, e quando il motore comincia a perdere i giri... **TESTE**  
**COMITINI SERGIO:** sì. **PRESIDENTE:** ...diciamo così, perché ad esempio comincia a mancare il carburante... **TESTE COMITINI SERGIO:** sì.  
**PRESIDENTE:** ...questo può influire la capacità di mantenimento della direzione da parte dell'autopilota? **TESTE COMITINI SERGIO:** beh, diciamo... **PRESIDENTE:** scusi, io parlo un po' così... **TESTE COMITINI SERGIO:** sì sì, sì.  
**PRESIDENTE:** ...ecco, cioè se il motore comincia a perdere... **TESTE COMITINI SERGIO:** sì, se il motore perde i giri succedono due cose, si perde la corre... si potrebbe perdere, sicuramente si inizierà a perdere della pressione idraulica, anche se l'impianto idraulico diciamo mantiene la pressione in un certo intervallo di giri, però è possibile che si perda la pressione idraulica che serve per governare le superfici di controllo del... dell'aeromobile e si perde anche la... si

potrebbe perdere arrivato ad un certo punto la corrente elettrica, per cui l'autopilota può anche sganciarsi e può non funzionare più e quindi l'aeromobile a quel punto vola e finisce in... il volo a quel punto diventa un volo a caso, un volo... però bisogna anche qui vedere bene il sistema di funzionamento dell'autopilota, delle superfici di comando e... dell'autopilota in termini di richieste idrauliche ed elettriche e delle superfici di comando in termine di richieste idrauliche, però in linea di massima se il motore si spegne e se diciamo... se il motore si spegne e quindi perde di giri è ipotizzabile pensare che l'aeroplano... diciamo l'autopilota, diciamo mantenga... cioè a quel punto si sganci e se l'aeroplano mantiene la prua, era perché era in condizioni di trimmaggio, per cui grosso modo procede in una certa direzione, però a quel punto il... gli impianti non funzionano più, quindi non si può dire quello che succede essenzialmente, con il motore che perde di giri l'aeroplano diventa un oggetto che viene lanciato e vola aerodinamicamente, però non... non si può bene ipotizzare cosa succede, ecco, in quel momento.

**VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** ci sono



domande? Prego sì! AVV. DIF. BARTOLO: quando le fu conferito l'incarico di redigere quella perizia le fu detto anche a quali conclusioni doveva pervenire, eccetera, oppure lei fu libero di svolgere i suoi studi, di esaminare la perizia e di scrivere le sue conclusioni? TESTE COMITINI

SERGIO: no, noi... cioè ripeto, per noi, per me la perizia non aveva nulla a che vedere con... con questo caso, non aveva... cioè la perizia dal nostro punto di vista, dal mio punto di vista era essenzialmente una valutazione tecnico scientifica della perizia, quindi era... AVV.

DIF. BARTOLO: ma lei fu libero di effettuare una valutazione tecnico scientifica di quella perizia e la effettuò? TESTE COMITINI SERGIO: certo,

noi... AVV. DIF. BARTOLO: liberamente? TESTE COMITINI SERGIO: ...noi la effettuammo... io la effettuai liberamente in coscienza. AVV. DIF.

BARTOLO: nessuno le disse che doveva pervenire...

TESTE COMITINI SERGIO: no. AVV. DIF. BARTOLO: ...ad una certa conclusione? TESTE COMITINI

SERGIO: no. AVV. DIF. BARTOLO: che era... TESTE

COMITINI SERGIO: no. AVV. DIF. BARTOLO: ...avrebbe dovuto dimostrare il contrario...

TESTE COMITINI SERGIO: no. AVV. DIF. BARTOLO:

...di quanto... **TESTE COMITINI SERGIO:** ...ma no, anche perché insomma, su seicento pagine di... di perizia, non è... cioè la perizia era seicento pagine, ma in fondo noi abbiamo scritto, insomma, dieci pagine, quindici pagine, cioè noi abbiamo esaminato la perizia e in base alla nostra esperienza e io in base alla mia esperienza ho scritto quello che mi sentivo di dire sulla... su quella perizia, ecco. **AVV. DIF. BARTOLO:** grazie, nessun'altra domanda! **PRESIDENTE:** va bene, buongiorno può andare, grazie! **TESTE COMITINI SERGIO:** buongiorno. **PRESIDENTE:** chi chiamiamo? **VOCI:** (in sottofondo).

**ESAME DEL TESTE GEN. BANDIERA GIORGIO.-**

**PRESIDENTE:** buongiorno. Consapevole della responsabilità che con il giuramento assumete davanti a Dio se credente e davanti agli uomini, giurate di dire la verità, null'altro che la verità, dica lo giuro! **TESTE BANDIERA GIORGIO:** lo giuro! **PRESIDENTE:** lei si chiama? **TESTE BANDIERA GIORGIO:** Giorgio Bandiera. **PRESIDENTE:** dove e quando è nato? **TESTE BANDIERA GIORGIO:** Roma, 2/11/1934. **PRESIDENTE:** residente? **PRESIDENTE:** Roma Via Belluzzo, 25. **PRESIDENTE:** sì, risponda allora alle domande che le verranno rivolte,

prego Avvocato! **AVV. DIF. BARTOLO:** buongiorno! Ci può dire nel... quale attività svolge, se fa parte dell'Aeronautica, se ha fatto parte dell'Arma... **TESTE BANDIERA GIORGIO:** attualmente sono Generale in posizione ausiliaria del Genio Aeronautico. **AVV. DIF. BARTOLO:** senta, nella prima metà degli anni '80, diciamo nel 1984/'85, lei che incarico ricopriva, lo ricorda? **TESTE BANDIERA GIORGIO:** ricoprivo l'incarico di Capo della Decima Divisione e di cos... armi aeree. **AVV. DIF. BARTOLO:** quindi che si occupava di cosa? **TESTE BANDIERA GIORGIO:** era la divisione tecnica che si occupava del materiale di armamento, più precisamente di materiale d'armamento di caduta, bombe, razzi e armamento di bordo. **AVV. DIF. BARTOLO:** ricorda se nel 1984, '84/'85, furono effettuate delle prove su di un... pezzo di un aereo... di un Mig? **TESTE BANDIERA GIORGIO:** furono effettuate delle prove su frammenti che erano in quel tempo giacenti presso il Secondo Reparto dello Stato Maggiore e che credo provenissero da vari reperti di velivoli che erano stati recuperati sul territorio nazionale, erano dei frammenti risultanti naturalmente dall'impatto al suolo di

velivoli, quindi erano molto frammentati, non...  
si trattava quindi di... di parti omogenee e  
furono usate delle parti abbastanza, diciamo,  
conservate strutturalmente in modo da potere  
verificare se in seguito alla sperimentazione che  
si faceva, ne apparissero dei danni precisi. AVV.

DIF. BARTOLO: senta, ricorda il perché di questa  
sperimentazione, c'era un motivo particolare  
oppure... TESTE BANDIERA GIORGIO: la

sperimentazione fu fatta per valutare quale  
poteva essere l'efficacia di una testa di guerra  
di un missile che allora noi avevamo in sviluppo  
a fronte appunto di materiali di provenienza  
orientale. AVV. DIF. BARTOLO: il missile era  
l'as... chiamato Aspide? TESTE BANDIERA GIORGIO:

sì, esatto. AVV. DIF. BARTOLO: e fu provato su  
questo materiale che era materiale di aerei di  
costruzione sovietica per capirci. TESTE BANDIERA

GIORGIO: esatto. AVV. DIF. BARTOLO: per quale  
ragione fu effettuato questa, diciamo, verifica,  
questo esperimento? TESTE BANDIERA GIORGIO: beh,

fu ispirata... fu ispirata alla considerazione  
che dal momento che si trattava di un... di  
un'arma in sviluppo da parte delle nostre  
industrie, quindi con un progetto nazionale,

sarebbe stato interessante una dimostrazione dell'efficacia che si poteva ottenere sui materiali, diciamo, di velivoli della parte opposta. AVV. DIF. BARTOLO: perché avevano caratteristiche diverse da quelli nostri o dai materiali utilizzati... TESTE BANDIERA GIORGIO: ma tutti... AVV. DIF. BARTOLO: ...per la realizzazione? TESTE BANDIERA GIORGIO: no, tutti... tutti i materiali di origine sovietica erano concettualmente e strutturalmente molto diversi da quelli occidentali, quindi le nostre valutazioni dell'efficacia se fatte a fronte dei velivoli che noi conoscevamo, potevano poi risultare, diciamo, non perfettamente inquadrare una volta che si fosse dovuti poi confrontare con... ci si dovesse confrontare con velivoli sovietici, quindi la possibilità di avere una informazione in questo senso fu considerata auspicabile. AVV. DIF. BARTOLO: senta, passando un po' ad un discorso di carattere generale, mi è parso di capire che lei si è occupato per anni di armamenti, collaudi, missili aria-aria? TESTE BANDIERA GIORGIO: sì, esatto. AVV. DIF. BARTOLO: e via dicendo, ecco, ci può dire quali effetti normalmente produce una testata di guerra su di

un aeromobile che colpisce una... quando colpisce un aeromobile? **TESTE BANDIERA GIORGIO:** beh, bisogna intanto cominciare a distinguere, perché normalmente sia tra gli armamenti occidentali che quelli orientali, vi erano due grandi famiglie di missili aria-aria, cioè quelli a più breve raggio di azione che generalmente usufruivano di una guida a infrarosso e quelli a raggio più lungo che aveva una guida radar. L'effetto è quindi dovuto essenzialmente alla... diciamo al peso della testa di guerra, al peso di esplosivo e di scheggiatura che può essere portato sul bersaglio. Se si parla di un missile a guida infrarossa come erano i nostri Side Winder, l'efficacia è rivolta soprattutto alla distruzione dei motori, perché la guida ad infrarosso porta direttamente sulla sorgente di calore, se si parla di missili di dimensioni maggiore come quelli... come l'Aspide o lo Sparrow che era della stessa famiglia, allora l'efficacia è rivolta, diciamo al danneggiamento più generale del velivolo, e questo viene ottenuto attraverso lo scoppio della cosiddetta testa di guerra, che è sostanzialmente il carico di esplosivo contornato da un rivestimento

metallico di scheggiatura preformata che è la parte che è destinata a provocare il danno nel velivolo avversario. Nell'Aspide la scheggiatura preformata era costituita da un certo numero di sfere d'acciaio, del diametro di circa otto millimetri, adesso non... non vorrei dire un numero preciso però, il numero è di parecchie migliaia, quindi all'esplosione si aveva un effetto di distribuzione spaziale che grosso modo si può rappresentare come una ruota, la distribuzione spaziale della scheggiatura avviene facendo riferimento all'asse del missile su una ruota circolare e... in modo tale da avere l'efficacia in un settore ben preciso dello spazio, e il danno che si ottiene naturalmente è legato alla vicinanza del velivolo dal punto dello scoppio del missile. **AVV. DIF. BARTOLO:** senta, ma perché possa essere abbattuto un aereo, quale un Mig libico o un aereo insomma da guerra, cosa è necessario? Cioè è necessario che un missile lo colpisca, è sufficiente, così, in base a delle valutazioni ovviamente di carattere meramente teorico? **TESTE BANDIERA GIORGIO:** dipende, se non... non è strettamente necessario che sia colpito in pieno, bisogna che la...

questo raggio di distribuzione della scheggiatura vada a compire il velivolo in una zona tale da provocare un danneggiamento consistente, normalmente però non si ha un abbattimento immediato, normalmente si ha un danneggiamento che nel caso più leggero può provocare diciamo la necessità per il Pilota di interrompere la missione, e altrimenti che può provocare la perdita del velivolo dopo una certa prosecuzione del volo e può essere anche lunga. **AVV. DIF.**

**BARTOLO:** grazie! **PRESIDENTE:** domande? **PUBBLICO**

**MINISTERO ROSELLI:** nessuna. **PRESIDENTE:** ci sono domande? Nessuna, grazie, buongiorno può andare.

**TESTE BANDIERA GIORGIO:** buongiorno. **VOCI:** (in sottofondo).

**ESAME DEL TESTE TEN. COL. BAZZANELLA WALTER.-**

**PRESIDENTE:** consapevole della responsabilità che col giuramento assumete davanti a Dio se credente e davanti agli uomini, giurate di dire la verità null'altro che la verità, dica lo giuro! **TESTE**

**BAZZANELLA WALTER:** lo giuro! **PRESIDENTE:** lei è?

**TESTE BAZZANELLA WALTER:** Bazzanella Walter.

**PRESIDENTE:** dove e quando è nato? **TESTE**

**BAZZANELLA WALTER:** a Bastia Umbra, 6/01/'44.

**PRESIDENTE:** residente? **TESTE BAZZANELLA WALTER:**



sono residente attualmente in Ortona dei Marsi, Via Napoli, 12, ma abitante a Roma in Via Nino Martoglio, 26. **PRESIDENTE:** sì, risponda alle domande che ora le verranno rivolte. **TESTE BAZZANELLA WALTER:** signora. **PRESIDENTE:** prego Avvocato può iniziare! **AVV. DIF. BARTOLO:** buongiorno. **TESTE BAZZANELLA WALTER:** buongiorno. **AVV. DIF. BARTOLO:** senta, vorremmo sapere da lei innanzi tutto se fa parte e ha fa parte dell'Aeronautica Militare. **TESTE BAZZANELLA WALTER:** ho fatto parte dell'Aeronautica Militare presso il S.I.O.S. Aeronautica fino all'anno 1979, successivamente quale dirigente civile di un ufficio della Presidenza del Consiglio dei Ministri, l'Ufficio Centrale per la Sicurezza, sono rimasto in quell'ufficio fino al... 1988, tutto l'88, e successivamente sono stato rimesso nei ranghi dell'Aeronautica Militare per un brevissimo tempo, dal quale mi sono congedato con il grado di Tenente Colonnello. **AVV. DIF. BARTOLO:** senta, scusi, vorremmo sapere da lei se ricorda come funzionava il sistema della segretazione dei documenti... **TESTE BAZZANELLA WALTER:** sì sì. **AVV. DIF. BARTOLO:** ...nel... credo parliamo insomma degli anni '80 e seguenti ecco.

TESTE BAZZANELLA WALTER: come funziona tuttora.

AVV. DIF. BARTOLO: come funziona tuttora, anche se a noi interessa... TESTE BAZZANELLA WALTER: sì.

AVV. DIF. BARTOLO: ...più come funzionava all'epoca, ecco. TESTE BAZZANELLA WALTER: certamente.

AVV. DIF. BARTOLO: se c'erano delle normative precise. TESTE BAZZANELLA WALTER: certamente.

AVV. DIF. BARTOLO: e quali erano le regole fissate da queste normative. TESTE BAZZANELLA WALTER: certamente, ovviamente lei si riferisce alla documentazione classificata.

AVV. DIF. BARTOLO: certo. TESTE BAZZANELLA WALTER: ecco, per la gestione della documentazione classificata, per la quale fino al 1988 ero io il responsabile nazionale, esiste una normativa e... denominata P.C.M., A.N.S., l R.; questa normativa recepisce anche la normativa N.A.T.O. in ordine alla emanazione, gestione, disseminazione, custodia della documentazione classificata, ovviamente a seconda di ciascuna classifica di segretezza apposta dall'originatore e... variano le norme ovvero diventano... vie più restrittive circa il grado di segretezza.

AVV. DIF. BARTOLO: ecco, mi scusi, a noi interessa in particolare sapere questo, tutto quanto questo sistema, era

diretto dal Secondo Reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica? TESTE BAZZANELLA WALTER:  
nossignore. AVV. DIF. BARTOLO: cioè era... TESTE BAZZANELLA WALTER: allora... AVV. DIF. BARTOLO: ...il cosiddetto S.I.O.S.... TESTE BAZZANELLA WALTER: sì sì. AVV. DIF. BARTOLO: ...Aeronautica... TESTE BAZZANELLA WALTER: sissignore. AVV. DIF. BARTOLO: ...che stabiliva quali documenti dovevano essere considerati segreti, segretissimi, riservati, riservatissimi e via dicendo... TESTE BAZZANELLA WALTER: ho compreso, certo. AVV. DIF. BARTOLO: ...oppure le regole che vigevano... TESTE BAZZANELLA WALTER: certo. AVV. DIF. BARTOLO: ...e che venivano applicate erano ben altre? TESTE BAZZANELLA WALTER: l'organizzazione per la sicurezza nazionale, per quanto attiene ai documenti classificati, è una organizzazione verticistica, fa a capo direttamente a questo ufficio della Presidenza del Consiglio dei Ministri. AVV. DIF. BARTOLO: e perché quel P.C.M. a cui... TESTE BAZZANELLA WALTER: esattamente. AVV. DIF. BARTOLO: ...si parlava prima, vuol dire Presidenza del Consiglio dei Ministri. TESTE BAZZANELLA WALTER: Consiglio dei Ministri,

esatto. In base a questa direttiva ogni organo militare o ente, anche industria del territorio nazionale possono emanare successive direttive interne, ovviamente non discordanti da quelle della direttiva nazionale; ovviamente le norme interne emanate nel caso di specie dall'Aeronautica Militare a volte potevano essere ancora più restrittive in ordine alla gestione della documentazione. Per quanto attiene l'originazione di un documento... AVV. DIF.

BARTOLO: ecco, questo è il punto. TESTE

BAZZANELLA WALTER: esatto, l'Aeronautica così come qualsiasi ente, anche un'industria, quale organo originatore del documento e... viene denominata autorità competente per la classificazione, in base a quelli che sono i contenuti che vanno tutelati o meno, decide l'organo originatore di classificare con una classifica o inferiore o la massima classifica il documento originato. AVV. DIF. BARTOLO: quindi mi pare di capire, innanzi tutto che la segretezza di un documento, o meglio ancora la classificazione del documento è di competenza dell'ente originatore del documento. TESTE

BAZZANELLA WALTER: esattamente. AVV. DIF.

**BARTOLO:** su quella determinazione poteva il Secondo Reparto esercitare una qualsiasi influenza, determinazione o cosa? **TESTE**

**BAZZANELLA WALTER:** sì, il Secondo Reparto e... era l'ente originatore del documento... **AVV. DIF.**

**BARTOLO:** stabiliva la... **TESTE BAZZANELLA WALTER:** stabiliva delle norme, ovviamente più restrittive ma non comunque in contrasto con la direttiva nazionale, ma e... per quanto attiene comunque la custodia, gestione, disseminazione, comunque si doveva tenere alla normativa nazionale. **AVV. DIF.**

**BARTOLO:** alla normativa, grazie! **PRESIDENTE:** domande? **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:** nessuna

domanda. **PRESIDENTE:** buongiorno può andare,

grazie! **TESTE BAZZANELLA WALTER:** grazie! **VOCI:**

(in sottofondo).

**ESAME DEL TESTE CARIGNANI CAMILLO.-**

**PRESIDENTE:** consapevole della responsabilità che col giuramento assumete davanti a Dio se credente e davanti agli uomini, giurate di dire la verità null'altro che la verità, dica lo giuro! **TESTE**

**CARIGNANI CAMILLO:** lo giuro! **PRESIDENTE:** lei è?

**TESTE CARIGNANI CAMILLO:** Carignani Camillo.

**PRESIDENTE:** dove e quando è nato? **TESTE CARIGNANI**

**CAMILLO:** a Napoli il 14 settembre '29.

**PRESIDENTE:** residente? **TESTE CARIGNANI CAMILLO:** a Roma. **PRESIDENTE:** via? **TESTE CARIGNANI CAMILLO:** Stefano Iacini, 19. **PRESIDENTE:** sì, risponda alle domande che le verranno rivolte. **AVV. DIF. BARTOLO:** buongiorno. Ci può dire che attività svolge? **TESTE CARIGNANI CAMILLO:** sono pensionato. **AVV. DIF. BARTOLO:** eh, nel 1980 o comunque negli anni '80 lei lavorava? **TESTE CARIGNANI CAMILLO:** sì, alla... S.I.S.M.I.. **AVV. DIF. BARTOLO:** lavorava al S.I.S.M.I.. **TESTE CARIGNANI CAMILLO:** sì. **AVV. DIF. BARTOLO:** e di cosa si occupava? **TESTE CARIGNANI CAMILLO:** io stavo alla Seconda Divisione del S.I.S.M.I. e... sono stato prima nella... nella sezione... quella che si è interessata della Gladio, e poi... e poi sono stato all'Ufficio Ricerche. **AVV. DIF. BARTOLO:** senta, in particolare lei di cosa si occupava? Si occupava all'epoca anche della Libia, di lavori che venivano effettuati in Libia? **TESTE CARIGNANI CAMILLO:** sì. **AVV. DIF. BARTOLO:** da imprese italiane? **TESTE CARIGNANI CAMILLO:** sì. **AVV. DIF. BARTOLO:** ci può dire quello che ricorda, quali erano le sue mansioni? **TESTE CARIGNANI CAMILLO:** eh, ma io ho contattato molte imprese italiane e... di quale vuole sapere? Della Libia

soltanto... **AVV. DIF. BARTOLO:** cioè negli anni '80 lì c'erano molte imprese italiane che effettuavano dei lavori in Libia? **TESTE CARIGNANI CAMILLO:** no, che io sappia e che ho contattato solo una dell'Aeronautica, l'"Ansaldo" mi sembra che era, una impresa che aveva costruito trenta aeroporti in Libia. **AVV. DIF. BARTOLO:** ma lei seguiva questi lavori? **TESTE CARIGNANI CAMILLO:** no, assolutamente. **AVV. DIF. BARTOLO:** no. **TESTE CARIGNANI CAMILLO:** no. **AVV. DIF. BARTOLO:** scusi, noi l'abbiamo chiamata a testimoniare perché lei dinanzi al Giudice Istruttore di Roma... purtroppo non trovo la data Presidente. **VOCI:** (in sottofondo). **AVV. DIF. BARTOLO:** 5 settembre, aveva dichiarato: "nell'80 prestavo servizio - e via dicendo - la Quarta Sezione era competente per i contatti con le ditte che si occupavano di lavori all'estero, aveva due centri, uno a Milano e l'altro a Torino che si occupavano di seguire le attività delle grandi imprese nazionali che gestivano lavori nei Paesi di interesse - a domanda - io personalmente seguivo l'effettuazione di questi grandi lavori, come la costruzione del porto di Bandare Shas in Iran, da parte delle condotte d'acqua e via dicendo".

TESTE CARIGNANI CAMILLO: sì, esatto. AVV. DIF.

BARTOLO: eh, ma ricorda... TESTE CARIGNANI

CAMILLO: le seguivo perché... per le cose che erano di nostro interesse. AVV. DIF. BARTOLO: lei

seguì anche la costruzione di trenta aeroporti in Libia da parte... TESTE CARIGNANI CAMILLO: è

esatto, sì sì. AVV. DIF. BARTOLO: ...della "Astaldi" di Roma? TESTE CARIGNANI CAMILLO: sì

sì. AVV. DIF. BARTOLO: che vuol dire lei seguì?

TESTE CARIGNANI CAMILLO: le seguii perché io tentavo da... AVV. DIF. BARTOLO: sapeva, aveva

saputo questo... TESTE CARIGNANI CAMILLO: no, io mi interessavo soprattutto di avere le carte

topografiche degli aeroporti per poterle dare successivamente all'ufficio a cui interessavano

queste notizie, poter avere rilevamenti topografici che facevano queste società, come

l'"Aerofoto Consult" (come da pronuncia) eccetera, e per interessi militari io mi

interessavo di avere queste... queste piantine, di avere queste... lo stato dei lavori, sapere a

che punto stavano 'sti lavori e... AVV. DIF. BARTOLO: e per fare tutto questo lei utilizzava

anche dipendenti... TESTE CARIGNANI CAMILLO: no, io parlavo direttamente con il Direttore della



cosa, se voleva me le dava e collaborava, se non voleva collaborare arrivederci e grazie. AVV.

DIF. BARTOLO: senta, lei si occupò anche di attività svolte da una società denominata "Sader", "Sadar" all'epoca? TESTE CARIGNANI

CAMILLO: no. AVV. DIF. BARTOLO: si ricorda? TESTE

CARIGNANI CAMILLO: no no, questo no. AVV. DIF.

BARTOLO: seguì dei lavori effettuati dalla "Sadar" in Libia? TESTE CARIGNANI CAMILLO: no no,

questa no, no solo con quella dell'Aeronautica ho avuto a che fare in Libia, quella che ha costruito i trenta aeroporti. AVV. DIF. BARTOLO:

"Mario Astaldi" di Roma. TESTE CARIGNANI CAMILLO:

sì. AVV. DIF. BARTOLO: la costruzione di impianti e di raffinazione in Iran da parte della "Tecnico Petrol", "Tecnico Petrol"... TESTE CARIGNANI

CAMILLO: sì. AVV. DIF. BARTOLO: ...di Roma. TESTE

CARIGNANI CAMILLO: sì, sì, sì, sempre per avere notizie sullo stato dei lavori. AVV. DIF.

BARTOLO: altri lavori sempre in Libia e in Iran da parte della "Fonde Edile" di Napoli. TESTE

CARIGNANI CAMILLO: sì. AVV. DIF. BARTOLO: questo è quanto ha dichiarato a suo tempo al Giudice...

TESTE CARIGNANI CAMILLO: sì sì. AVV. DIF.

BARTOLO: lei seguì questi lavori. TESTE CARIGNANI

CAMILLO: sì. AVV. DIF. BARTOLO: se ne occupò.

TESTE CARIGNANI CAMILLO: non della "Fonde Edile" di Napoli è ben poco, praticamente non collaborò.

AVV. DIF. BARTOLO: senta, lei all'epoca seppe anche che la "Siai" aveva avuto dei rapporti con la Libia? TESTE CARIGNANI CAMILLO: no no, questo non lo so. AVV. DIF. BARTOLO: che aveva venduto degli aerei... TESTE CARIGNANI CAMILLO: no no, no, questo non... AVV. DIF. BARTOLO: non lo sa. Senta, scusi, ma il suo ufficio seguiva questi lavori per quale ragione? TESTE CARIGNANI CAMILLO: per avere la posizione di un aeroporto, per avere l'orientamento di questo aeroporto, dove erano i depositi, i depositi di carburante, i deposi... per avere tutte le notizie possibili, specialmente su questi aeroporti che potevano essere impiegati a scopi militari e... poi li davamo all'ufficio competente e le faceva... io cercavo di ottenere informazioni, piantine, carte topografiche. AVV. DIF. BARTOLO: però tutto questo lei ci sta dicendo che se glielo dava il Direttore dell'azienda lei lo prendeva, altrimenti si fermava. TESTE CARIGNANI CAMILLO: sì, o la... AVV. DIF. BARTOLO: il S.I.S.M.I. non faceva nient'altro ci sta dicendo in quest'aula,

sotto giuramento come testimone. TESTE CARIGNANI

CAMILLO: sì, certo e... AVV. DIF. BARTOLO: certo.

TESTE CARIGNANI CAMILLO: o il Direttore o l'addetto alla sicurezza, più spesso quando il Direttore era impegnato l'addetto alla sicurezza della... dell'impresa. AVV. DIF. BARTOLO: grazie!

PRESIDENTE: va bene, domande? PUBBLICO MINISTERO

ROSELLI: nessuna. PRESIDENTE: nessuna, buongiorno può andare. TESTE CARIGNANI CAMILLO: buongiorno.

VOCI: (in sottofondo).

ESAME DEL TESTE CAP. LEONORI MASSIMO.-

PRESIDENTE: si accomodi! Consapevole della responsabilità che col giuramento assumete davanti a Dio se credente e davanti agli uomini, giurate di dire la verità null'altro che la verità, dica lo giuro! TESTE LEONORI MASSIMO: lo giuro! PRESIDENTE: lei è? TESTE LEONORI MASSIMO: Leonori Massimo. PRESIDENTE: dove e quando è nato? TESTE LEONORI MASSIMO: a Roma, il primo luglio del 1946. PRESIDENTE: residente? TESTE LEONORI MASSIMO: Roma. PRESIDENTE: via? TESTE LEONORI MASSIMO: Via del Fontanile Arenato, numero 162. PRESIDENTE: risponda alle domande che le verranno rivolte, prego! AVV. DIF. BARTOLO: nel 1980 lei era in Aeronautica, faceva parte

dell'Aeronautica? TESTE LEONORI MASSIMO: sì sì.

AVV. DIF. BARTOLO: e in quale... TESTE LEONORI MASSIMO: sì. AVV. DIF. BARTOLO: con che grado e con quale compito? TESTE LEONORI MASSIMO: era un Capitano e dirigevo il Laboratorio Fototipografico Speciale del Secondo Reparto dello Stato Maggiore. AVV. DIF. BARTOLO: dello Stato Maggiore dell'Aeronautica. TESTE LEONORI MASSIMO: sissignore. AVV. DIF. BARTOLO: lei ricorda l'incidente occorso a un Mig libico? TESTE LEONORI MASSIMO: sì, ricordo perfettamente pure perché il mio ufficio ha lavorato proprio per questo incidente, sia come tipografia che come fotografia. AVV. DIF. BARTOLO: senta, ricorda se quindi in quella occasione furono sviluppate delle foto presso il laboratorio? TESTE LEONORI MASSIMO: sì sì, sissignore. AVV. DIF. BARTOLO: furono sviluppate... cioè poche foto oppure... TESTE LEONORI MASSIMO: no no, tantissime foto, centinaia di foto. AVV. DIF. BARTOLO: le foto veniva... quando venivano sviluppano venivano anche catalogate, classificate con il nome di colui che le aveva scattate e via dicendo oppure il tutto veniva messo insieme con incident... uso... TESTE

LEONORI MASSIMO: sì. AVV. DIF. BARTOLO:

...ovviamente una intitolazione a caso, incidente Mig libico, Mig 23 oppure Mig libico, quello che

è. TESTE LEONORI MASSIMO: alcune venivano

catalogate e alcune no, alcune le conservavamo e

alcune le ridavamo all'ufficio o alla persona che

ce le aveva consegnate. AVV. DIF. BARTOLO: senta,

il suo ufficio era competente a trattare

materiale riservato? TESTE LEONORI MASSIMO: sì,

avevamo tutti il nullaosta di segretezza e

trattavamo sia tipograficamente che

fotograficamente tutto materiale classificato.

AVV. DIF. BARTOLO: ricorda se questa attività fu

svolta soltanto per un giorno così, se tutto...

TESTE LEONORI MASSIMO: no no, praticamente...

AVV. DIF. BARTOLO: ...fu fatto, che ne so, in

mezza giornata, subito dopo l'incidente,

eccetera, oppure se anche nei giorni successivi

all'incidente il suo laboratorio ebbe a

sviluppare altre fotografie che venivano inviate

o che comunque... rullini che comunque

arrivavano... TESTE LEONORI MASSIMO: per un lungo

periodo di tempo abbiamo lavorato proprio su

questo incidente del Mig libico. AVV. DIF.

BARTOLO: grazie! TESTE LEONORI MASSIMO: prego!

**PRESIDENTE:** domande? **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:**  
ricorda chi del suo personale dipendente si recò  
in Calabria per sviluppare queste fotografie?  
**TESTE LEONORI MASSIMO:** ma per sviluppare non...  
**PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:** no, chiedo scusa, per  
scattare ovviamente. **TESTE LEONORI MASSIMO:** per  
scattare era un Fotografo, il Maresciallo  
Mazzocchi Michele. **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:**  
solo lui? **TESTE LEONORI MASSIMO:** per quanto mi  
risulta a me sì, soltanto Mazzocchi. **PUBBLICO**  
**MINISTERO ROSELLI:** ma ricorda se andò una volta o  
più volte? **TESTE LEONORI MASSIMO:** per quello che  
so io una volta soltanto. **PUBBLICO MINISTERO**  
**ROSELLI:** sì. Lo sviluppo invece chi lo fece?  
**TESTE LEONORI MASSIMO:** lo sviluppo l'abbiamo  
fatto noi di queste foto. **PUBBLICO MINISTERO**  
**ROSELLI:** ma ha partecipato anche lei... **TESTE**  
**LEONORI MASSIMO:** no. **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:**  
...a questo sviluppo? **TESTE LEONORI MASSIMO:**  
non... io dirigevo il laboratorio, c'era un capo  
nucleo fotografico e i Fotografi quindi...  
**PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:** sì, quindi lei  
sovrintendeva soltanto... **TESTE LEONORI MASSIMO:**  
sì sì. **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:** ...al  
servizio. Lei diceva poco fa che avete fatto,

sviluppato centinaia di fotografie. TESTE LEONORI  
MASSIMO: sì, di un'unica copia stampavamo  
diverse... PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: sì. TESTE  
LEONORI MASSIMO: ...secondo quello che ci  
richiedevano, dieci copie, venti copie, trenta  
copie. PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: la mia domanda  
era questa: una cosa sono centinaia di copia,  
però, cioè di una stessa, come si dice,  
pellicola, stesso negativo si fanno più copie.  
TESTE LEONORI MASSIMO: sì. PUBBLICO MINISTERO  
ROSELLI: mi interessava sapere: lei ricorda più o  
meno ovviamente una certa approssimazione, quanti  
negativi furono sviluppati? TESTE LEONORI  
MASSIMO: uhm... non ricordo bene, però io credo  
che abbiamo sviluppato più di... PUBBLICO  
MINISTERO ROSELLI: o quanti rullini... TESTE  
LEONORI MASSIMO: sì, quanti rullini esatto...  
PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: ...se possiamo essere  
più precisi. TESTE LEONORI MASSIMO: io credo più  
di una cinquantina di rullini sicuramente.  
PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: i rullini grosso modo  
quanti negativi avevano? TESTE LEONORI MASSIMO:  
alcuni da ventiquattro e alcuni da trentasei,  
alcuni addirittura erano spezzoni pure, perché  
erano copie già riprodotte e quindi ci

richiedevano altre copie. PUBBLICO MINISTERO  
ROSELLI: un'ultima domanda, ma questo materiale  
che vi perveniva era... questi rullini in altri  
termini... TESTE LEONORI MASSIMO: sì. PUBBLICO  
MINISTERO ROSELLI: ...o spezzoni di rullini,  
venivano tutti dal vostro personale recatosi in  
Sila o anche da altri Comandi? TESTE LEONORI  
MASSIMO: per quanto ne so io pure da altri  
Comandi. PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: va bene,  
nessun'altra domanda. PRESIDENTE: domande?  
Nessuna, buongiorno può andare. AVV. DIF.  
BARTOLO: chiedo scusa... PRESIDENTE: sì. AVV.  
DIF. BARTOLO: solo una. Lei ha mai sviluppato  
foto relative all'incidente occorso al DC9? TESTE  
LEONORI MASSIMO: no. AVV. DIF. BARTOLO: nel  
suo... nel laboratorio... TESTE LEONORI MASSIMO:  
mai, Mig 23 sì, ma per quanto riguarda foto,  
stampe del DC9 mai stampato o avuto qualche cosa.  
AVV. DIF. BARTOLO: grazie! TESTE LEONORI MASSIMO:  
prego! PRESIDENTE: buongiorno, grazie, può  
andare! TESTE LEONORI MASSIMO: buongiorno.  
PRESIDENTE: allora la Corte rinvia all'udienza  
del 17. AVV. DIF. CECI: Presidente... PRESIDENTE:  
sì. AVV. DIF. CECI: ...una cortesia, questa  
Difesa vorrebbe fare un'istanza, ci siamo resi



conto che abbiamo sbagliato due numeri di... di nomi di battesimo inseriti nella lista.

**PRESIDENTE:** sì. **AVV. DIF. CECI:** esattamente per Bonifaceo... Bonifacio Antonio e Petrini Edoardo, in realtà volevamo indicare Bonifacio Sergio e Petrini Augusto, sono Presidente il numero 19 e numero 88. **PRESIDENTE:** un attimo. **AVV. DIF. CECI:** se c'è la possibilità di modificare questi nomi.

**PRESIDENTE:** allora, numero 19 Bonifacio Antonio.

**AVV. DIF. CECI:** sì, in realtà è Bonifacio Sergio.

**PRESIDENTE:** Bonifacio Antonio esiste comunque sì.

**AVV. DIF. CECI:** sì, esiste anche Bonifacio Antonio, però noi vorremmo indicare Bonifacio Sergio. **PRESIDENTE:** Sergio. **AVV. DIF. CECI:** e poi

il numero 88 che avremmo erroneamente indicato Petrini Edoardo, che esiste anche lui...

**PRESIDENTE:** no, Petrini Augusto, avete indicato Petrini Augusto. **AVV. DIF. CECI:** no, abbiamo indicato Petrini Edoardo e volevamo indicare Petrini Augusto invece. **VOCI:** (in sottofondo).

**PRESIDENTE:** no, guardi, Petrini Augusto, io siccome nella lista che avete... la lista diciamo unica depositata è indicato Petrini Augusto. **AVV.**

**DIF. CECI:** ah, è già indicato Petrini Augusto?

**PRESIDENTE:** sì. **AVV. DIF. CECI:** perché a me

risultava Petrini Edoardo, e allora va bene così, Petrini Augusto. **AVV. DIF. BARTOLO:** no, alcuni nomi li avevamo... **PRESIDENTE:** e no, perché voi, scusi, ecco, è indicato Petrini Augusto mentre invece avevate messo Edoardo nella vostra lista originale... **AVV. DIF. CECI:** e lì era allora l'errore Presidente, e quindi rimane comunque Petrini Augusto e non Petrini Edoardo se... **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** sì, soltanto che appunto sto dicendo che Petrini Augusto però... ora controlliamo, nella vostra... no, nella lista originaria... **AVV. DIF. CECI:** no, nella lista originaria non esisteva, esisteva Petrini Edoardo è lì che abbiamo fatto l'errore, quindi vorremmo indicare invece Petrini Augusto. **PRESIDENTE:** quindi all'origine proprio, all'origine... **AVV. DIF. CECI:** all'origine è stato fatto l'errore. **PRESIDENTE:** ...della prima... **AVV. DIF. CECI:** sì. **PRESIDENTE:** eh, appunto, no, non avevo capito. **AVV. DIF. CECI:** grazie Presidente! **PRESIDENTE:** va be', Pubblico Ministero problemi? **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:** sì, non c'è problema. **PRESIDENTE:** non c'è problema, va bene, allora poi provvederemo. **VOCI:** (in sottofondo). **PRESIDENTE:** come? **AVV. DIF. BARTOLO:** ...sentiremo il 3 maggio

il teste americano... **PRESIDENTE:** sì, sì. **AVV.**  
**DIF. BARTOLO:** ma viene in Italia o... **PRESIDENTE:**  
viene, viene. **AVV. DIF. BARTOLO:** ah, viene.  
**PRESIDENTE:** viene. **AVV. DIF. NANNI:** quindi solita  
ore insomma per noi l'udienza. **PRESIDENTE:** sì sì,  
viene in Italia. Va bene, quindi allora la Corte  
rinvia all'udienza del 17 aprile ore 9:30,  
invitando gli imputati a ricomparire senz'altro  
avviso. L'Udienza è tolta!

La presente trascrizione è stata effettuata dalla  
O.F.T. (Cooperativa servizi di verbalizzazione) a  
r.l. ROMA - ed è composta di nn. **58** pagine.

per O.F.T.  
Natale PIZZO