



STATO MAGGIORE AERONAUTICA

ALLEGATI  
ALLA RELAZIONE

ROMA, MAGGIO 1989

Prot. n. 462 / c. c.  
Roma 30. 5. 89

1

CSM 0001/89



STATO MAGGIORE AERONAUTICA

---

ALLEGATI  
ALLA RELAZIONE

ROMA, MAGGIO 1989

NON CLASSIFICATO

ELENCO ALLEGATI

- Lettera Ministro Difesa N. 000469 del 17.3.1989 All. A
- Messaggio Difegabinetto n. 2/2013/4.11.7/89 del 8.4.1989 " A1
- Lettera ITAV n. 000/022/ISP del 3.5.1989 " A2
- Forze Aerotattiche A.M. " B
- Velivoli Stranieri su basi A.M. " B1
- Poligoni " C
- Sistema di controllo del Traffica Aereo " D
- Sistema di Difesa Aerea " D1
- SAR (Sistema di Ricerca e Soccorso) " E
- NOTAMS in vigore il giorno 27.6.1980 " E1
- Dichiarazioni RUSSO Giorgio/LA TORRE Antonio " E2
- Mappe tracce Licola ore 20:59-21:04L 27.6.1980 " E3
- Mappe tracce Marsala ore 20:57-21:04L 27.6.1980 " E4
- Programma esercitazioni SYNADEX " F
- Dichiarazioni Gen. BARTOLUCCI, FERRI, MELILLO " F1
- Operazioni SAR " G
- Processo verbale Procura Palermo giorno 5.7.1980 " H
- Foglio Legione Carabinieri di Palermo n.1083/12 del 12.7.198 " H1
- Foglio Sost. Procuratore della Repubblica di Palermo n.2178/80C del 4.8.1980 " H2
- Foglio Difegabinetto n.2/31084/4.11.7/80 del 16.8.1980 " H3
- Foglio Leggidife n.3475/D.X.V.173 del 27.8.1980 " H4
- Messaggio SMA 341/7257/G53-1/4 del 26.8.1980 " H5

II

NON CLASSIFICATO

Segue ELENCO ALLEGATI

- Decreto Sequestro Penale del 16.7.1980 All. H6
- Processo Verbale di Notifica del 21.7.1980 " H7
- Processo Verbale di Sequestro del 22.7.1980 " H8
- Disposizione su custodia nastri Marsala " H9
- Articolo N. 342 CPP " H10
- Processo verbale di consegna del 3.10.1980 " H11
- Valutazione attività Centro Radar Marsala " I
- Funzionamento Centro Radar fonetico-manuale " I1
- Processo verbale sequestro documenti Licola " I2
- Disposizioni conservazione documenti della D.A. " I3
- Stralcio registro Sala Operativa Marsala " I4
- Foglio CC Marsala n. 1081 in data 7.10.1986 " L
- Messaggio Centro Radar Marsala n. 1-01/10853/G53-2 del 8.10.1986 " L1
- Messaggio Centro Radar Marsala n. 1-01/10869/G53-2 " L2
- Foglio Legione CC Roma n. 9/1-3R del 9.2.1987 " L3
- Processo Verbale in data 12.2.1987 " L4
- Foglio Legione CC Palermo n.5/50 del 11.5.1988 " L5
- Foglio Centro Radar Marsala n. 1-01/0464/P13-1 del 11.5.1988 " L6
- Foglio CC Marsala n. 39/48-1 del 2.9.1988 " L7
- Foglio Gruppo Radar Marsala n. 1-01/10214/G53-1 del 19.9.1988 " L8
- Foglio Procura di Roma n.6250/80 in data 2.10.1980 " M
- Foglio SMA421/0980/G1/126 del 6.10.1980 " M1
- Messaggio Procura Roma n.6250/80.C del 15.10.1980 " M2

NON CLASSIFICATO

NON CLASSIFICATO

Segue ELENCO ALLEGATI

- Messaggio SMA341/2967/G53-1/4 del 18.10.1980 All. M3
- Foglio Tribunale di Roma n. 527/84 del 9.1.1985 " M4
- Foglio SMA341/581/G53-1/4 del 23.1.1985 " M5
- Foglio SMA341/2857/G53-1/4 del 25.2.1985 " M6
- Foglio 3° ROC n. ROC3-241/820/G45.7 del 19.12.1986 " M7
- Foglio SMA343/3223/G53-1/4 del 30.3.1987 " M8
- Foglio SMA324/8691/G.39/014 del 11.9.1987 " M9
- Foglio Difegabinetto n. 2/000854/4.11.7/88  
del 13.6.1988 " M10
- Dichiarazione Gen. Santucci " N

NON CLASSIFICATO



STATO MAGGIORE AERONAUTICA  
 Ufficio C.S.M.  
 Data 20.3.89  
 N. 1083

	IO	INFO
S.M.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G.A.M.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U.R.E.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D.G.P.M.A.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Allegat

5

*Il Ministro della Difesa*

000469

17 MAR. 1989

STATO MAGGIORE A.M.  
 Segreteria de sottocapo  
 20 MAR 1989  
 N° 526

AL CAPO DI STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA  
R O M A

La S.V. è incaricata di svolgere una approfondita inchiesta di carattere tecnico-amministrativo nell'ambito dell'Aeronautica Militare, al fine di accertare, in connessione alle conclusioni cui è pervenuta la consulenza tecnica di ufficio disposta dall'autorità giudiziaria penale circa le cause dell'incidente al DC-9 Itavia, verificatosi nel cielo di Ustica il 27 giugno 1980:

- a) se, tenuto conto delle conclusioni emerse dalla consulenza suddetta, in tutti gli Enti e Comandi della Forza Armata comunque interessati si siano pienamente rispettate le norme e procedure in vigore e la necessaria diligenza;
- b) se, in base alle suddette conclusioni, possano ravvisarsi, nella circostanza dell'incidente, disfunzioni o carenze riguardanti l'organizzazione dei servizi e l'impiego degli apparati.

All'uopo la S.V. è autorizzata ad adottare quelle modalità e forme di esecuzione delle indagini che riterrà congrue ed adeguate alle esigenze delle varie possibili situazioni; nonché ad interrogare il personale tuttora in servizio, e quello in congedo che aderisca alla richiesta.

Resta inteso che l'inchiesta non dovrà interferire né sul procedimento penale in corso, né sugli accertamenti demandati alla Commissione d'indagine istituita dal Presidente del Consiglio dei Ministri.

La S.V. mi vorrà riferire nel più breve tempo possibile.

*Valerio Funari*

URGENTISSIMO 6

MODULO PER MESSAGGIO

FROM DIFESA GABINETTO ROMA

08 APR 1989

TO CIVILAVIA ROMA

NON CLASSIFICATO

2/2013/4.11.7/89

OGGETTO:/ EVENTO USTICA./ SITUAZIONE MOMENTO INCIDENTE./  
SVOLGIMENTO INCHIESTA TECNICO AMMINISTRATIVA DISPOSTA DA MINISTRO DIFESA  
MERITO EVENTO IN OGGETTO./ RENDE NECESSARIA ACQUISIZIONE DATI  
RIGUARDANTI TRAFFICO AEREO CIVILE CHE HABET INTERESSATO ZONA USTICA AT  
MOMENTO INCIDENTE./ PREGASI PERTANTO VOLER CORTESEMENTE RENDERE NOTO  
CON MASSIMA URGENZA CONSENTITA OGNI POSSIBILE ELEMENTO MERITO TRAFFICO  
AEREO GENERALE (GAT) TRANSITATO IN AREA RAGGIO 100 MIGLIA NAUTICHE./  
CENTRO IN PUNTO 2930N - 1900E./ DA ORE 20.30L AT ORE 21.30L 27 GIUGNO  
1980./

D'ORDINE MINISTRO CAPO GABINETTO GENERALE INCISA DI CAMERANA



Compilatore Ufficio telefono  
C. SCABELLONI/D/7 2° 7/4726  
IL CAPO DELL'UFFICIO  
(Col. Aerea "E. Clermont FERRIERE")

PER ESTENSIONE A:

STATAEREO (... con riferimento al msg.  
nr. PSC 081/R datato 6.4.1989).

STATAEREO  
SEGRETERIA GENERALE  
10.04.89 028546  
SMISTAMENTO POSTA



AERONAUTICA MILITARE  
ISPettorato DELLE TELECOMUNICAZIONI  
E DELL'ASSISTENZA AL VOLO

L'ISPETTORE

All. A 2

4

Prot.000/022/ISP

Roma, 3.5.1989

N.H.

il Gen. S.A.

Luciano MELONI

Sottocapo di Stato Maggiore Al

R O M A

OGGETTO: Evento Ustica - Registrazione Centro Radar Marsala.

1. Nel corso di un controllo effettuato il giorno 11 novembre 1988 presso la Brigata TADA di Borgo Piave, allo scopo di reperire tutto il materiale relativo all'evento in titolo, fu rinvenuto un plico chiuso custodito in cassaforte sul quale era riportata la scritta "Cap. DI NATALE - Pratica Ustica". In detto plico erano contenuti:
  - il tele ITAV n.200/0646/G53-1/6 del 20.2.1985 relativo all'autorizzazione per l'accesso alla Brigata di Periti di Ufficio del procedimento penale relativo al disastro aereo di Ustica;
  - una copia del verbale della riunione tenuta a Borgo Piave in data 4.3.85 sottoscritta dai predetti Periti, relativa alla lettura dei nastri magnetici delle registrazioni del radar di Marsala;
  - una riduzione dati di una situazione aerea relativa al periodo di tempo dalle ore 18:30 alle ore 19:04 e dalle ore 19:12 alle ore 19:22 del 27.6.1980 non meglio identificata;

8

- n.4 carte dell'Italia meridionale ed insulare riportanti presumibilmente il plotaggio di tracce radar;
  - n.1 nastro magnetico da 2400 ft. con le scritte:
    - . 712;
    - . data 17.5.1982, recording di Marsala, 1° file, copia dell'originale;
    - . 532970340;
  - una busta contenente n.12 blocchi di schede perforate.
2. A seguito di una ulteriore indagine sono stati reperiti nell'area riservata in cui era custodita la cassaforte:
- n.1 nastro magnetico da 600 ft. con le scritte:
    - . 1142
    - . copia del nastro di Marsala del 27.6.80 da 19:00Z a 19:25Z, tipo di riproduzione FCID INTER e FCID WEATH, nastro n.2;
    - . 3012077-11-39;
  - n.1 tabulato riportante una riduzione dati non identificata
  - un foglio con riportati i dati relativi a:
    - . tempi di riavvolgimento del nastro;
    - . tempo di smontaggio e rimontaggio del nastro;
    - . tempo di intervallo della registrazione.
3. In tale occasione si ritenne che i due nastri fossero copie dei nastri originali già in possesso della Magistratura. In particolare si ritenne che:
- il nastro n.712 (da 2400 ft.) potesse essere una copia delle registrazioni originali sequestrate dal Giudice SANTACROCE;
  - il nastro n.1142 (da 600 ft.) potesse essere una copia del nastro n.712 relativa al solo periodo di tempo tra le 19:00Z e le 19:25Z.

9

Tali ipotesi erano state formulate sulla base di quanto indicato sulle bobine rinvenute.

Peraltro, in tale circostanza non si è potuto verificare il contenuto dei nastri a causa dell'indisponibilità dei programmi di supporto, a suo tempo impiegati per la registrazione, necessari per ottenere i tabulati con la trascrizione dei dati registrati.

Il convincimento che i dati contenuti nei nastri fossero comunque noti alla Magistratura, motivava l'interruzione di ogni ulteriore attività per l'identificazione del materiale registrato.

a. In data 26.1.1989, onde fornire alla Commissione FRATIS tutti gli elementi disponibili, si è provveduto ad individuare e reperire i programmi di supporto ed a stampare su tabulato i dati contenuti nei nastri magnetici citati.

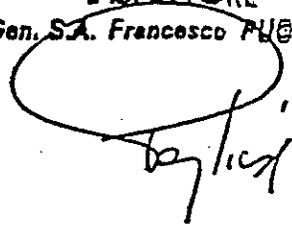
L'esame dei tabulati ottenuti ha consentito di riscontrare che:

- il nastro magnetico n.712 contiene i dati relativi ad una situazione aerea registrata presso il 35° GRAM di Marsala in data 15.5.82 (come risulta dal record di testata) e relativa al periodo dalle ore 09:15 alle ore 10:19;
- il nastro magnetico n.1142 contiene i dati relativi ad una situazione aerea registrata presso un sito non identificato ed in data sconosciuta (manca in fatti il record di testata) ed è relativa al periodo dalle ore 12:31 alle 14:05;
- il confronto tra loro dei dati dei due nastri non ha evidenziato elementi comuni, o comunque di interesse, o che possano avere attinenza con la situazione aerea della zona di Ustica nel momento dell'incidente.

10

5. Per quanto sopra si è concluso che i nastri in questione non sono da considerarsi utili per l'acquisizione di ulteriori dati.

L'ISPETTORE  
(Gen. S.A. Francesco PUOLIESE)



## FORZE AEROTATTICHE NAZIONALI E SISTEMA DI COMANDO E CONTROLLO.

## 1. Generalità.

Ai fini del presente documento con la denominazione di "forze aerotattiche" si intendono tutti quei velivoli equipaggiati e/o equipaggiabili per l'impiego di armamento sia "aria-suolo" che "aria-aria". Quest'ultimo è idoneo a colpire un'altro aeromobile in volo. I restanti velivoli/elicotteri, non in possesso di tali capacità, sono comunemente denominati "forze aeree di supporto".

La verifica oggetto del presente documento è riferita a tutte le forze aerotattiche dell'A.M., indipendentemente dalla loro sede stanziale e/o di schieramento temporaneo.

## 2. Organizzazione di Comando e Controllo.

L'organizzazione in titolo, relativamente alle forze aerotattiche, è essenzialmente articolata in:

- Comandi di Regione Aerea;
- due Comandi Operativi di Regione (ROC) ubicati uno a Montevenda per l'area Centro-nord ed uno a Martina Franca per l'area Centro-sud;
- Reparti ed enti operativi delle forze aerotattiche e della difesa aerea (D.A.);
- Centri Radar della D.A.;
- Reparti di intercettori teleguidati, missili superficie-aria, ubicati nell'area nord-orientale del Paese.

Il ROC è il punto nodale dove confluisce l'organizzazione nazionale e NATO. Esso comprende diverse agenzie, specifiche per settore di competenza, tra cui quelle significative ai fini del presente documento sono:

- SOC: Centro Operativo di Settore della D.A.;
- RCC: Centro Coordinamento delle attività di soccorso aereo;

L'attività di volo dell'A.M. è sviluppata attraverso quattro fasi principali: pianificazione, programmazione, esecuzione e registrazione.

Lo Stato Maggiore Aeronautica definisce e pianifica su base annua l'attività addestrativa ed operativa che dovrà essere effettuata da ciascun reparto/ente di volo.

I reparti/enti effettuano la programmazione mensile e giornaliera delle missioni di volo dandone comunicazione, scritta e telefonica su linee registrate, ai ROC competenti ed agli enti di controllo del traffico aereo.

Successivamente, i reparti/enti di volo eseguono l'attività programmata, in stretto coordinamento con gli enti di controllo del T.A. e/o sotto controllo radar della D.A..

La registrazione di ciascun volo viene effettuata:

- sul libretto del velivolo;
- sul Registro dei Voli del Gruppo/Centro interessato;
- sui due esemplari del libretto di volo, personale per ciascun pilota, di cui uno conservato dal reparto/ente cui è in forza il pilota ed uno presso la D.G.P.M.A..

### 3. Situazione riferita al mese di Giugno 1980.

a. L'inventario delle forze aerotattiche A.M. nel mese di Giugno 1980 comprende i tipi di velivoli sottoelencati e l'armamento aria-aria indicato a lato di ciascuno.

- F. 104S Missili AIM7 ed AIM9 (\*);
- F. 104G Missili AIM9 (\*), cannone Vulcan;
- RF.104G Missili AIM9 (\*), cannone Vulcan;
- TF.104G Missili AIM9 (\*);
- G. 91R Mitragliatrice;
- G. 91T " ;
- MB.326 " ;
- BR.ATLANTIC (\*\*).

b. Il Sistema di Difesa Aerea è articolato su:

- due SOC, già citati, per il coordinamento di tutti i mezzi assegnati;
- una catena di radar per la sorveglianza dello spazio aereo;

#### NOTE

- (\*) In tempo di pace i missili aria-aria tipo AIM7 ed AIM9 con testata di guerra sono impiegati dal Reparto Sperimentale di Volo e dai Gruppi di volo assegnati alla D.A. per assolvere i compiti di istituto. Ciascun gruppo di volo della D.A. ha associato un deposito missili "dedicato" e sorvegliato a vista su base H.24.
- (\*\*) I velivoli BR. ATLANTIC non possono impiegare armamento aria-aria.

- un sistema di intercettori teleguidati (missili superficie-aria, ubicati nella Val Padana);
- intercettori pilotati (Gruppi di volo montati su velivolo F.104S dotati di missili AIM7 ed AIM9), opportunamente dislocati sul territorio nazionale.

Ai fini di garantire sempre il positivo controllo radar dei velivoli intercettori, questi ultimi impiegano un apposito codice IFF/SIF di cui:

- (\*) il Mod.2 identifica ogni singolo velivolo in uso alla Forza Armata. Detto codice è letto e registrato automaticamente solo dai radar della D.A.. L'inserimento di detto codice richiede l'uso di appropriate apparecchiature e non puo' essere modificato dal pilota;
- (\*) il Mod.3, per i velivoli della D.A., viene usato per identificare il velivolo come intercettore pilotato. Detto codice è modificabile dal pilota su ordine degli enti del T.A. ed è letto e registrato anche dai radar del T.A.

#### 4. Impiego dei velivoli armati con missili aria-aria.

In tempo di pace il controllo di aree sensibili e l'identificazione a vista di velivoli sconosciuti sono effettuati a mezzo degli intercettori pilotati armati in "servizio d'allerta", comandati di volta in volta dal SOC o, per sua delega, da un Centro Radar.

Velivoli armati sono altresì impiegati per l'addestramento operativo dei piloti della D.A.. Da tale addestramento è escluso il lancio reale dei missili, salvo rare eccezioni.

##### a. Velivoli in servizio d'allerta.

Ciascun Gruppo di volo assegnato alla D.A. designa gli equipaggi ed i velivoli, normalmente due piu' due di riserva, che dovranno assolvere su base H.24 il compito di sorveglianza e controllo dello spazio aereo nell'arco di tempo definito dal SOC.

Per l'espletamento di detto compito il personale specialista di terra, i piloti ed i velivoli vengono dislocati in un' apposita "area di lancio velivoli d'allarme", separata da quella destinata alla normale attivita' addestrativa del Gruppo.

I velivoli vengono armati immediatamente prima dell'inizio del servizio in argomento e vengono disarmati al termine dello stesso. L'armamento missilistico e' prelevato di volta in volta dai citati depositi "dedicati", dove tutti

i movimenti sono puntualmente registrati.

Il team di specialisti necessario per far decollare i velivoli in allerta è composto da un minimo di 5 (cinque) unità oltre ai piloti dei velivoli; cioè in quanto i velivoli intercettori non sono autosufficienti per quanto riguarda la messa in moto e l'attivazione dell'armamento installato.

Il SOC assume il controllo diretto dei velivoli in stato d'allarme avvalendosi di apposite linee di comunicazione "dedicate" che collegano direttamente il SOC con i radar e con gli equipaggi d'allarme. I decolli dei velivoli anzidetti avvengono esclusivamente su ordine diretto del SOC/Centro Radar competente.

Detti decolli (scramble) non sono programmabili con i piani di volo (PLN) standard e, pertanto, è il Centro Radar competente che coordina il decollo ed il volo degli intercettori con i corrispondenti organi del T.A. al fine di evitare conflitti di traffico. I velivoli permangono sempre sotto controllo positivo radar fino al loro rientro in sede.

Ogni scramble, nonché la motivazione dell'ordine e l'esito della missione sono registrati presso il Centro Radar ed il SOC competente.

b. Addestramento operativo e con tiro reale di missili.

L'allestimento e le predisposizioni a terra dei velivoli per l'addestramento in titolo sono effettuati in modo simile a quanto già delineato al sub para 4.a. precedente.

Normalmente le missioni di addestramento operativo sono effettuate da due/tre velivoli di cui uno a turno svolge la funzione di aereo bersaglio. Dette missioni sono sempre preplanificate con regolare PLN standard, inoltrato a tutti gli enti del T.A. per gli opportuni coordinamenti ed autorizzazioni al decollo.

La pianificazione comprende anche l'indicazione del Centro Radar responsabile di sviluppare la missione e la "zona regolamentata", riportata sulla pubblicazione AIP Italia, entro cui la missione dovrà essere effettuata. Il Centro Radar assume il controllo positivo della missione subito dopo il decollo dalla base madre e lo mantiene fino al suo rientro. Nel caso siano interessati più Centri Radar il passaggio del controllo della missione dall'uno all'altro avviene senza soluzione di continuità.

L'addestramento al tiro reale dei missili AIM9 è stato effettuato in rare occasioni presso il poligono aria-aria ubicato sul mare ad Ovest della Sardegna nell'area D40/D40B pubblicata sull'AIP ITALIA. Si precisa, infine, che la verifica della documentazione

pubblicata sull' AIP ITALIA.

Si precisa, infine, che la verifica della documentazione concernente l'impiego dei missili aria-aria AIM7 ed AIM9 ha evidenziato che l'addestramento in argomento non è stato effettuato durante il triennio 1979-1981.

5. Attività in atto la sera del 27.06.1980.

Il servizio d'allerta della D.A. è in atto presso le basi di Cameri, Rimini, Gioia del Colle e Trapani. La base di Trapani non è abilitata per l'attività notturna di velivoli intercettori e pertanto il servizio in argomento cessa alle 20:06L.

Cio' premesso, e verificata la documentazione agli atti, risulta che nessun velivolo della D.A. ha effettuato un qualsiasi tipo di attività di volo in concomitanza con il volo del DC-9 I-TIGI ITAVIA.

Per completezza di informazione si precisa che l'attività di volo sulle altre basi A.M. risulta chiusa già dal primo pomeriggio del 27.06.1980, fatta eccezione per quella sottoindicata effettuata, peraltro, da velivoli non equipaggiabili con missili aria-aria:

- un PD.808 decollato da Pisa alle 20:15L.  
atterrato a Pratica di Mare alle 21:05L.;
- un DC.9 decollato da Istrana alle ore 20:00L.  
atterrato a Linate alle ore 20:55L.  
decollato da Linate alle ore 21:40L, destinazione Parigi per trasporto ammalato;
- un PD.808 decollato da Istrana alle ore 20:00L.  
atterrato a Linate alle ore 20:50L.  
decollato da Linate alle ore 21:45L.  
atterrato a Ciampino alle ore 22:45L.;
- un BR ATLANTIC decollato da Elmas alle ore 18:15L.  
atterrato ad Elmas alle ore 00:30L.  
del 28.06.1980.

6. Situazione missili aria-aria dell'AERONAUTICA MILITARE.

Ai fini di un controllo esaustivo sull'impiego dei missili aria-aria dell'A.M. è stata effettuata un'indagine logistico-contabile presso i magazzini gestori del Materiale Speciale Aeronautico (MSA), che hanno la responsabilità contabile per debito di custodia, di vigilanza e di impiego. Tale indagine è stata svolta per accertare la consistenza ed i movimenti dei motori dei missili AIM7 ed AIM9.

La verifica è stata effettuata sui motori in quanto compo-

menti fondamentali e condizionanti l'operativita' dei missili. E' opportuno precisare che i motori comprendono anche i dispositivi di aggancio dei missili al velivolo F.104.

L'esame della consistenza di detti motori e' stato limitato al triennio 1979-1981, intervallo significativo e sufficiente a coprire il volo del DC-9 ITAVIA. E' stato condotto sulla base delle schede logistico-contabili prodotte dal Deposito Centrale di Orte e dai magazzini MSA che supportano i Gruppi di volo della D.A. e di quelli che hanno avuto in gestione detti missili per esigenze di verifica o di sperimentazione (Reparto Sperimentale Volo, Poligoni di Furbara e di Salto di Quirra).

Tale verifica ha confermato che nessuna variazione di consistenza dei motori dei missili AIM7 ed AIM9 è avvenuta senza giustificazione e documentazione probatoria.

## VELIVOLI AEROTATTICI STRANIERI

## 1. Generalità.

L'uso delle basi aeree e dei poligoni dell'A.M. da parte delle forze aeree dei Paesi della NATO e' regolato da appositi accordi e direttive nazionali/NATO.

Le attività svolte su territorio e nello spazio aereo italiano sono finalizzate a verificare la validità dei piani in vigore, ad incrementare l'addestramento e la standardizzazione delle procedure, a consolidare la conoscenza reciproca nello ambito dell'Alleanza.

In merito, si evidenzia che l'attività di volo comunque svolta su territorio italiano da velivoli appartenenti a forze aeree della NATO, soggiace alle stesse norme che regolano l'attività delle forze aeree nazionali con particolare riferimento a quelle che disciplinano l'uso delle singole basi aeree, dei poligoni e delle aree riservate per l'addestramento in generale, nonché alle norme del T.A..

Di norma le forze aerotattiche straniere non sono autorizzate ad impiegare armamento reale quando operanti dal territorio nazionale. Tuttavia specifici accordi possono consentire alle stesse forze l'uso di armamento reale in particolari poligoni. Ovviamente, in tali occasioni devono essere rispettate tutte le norme di sicurezza e di traffico vigenti per l'uso del poligono prescelto e per il tipo di armamento impiegato.

## 2. Principali accordi in vigore.

Nell'ambito delle norme generali delineate in premessa sono stati stipulati accordi bilaterali:

- a. con alcuni Paesi NATO per il couso della base di Decimomanu e dei poligoni associati ubicati sulla costa occidentale della Sardegna e sul mare adiacente.  
La base puo' essere utilizzata anche dall'U.S. NAVY in aderenza ad un apposito accordo tecnico-finanziario;
- b. con le FF.AA. USA. Tali accordi prevedono, tra l'altro, che:
  - il Governo USA possa utilizzare le installazioni concordate esclusivamente per adempiere ai suoi impegni NATO e, in ogni caso, a non servirsi di esse a scopi bellici, se non a seguito di disposizioni NATO o di accordi con il Governo italiano;
  - le installazioni permangano sotto il comando italiano e che i Comandi USA mantengano il controllo di carattere

- militare sul personale, sull'equipaggiamento e sulle operazioni statunitensi;
- gli aerei militari USA od al servizio delle FF.AA. USA abbiano la facolta' di sorvolare, atterrare e decollare sul territorio italiano in connessione con gli impegni NATO;
  - le Autorita' militari statunitensi informino il corrispondente Comandante nazionale in merito alle attivita' ed alle esigenze delle unita' militari dislocate su basi nazionali, onde consentire allo stesso di assolvere compiutamente le funzioni di controllo e di coordinamento su tutte le attivita' svolte nell'ambito della propria giurisdizione.

Inoltre, nell'ambito degli accordi in questione, sono stati stipulati, per ogni base, appositi MOU - Memorandum Of Understanding - per puntualizzare i vari aspetti di dettaglio circa l'uso dell'infrastruttura.

Sono compresi in tale contesto i seguenti MOU:

(1). Aviano.

Il MOU del 14.5.1956 stabilisce l'uso principale delle installazioni per:

- schieramento su base rotazionale di velivoli caccia-bombardieri;
- impianti elettronici di telecomunicazione;
- Gruppo logistico di base;
- altri elementi di supporto.

(2) Capodichino.

Il MOU del 14.5.1956 stabilisce l'uso principale delle installazioni per velivoli di supporto e da trasporto aereo militare per gli elementi USA del CINCSOUTH e di altri elementi appartenenti alle FF.AA. statunitensi.

(3) Sigonella.

Il MOU dell'8.4.1957 stabilisce l'uso principale delle installazioni per:

- attivita' operativa e di supporto logistico di velivoli antisommergibili USA;
- Quartier Generale dei Comandi della Flotta Aerea e delle Basi aeronavali dell'Atlantico e del Mediterraneo;

- infrastrutture di supporto per le esigenze di cui sopra.

3. Situazione velivoli stranieri al 27.6.1980.

a. Decimomannu.

Era presente un numero imprecisato di velivoli aerotattici dei Paesi NATO contenti. In merito, pur non essendo possibile oggi verificare nel dettaglio l'attività di volo svolta il giorno 27.06.1980, si ritiene opportuno precisare che la base ha chiuso ogni attività di volo alle 18:30;

b. Altre basi.

I velivoli stranieri presenti il 27.06.1980 su aeroporti A.M. sono:

- Istrana, un velivolo VULCAN della R.A.F. (decollato alle 10:30L);
- Grosseto, due velivoli F.104 R.F.G.;
- Gioia del Colle, due velivoli F.4 R.F.G.
- Villafranca e Pisa, velivoli da trasporto USA.

I velivoli di passaggio non sono mai armati, fatta eccezione in caso di particolari esercitazioni NATO, peraltro inesistenti su territorio Italiano il giorno 27.06.1980.

Inoltre, dagli atti si legge che detti aeroporti hanno chiuso ogni attività di volo in orario antecedente l'incidente occorso al DC-9 ITAVIA.

Non è stato possibile ricostruire l'eventuale attività di velivoli USA operanti dagli aeroporti di Aviano, Capodichino e Sigonella in quanto le autorità USA, interpellate in proposito, hanno dichiarato l'impossibilità di fornire dati in merito a causa della distruzione della relativa documentazione.

## POLIGONI

## 1. Generalita'.

L'addestramento al tiro degli equipaggi di volo viene effettuato parte "in bianco", cioè simulato e senza alcun tipo di armamento, e parte "a fuoco". In quest'ultimo caso viene utilizzato di norma solo armamento da esercitazione, cioè sprovvisto delle testate esplosive di guerra.

## 2. Descrizione dei poligoni.

a. In rare occasioni è stato effettuato il lancio reale dei soli missili AIM9, per l'addestramento di un limitato numero di piloti dei reparti della D.A.. Per tale addestramento viene impiegato esclusivamente il poligono aria-aria ubicato sul mare ad Ovest della Sardegna, nell'area D40/D40B riportata sull'AIP ITALIA. Nessun lancio reale e' avvenuto, comunque, nel triennio 1979-1981.

Il Reparto Sperimentale di Volo, con sede a Pratica di Mare, effettua lanci con i due tipi di missili aria-aria in dotazione all'A.M., AIM7 ed AIM9, per scopi sperimentali e prove di lotto.

b. L'unico poligono sul territorio italiano impiegato con continuità per le prove anzidette è il Poligono Interforze di Salto di Quirra, ubicato sulla costa orientale della Sardegna. Il Comando del poligono è ubicato nel comune di Perdasdefogu per cui a volte è citato con tale nome.

Da tale poligono vengono lanciati anche i radiobersagli impiegati sempre in connessione, però, con lanci di armamento superficie-aria od aria-aria. Questi radiobersagli sono dotati di sistemi di sicurezza che ne consentono il recupero anticipato, su comando e/o automatico, nel caso si prospetti la possibilità di deviazioni dal circuito di impiego definito per ogni singolo evento.

Le prove a fuoco vengono effettuate entro un'area ben definita, attivata di volta in volta, nello spazio e nel tempo, a mezzo di NOTAM e di Avvisi ai Naviganti emanati con diversi giorni di anticipo sull'evento. Tale area è calcolata in modo da contenere in piena sicurezza la gittata balistica massima dell'armamento da lanciare.

c. Per quanto riguarda i missili aria-aria, l'A.M. utilizza, inoltre, il poligono di Furbara per il controllo a terra dei motori dei missili AIM9. Alcuni di tali motori sono

21

stati "bruciati" presso questo poligono per prove sperimentali e di lotto.

3. Coordinamento e controllo delle prove a fuoco sul Poligono di Salto di Quirra.
- a. Le prove a fuoco sono svolte normalmente durante le ore meridiane in quanto:
- sono necessarie alcune ore con luce diurna per poter effettuare il sicuro sgombero dello specchio di mare interessato alla prova e per la messa a punto sia degli apparati di controllo che di quelli di lancio;
  - le ore meridiane sono quelle che consentono la migliore rilevazione dei dati elettromagnetici e, soprattutto, di quelli rilevati con cineteodoliti;
  - e' necessario disporre di un adeguato arco diurno, dopo la conclusione della prova, per il recupero dei radiobersagli impiegati e per eventuali operazioni di ricerca e di soccorso.
- A tal fine, il Comando del poligono dispone di natanti veloci appositamente attrezzati e di un elicottero con capacita' SAR.
- b. Il Comando del Poligono, ai fini delle prove in argomento, si avvale di un'organizzazione finalizzata alla predisposizione, all'attuazione ed al coordinamento e controllo di tutte le prove programmate ed autorizzate dagli Enti Superiori. Si avvale inoltre della ditta VITROSELENIA per il supporto tecnico delle apparecchiature elettroniche impiegate e per il lancio dei radiobersagli. Tale supporto tecnico e' assicurato anche durante l'esecuzione degli eventi al fine di meglio garantire la funzionalita' e l'affidabilita' continua degli apparati. In sostanza, in qualunque prova e' coinvolto una consistente aliquota di personale militare e civile.
- c. Il coordinamento di tutte le attivita' di tiro del poligono e' affidato al Posto Comando e Controllo che sovrintende:
- alla programmazione di ogni singolo evento;
  - alle predisposizioni necessarie per rendere disponibili in tempo utile le aree interessate mediante l'emissione dei NOTAM e degli Avvisi ai Naviganti;
  - allo sgombero dello spazio aereo, dello specchio di mare e delle aree interessate all'evento entro i rispettivi termini temporali stabiliti;

- all'attivazione ed al controllo dello stato di efficienza delle apparecchiature da impiegare per ciascun evento, quali:
  - \* radar di sorveglianza aerea e navale;
  - \* radar di punteria;
  - \* cineteodoliti per la registrazione cinefotografica dell'evento;
  - \* apparati di telemisura di alta precisione.
- alla monitorizzazione continua dello stato di sgombero delle aree interessate, sia attraverso i dati forniti dai radar di sorveglianza, che attraverso il coordinamento con gli enti vicini del T.A. e del traffico marittimo;
- all'impiego dei mezzi necessari per l'esecuzione dell'evento programmato, quali l'eventuale lancio di un radiobersaglio e l'impiego del velivolo che deve lanciare il missile;
- alla registrazione dei dati rilevati da tutti i mezzi sopracitati;
- al recupero dei radiobersagli ed alle eventuali operazioni di ricerca e soccorso che si dovessero rendere necessarie;
- all'analisi di eventuali anomalie rilevate.

Al Posto Comando e Controllo risale, inoltre, la responsabilità di sospendere in qualsiasi momento la prosecuzione di un evento quando sussista la possibilità di inficiare le norme di sicurezza previste.

#### 4. Situazione radiobersagli.

Al fine di controllare i radiobersagli impiegati presso il poligono di Salto di Quirra, e' stata effettuata un'indagine logistico-contabile volta ad accertare sia la consistenza di tale materiale che i lanci effettivamente effettuati ed il loro esito.

Si riportano di seguito i principali elementi emersi significando che la relativa documentazione probante è conservata agli atti.

- Aeromobili teleguidati NVM-2
  - . acquisiti dall'A.M. n.25
  - . distrutti n.18
  - . rimanenti n. 7
  - . lanci effettuati nel 1980 n. 4 di cui:
    - \* due il 24.1.80
    - \* uno il 14.5.80
    - \* uno il 19.5.80

- radiobersagli teleguidati CT20 -XXII

- . acquisiti dall'A.M. n.65
- . distrutti n.65
- . lanci effettuati nel 1980 n.14 di cui
  - \* uno nel mese di febbraio
  - \* tre nel mese di giugno di cui uno in data 19 e due in data 24.6.80
  - \* sette nel mese di luglio
  - \* due nel mese di settembre
  - \* uno nel mese di novembre

- radiobersagli teleguidati AQM-37A.

La ditta METEOR ha effettuato dieci lanci di bersagli di tale tipo nel periodo 7.6.1978 - 22.1.1980 utilizzando allo scopo un velivolo CANBERRA appositamente attrezzato.

Allo stato attuale, l'A.M. dispone di due esemplari residuati del programma di sviluppo del velivolo F.104S condotto negli USA negli anni 1967/1969.

Questi radiobersagli non sono stati utilizzati per indisponibilità di idoneo velivolo lanciatore e sono tuttora giacenti presso il MSA di Udine.

5. Attivita' sul Poligono di Salto di Quirra del giorno 27.6.1980.

La Società AERITALIA ha utilizzato il poligono di Salto di Quirra per il lancio di un missile aria-superficie inerte a mezzo di un velivolo Tornado.

Tale lancio e' comunque avvenuto nella mattinata del giorno in questione: ne e' una riprova che l' attivita' operativa del poligono è cessata alle 11:15L.

## SISTEMA DI CONTROLLO DEL TRAFFICO AEREO

## 1. Generalità.

La materia in titolo verrà suddivisa nel modo seguente:

- servizi di assistenza al volo - generalità;
- struttura dello spazio aereo;
- FIR Roma;
- modalità di svolgimento dell'assistenza al volo alla data del 27 giugno 1980.

## 2. Servizi di assistenza al volo - generalità.

I servizi di assistenza al volo sono istituiti per realizzare i seguenti obiettivi, fissati dall'INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO) a livello mondiale con la Convenzione di Chicago del 1944:

- prevenire le collisioni tra aeromobili in volo;
- prevenire le collisioni tra aeromobili al suolo ed ostacoli esistenti sulle aree di manovra;
- mantenere un ordinato e spedito flusso di traffico aereo;
- fornire agli aeromobili suggerimenti ed informazioni utili per una sicura ed efficace condotta di volo anche attraverso l'utilizzazione del servizio meteorologico e del servizio informazioni aeronautiche;
- avvertire il servizio di ricerca e soccorso (SAR) in caso di aeromobili in stato di presunto o effettivo pericolo e collaborare con tale servizio.

I suddetti obiettivi sono perseguiti, a livello nazionale, attraverso 4 centri di controllo del traffico aereo e delle informazioni aeronautiche, denominati ACC/FIC (AREA CONTROL CENTER/FLIGHT INFORMATION CENTER), che sono localizzati rispettivamente presso l'aeroporto di Milano/Linate (ACC/FIC MILANO), presso Monte Venda (MILANO 2), presso l'aeroporto di Ciampino (ACC/FIC ROMA) e presso l'aeroporto di Brindisi (ACC/FIC BRINDISI). Le aree di competenza di ciascun ACC/FIC sono riportate nell'Annesso 1. A livello locale completano la catena di assistenza al volo enti di controllo con giurisdizione piu' limitata denominati Avvicinamenti (APP) e Torri (TWR).

Sono obiettivi non propri dei servizi ATS, ma che vengono perseguiti in funzione della sicurezza nazionale:

- la notifica alla Difesa Aerea di tutte le informazioni sul traffico assistito o controllato dagli ACC/FIC per facilitarne l'identificazione;

- la segnalazione agli enti della Difesa Aerea di aeromobili che non si attengono alle rotte previste dalla autorizzazione diplomatica ricevuta, di aeromobili che intendono attraversare il territorio nazionale, pur non avendo la prescritta autorizzazione e, infine, di aeromobili sconosciuti comunque avvistati sullo schermo dei radar del traffico aereo o segnalati da altri aeromobili in volo.

### 3. Struttura dello spazio aereo

Particolare rilevanza ha l'ambiente operativo entro cui i servizi di assistenza al volo vengono forniti e cioè lo spazio aereo affidato alla giurisdizione italiana che comprende sia gli spazi aerei su cui viene esercitata la sovranità nazionale (e cioè gli spazi aerei sovrastanti il territorio nazionale e le acque territoriali), sia quelli aventi carattere internazionale.

Tali spazi sono suddivisi in:

- a. spazi aerei controllati che comprendono la fitta rete di aerovie e rotte che attraversano la porzione di spazio aereo nazionale ed internazionale affidato all'Italia, le regioni terminali di controllo (TMA) e le zone di controllo di avvicinamento (CTR) (Annesso 2).

I suddetti spazi sono normalmente attraversati da aerei che volano secondo le regole del volo strumentale (IFR). In questi casi essi si affidano completamente all'ente del controllo attraverso un continuo contatto radio bilaterale. Lo stesso ente di controllo provvede a separarli dagli altri aerei attraverso l'assegnazione di quote e rotte determinate.

Inoltre, fino ad un massimo di FL 195 (circa 6200 metri), e limitatamente alle ore diurne, possono interessare gli spazi aerei controllati aeromobili che volano secondo le regole del volo a vista (VFR). Agli aerei che volano con tali regole spesso vengono imposte limitazioni aggiuntive; ad essi compete l'obbligo di stabilire contatto con l'ente preposto all'assistenza al volo in modo tale che gli aerei che volano in IFR possano essere sempre informati e salvaguardati.

Agli aeromobili militari italiani e' consentito di volare in VFR anche di notte e al di sopra di FL 195 ma con l'obbligo di evitare gli spazi aerei controllati oppure di richiedere specifica autorizzazione per attraversarli.

- b. spazi aerei riservati ad attivita' militari (regolarmente pubblicati su un volume denominato AIP-ITALIA) istituiti al fine di circoscrivere in zone limitate operazioni aeree militari che per le loro caratteristiche e' bene separare dal traffico aereo generale (normalmente civile). Tali spazi aerei sono comunque permeabili dal traffico civile a

cui vengono applicate, rispetto ai velivoli militari, le stesse separazioni previste dalle normative ICAO;

- c. spazi aerei non controllati nei quali le organizzazioni di assistenza al volo (ACC/FIC) limitano la loro funzione a fornire informazioni utili per una sicura condotta del volo, ma lasciano al pilota la responsabilita' di separarsi da altri eventuali aerei in zona.
4. La Regione informazioni di volo di Roma (FIR Roma)

Alla data del 27 Giugno 1980 il servizio di assistenza al volo nella FIR Roma è fornito dall'ACC per i velivoli che volano negli spazi aerei controllati, dal FIC per i velivoli che volano fuori spazi aerei controllati. Ambedue gli Enti sono situati nella stessa Sala di Controllo sita sull'aeroporto di Ciampino.

I controllori del traffico aereo sono ancora militari e saranno smilitarizzati alcuni mesi dopo (1 Ottobre 1980).

La FIR Roma (Annesso 3) confina a Nord con la FIR Milano che comprende gli ACC/FIC di Milano e Milano 2 (ora Padova), ad Est con la FIR Brindisi ed Atene, a Sud con la FIR Malta e Tunisi, ad Ovest con la FIR Marsiglia.

Nella FIR Roma si trova la Regione Terminale di Controllo di Roma (TMA ROMA) che occupa circa 1/8 dello spazio totale, da 1500 FT/GND (ground) a FL 400 (circa 13.000 metri) e che si estende dall'Elba a Sorrento sul versante tirrenico della penisola.

Nella FIR Roma operano 11 Servizi di Controllo di avvicinamento (APP) e precisamente: Alghero, Cagliari, Olbia, Latina, Napoli, Palermo, Lamezia, Catania, Grosseto, Grazzanise e Roma. Quest'ultimo svolge le funzioni di avvicinamento per gli aeroporti di Fiumicino, Ciampino, Pratica di Mare e Urbe.

Nella FIR Roma sono situati inoltre 27 aeroporti, 23 dei quali "controllati" cioè sedi di torri di controllo.

5. Modalità di svolgimento della assistenza al volo alla data del 27 giugno 1980
- a. Gli aeromobili civili e militari che decollano o atterrano su aeroporti nazionali o che comunque interessano gli spazi aerei affidati all'Italia, vengono seguiti passo per passo dalla catena di assistenza al volo costituita da Torri, Avvicinamenti, Centri Informazioni Volo e Centri di Controllo Regionali relativamente allo spazio aereo di competenza di ciascun ente.
- Tutte le informazioni relative a tali voli vengono passate agli Enti della D.A. (telefonicamente e/o tramite telescrivente) da un nucleo composto da personale militare, denomi-

27

nato NIMA D.A., che opera presso i 4 Centri di Controllo Regionale e Informazione Volo.

Tuttavia, nella porzione di spazio aereo che sovrasta le acque internazionali (e quindi anche in quello tra la penisola e le maggiori isole italiane), entro la quale la gestione dei servizi del traffico aereo e' affidata all'Italia (in base agli accordi regionali ICAO) (Annesso 2), puo' essere presente del traffico straniero, sconosciuto agli enti di assistenza al volo italiani. Ciò in quanto l'art. 3 della Convenzione di Chicago, che prevede la non applicabilita' della stessa Convenzione agli aeromobili di Stato, militari, dogana e polizia (Annesso 4), puo' consentire a tale traffico di operare al di fuori delle regole ICAO..

In tali situazioni i velivoli stranieri, quando volano sui mari aperti, vengono seguiti dagli Enti della D.A. ai soli fini della determinazione della pericolosita' per la sicurezza nazionale.

A tale riguardo si sottolinea comunque che tra i compiti generali di un controllore del traffico aereo che opera con un radar vi e' quello di informare immediatamente l'aereo civile che ha sotto controllo e gli enti della D.A. quando tracce sconosciute si avvicinano all'aereo stesso, anche se quest'ultimo sta percorrendo una aerovia posta su acque internazionali come ad esempio l'A13 che congiunge PONZA a PALERMO.

- b. Per volare in modo piu' sicuro gli aeromobili dell'aviazione commerciale scelgono di operare in spazi aerei controllati.

In questo ambiente infatti normalmente tutti gli aerei sono conosciuti dal controllore del traffico aereo che si preoccupa di separarli adeguatamente.

La metodologia utilizzata per applicare le separazioni puo' essere procedurale o radar. Nel primo caso gli aerei vengono separati verticalmente (minimo 1000FT - 300 metri) o orizzontalmente mediante spaziamenti temporali (separazioni longitudinali) o spaziamenti laterali.

Nel secondo caso la separazione radar viene ottenuta spaziando la eco o la traccia degli aerei alla stessa quota di un minimo che non puo' essere mai inferiore, per aerei in rotta, a 5NM.

Nel caso vengano avvistate tracce sconosciute che possano interferire con la rotta dell'aeromobile sotto controllo radar, il controllore del T.A. si adopera per identificare tale traffico interessando anche i Centri della Difesa Aerea competente per territorio ed infine, se si tratta di una interferenza concreta, informa il pilota della situazione, eventualmente suggerendo una azione di scampo.

- c. Il servizio di controllo radar, sia primario che secondario, viene fornito dall'ACC di Roma limitatamente agli spazi aerei controllati fino a FL 400 ed entro un cerchio di 130NM da Fiumicino mediante l'utilizzazione dei segnali radar provenienti da due sistemi posti presso lo stesso

aeroporto di Fiumicino e precisamente il sistema RADAR PRIMARIO MARCONI S264AH + RADAR SECONDARIO PLESSEY e il sistema RADAR PRIMARIO SELENIA ATCR 2 + RADAR SECONDARIO SELENIA SSI 70.

Al riguardo è necessario precisare che il radar primario ha la funzione di rilevare i ritorni radar che vengono presentati in modo "grezzo" sullo schermo.

Il radar secondario, viceversa, può "interrogare" il velivolo che dispone di un opportuno equipaggiamento di risposta (IFF/SIF - TRANSPONDER) con il quale è possibile l'identificazione certa del velivolo e la sua presentazione sugli schermi radar con dati "sintetici" (quota, velocità, nominativo, ecc.). Sia i ritorni "grezzi" che i dati "sintetici" possono essere registrati dai sistemi MARCONI E SELENIA dell'ACC di Roma.

La portata teorica (Annesso 5) riferita ai radar primari rispetto al punto 39°43'N 12°55'E (punto presumibile dell'incivolo I-TIGI) è la seguente:

- Radar Selenia ATCR 2 è teoricamente in grado di rilevare bersagli di  $\sigma = 3$  a quote  $> 10.000\text{FT}$  (Annesso 6);
- radar Marconi S 264 AH teoricamente è in grado di rilevare bersagli di  $\sigma = 3$  a quote  $> 18.000\text{FT}$  (Annesso 7).

d. E' significativo aggiungere che, alla luce delle caratteristiche soprariportate, entrambi i radar di Fiumicino avrebbero dovuto rilevare la presenza di velivoli da caccia nelle vicinanze del DC 9 ITAVIA.

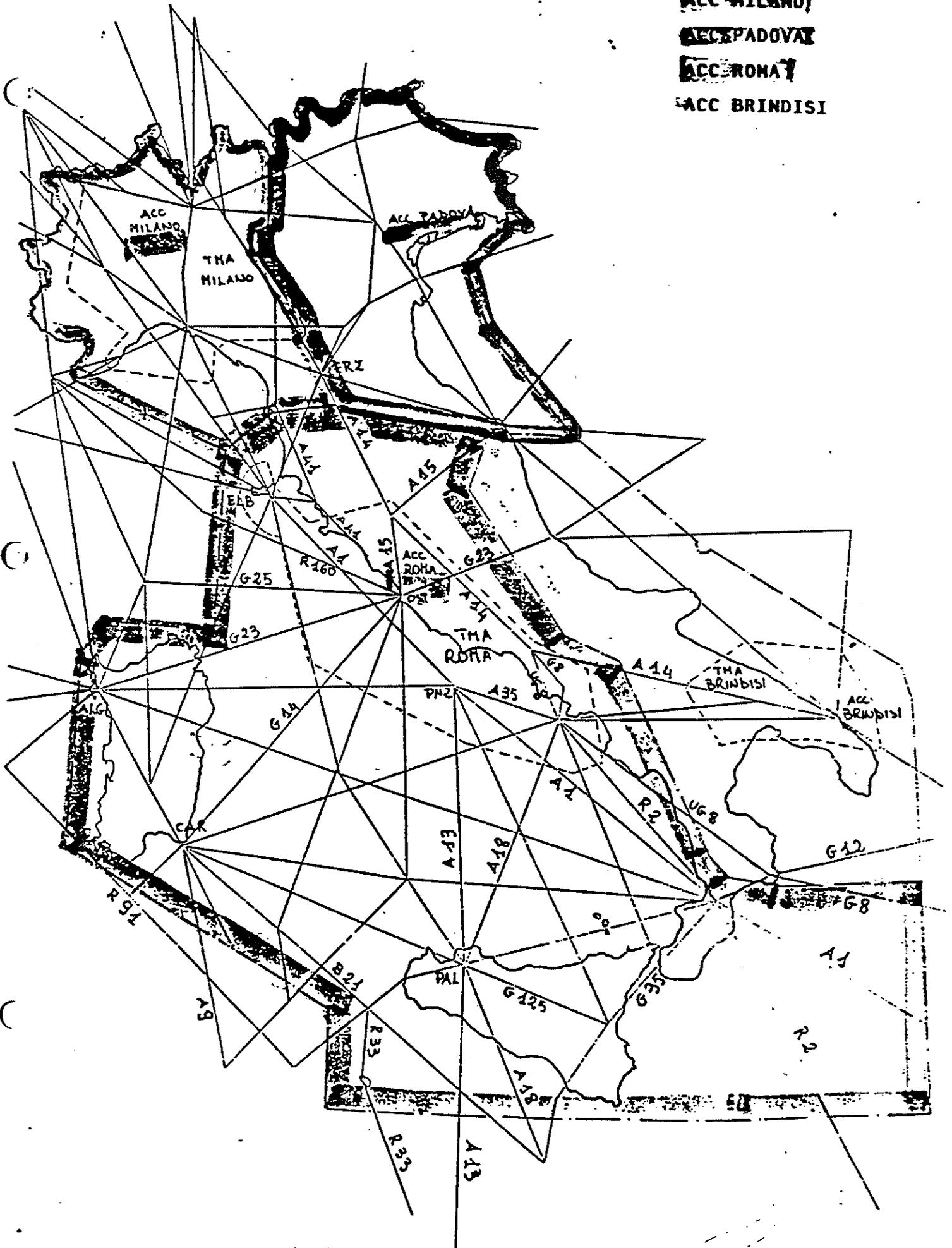
Si ritiene infine opportuno sottolineare che le postazioni radar situate in prossimità del mare risentono, particolarmente durante il periodo estivo, di un fenomeno denominato "propagazione anomala". Tale fenomeno si manifesta con un abbassamento del lobo di irradiazione del radar che aumenta la portata dello stesso e permette di avvistare bersagli a quote più basse di quelle previste dalla copertura teorica.

ACC MILANO

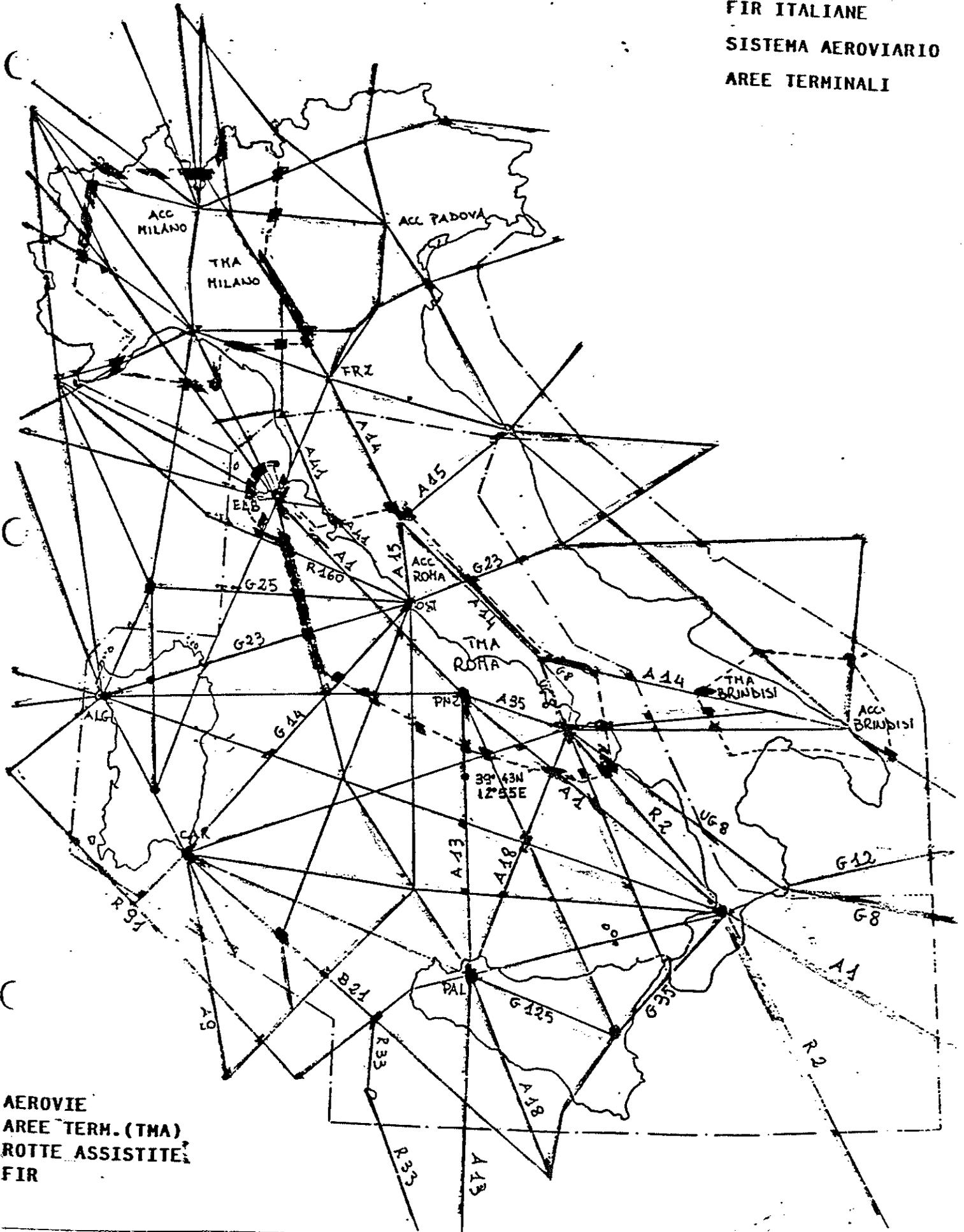
ACC PADOVA

ACC ROMA

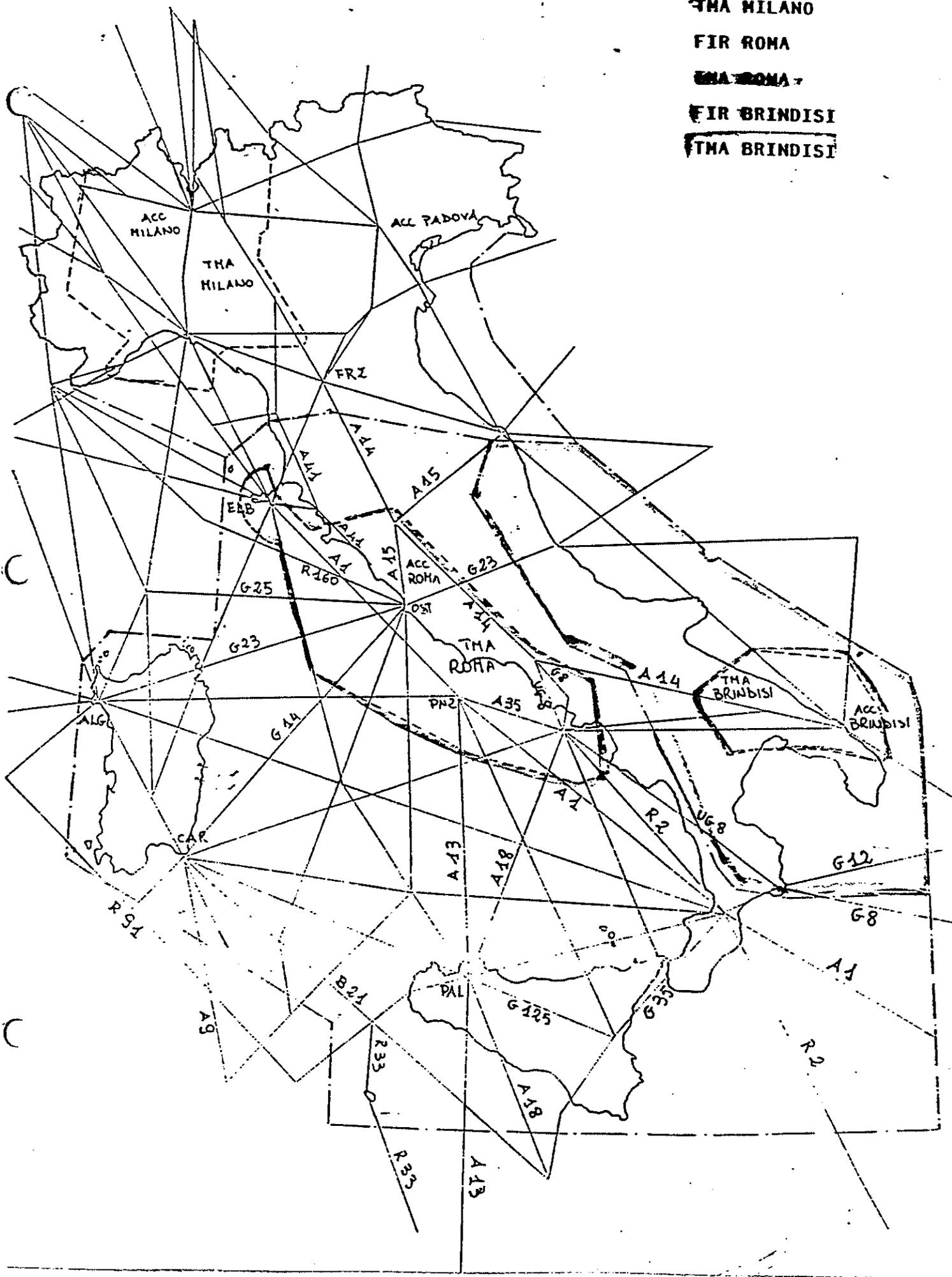
ACC BRINDISI



FIR ITALIANE  
SISTEMA AEROVIARIO  
AREE TERMINALI



- FIR MILANO
- TMA MILANO
- FIR ROMA
- ~~TMA ROMA~~
- FIR BRINDISI
- ~~TMA BRINDISI~~



PART I  
AIR NAVIGATION

PREMIERE PARTIE  
NAVIGATION AERIENNE

PRIMERA PARTE  
NAVEGACION AEREA

CHAPTER I  
GENERAL PRINCIPLES  
AND APPLICATION OF THE CONVENTION

CHAPITRE I  
PRINCIPES GENERAUX  
ET APPLICATION DE LA CONVENTION

CAPITULO I  
PRINCIPIOS GENERALES  
Y APLICACION DEL CONVENIO

Article 1  
**Sovereignty**  
The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.

Article premier  
**Souveraineté**  
Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Artículo 1  
**Soberanía**  
Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

Article 2  
**Territory**  
For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.

Article 2  
**Territoire**  
Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par territoire d'un Etat les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat.

Artículo 2  
**Territorio**  
A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

Article 3  
**Civil and state aircraft**  
(a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft and shall not be applicable to state aircraft.  
(b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.  
(c) No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.

Article 3  
**Aéronefs civils et aéronefs d'Etat**  
a) La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat.  
b) Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'Etat.  
c) Aucun aéronef d'Etat d'un Etat contractant ne peut survoler le territoire d'un autre Etat ou y atterrir, sauf autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière et conformément aux conditions de cette autorisation.

Artículo 3  
**Aeronaves civiles y de Estado**  
a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.  
b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.  
c) Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.

(d) The contracting States undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.

d) Les Etats contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'Etat.

d) Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

Article 4  
**Misuse of civil aviation**  
Each contracting State agrees not to use civil aviation for any purpose inconsistent with the aims of this Convention.

Article 4  
**Usage Indu de l'Aviation civile**  
Chaque Etat contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention.

Artículo 4  
**Uso indebido de la aviación civil**  
Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio.

CHAPTER II  
FLIGHT OVER TERRITORY  
OF CONTRACTING STATES

CHAPITRE II  
VOL AU-DESSUS DU TERRITOIRE  
DES ETATS CONTRACTANTS

CAPITULO II  
VUELO SOBRE TERRITORIO  
DE ESTADOS CONTRATANTES

Article 5  
**Right of overflight**  
Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States

Article 5  
**Droits des aéronefs**  
Chaque Etat contractant convient que tous les aéronefs des autres Etats con-

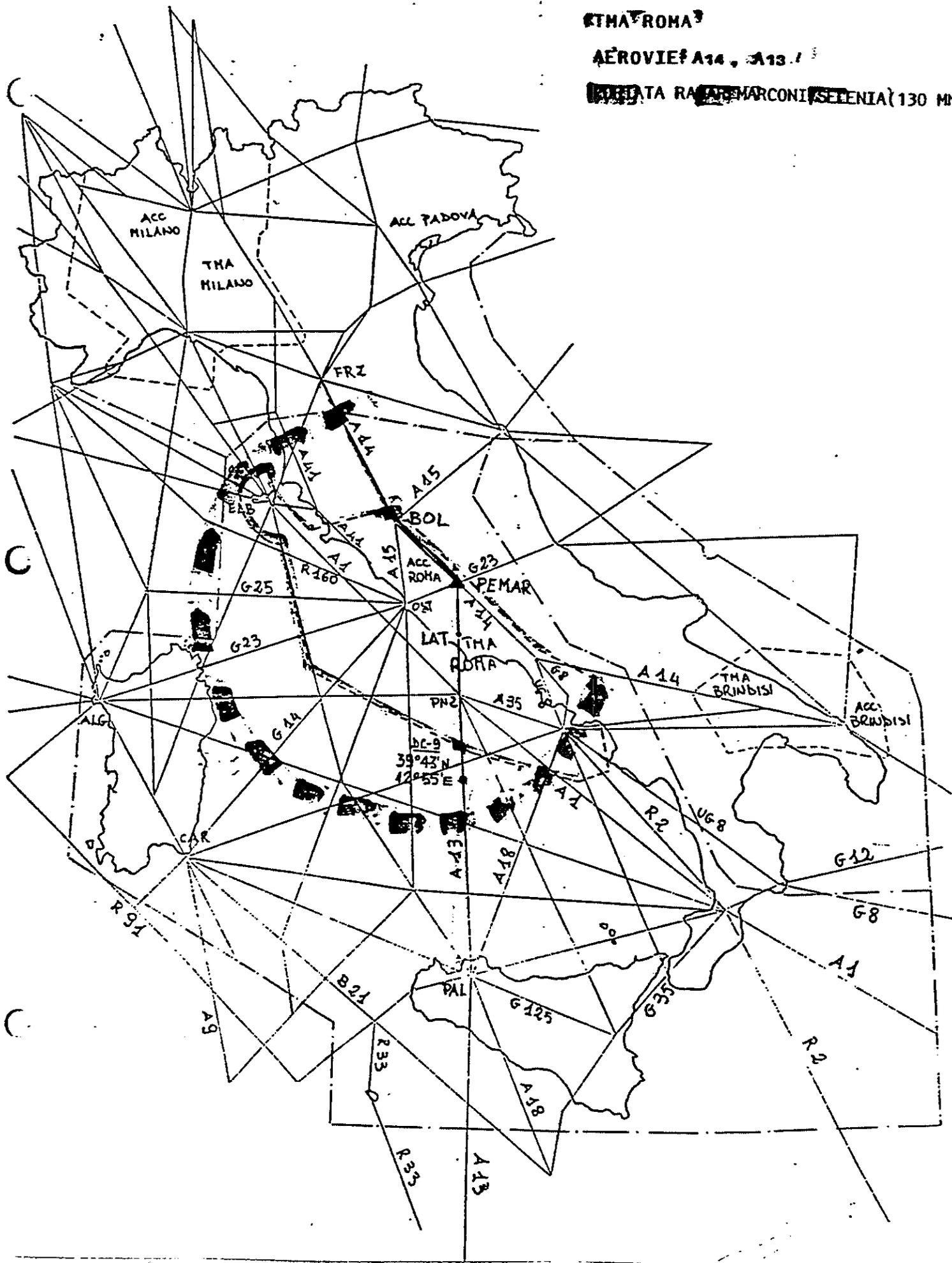
Artículo 5  
**Derecho de vuelo**  
Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás

FIR ROMA

THA ROMA

AEROVIE A14, A13

STAZIONE RADIO MARCONI SELENIA (130 MN)



34



## SISTEMA DI DIFESA AEREA

## 1. Generalita'.

L'argomento in titolo verrà sviluppato in modo da offrire un quadro completo e generale della situazione della Difesa Aerea (D.A.) all'epoca dell'incidente, con la seguente successione degli argomenti :

- compiti del Sistema D.A., struttura organizzativa e mezzi in dotazione;
- valutazione della minaccia e decisione di intervento;
- attività addestrativa;
- carenze del Sistema D.A..

## 2. Compiti del Sistema D.A., struttura organizzativa e mezzi in dotazione.

## a. In una visione di assieme i compiti essenziali del sistema di D.A. consistono essenzialmente:

- nell'assolvimento della funzione di sorveglianza, che permette il costante aggiornamento della situazione aerea;
- nella valutazione dell'eventuale minaccia, condotta vagliando, istante per istante, la situazione aerea nel quadro del preesistente scenario politico-militare;
- nell'eventuale decisione di intervento cui sono conseguenti la scelta e l'impiego del mezzo attivo più idoneo al contrasto.

## b. Con il termine sorveglianza viene coperta un'ampia gamma di attività che comprende:

- l'avvistamento/inizializzazione, consistente nella scoperta di un eco radar relativo ad un aeromobile e alla sua rappresentazione grafica con i relativi dati significativi (posizione, quota, velocità, rotta, codice IFF etc.);
- il tracciamento, operazione mediante la quale la posizione della traccia avvistata viene aggiornata man mano che la stessa si sposta nello spazio;
- la misura di quota, operazione effettuata con specifico apparato radar (quotometro) che consente di individuare la quota dell'oggetto avvistato;
- l'analisi di forza, operazione che consente di determinare, con sufficiente approssimazione, il numero dei bersagli che compongono la traccia avvistata, utilizzando il quotometro;
- il riporto (cross tell), consistente nello scambio di informazioni fra unità di D.A., riferito essenzialmente ai dati di avvistamento, tracciamento e di identificazione;

- l'identificazione, procedimento estremamente delicato che si effettua, preminentemente, attraverso la correlazione fra i dati riportati nei piani di volo relativi ai velivoli che operano nella zona interessata e quelli (posizione, direzione, velocità e quota) concernenti le tracce rilevate. Inoltre, l'identificazione, in particolare dei velivoli militari, può essere effettuata mediante il controllo del codice IFF (risponditore di bordo). Qualora non sia possibile correlare i piani di volo disponibili con gli avvistamenti, o non vi sia un adeguato codice di risposta IFF, la traccia viene classificata sconosciuta. In tal caso, per procedere alla sua identificazione a vista, vengono impegnati i velivoli intercettori di allarme, qualora la traccia assuma aspetti di pericolosità ai fini della salvaguardia della sovranità dello spazio aereo nazionale.
- c. Premesso quanto sopra, la organizzazione operativa della D.A. italiana, già da tempo integrata in quella della NATO, é basata sui seguenti elementi:
- Centri Operativi di Settore (1° e 3° SOC), organicamente e fisicamente inseriti nel Comando Operativo di Regione (ROC);
  - Centri Radar principali (CRC Master);
  - Centri Radar e Posti di Ripporto (CRC, RP, "Teste Radar");
  - Unità velivoli caccia intercettori (CIO);
  - Unità missili teleguidati aria/aria.
- d. E' opportuno precisare che il sistema di D.A può operare in modo automatizzato o fonetico-manuale. Il sistema automatizzato (sistema NADGE):
- consente, per quanto attiene alla sorveglianza, di rappresentare/aggiornare la situazione aerea in tempo reale;
  - permette la registrazione automatica su nastro della suddetta situazione (vedasi Annesso 1);
  - fornisce, mediante l'elaborazione automatica dei dati e la loro rappresentazione visiva, adeguata assistenza nella guida degli intercettori pilotati.

Il sistema fonetico manuale, invece, comporta una serie di operazioni manuali in fase di scoperta, visualizzazione, tracciamento, e registrazione delle tracce. E' immediatamente evidente che l'accuratezza e la tempestività sia nella rappresentazione che nella registrazione risultano, con il sistema fonetico-manuale, notevolmente penalizzate da una prolungata, necessaria serie di passaggi operati dall'uomo per la trattazione delle informazioni. E' opportuno sottolineare che con entrambi i sistemi sopracitati l'identificazione delle tracce, laddove non avvenga mediante il controllo del codice IFF, viene effettuato dagli operatori che confrontano i parametri della traccia con i piani di volo disponibili.

e. All'epoca dell'incidente, per quanto attiene ai Centri Radar già citati, la situazione é la seguente:

- al Centro Nord, il RP di Capo Mele opera ancora in fonetico-manuale;
- al Centro Sud, il CRC Master di Licola, il CRC di Siracusa e il RP di Pescara operano ancora in fonetico-manuale mentre il CRC di Otranto assolve la funzione di sorveglianza in automatizzato e quella di controllo dei velivoli intercettori in fonetico-manuale.
- tutti i rimanenti Centri Radar operano in automatizzato.

La copertura dei sensori radar installati nei predetti centri può essere influenzata dalla presenza di ostacoli, condizioni di propagazione non standard e da possibile degrado delle apparecchiature.

f. Per quanto riguarda i velivoli, occorre precisare che tutti i Gruppi CIO concorrono, a turno, ad assicurare, con orario H24, il servizio di allarme previsto per il tempo di pace. Essi assicurano inoltre, sempre a turno, velivoli e piloti per l'attivazione sulla base di Trapani di una cellula di allarme a cui è affidato il compito di assicurare il servizio, con orario alba-tramonto. Nella giornata del 27.6.80 il servizio di allarme è devoluto alle basi sottoindicate:

- Cameri (Novara);
- Rimini;
- Gioia del Colle (Bari);
- Trapani-Birgi, con una cellula rischierata da Istrana(TV) (il servizio ha termine alle 18:06Z).

### 3. Decisione d'intervento.

La decisione di far decollare i velivoli per l'identificazione di una traccia sconosciuta o per la condotta di un'azione tattica contro un velivolo ostile risale al Comandante di ROC che si avvale normalmente del SOC. Tuttavia per il conseguimento della indispensabile tempestività di azione, imposta dalle operazioni di D.A., in genere il SOC delega ai CRC master la facoltà di ordinare il decollo degli intercettori o di assegnare bersagli alle unità missilistiche superficie-aria. E' opportuno sottolineare che i velivoli decollati per assolvere le funzioni anzidette vengono costantemente seguiti dagli enti di controllo di superficie che forniscono loro ordini relativi a prua, quota e velocità da assumere ed informazioni sulla posizione, quota, direzione e velocità dell'aeromobile da intercettare, fino a quando gli intercettori sono in grado di agganciarlo con il proprio radar di bordo.

## 4. Attività addestrativa.

All'epoca dell'evento di Ustica l'attività addestrativa della D.A. è condotta con esercitazioni di varia ampiezza e complessità, reali e simulate. Fra quest'ultime, le Synadex (Syntetic Air Defense Exercises) acquistano particolare importanza perchè, sfruttando le capacità di simulazione del sistema NADGE, consentono di sviluppare scenari "ad hoc" e conseguenti capacità di reazione del sistema D.A. altrimenti difficilmente verificabili.

Si evidenzia che le suddette esercitazioni hanno luogo in aderenza ad una pianificazione proposta dai vari siti interessati ed approvata dal SOC e dall'ATAF con congruo anticipo. A questo proposito occorre aggiungere che alle varie autorizzazioni precedenti, e' associata una valutazione dell'ultimo momento effettuata al livello appropriato (Centro Radar e SOC), considerando la situazione aerea e la capacità operativa del Ground Environment.

Sempre in merito a quest'ultimo tipo di Synadex, si ritiene opportuno sottolineare che:

- le stesse vengono preferibilmente condotte in orari nei quali, per esperienza, il "traffico" reale risulta essere minimo e quindi piu' facilmente controllabile mentre e' in atto una "simulazione";
- per le registrazioni delle varie operazioni attinenti alla SYNADEX viene normalmente utilizzato un nastro ad hoc al fine di meglio consentire, mediante una specifica riduzione dati, la valutazione piu' completa di tutte le modalita' di esecuzione della stessa senza interferire con le registrazioni relative all'attivita' reale;
- la continuita' del servizio di sorveglianza reale dello spazio aereo viene assicurata a norma della suddetta direttiva, da almeno 3 operatori e piu' precisamente da:
  - TPO (Track Production Officer) - responsabile per la presentazione della situazione aerea;
  - IO (Identification Officer) - responsabile per l'identificazione;
  - TKM (Track Monitor) - addetto alla inizializzazione, e tracciamento degli echi radar.

Tali operatori sono scelti fra gli elementi più esperti per curare la trattazione del traffico significativo al fine di evitare una degradazione inaccettabile della effettiva capacità di difesa (con traffico significativo ci si riferisce a quelle tracce che, per la loro classificazione, sono di interesse per la D.A.: fra queste non figurano quelle classificate "Friendly" - amiche).

A tal fine gli operatori in questione possono utilizzare o delle "consolles" del sistema NADGE, mantenendo in atto operazioni automatizzate, oppure schermi radar di vecchio tipo (OA-99 o UPA 35) non agganciati al sistema NADGE, operando secondo le procedure fonetico-manuali;

- ogni esercitazione può essere interrotta in caso di situazioni di allarme/emergenza o comunque di interferenze con l'attività reale.

#### 5. Carenze del Sistema D.A.

Nel 1980 la D.A. nazionale opera, come già accennato, con un sistema misto (automatizzato e fonetico-manuale). Ciò comporta alcune penalizzazioni in particolare per lo scambio dei dati tra i siti automatizzati e quelli fonetico-manuali.

La vecchia concezione dei sensori radar del sistema e l'insufficiente numero delle postazioni non consentono di fornire una completa capacità di avvistamento alle quote medio-basse e, soprattutto, bassissime in tutta l'area di responsabilità. Nell'area Centro-Nord di competenza del 1° SOC la rete di avvistamento è completamente automatizzata con la sola eccezione dell'RP di Capo Mele; nell'area Centro-Sud, di competenza del 3° SOC, la conversione al sistema automatizzato è completata solo presso i Centri Radar di Jacotenente e Marsala, parzialmente presso il CRC di Otranto. I Centri Radar di Licola e Siracusa e l'RP di Pescara operano ancora in fonetico manuale.

Allo scopo di migliorare tale situazione dal 1980 ad oggi sono stati realizzati numerosi programmi di ammodernamento e potenziamento ed in particolare:

- è stato installato un nuovo sensore radar a Marsala e sono state aumentate presso lo stesso sito le unità di elaborazione e registrazione dati;
- è stato trasformato il Centro Radar di Licola da sito fonetico-manuale a sito automatizzato;
- sono state istituite nuove postazioni radar a Crotona, Lampedusa e Capo Frasca installandovi nuovi sistemi di avvistamento automatizzati tridimensionali.

A ciò si aggiunge l'incremento della capacità operativa che è derivato dalla installazione presso alcuni Centri Radar di nuove apparecchiature che consentono, tra l'altro, di avvalersi delle eccellenti capacità di scoperta a bassa quota offerte al sistema NATO aeroportato AWACS.

## REGISTRAZIONE AUTOMATICA DEI DATI NEL NADGE.

1. Nei Centri Radar NADGE l'elaboratore oltre ad essere di ausilio alle normali attività della sala operativa, consente di registrare automaticamente su nastri magnetici, per una successiva analisi e valutazione, diversi tipi di informazioni relative alla attività svolta. I dati che normalmente vengono registrati riguardano:
  - le tracce;
  - le operazioni alla consolle;
  - le intercettazioni.
2. Le registrazioni automatiche vengono avviate contemporaneamente all'attivazione delle apparecchiature necessarie per fare operare il sito in maniera automatizzata. In tale fase vengono anche stabilite le modalità e la frequenza con le quali la registrazione delle tracce deve avvenire. Per quanto attiene alla frequenza di registrazione, l'intervallo minimo tra due registrazioni successive di una traccia corrisponde a circa 10 secondi. E' necessario precisare, pero', che tale intervallo minimo può notevolmente variare, fino a tempi dell'ordine di minuti, in funzione del numero di tracce che compaiono e/o per prestabilite priorità imposte dal sistema.
3. I nastri magnetici contenenti le informazioni registrate sono conservati, salvo diversa disposizione, per 30 giorni calendariali.

La riproduzione delle informazioni contenute sui nastri si ottiene utilizzando appositi programmi che permettono di sviluppare su tabulati i dati richiesti.
4. Dai citati tabulati e' possibile evincere, tra l'altro la, "qualità" della traccia registrata, ovverosia a quando risale l'ultimo "plot" radar ad essa associato.

Possono essere registrate tracce di qualità variabile da un massimo di sette (coincidenza della simbologia con il plot radar) ad un minimo di zero (mancata correlazione della simbologia con il plot radar da almeno 72 secondi). Quanto appena scritto sta a significare che:

  - la posizione di una traccia può non sempre corrispondere esattamente alla posizione del velivolo cui si riferisce;
  - il sistema e' comunque tale da consentire di verificare con buona approssimazione l'entità dell'eventuale scostamento della posizione della traccia da quella del velivolo.

Ciò si può verificare in quanto il plot radar indica la reale posizione del bersaglio avvistato, mentre la simbologia indica la posizione prevista del plot radar calcolata in base ai

segue An. 1 all'All. D1

42

A titolo esemplificativo si evidenzia che la mancata correlazione tra la simbologia e il plot radar può verificarsi ad esempio ove un velivolo effettui una virata con angolo superiore a quello considerato possibile dal calcolatore o in caso che il plot radar non arrivi con le previste caratteristiche che gli facciano superare i prestabiliti criteri di congruità. Laddove la traccia sintetica abbia qualità sette, il posizionamento del velivolo ad essa associata coincide con il posizionamento della traccia.

## SITUAZIONE DEL SERVIZIO DI SOCCORSO AEREO A.M..

## 1. Generalità.

La materia in titolo verrà suddivisa, al fine di facilitarne la trattazione, come segue:

- compiti del servizio e sua articolazione;
- organizzazione di comando e controllo;
- situazione dei reparti d'impiego.

Il quadro tracciato è quello vigente al Giugno del 1980 e non coincide completamente con quello attuale.

## 2. Compiti del servizio e sua articolazione.

## a. Descrizione del servizio.

Il servizio soccorso aereo dell'A.M. (SAR-SEARCH AND RESCUE) opera per soddisfare esigenze di carattere militare, per la ricerca ed il salvataggio di personale militare disperso in zone impervie od ostili, con particolare riferimento agli equipaggi di velivoli incidentati, nonché per esigenze di carattere civile riferite agli aeromobili. Le operazioni di carattere militare avvengono in accordo alla normativa NATO contenuta nella direttiva ATP 10.

L'organizzazione ed il servizio per le esigenze civili sono in accordo alla normativa ICAO, la quale, con l'Annesso 12 alla convenzione di Chicago, prevede che gli Stati aderenti istituiscano e mantengano attivato con continuità un servizio di ricerca e soccorso (SAR) articolato su una catena di comando e controllo e su unità di intervento dotate di aeromobili specializzati.

L'annesso 11 alla stessa Convenzione prevede inoltre l'istituzione di un servizio d'allarme presso gli enti di controllo del traffico aereo.

In Italia alle operazioni SAR partecipano vari organi statali e privati che dispongono di mezzi e di personale utilmente impiegabili. Nel contesto dei compiti d'istituto di tali organi, il soccorso della vita umana ha, in tempo di pace, assoluta priorità. Per tale principio etico, che trova piena rispondenza negli obblighi di legge, qualsiasi ente militare o civile in condizione di fornire adeguata opera in materia può essere chiamato ad esplicare la propria attività sotto la direzione dell'autorità coordinatrice responsabile.

In particolare, ai sensi del D.I. 1 Giugno 1978, la direzione delle operazioni di ricerca e salvataggio com-

44

pete all'Aeronautica Militare, nei casi di incidenti aeronautici e spaziali.

In presenza di una situazione di potenziale pericolo, normalmente i FIC/ACC fungono da punti di raccolta di informazioni relativamente allo stato di emergenza di un velivolo per l'inoltro di tali informazioni al RCC. L'emergenza di un velivolo è trattata secondo la seguente sequenza:

- Fase di incertezza (INCERFA),  
quando non viene ricevuta alcuna comunicazione per un periodo di 30 minuti dal momento in cui la comunicazione avrebbe dovuto essere effettuata, o quando un aeromobile non arriva entro trenta minuti dall'ultimo stimato di arrivo notificato.
- Fase di allerta (ALERFA) e
- Fase di pericolo (DETRESFA),

che configurano momenti di crescente pericolo che devono essere trattati in accordo all'Annesso 11 della Convenzione di Chicago.

La cessazione delle operazioni S.A.R. può essere disposta dalle autorità coordinatrici soltanto qualora, a seguito di prolungate ed esaurienti ricerche con esito negativo, non sussistano più ragionevoli speranze di salvare la vita di eventuali superstiti.

In ogni caso, quando nelle operazioni di vario tipo intervengono aeromobili di più Amministrazioni, ai fini della sicurezza del traffico aereo, il controllo operativo degli stessi rimane di esclusiva competenza dell'A.M..

b. Organizzazione S.A.R. dell'Aeronautica Militare.

L'A.M. è l'unica Forza Armata in possesso di una organizzazione permanente ed esclusivamente costituita per le attività SAR.

Nell'organizzazione SAR dell'A.M. si distinguono due branche fondamentali: la Catena di Comando e Controllo (Centri Coordinamento Soccorso) ed il Servizio di Soccorso Aereo (15° Stormo, Gruppi e Distaccamenti SAR). Le operazioni di soccorso aereo sono condotte dai Comandi Operativi di Regione (ROC) che ne devolvono la direzione ai Centri e Sottocentri Coordinamento Soccorso (RCC e RSC). Gli RCC/RSC possono disporre degli aeromobili forniti dai reparti SAR, da altri reparti dell'A.M. e del concorso del personale e dei mezzi aerei navali e terrestri messi a disposizione da altre Amministrazioni, come illustrato nello schema in Annesso 1.

c. Cooperazione S.A.R. Nazionale.

In campo nazionale, allo scopo di stabilire una coopera-

zione tra i vari enti responsabili della direzione delle operazioni di soccorso, sono stati stipulati degli accordi con la Marina Militare, con l'Esercito e con il Club Alpino Italiano.

Per quanto attiene all'argomento in oggetto gli accordi prevedono quanto segue:

(1) Operazioni SAR relative ad equipaggi di aeromobili.

Per l'esecuzione di tali tipi di operazioni gli RCC dell'A.M. possono richiedere il concorso dei mezzi navali ed aerei della M.M. tramite l'Alto Comando Periferico (A.C.P.) competente;

(2) Operazioni SAR relative ad equipaggi di navi.

Per l'esecuzione di tali tipi di operazioni, gli A.C.P. della M.M. possono richiedere il concorso degli aeromobili SAR dell'A.M. all'RCC competente.

Anche in tal caso all'A.M. compete, nello svolgimento delle operazioni SAR, la direzione ed il coordinamento dell'impiego degli elicotteri della M.M. e dei velivoli antisommersibili (A/S).

d. Coordinamento delle operazioni di soccorso.

Il coordinamento delle operazioni di soccorso effettuato dall'autorità coordinatrice responsabile consiste nell'individuare ed assegnare i compiti ad enti/autorità/mezzi, ecc., dipendenti da varie Amministrazioni dello Stato, allo scopo di conseguire con tempestività ed efficacia il soccorso, evitando possibili reciproche interferenze.

Pertanto tale coordinamento non configura mai rapporti di dipendenza organica, ma soltanto una subordinazione operativa limitata al tempo necessario per portare a compimento l'operazione di soccorso.

A seconda del tipo di incidente o sinistro, l'autorità coordinatrice si identifica in enti diversi. In particolare, in caso di incidenti aerei, l'autorità competente è il RCC.

Tale centro provvede alle operazioni di soccorso con gli aeromobili dell'A.M. e con il concorso del personale e dei mezzi aerei, navali e terrestri delle altre FF.AA. o delle altre Amministrazioni dello Stato che possono utilmente intervenire nella ricerca e nel salvataggio di superstiti di incidenti aerei su terra e in mare. L'RCC provvede, altresì, ai fini della sicurezza del traffico aereo, al controllo di tutti gli aeromobili comunque impiegati nelle operazioni di soccorso e alla direzione e al coordinamento del trasporto presso ospedali attrezzati di ammalati e traumatizzati gravi da navi, piccole isole e località impervie.

Risale altresì all'autorità coordinatrice la responsabilità del pronto invio di adeguati ed appropriati mezzi nella esecuzione delle operazioni di ricerca e salvataggio sino

a completamento delle stesse o sino a quando permangono ragionevoli probabilità di successo.

I compiti particolari dell'autorità coordinatrice sono riportati in annesso 2.

In annesso 3 sono riportati i compiti delle autorità che concorrono alle operazioni SAR.

3. Organizzazione di comando e controllo

a. Nel Giugno del 1980, a seguito della ristrutturazione del 1976 con la quale era stato chiuso il Comando Operativo della II° Regione Aerea (II° ROC), la catena di comando e controllo del Servizio SAR è articolata su due RCC:

- RCC di Monte Venda, inserito nel Comando Operativo della I^ Regione Aerea (I° ROC);
- RCC di Martina Franca, inserito nel Comando Operativo della III^ Regione Aerea (III° ROC).

L'RCC di Martina Franca comprende due Sottocentri di Coordinamento Soccorso ubicati ad Elmas e a Ciampino.

L'area di Ustica è compresa in quella di responsabilità diretta dell' RSC di Ciampino e quindi risale alla giurisdizione dell'RCC di Martina Franca.

Di rilievo il fatto che la sede dell'RSC di Ciampino è ubicata nell'ambito del Centro Regionale di Controllo del traffico aereo di Roma (RIV di Roma).

b. Per quanto attiene alle comunicazioni:

- il RCC di Martina Franca non dispone di mezzi di collegamento HF in fonia con gli aeromobili impiegati nelle operazioni di soccorso;
- il RSC di Ciampino dispone di collegamenti in fonia con gli aeromobili di soccorso.

4. Situazione dei reparti di impiego.

Nel giugno 1980 il Servizio SAR dell'A.M. è svolto con elicotteri HH-3F e AB 204. Sulla base di Ciampino operano l'85° Gruppo, che svolge il servizio di allarme SAR con HH-3F, e l'84° Gruppo, in fase di trasferimento a Brindisi e di transizione dal velivolo HU16 all'elicottero HH-3F.

Sull'aeroporto di Linate opera il 1° Distaccamento SAR che svolge servizio di allarme con elicotteri AB 204.

Sulla base di Brindisi opera il 3° Distaccamento SAR che svolge il servizio di allarme con elicotteri AB 204, in fase di sostituzione con HH-3F.

Oltre ai precipitati mezzi sono impiegabili per operazioni di soccorso mezzi semispecializzati come gli aeromobili anti-sommergibili Breguet Atlantic in dotazione al 30° Stormo di Elmas ed al 41° Stormo di Catania.

Sono inoltre impiegabili gli elicotteri SH-3D della M.M., di

47

NON CLASSIFICATO Segue Allegato E - 5 -

caratteristiche simili agli HH-3F, ma non in grado di ammarare. Il tutto, ovviamente, previo coordinamento con la Marina Militare.

NON CLASSIFICATO



Compiti particolari dell'Autorità coordinatrice.

- 1) Valutare tutte le informazioni disponibili sull'incidente;
- 2) classificare l'operazione SAR nell'appropriata fase d'emergenza (incertezza, allertamento, pericolo), se ciò non è già stato fatto;
- 3) allertare i mezzi SAR dipendenti e, se del caso, quelli di altre Amministrazioni;
- 4) raccogliere informazioni più dettagliate sull'incidente;
- 5) formulare, in base alle informazioni disponibili, un piano per la specifica operazione;
- 6) tenersi informato sulle condizioni meteorologiche precedenti, attuali e previste in zona e lungo le rotte di avvicinamento alla stessa;
- 7) approntare un briefing per gli equipaggi che debbono partecipare all'operazione;
- 8) designare le frequenze per le comunicazioni durante i trasferimenti, per le comunicazioni in zona e per l'ascolto delle eventuali chiamate d'emergenza;
- 9) impiegare i mezzi SAR dipendenti;
- 10) richiedere, se del caso, il concorso dei mezzi SAR di altre Amministrazioni;
- 11) richiedere alle stazioni radio di mantenere l'ascolto su determinate frequenze;
- 12) esercitare il controllo operativo SAR su tutte le forze assegnate;
- 13) tenere informati i Comandi o gli Enti che hanno fornito i mezzi sulle azioni intraprese e su tutti gli sviluppi dell'operazione;
- 14) programmare e provvedere alla sostituzione e agli avvicendamenti dei mezzi, tenendo conto della loro autonomia, delle condizioni meteorologiche e dell'evolvere della situazione operativa;
- 15) rendere disponibili ai rispettivi comandi ed enti i mezzi impiegati, man mano che ciò sia possibile o opportuno (mezzi esuberanti o inadeguati);
- 16) organizzare l'assistenza ai superstiti eventualmente salvati, provvedendo anche a richiedere gli interventi sanitari (ambulanze, medici, infermieri, ecc.);
- 17) mantenere un carteggio continuo delle zone esplorate indicando le probabilità percentuali di scoperta e gli avvistamenti. Se la ricerca si prolunga per più di un giorno, usare un lucido trasparente per ogni 12 o 24 ore;
- 18) mantenere una continua registrazione cronologica degli avvenimenti, da cui risultino le azioni intraprese, i mezzi SAR impiegati, le sortite effettuate, le ore di volo o di navigazione o i chilometri percorsi, gli avvistamenti, i risultati ottenuti, i messaggi ricevuti

- e trasmessi, le comunicazioni telefoniche e radio;
- 19) tenere le Autorità superiori informate sul progredire dell'operazione, mediante rapporti periodici di situazione numerati (SITREP), almeno una volta al giorno e ogni qualvolta si verifica un avvenimento significativo;
- 20) inviare ai mezzi d'informazione dei rapporti sul progredire della missione, richiedendo, mediante gli stessi, eventuali notizie necessarie per la prosecuzione dell'operazione;
- 21) provvedere per il debriefing agli equipaggi SAR e al disallertamento dei mezzi e delle organizzazioni SAR interessate quando la missione viene ultimata, informando dei risultati conseguiti tutti gli Enti interessati.

Compiti particolari delle Autorità/Comandi/Enti che concorrono alle operazioni di soccorso.

- 1) Fornire all'Autorità coordinatrice tutte le notizie relative alle richieste di soccorso di cui ciascuno viene a conoscenza;
- 2) fornire informazioni sulle operazioni di soccorso eventualmente iniziate autonomamente;
- 3) fornire informazioni e suggerimenti utili ai fini del soccorso all'Autorità coordinatrice;
- 4) fornire, su richiesta dell'Autorità coordinatrice, i mezzi aerei, navali, terrestri e di comunicazione disponibili;
- 5) fare da ponte o da intermediario nelle comunicazioni per un più rapido espletamento delle stesse;
- 6) esercitare il controllo operativo dei propri mezzi e di quelli che, per legge, operano sotto il proprio controllo operativo;
- 7) fornire, in fase di redazione dei vari Piani SAR degli enti coordinatori, tutte le notizie necessarie;
- 8) dare periodicamente comunicazione agli enti coordinatori delle disponibilità/indisponibilità/trasferimenti di carattere non temporaneo dei propri mezzi;
- 9) informare il competente RCC dell'A.M. in caso di impiego di aeromobili;
- 10) informare la competente Capitaneria di porto dell'impiego di mezzi navali in operazioni di soccorso ad aeromobili incidentati.

E1  
NOT. A. 1. dd 27/6/80  
(dove you?)

52

PROCESSO VERBALE DELLE RISPOSTE E DELLE DICHIARAZIONI

rese il giorno 14.04.1989 dal Col. RUSSO Giorgio  
nato a Verona il 18.6.30 al:

- Gen.S.A. ZAULI Domenico;
- Gen.D.A. CAVATORTA Giovanni;
- Col.Pil. MUZZARELLI Gian Luca.

Incarico ricoperto il 27.06.1980: Capo Uff. Opz. della Riv Ciampino ;  
Incarico ricoperto attualmente: congedo.

Le registrazioni dei radar Marconi e Selenia furono esaminate il giorno 28.6.80 per verificare il punto in cui il velivolo era precipitato per agevolare il soccorso di eventuali superstiti. Le registrazioni dei dati radar non erano mai state utilizzate per questi scopi investigativi, ma se mai per indagini di carattere tecnico sul funzionamento dei radar. La prima ricostruzione è stata fatta su carta a scala 1/500.000 e una seconda su scala 1/100.000. Appariva chiaro che ad un certo orario non si riceveva più il radar secondario, ma solamente un certo numero di echi primari che potevano essere correlati al velivolo interessato, pur senza la certezza di identificazione fornita dal radar secondario. Rimasi meravigliato del fatto di rilevare molti echi primari per circa due minuti e mezzo dopo la scomparsa del segnale SSR. La cosa che mi colpì di più fu il fatto di vedere echi a sinistra e a destra della traiettoria. Pensai ad una eventuale esplosione del velivolo. Dopo, questi echi si spostavano verso est. Nessuno ha pensato ad un missile perchè non sono stati rilevati altri echi in prossimità della traiettoria del volo ITAVIA . Tuttavia, bisogna tener conto che la zona dell'incidente è prossima al limite della copertura del radar.

Dalle prove condotte nel 1985, svolte a 140 NM invece che a 130, la presenza del velivolo F.104 è stata avvistata con il radar primario in maniera molto distinta nella fase di volo ortogonale alla traiettoria del DC9.

Confermo che, in caso di avvistamento certo di una traccia di aereo, in generale il controllore radar avverte il velivolo interessato della presenza del traffico sconosciuto.

Non sono a conoscenza della presenza di velivoli stranieri in zona la sera del 27.6.1980.

LETTO E SOTTOSCRITTO

*Giorgio Russo*

PROCESSO VERBALE DELLE RISPOSTE E DELLE DICHIARAZIONI

54

rese il giorno 14.04.1989 dal LA TORRE Antonio *(Torre)*

nato a Napoli il 8.9.1948 al:

- Gen.S.A. ZAULI Domenico;
- Gen.D.A. CAVATORTA Giovanni;
- Col.Pil. MUZZARELLI Gian Luca.

Incarico ricoperto il 27.06.1980: Controllore radar Aerovie TSR Riv  
Ciampino;

Incarico ricoperto attualmente: congedo.

Ricordo che non ci furono grossi problemi; ci fu solo un cambio di livello da 290 a 250. Il volo non era eccessivamente regolare dal punto di vista della navigazione in quanto il pilota aveva lamentato alcune inefficienze alle radioassistenze di terra. Non ho notato nulla di anomalo.

Successivamente, vedendo i plottaggi del registratore del radar notai che nell'intorno dell'area dell'incidente erano presenti alcune tracce. E' per me molto difficile correlare tali tracce con la presenza di un'aereo.

LETTO E SOTTOSCRITTO

*Antonio Torre*

55

56

# MODULO PER MESSAGGIO

Allegato F  
NUMERO

57

SPAZIO RISERVATO PER USO DEL CENTRO PER L'INTELLIGENCE AERONAUTICA MILITARE

**35° CENTRO RADAR**

UFFICIO OPERAZIONI

MARSALA

QUALIFICA PER COMP. 0	QUALIFICA PER CONOSC. DIFFERITO	GRUPPO DATA-ORARIO G11000/Z	ISTRUZIONI PER IL MESSAGGIO
DA: 35° AERORADAR, MARSALA			PREZIOSO GR
A (re): AEROROC/SOC TERZO - MARTINA FRANCA -			CLASSIFICA DI SEGRETEZZA RISERVATO
PERCO (INFO) 34° AERORADAR OPR - SIRACUSA -			NUMERO DI PROTOCOLLO DEL MESSAGGIO 2/335/035-2/02

OGGETTO: PROGRAMMA SYNTAX CAT. I 2° TRIMESTRE 1980.

1. APRILE:

10 ALT. 11; 15 ALT. 16; 21 ALT. 22; 28 ALT. 29.

2. MAGGIO:

5 ALT. 6; 12 ALT. 13; 19 ALT. 20; 30 ALT. 31.

3. GIUGNO:

6 ALT. 7; 13 ALT. 14; 20 ALT. 21; 27 ALT. 28.

CENTRO CRYPTOGRAFICO

35° C. R. A. MARSALA

REVITRA 68

APR 1980

EU L 177

PAGINA _____ DI _____ PAGINE		DECLASSIFICAZIONE IN AUTOMATICO CLASSIFICAZIONE <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO		NOME DEL COMPILATORE TEN. BEL ZOPPO A.		UFFICIO OPS		R. T. P. N. 15	
PER USO DELLA OPERAZIONE	R	DATA	ORA	INTEGRA OPERAT.	T	DATA	ORA	INTEGRA OPERAT.	FIRMA DELL'UFFICIALE IN CARICO OPERAZIONI (C. A. A. I. N. G. I. E. S. E.)

Int. Polgr. Stato - 2.

**AERONAUTICA MILITARE** Declassificato a  
35° GRUPPO RADAR NON CLASSIFICATO  
UFFICIO COMANDO  
91025 MARSALA (TP)

core da messaggio SIA/231/8402/028.2/6.6.1  
del 12.5.89

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

IL COMANDANTE GENERALE  
SCAR. 75 A. C. N. DEL ZOPPO

58

5

Segue allegato F

SYNADEX  
SITC

ALLA SALA OPERATIVA =  
QUAEDO S.O.

DEL GIORNO 27.6.89  
START TIME 1900/3

07 EX CONTR. Serg. TOZZO	10 IN. Serg. Av. DI GIOVANNI	11 T.K.M. Av. GRIPPOSO	12 INSER. 1° Av. BELLUCCHINI
05 T.P.O. Ten. CERRANO	NAVIGATORE Serg. GEDIA	06 I.O. S.M. LOI	HO/SO Av. CELINDO
UPA-35 Serg. CLARICO	04 I.C. 2	03 F.A.	02 I.C. 1 M.lli GIKER Ten. MUR

- H.C.A. M.lli SPERA  
Serg. ABATE
- F.A.A.
- I.C.A. S.M. VIAGGIO
- T.P.O./A S.M. SANDO
- T.O.R.
- E.I.O. Serg. TOZZO
- LOTTER (CAMPO)
- LOTTER (BARCA)
- LOTTER (MORO)
- ELLER (SASSO)
- IN TLX

01 H.C. Cap. RALLINI
-------------------------

Partenza pullman Stagnone	ore	_____
Partenza pullman Caserma	ore	_____
Pre-briefing	ore	_____
De-briefing	ore	_____

L'EXERCISE CONTROLLER  
(Ten. MESSARO Antonio)

## USTICA - INCHIESTA TECNICO-AMMINISTRATIVA A.M.

Io sottoscritto, Gen.S.A. (ris.) Franco FERRI, chiamato dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, oggi, 26 Aprile 1989, a riferire in merito a quanto di mia conoscenza sull'incidente occorso al DC-9 ITAVIA I-TIGI precipitato nel cielo di Ustica il 27 Giugno 1980, nella mia funzione di Sottocapo "pro-tempore" dello Stato Maggiore dell'A.M., in risposta ai quesiti postimi dichiaro quanto di seguito esposto:

- premesso che in caso di incidente ad aeromobile civile l'inchiesta relativa è di competenza del Ministero dei Trasporti ed eventualmente della Magistratura ordinaria, che possono avvalersi della collaborazione - su specifica richiesta - del personale specializzato dell'Aeronautica Militare;
- premesso, altresì, che nessun legame collegava, in prima istanza, l'incidente occorso al velivolo DC-9 all'Aeronautica Militare, ho richiesto subito al COP (Centro Operativo di Pace dell'A.M.) se ci fossero velivoli dell'A.M. in volo ricevendone risposta negativa. Successivamente ho rivolto la stessa domanda ai ROC (Comandi Operativi di Regione), al Poligono Interforze di Salto di Quirra e ai Comandi alleati, ricevendo da tutti risposta negativa. Tutto ciò è stato richiesto per rispondere al Gabinetto del Ministro, che aveva rivolto analogo quesito relativamente ad eventuale traffico aereo militare dell'A.M. ed alleato;

60

di provocare una puntualizzazione che però non ebbe luogo;  
- anche dopo la trasmissione della B.B.C. non fu condotta alcuna indagine generale in ambito Forza Armata.

e. Con riferimento alla situazione della Difesa Aerea del tempo, e con particolare riferimento a quella dei Centri Radar di Licola e Marsala, ritengo che anche con le limitazioni di allora i due Centri avrebbero dovuto vedere attorno al DC-9, data la quota e la distanza dello stesso, a meno di problemi di potenza per il Centro di Licola o di coni d'ombra per quanto concerne il centro di Marsala, forse schermato da monte Erice.

Per quanto concerne i radar del Traffico Aereo di Ciampino, ritengo che gli stessi, ma non gli operatori, possano aver visto plots non registrati dai radar di Licola e Marsala e ciò in connessione alla sostanziale diversa filosofia dei sistemi della Difesa Aerea rispetto a quelli del Traffico Aereo.

Gen. S.A.(P.A.) Lamberto BARTOLUCCI

Lamberto Bartolucci

61

- zona dell'incidente nel giorno e nell'ora dello stesso;
- fu designato per la Commissione LUZZATTI un Ufficiale A.M. qualificato Contollore del Traffico Aereo e forse anche un Ufficiale Meteo;
  - in occasione del ritrovamento di un relitto appartenente ad un radiobersaglio fu chiarito che gli ultimi lanci effettuati dalla F.A. risalivano a cinque mesi prima dell'incidente e che, nel giorno dello stesso, il Poligono di Salto di Quirra era stato chiuso molto presto;
  - conosciuta la relazione della Commissione LUZZATTI, che riportava dati che evidenziavano carenza di approfondimento specie in ordine alla interruzione delle registrazioni radar ed alla consegna dei materiali richiesti dalla Procura di Palermo prima, e da quella di Roma poi, in un appunto dello SMA 3° Reparto mi furono forniti elementi di chiarificazione unitamente a notizie su ipotetiche tracce viste sui nastri delle registrazioni del T.A. attribuibili a parti del DC-9 ITAVIA in caduta;
  - il caso si chiuse con la relazione LUZZATTI nel 1982, per riaprirsi nel 1985, quando ricoprivo l'incarico di Capo di S.M. della Difesa, a seguito di una trasmissione della B.B.C. in cui si adombravano sospetti sulle Forze Aeree nazionali e NATO;
  - chiesi al Capo di Stato Maggiore dell'A.M., Gen. Basilio COTTONE, di predisporre un appunto per il Ministro al fine

62

- velivoli alleati;

- il Sistema di Difesa Aerea, d'altra parte, non aveva rilevato alcun traffico anomalo in vicinanza del velivolo DC-9 ITAVIA;

- il Soccorso Aereo era stato regolarmente allertato ed aveva agito in piena aderenza alle norme in vigore.

c. Alla luce di quanto sopra, essendo stato escluso qualsiasi coinvolgimento diretto di velivoli o enti della Forza Armata, non disposi l'effettuazione di alcuna inchiesta. Ciò peraltro in linea con la normativa nazionale vigente che prevede di affidare le inchieste relative ad incidenti di velivoli civili al Ministero dei Trasporti.

Impartii, invece, immediate disposizioni a tutti gli enti dipendenti acciocchè fornissero la massima collaborazione sia alla Commissione Tecnico-Formale del Ministero dei Trasporti (presieduta dal dottor LUZZATTI) e sia all'Autorità Giudiziaria, ove tale collaborazione fosse stata richiesta.

d. Con riferimento al quadro sopra delineato, aggiungo che, stando ai miei ricordi:

- le Autorità USA, a seguito di richiesta formulata dallo SMA, confermarono con apposito messaggio, in data molto prossima all'evento, che nessun loro velivolo era nella

USTICA - INCHIESTA TECNICO-AMMINISTRATIVA A.M.

Io sottoscritto, Gen.S.A. (P.A.) Lamberto BARTOLUCCI, chiamato dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, oggi, 26 Aprile 1989, a riferire in merito a quanto di mia conoscenza sull'incidente aereo al DC-9 ITAVIA I - TIGI precipitato nel cielo di Ustica il 27 Giugno 1980, nella mia funzione di Capo di Stato Maggiore "pro-tempore" dell'Aeronautica Militare, in risposta ai quesiti postimi dichiaro quanto di seguito riportato.

a. Fui messo al corrente dell'avvenuto incidente nella stessa serata dell'evento: non ricordo se dal COP (Centro Operativo dello SMA) o da Ufficiale del 3° Reparto Operazioni e Addestramento dello SMA.

b. Basandomi su precedenti esperienze, ed allo scopo di poter immediatamente escludere che la causa dell'incidente fosse attribuibile ad una collisione in volo, richiesi notizie circa la presenza nella zona ed all'orario dell'incidente di velivoli dell'A.M. in volo e di eventuale attività aerea alleata, con particolare riferimento a quella USA.

Chiesi altresì di confermarmi se il Soccorso Aereo fosse stato allertato in aderenza alle norme previste.

Le risposte ricevute al momento e/o confermate nei giorni immediatamente successivi furono le seguenti:

- nella sera e nell'orario dell'incidente non era presente alcun velivolo dell'A.M. e non risultava fossero presenti

64

USTICA - INDAGINE TECNICO-AMMINISTRATIVA

Io sottoscritto, Generale S.A. Corrado MELILLO, sentito dal Capo di S.M. dell'Aeronautica in ordine all'indagine in titolo affidatagli dal Ministro della Difesa, On.le ZANONE, per quanto di mia competenza nell'incarico, ricoperto all'epoca dell'incidente, di Capo del 3° Reparto - Operazioni e Addestramento - dello S.M.A., dichiaro quanto segue in merito ai quesiti postimi:

- la sera stessa del 27 giugno 1980 venni informato dell'avvenuto incidente aereo a largo di Ustica ed ebbi conferma dell'allertamento del Servizio di Soccorso Aereo dell'A.M.;
- avuti più chiari elementi relativi alla dinamica dell'incidente, venne tempestivamente accertato che non erano coinvolte le responsabilità dell'A.M. in materia di Controllo del Traffico Aereo;
- venne anche svolta prontamente un'indagine intesa ad accertare se nell'area ed al momento dell'incidente esistesse traffico aereo militare, A.M. o NATO. I risultati furono negativi in entrambi i casi;
- alla richiesta della Magistratura di consegna delle registrazioni del C.R.C. di Marsala, venne dato sollecitamente corso alle prassi previste e le registrazioni, corredate del "plotting" delle tracce radar relative ad una vasta area circostante il luogo dell'incidente, vennero fatte pervenire alle Autorità richiedenti.

Roma, 28 aprile 1989

FIRMATO

Corrado Melillo

65

linee: una da parte della Magistratura di Palermo ed una da parte del giudice Santacroce a Roma. Superata un'iniziale perplessita' in relazione agli elementi classificati che i nastri contenevano relativamente alle caratteristiche del radar stesso, e chiarito dalla Magistratura il problema della competenza sull'indagine, nello sviluppo di questa richiesta si è dovuto registrare qualche ritardo che non è imputabile all'Aeronautica; si sono rilevate, infatti, lungaggini nella trattazione burocratica della pratica, specialmente nel risalire dagli enti periferici a quelli centrali, ivi incluso lo stesso Gabinetto Difesa che ha chiesto il parere a Leggidife e allo stesso Stato Maggiore Aeronautica.

Altro non ritengo di dover aggiungere, sia per quanto attiene agli sviluppi successivi che non hanno più interessato la Forza Armata, sia per quanto risulti dai miei ricordi. Su tutto l'argomento sono stato interrogato dal Giudice BUCARELLI, della Magistratura di Roma.

Gen S.A. (ris.) Franco FERRI

Gen. Franco Ferri

66

Questo fatto puo' aver ingenerato in seguito dubbi e sospetti, mentre invece era da imputare alle limitazioni del Sistema di Difesa Aerea stesso, gia' all'epoca superato;

- il radar di Marsala, che operava in automatico, riportava all'operatore indicazioni di sole tracce confermate a seguito di un certo numero di rilevamenti radar (da quattro a sei), tralasciando quindi indicazioni di disturbi o echi anomali o accidentali;
- non sono apparsi attendibili, nel senso che non sono risultati corrispondenti a tracce reali, i plots riportati dal radar Marconi del Traffico Aereo. Tali plots potrebbero invece corrispondere ad echi anomali od a parti del velivolo incidentato;
- l'interruzione dovuta al cambio del nastro presso il Centro Radar di Marsala è avvenuta quattro minuti dopo l'incidente. Preciso che quattro minuti sono un periodo di tempo ragguardevole, specie in rapporto alla velocita' degli aerei. Aggiungo che qualsiasi fatto anomalo avvenuto nell'area dell'incidente sarebbe stato visto e riportato, anche se il sistema della Difesa Aerea all'epoca non era certamente a livelli ottimali. Tale situazione, peraltro, non è stata mai tenuta nascosta dall'A.M., che stava avviando un'azione di aggiornamento del sistema compatibilmente con i fondi resi disponibili;
- le richieste della Magistratura ordinaria in ordine alla consegna delle registrazioni radar sono avvenute su due

67

- premesso che il "drone" ritrovato qualche tempo dopo l'incidente risultò lanciato parecchi mesi prima e che al momento dell'incidente non c'era attività alcuna nel Poligono di Salto di Quirra

devo sottolineare che

- scartata l'ipotesi piuttosto fantasiosa di un complotto precedentemente organizzato e coinvolgente l'A.M. e considerato invece un abbattimento "in buona fede", tutto il sistema della Difesa Aerea (compresi i velivoli in stato d'allarme) e del Traffico Aereo sarebbe stato comunque informato prima dell'incidente; non essendo avvenuto nulla di tutto ciò, si ha la conferma che non è stato registrato nulla di anomalo per l'allertamento del sistema;
- a tutti i radar della Difesa Aerea è stato comunque richiesto di informare gli organi sovraordinati in ordine ad eventuali avvistamenti di tracce anomale; le risposte pervenute sono state tutte negative;
- i tipi di radar della Difesa Aerea e le funzioni da essi svolte corrispondevano a filosofie diverse da tipo a tipo e comunque diverse da quelle del Traffico Aereo civile; ricordo, in particolare, che il radar di Licola funzionava in fonetico-manuale e che comunque quanto da esso rilevato è stato fornito alla Magistratura ordinaria ed utilizzato nella Commissione d'Inchiesta LUZZATTI, la quale tuttavia ha dichiarato tale materiale non utilizzabile.

68

ALLERTAMENTO ED INTERVENTO DEL SERVIZIO DI SOCCORSO AEREO  
IN CONNESSIONE CON L'INCIDENTE DI VOLO DEL DC-9 ITAVIA  
DEL 27.6.1980

1. Generalità.

Con riferimento all'argomento in titolo, di seguito verranno esposti e commentati gli eventi relativi all'allertamento ed all'intervento del servizio SAR, sia per quanto riguarda la catena di comando e controllo che per quanto riguarda i Reparti d'impiego.

La ricostruzione è basata:

- sull'esame della documentazione agli atti presso il RCC di Martina Franca, il RSC di Ciampino e il 15° Stormo;
- su informazioni acquisite tramite colloqui con personale del 15° Stormo in servizio nella fase iniziale dell'intervento;
- sull'esame di documentazione esistente presso il SCC/A.M. di Ciampino.

E' stata altresì effettuata una verifica sulla documentazione trasmessa in esito alle richieste della Magistratura al 3° ROC, per quanto riguarda l'aspetto SAR.

L'esposizione sarà articolata come segue:

- successione cronologica degli eventi;
- notizie fornite alla magistratura.

Non verrà trattato l'aspetto relativo alle operazioni condotte dalla M.M. con mezzi navali.

E' NECESSARIO PRECISARE CHE GLI ORARI DELLE COMUNICAZIONI TELEFONICHE VENGONO REGISTRATI MANUALMENTE SIA IN PARTENZA CHE IN ARRIVO. LA POSSIBILITA' CHE GLI OROLOGI DEGLI ENTI INTERESSATI NON SIANO SEMPRE SINCRONIZZATI E LA DURATA DELLE STESSE CONVERSAZIONI POSSONO COMPORTARE CHE UNA COMUNICAZIONE VENGA REGISTRATA AD ORARI DIVERSI DAGLI ENTI INTERESSATI. PER TALE MOTIVO NON E' DA ESCLUDERE CHE GLI ORARI INDICATI NEL PROSIEGUO DEL PRESENTE DOCUMENTO POSSANO NON TROVARE ASSOLUTO RISCONTRO CON QUELLI DI ALTRI DOCUMENTI SIMILARI.

2. Fase precedente l'incidente.

Il giorno 27.06.1980 alle ore 20.56 locali avviene l'ultimo contatto radio tra il volo IH-870 e l'ACC di Ciampino.

La comunicazione riporta il sorvolo del punto A 13/A e fornisce lo stimato per la verticale di Palermo, prevista alle ore 21.13 locali, da cui dista 115 miglia nautiche.

3. Fase iniziale di incertezza, allertamento della catena di Comando e Controllo del SAR.

- 21.04. Il controllore del settore Sud dell'ACC di Roma chiama senza ottenere risposta il volo IH-870 con l'intenzione di disporre l'inizio della discesa verso Palermo; vengono contattati, parimenti senza esito, il servizio di controllo dell'aeroporto di Punta Raisi ed un velivolo (KM 153) dell'Air Malta che sta seguendo la stessa rotta a livello di volo 370;
- 21.11. L'ACC di Roma, avendo perso la traccia radar del volo IH-870, contatta il Centro Radar (CRAM) di Marsala il quale riferisce di non rilevare la traccia dell'IH-870; tale informazione viene riconfermata a più riprese tra le 21.11 e le 21.36;  
Analoghe richieste di notizie, parimenti senza esito, sono rivolte al CRAM di Siracusa tra le 21.27 e le 21.42;
- 21.21. Il CRAM di Marsala, d'accordo con l'ACC di Roma, informa il Capo Controllore del 3° SOC della situazione, chiedendogli di allertare il R.C.C. di Martina Franca;
- 21.22. Il Capo Controllore del 3° SOC informa della situazione in atto l'Ufficiale di servizio presso il RCC di Martina Franca;
- 21.35. L'ACC di Roma allerta il RSC di Ciampino.

4. Allertamento degli Enti interessati alla effettuazione delle missioni di soccorso.

- 21.25. Il RCC di Martina Franca comunica lo stato di preallarme per l'elicottero d'allarme del 15° Stormo; contemporaneamente il 15° Stormo è in attesa dell'ordine di decollo per un velivolo precipitato presso l'isola d'Elba con 4 persone a bordo;
- 21.28. Il RCC di Martina Franca allerta Marisicilia (ACP della Marina Militare), chiedendo l'intervento di un elicottero SH-3D per la ricerca notturna;
- 21.35. Perviene l'ordine di decollo al 15° Stormo per la ricerca del DC 9 annullando la richiesta precedente per il velivolo precipitato all'Elba;
- 21.49. Viene allertato il 3° Distaccamento SAR di Brindisi che non dispone al momento di elicotteri HH-3F; l'unico utilizzabile si trova rischierato a Ciampino da dove verrà comunque impiegato;
- 22.20. Viene allertato Maridipart Napoli (ACP della Marina Militare) che assume il controllo operativo dei mezzi navali per disposizione dello SMM;
- 22.00. Viene chiesta a Marisicilia la disponibilità di altri SH-3D. Al riguardo è assicurato l'approntamento di altri 2 elicotteri.
- 22.30. Il RSC di Ciampino dà l'ordine di decollo per l'eli-

cottero di 2° allarme del 15° Stormo.

- 22.34. Marisicilia comunica la disponibilità di un velivolo BR-1150 Atlantic decollato da Catania per una missione addestrativa.

#### 5. Interventi con mezzi aerei.

I Reparti interessati in ordine cronologico sono stati:

- 15° Stormo, con elicotteri HH-3F;
- Maristaeli Catania (Reparto di volo della M.M.), con elicotteri SH-3D;
- 41° Stormo Catania, con velivoli Breguet Atlantic;
- 30° Stormo Elmas, con velivoli Breguet Atlantic.

In sintesi l'attività effettuata è la seguente:

- giorno 27.06, 3 missioni con esito negativo;
- giorno 28.06, 14 missioni; la missione ISSGL (elicottero SH-3D di Catania) ha localizzato alle ore 07.12 le prime tracce dell'incidente in posizione 39°49' Nord 12°55' Est;
- giorno 29.06, 8 missioni;
- giorno 30.06, 5 missioni.

In annesso 1 è riportato lo specchio riepilogativo delle missioni di volo e l'elenco del personale interessato alle operazioni di soccorso in genere.

#### 6. Condotta delle operazioni in zona.

L'intervento immediato è effettuato utilizzando 2 elicotteri HH-3F, 2 elicotteri SH-3D e 2 velivoli Atlantic. Tale intervento di ricerca è infruttuoso per l'oscurità e le condizioni del mare, pur se condotto secondo le norme vigenti.

Successivamente il RCC coordina gli interventi dei mezzi aerei in modo che alle prime luci del giorno 28.06 possano essere presenti in zona elicotteri HH-3F (1) ed SH-3D (2), nonché un velivolo Atlantic; successivamente all'avvistamento del luogo dell'impatto tutti i mezzi aerei idonei sono impiegati alternandosi in zona per il recupero ed il trasporto dei reperti.

Il giorno 28.06 la nave Doria assume il controllo tattico delle operazioni in zona, svolgendo funzioni di OSC (On Scene Commander) e coordina le operazioni di recupero delle salme e dei materiali, svolte congiuntamente da elicotteri e mezzi navali.

Il trasporto delle salme verso Palermo, per disposizione dei Ministri degli Interni e della Difesa, è effettuato con elicotteri.

E' da rilevare che alle ore 22.27 del giorno 27.06 perviene al RCC una comunicazione che riporta una possibile attività americana in zona, secondo quanto riferito da personale in servizio all'ACC di Roma; nel merito l'Ufficiale di servizio al momento della comunicazione ha rilasciato la dichiarazione in annesso 2. Tale notizia è stata successivamente verificata sentendo il personale di servizio all'ACC di Roma la sera dell'incidente senza tuttavia poter trovare nessun tipo di

41

conferma da parte di alcuno.

7. Notizie fornite alla magistratura.

E' stata effettuata una verifica sulle risposte degli enti interessati alle operazioni di soccorso alle richieste di notizie da parte della Magistratura/Commissione Luzzatti; tali richieste, concernenti informazioni su zone e orari dei ritrovamenti, sui rapporti dei mezzi che parteciparono alle operazioni di soccorso, nonché su una ulteriore consegna dei nastri dei tracciati radar di Marsale e Licola, sono state prontamente evase come si può dedurre dalla documentazione agli annessi 3, 4 e 5.

Allegato "G"

al foglio n° ROC3-011/01946/045-4 del 24.11.1988

27.06.80

NUM. VEL.	TIPO	BASE DEC.	ORA DEC.	INIZ. RIC.	TERM. RIC.	BASE ATT.	ORA	ESITU	NOTE
ISSGD (1)	HH3F	CIAMPINO	21.55 B	22.45 B	02.50 B	CIAMPINO	03.55B	NEG	Dati R.C.C.
		"	22.00 B	23.10 B	01.50 B	CIAMPINO	03.20B	NEG	Dati 15° Stormo
ISSGC	SH-3D	CATANIA	22.25 B	23.10 B	280245B	PAERMO	03.00B	NEG	Rientra per ACM
ISSGE	BR1150	CATANIA	23.31 B	23.45 B	280345B	CATANIA	04.35B	-	-

... .. disponibile

72

28.06.80

ANNESSO "1"

segue Allegato "G"

NOM. VEL.	TIPO	BASE DEC.	ORA DEC.	INIZ. RIC.	TERM. RIC.	BASE ATT.	ORA	ESITO	NOTE
ISSGF (1)	HH3F	CIAMPINO	01.00B	01.58B	04.09B	CIAMPINO	0510B	NEG	-
ISSGG	SH-3D	CATANIA FIR	00.28B	01.05B	05.30B	PALERMO B.F.	0530B	-	-
ISSGL (1)	SH-3D	CATANIA FIR	03.27B	04.30B	08.15B	TRAPANI B.	0819B	POS	Alle ore 0702B in posizione 39°49N-1255E avvistata macchia di carburante nuotando materiali affioranti alla superficie. Cambia nominativo successivamente in 1950B.
ISSGI (1)	BR1150	CAGLIARI E	03.10B	04.00B	12.00B	CAGLIARI E.	1310B	POS	Alle ore 0528B in posizione 39°49N-1255E avvistata macchia di carburante.
ISSGN	SH-3D	CATANIA FIR	07.16B	08.40B	11.30B	TRAPANI B.	1140B	NEG	-
ISSGN	SH-3D	CATANIA FIR	11.50B 15.15B	- -	- -	NAVE DORIA PALERMO P.R.	1440B 1542B	NEG	-
ISSGU (2)	HH3F	CIAMPINO	07.00B	08.25B	11.40B	CIAMPINO	1210B	POS	rifornimento alle ore 08.40B in posizione 39°49N-1255E avvistati battellini, salvagenti e parecchi corpi.
ISSGO (1)	HH3F	CIAMPINO	10.40B 10.40B	11.20B 11.50B	14.00B 13.20B	GRAZZANISE "	1423B 1425B	POS POS	dati R.C.C. dati 15° Stormo localizzazione salma

73

ANNESSE "1"  
segue Allegato "G"

NOM. VEL.	TIPO	BASE DEC.	ORA DEC.	INIZ. RIC.	TERM. RIC.	BASE ATT.	ORA	ESITO	NOTE
ISSGR (1)	HH3F "	CIAMPINO "	1145B 1145B	1515B 1245B ARRIVATA SU DURIA per emergenza	1619B 1620B RECUPERO da N. DURIA	CIAMPINO CIAMPINO	1750B 1750B	PUS	dati R.C.C.
ISSGS (1)	BR1150	CATANIA SIG	1230B	1310B	2040B	CATANIA SIG.	21.23/B	PUS	dati 15° Stormo. Appuntati. 4 DURIA per emergenza AFCS - avvistate 5 salme
ISSGT	SH-3D	CATANIA FTR NAVE DURIA PALERMO PR TRAPANI B.	1512B 1810B 1900B 2117B	- - - -	- - - -	NAVE DURIA PALERMO P.R. TRAPANI B. CATANIA FTR	1730B 1858B 1935B 2300B	-	avvistati numerosi cudi veri (non cita pos.)  trasporto salme rifornimento
ISSGL	SH-3D	PALERMO BI NAVE DURIA PALERMO PR	1525B 1900B 2006B	- - -	- - -	NAVE DURIA PALERMO PR TRAPANI B.	1838B 1951B 2036B	-	trasporto salme
ISSGA-1 (1)	HH3F	CIAMPINO	1530B	1740B	2020B	CIAMPINO	2145B	NEG	
ONDA4	HH3F	CIAMPINO NAVE DURIA PALERMO PR	1225B 1710B 1950B	-	-	NAVE DURIA PALERMO PR CIAMPINO	1625B 1800B 2155B		trasporto salme
(1) Rappoito	di missione	disponibile							
(2) Volata da	84° Centro SAR								
(3) Volata da	equipaggio del 15° Stormo con elicottero del 84° SAR								

74

segue Allegato "G"

NOM. VEL.	TIPO	BASE DEC.	ORA DEC.	INIZ. RIC.	TERM. RIC.	BASE ATT.	ORA	ESITO	NOTE
ISSGA (1)	HH-3F	PALERMO PR	0532B	0610B	0910B	NAVE DORIA	0910B		dati R.C.C.
		PALERMO PR	0530B	0610B	0910B	PALERMO PR	1010B		dati 15° Stormo
ISSGB	SH-3D	NAVE DORIA	0942B	-	-	PALERMO PR	1008B	POS	dati R.C.C. e trasporto sulme
		PALERMO PR	1230B	-	-	CIAMPINO	1435B		dati R.C.C.
ISSGC (1)	HH-3F	TRAPANI B.	0603B	0630B	1015B	TRAPANI B.	1043B	NEG	
		CIAMPINO	0440B	0545B	0905B	CIAMPINO	1020B	NEG	dati R.C.C.
ISSGD (2)	HH-3F	CIAMPINO	0430B	0545B	0905B	CIAMPINO	1030B	NEG	dati 15° Stormo
		CIAMPINO	0856B	1000B	1230B	CIAMPINO	1342B	NEG	
ISSGE	SH-3D	TRAPANI B.	1140B	1215B	1500B	PALERMO PR	1530B		sbarco rottami
		PALERMO PR	1545B	-	-	TRAPANI B.	1610B		rifornimento
ISSGF (1)	HH-3F	TRAPANI H.	1900B	-	-	CATANIA FIR	2020B		
		CIAMPINO	1335B	1415B	1655B	NAPOLI	1722B		dati R.C.C.
ISSGG (1)	SH-3D	NAPOLI	1840B	1910B	2030B	CIAMPINO	2200B		
		CIAMPINO	1830B	1445B	1645B	NAPOLI	1730B		dati 15° Stormo
ISSGH	SH-3D	CAGLIARI E.	1604B	1650B	2040B	CAGLIARI E.	2133B	POS	avvistati diversi oggetti
		CATANIA	1525B	1700B	1936B	TRAPANI B.	2025B	NEG	galleggianti.
(1) Rapporto (2) Volata da	SH-3D	TRAPANI H.	2120B	-	-	CATANIA	2225B		rifornimento
		missione disponibile							
84' SAR									

NOM. VEL.	TIPO	BASE DEC.	ORA DEC.	INIZ. RIC.	TERM. RIC.	BASE ATT.	URA	ESITO	N O T E
ISSGA (1)	HH3F	CIAMPINO	0430B	0600B	1040B	NAPOLI	1130B	POS	avvistato saggolino in pos. 3945N-1350E
		NAPOLI	1330B	1430B	1450B	NAPOLI	1550B		
		NAPOLI	1630B	-	-	NAVE DORIA	1704B		
		NAVE DORIA	1745B	-	-	CIAMPINO	1930B		
ISSGB	SH-3D	CATANIA PTR	0430B	0530B	0915B	NAVE DORIA	0915B		trasp. materiali
		NAVE DORIA	1010B	-	-	PALERMO PR	1100B		
		PALERMO PR	1115B	-	-	CATANIA PTR	1245B		
ISSGC(1)	BR1150	CATANIA SIG	0843B	0920B	1800B	SIGONELLA	1850B	POS	Avvistati oggetti generici
		CATANIA PTR	0855B	0955B	1230B	NAVE DORIA	1230B		
ISSGD	SH-3D	NAVE DORIA	1412B	-	-	PALERMO PR	1505B		sbarco materiali: rifornimento
		PALERMO PR	1537B	-	-	TRAPANI B.	1548B		
		TRAPANI B.	1645B	-	-	CATANIA PTR	1816B		
		CATANIA PTR	1320B	1420B	1450B	NAVE DORIA	1459B		
ISSGE	SH-3D	NAVE DORIA	1701B	1701B	1930B	NAVE DORIA	1930B		trasp. materiali
		NAVE DORIA	2015B	-	-	PALERMO PR	2110B		
		PALERMO PR	2125B	-	-	CATANIA PTR	2255B		
		CATANIA PTR	1320B	1420B	1450B	NAVE DORIA	1459B		
(1) Rapporti di missione disponibili									

PERSONALE DI SERVIZIO NEL PERIODO D'INTERESSE

PERSONALE DEL 3° R.O.C. (R.C.C. MARTINA FRANCA)

T.COL. Guglielmo LIPPOLIS - DIRETTORE

giorno 27/6/80	Ten. M.llo	SMELZO MARZULLI	Giovanni Pietro
giorno 28/6/80	Cap. M.llo	SANTAMARIA ALANZA	Giuseppe Carlo
giorno 29/6/80	Ten. Serg.	BENEDETTO D'APRILE	Michele Vito
giorno 30/6/80	Ten. S.M.	SPAZIOSO LOCAPUTO	Cosimo Luigi
giorno 01/7/80	T.Col. M.llo	LIPPOLIS ALANZA	Guglielmo Carlo

PERSONALE DI SERVIZIO ALL'R.S.C. DI ROMA

Magg. TROMBETTA Antonio CAPO

giorno 27/6/80	M.llo M.llo	BOZICEVICH BRUSCHINA	Massimiliano Roberto
giorno 28/6/80	M.llo M.llo	LEILA MARCELLI	Vincenzo Marcello
giorno 29/6/80	M.llo M.llo	D'ANNIBALE DEL PRETE	Angelo Vito
giorno 30/6/80	M.llo M.llo	CARLA' LIBERTUCCI	Carlo Carlo
giorno 01/7/80	M.llo M.llo	INCARBONE DEBITOVENI	Custode Lucio
giorno 02/7/80	M.llo	BOZICEVICH	Massimiliano

NON CLASSIFICATO segue Annesso 1

78

M.llo BRUSCHINA Roberto

PERSONALE DI SERVIZIO AL B.O.C. DEL 15° STORMO

giorno 27/6/80	Mllo	GALLO	Giovanni
giorno 28/6/80	S.M.	LIVOLSI	Giacomo
giorno 29/6/80	Serg.	VENTRIGLIA	Giuseppe
giorno 30/6/80	S.M.	FASANO	Domenico
giorno 01/7/80	Mllo	GALLO	Giovanni
giorno 02/7/80	Mllo	FUNICIELLO	Aldo

EQUIPAGGI DEL 15° STORMO IMPEGNATI NELLE OPERAZIONI

27/06/1980

HH-3F 80989

CAP.	INNOCENZI	P
CAP.	TRINCA	2P
Mllo	STAZI	AS
S.M.	IPPOLITO	MOT
S.M.	STURABOTTI	MRM
M.llo	MORRA	ARS

28/06/1980

HH-3F 80975

CAP.	GENEROSI	P
CAP.	SORINO	2P
S.M.	FRASCA	EMB
SERG.	TAMMURELLO	MONT
S.M.	IEMMA	AS
Mllo	D'ANIELLO	ARS
CAP.	LINO	UM
SIG.	NODARI	PAX
SIG.	PASSARELLI	PAX

HH-3F 80975  
(2 SORTITE)

COL.	CHIAPPINI	2P
TCOL.	SANDULLI	P
Mllo	CIOFFI	EMB
Mllo	MORRA	ARS
SERG.	SIMONE	MONT
SIG.	LANDINI	PAX
SIG.	BADALONI	PAX
SIG.	BONADONNA	PAX
SIG.	CAPODANNO	PAX

NON CLASSIFICATO

## HH-3F 80975

CAP.	RODA	P
CAP.	PILONE	2P
Mllo	CIOFFI	EMB
SERG.	SIMONE	MONT

## HH-3F 80983

CAP.	GENEROSI	P
CAP.	CONTI	2P
S.M.	VECCHIONE	M.M.
SERG.	LEONETTI	MOT
Mllo	TOSCANO	ARS

## HH-3F 80983

CAP.	BITETTI	P
CAP.	SANAPO	2P
Mllo	TOMASSONI	MONT
Mllo	SERRA	MRM
S.M.	PESSOLANO	ARS
STEN.	CATTANI	UM
SIG.	NODARI	PAX
SIG.	PASSARELLI	PAX

HH-3F 80977  
(3 SORTITE)

MAGG.	MAZZUCCO	P
CAP.	DE DOMINICIS	2P
CAP.	DI LORENZO	PAX
S.M.	DRAGONI	MOT
S.M.	VENOSA	ARS
SIG.	POGGIANTI	PAX
SIG.	GAGLIARDINI	PAX

HH-3F 80982  
(2 SORTITE)

CAP.	INNOCENZI	P
CAP.	TRINCA	P
S.M.	IEMMA	AS
S.M.	NACCA	EMB
SERG.	FORCONI	M.M.
SERG.	PETRUCCI	ARS
SIG.	IANNI	PAX

29/06/1980

HH-3F 80982  
(2 SORTITE)

CAP.	INNOCENZI	P
CAP.	TRINCA	2P
S.M.	IEMMA	AS
S.M.	NACCA	EMB
SERG.	FORCONI	M.M.
SERG.	PETRUCCI	ARS

## HH-3F 80977

CAP.	RODA	P
CAP.	PILONE	2P
Mllo	CIOFFI	EMB
Mllo	TOSCANO	ARS
SERG.	SIMONE	MONT

## HH-3F 80983

CAP.	BITETTI	P
CAP.	SANAPO	2P

HH-3F 80977  
(2 SORTITE)

Mllo	CAMPI	IP
CAP.	DI LORENZO	P

NON CLASSIFICATO

segue Annesso 1

80

Mllo	PAGANO R.	EMB	Mllo	TOSCANO	ARS
SERG.	MARINO	MOT	Mllo	AURICCHIO	MRM
S.M.	PESSOLANO	ARS	S.M.	LATINI	MOT
SIG.	CAPODANNO	PAX	CAP.	LINO	UM
SIG.	ANTONINI	PAX	SIG.	PALMISANO	PAX
SIG.	GRILLI	PAX	SIG.	PIANTI	PAX
SIG.	BOSMAN	PAX			

30/06/1980

HH-3F 80977  
(4 SORTITE)

CAP.	FISCHIONE	P
CAP.	MORINI	2P
Mllo	CIOFFI	EMB
Mllo	LANNI	AS
S.M.	VENOSA	ARS
SERG.	SIMONE	MONT

HH-3F 80975  
(2 SORTITE)

Mllo	CAMPI	IP
CAP.	SPINA	2P
S.M.	BONACCORSI	EMB
SIG.	GRILLI	PAX
+ COMMISSIONE INCIVOLO DC.		

NON CLASSIFICATO

81

## D I C H I A R A Z I O N E

Io sottoscritto Col. Nello BARALE, a chiarimento dell'annotazione riportata sul quaderno di stazione del R.C.C. di Martina Franca relativa al giorno 27.06.1980, alle ore 22.27. locali (Allegato 1), pongo le seguenti domande:

- 1) da chi proveniva la comunicazione?
- 2) chi ha effettuato l'annotazione?
- 3) perche' si chiedeva di interessare eventualmente l'ambasciata U.S.A.?
- 4) quale azione e' stata intrapresa?

Le domande sono rivolte al Cap. Giovanni SMELZO, di servizio, al momento dell'incidente, presso il R.C.C. di Martina Franca. Il Cap. SMELZO ha cosi' risposto:

- 1) dal R.S.C. di Ciampino, nella persona del Maresciallo BRUSCHINA che aveva ricevuto la notizia dall'A.C.C. di Roma;
- 2) il Maresciallo MARZULLI di servizio presso il R.C.C.;
- 3) per chiedere eventualmente l'intervento dei mezzi U.S.A. in supporto alle operazioni di soccorso;
- 4) non avendo il R.C.C. conoscenza diretta della situazione del traffico aereo, e' stato interessato il Capo Controllore del S.O.C. il quale ha escluso la presenza di portaerei americane in zona. Pertanto non e' seguita, da parte nostra, nessuna ulteriore azione.

La presente dichiarazione e' stata resa dopo aver preso visione del quaderno di stazione del R.C.C. e sulla base dei ricordi dell'interessato che, al momento, era particolarmente impegnato nell'organizzazione dell'intervento di soccorso per il salvataggio di eventuali superstiti.

Martina Franca 11.04.1989

Col. AAFF Nello BARALE

*Nello Barale*

Cap. AAFF Giovanni SMELZO

*G. Smelzo*

82

ANNESSO "3"

Copia n. ....



III REGIONE AEREA  
COMANDO OPERATIVO DI REGIONE  
(3° ROC)  
--Ufficio Comando--

Prot. N. ECC/585 / 2.2

74015 Martina F. 17 LUGLIO 1980

OGGETTO : Dati relativi all'incidente DC.9 ITAVIA del giorno 27 Giugno 1980.

Annessi n. ....

ALLO STATO MAGGIORE AERONAUTICA  
-- 3° Reparto

= R O M A =

6. per conoscenza:

AL COMANDO DELLA II<sup>a</sup> REGIONE AEREA  
--Ufficio Sicurezza al Volo

= R O M A =

AL COMANDO DELLA III<sup>a</sup> REGIONE AEREA  
--Ufficio Sicurezza al Volo

= B A R I =

.....

1. Con il tele allegato in copia, il Presidente della Commissione d'inchiesta sull'incidente di cui all'oggetto, ha chiesto i dati di ritrovamento della salma e relitti relativi all'incidente stesso.
2. Si trasmettono pertanto in allegato, n° 5 copie della carta relativa alla zona, completa di tutti i dati generali durante le ricerche, per il successivo invio al richiedente.
3. Si rappresenta altresì che al Sostituto Procuratore della Repubblica in PALERMO, Dr. GUARISEO, in INFO nel tele in allegato, sono già stati inviati a parte i dati richiesti a seguito di una separata e precedente richiesta.

Mod. STANAG 2064

IL COMANDANTE  
(Gen. E.A. Romolo Mangani)

*a. Mangani*

MINUTA

RCC

- 1 -

Documento di n. .... fogli

83

TELEGRAMMA IN ARRIVO

(2 luglio 1980)

CENTRO SOCCORSO AEREO MARTINA FRANCA STOP  
 DA PRESIDENTE INCIVOLO I-TIGI DOQ GIAMPINO  
 INFO : DOTTOR GUARINO SOSTITUTO PROCURATORE REPUBBLICA PALERMO  
 NO/ I-TIGI/007/ AT FINE ACQUISIRE ELEMENTI UTILI INDAGINE RELA  
 TIVA INCIVOLO A/M DO9/10 I-TIGI PREGASI VOLER FAR CONOSCERE  
 MASSIMA CORTESE URGENZA SEGUENTI DATI :

- A) COORDINATE GEOGRAFICHE LUOGO RITROVAMENTO RELITTI AUT SAL  
 ME.  
 B) DATA ET ORARI RITROVAMENTI.  
 C) ESTENSIONE AREA INTERESSATA DA RITROVAMENTI.

IN PARTICOLARE NECESSITA' AT QUESTA COMMISSIONE CONOSCERE  
 DISTANZA RELATIVA LUOGHI RITROVAMENTO RISPETTIVAMENTE CONO  
 DI CODA ET SEGMENTO FLAP DESTO. PRESIDENTE COMMISSIONE LUZ  
 ZATTI . STOP

III REGIONE AEREA  
 COM. OPER. di P.S. (R.O.C.)  
 Ufficio Comando  
 74015 MARTINA FRANCA

PER COPIA CONFORME

IL COMANDANTE  
 (Gen. B.A. Romolo Mangani)

*a cheri*

091915\*  
869745 MRF P2  
699700 ROMADX  
ZCZC XHB897 PAB648 2951  
PALERMO 87/76 08 21,30

ANNESSO "3"

84



CENTRO RICERCHE SOCCORSO MARTINAFRANCA  
MARIDIPART NAPOLI  
MARTINAFRANCA

CAT A4/(55:GAB PUNTO PER INCARICO SOSTITUTO PROCURATORE  
REPUBBLICA PALERMO DOTT GUARINO TRASCRIVESI SEGUENTE MESSAGGIO  
SENZA NUMERO DATATO 8/7/1980 " DA PROCURA  
REPUBBLICA PALERMO SOST GUARINO AT C.R.S. MARTINAFRANCA  
ET MARIDIPART NAPOLI PUNTO OCCORRENDO FINI GIUSTIZIA  
PREGO INVIARE MASSIMA URGENZA MAPPA INDICANTE  
LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA RITROVAMENTO SINGOLI REILITTI  
ET REPERTI NONCHE' AREA DEI RITROVAMENTI STESSI PUNTO  
PREGO SPECIFICARE ET DESCRIVERE SITUAZIONE CORRENTI MARINE  
ORA DISASTRO AT ORA RITROVAMENTI PUNTO  
F/TO SOTITUTO PROCURATORE REPUBBLICA A GUARINO"  
PUNTO

QUESTORE NICOLICCHIA

0861'07 01'  
12/06/1980  
LCC/570/2.2

1008006  
epm

333

091917  
NNNN

P.T. TELEGRAMMI & TELEFONATI P.T. TELEGRAMMI & TELEFONATI P.T. TELEGRAMMI & TELEFONATI

85

D  
I  
F  
F  
E  
T

UNNYTOP 1122 AT  
ZSJJJJJJCS

REG42

DD LIRXXY

021125 LIJJYA

CENTRO SOCCORSO AEREO MARTINAFRANCA STOP

DA PRESIDENTE INCIVOLO I-TIGI DCA CIAMPINO/

INFO/ DOTT. GUARINO SOSTITUTO PROCURATORE REPUBBLICA PALERMO

NC/ I-TIGI/007/ AT FINE ACQUISIRE ELEMENTI UTILI INDAGINE

RELATIVA INCIVOLO A/M DC9/10. I-TIGI PREGABI VOLER FAR CONOSCERE

MASSIMA CORTESE (URGENZA SEGUENTI DATI/

A) COORDINATE GEOGRAFICHE LUOGO RITROVAMENTO RELITTI AUT SALME/

B) DATA RE-GRADI RITROVAMENTI/

C) ESTENSIONE AREA INTERESSATA DA RITROVAMENTI/

IN PARTICOLARE NECESSITA' AT QUESTA COMMISSIONE CONOSCERE DISTANZA

RELATIVA LUOGHI RITROVAMENTO RISPETTIVAMENTE CONO DI CODA FT SEGMENTO

FLAP DESTRO/ PRESIDENTE. COMMISSIONE LUZZATTI



86

III REGIONE AEREA  
COMANDO OPERATIVO DI REGIONE  
(3° ROC)

- R. C. C. -

Prot. n. RCC/584 : 74015 Martina F., 17-7-1980

OGGETTO: Dati relativi all'incidento DC.9 dell'ITAVIA del  
giorno 27 Giugno 1980.

Annessi n. \_\_\_\_\_

ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA

(All'attenzione del Sostituto Pro  
curatore - Dottor GUARINO)

= PALERMO =

Si allega alla presente la carta del  
la zona relativa all'incidente del 27 Giu-  
gno 1980, giusto Sua richiesta telegrafica  
dell'8 c.m., completa di tutti i dati emer-  
si nel corso delle ricerche, nonché l'alen-  
co dei bollettini meteo di tutta l'area in  
teressata.

Mod. STANAG 2088

MINUTA

IL COMANDANTE  
(Gen. B.A. Romolo Mangani)  
*R. Mangani*



RECUPERATO SEGUENTE MATERIALI CHE DA DOG... G.58  
 VIVARA TRA 281015B ET 281215B U... VANG...  
 2. POSIZIONI RITROVATE DA PARTE G...  
 3. AT COMPLETAMENTO DA...  
 4. COMUNICASI CHE CASSETTE DI LEGNO CON SCRITTA...  
 RECUPERATE DA NAVE BUCANIER NON SUNT STATE IN...  
 PRESENTI AL PREDE...  
 COMPARE GAETA BT

88

MESSAGGIO:/ P 170830 LU: 80 FM MARIDIPART NAPOLE  
 FRANCA INFO MARISTAR AEROREGIONE III SEM OPS BARI...  
 CLASSIFICATO NA/01/14333 ALT ARG. (: ) J...  
 9 GIORNO 27 GIU RIFE LIO NRJA/01/14271 DATATO 14...  
 COMPLETAMENTO NOTIZIE CUI PARA B MSG RIFE COMUNICA...  
 RECUPERI MATERIALI SA SALME VELIVOLO OGGETTO DA...  
 COPPOLA SALMA IN POSIZIONE STIMATA...  
 PARTE RELITTO VELIVOLO ET ALTRI MATERIALI...  
 POSIZIONE STIMATA 3937N2 - 13075 2...  
 IN POSIZIONE STIMATA 3934N9 - 1306...  
 HALENE WALLER HABET RECUPERATO BOMBOLA GAS ET ALTRI...  
 VELIVOLO OGGETTO CHE AT 281845B VENTIANO CONSERVATI...  
 DI STAGIARFI VIBO VALENTIA ALT PRESENTI MATERIALI...  
 CONCENTRATI PRESSO SECONDO GRUPPO GUA...

9999

UFFICIALE OPERATORE

Centro Messaggi

N° di accettaz. *2014*

DTG di accettaz. *2014*

Operatore *2014*



III REGIONE AEREA  
COMANDO OPERATIVO DI REGIONE  
(3° ROC)  
- Ufficio Comando -

89

Prot. n. BCC/609 2.2 74015 Martina F., 29 LUGLIO 1980

OGGETTO: Incidente DC.9 ITAVIA.

Annessi n. \_\_\_\_\_

ALLO STATO MAGGIORE DELLA DIFESA

R.U.D. - 2° Reparto

ROMA

A seguito di richiesta verbale del  
M.llo C.C. MARAGLINO Cosimo, Distaccamento  
di Taranto, si consegna allo stesso :

- a. n° 1 copia della carta concernente i ri-  
trovamenti dei relitti relativi all'inci-  
dente in titolo;
- b. n° 1 copia delle registrazioni dei traccia-  
menti radar delle stazioni di Marsala e Li-  
cola relative al periodo di tempo interes-  
sato dell'incidente in questione.-

1 AGO. 1980

IL COMANDANTE INTERNALE  
(Col. A.A.R.N. PIU' FERRIS FACINI)

*Col. Ferris Facini*

Mod. STANAG 2068  
*Rcc*

(2.2)

MINUTA

III REGIONE AEREA  
COM. OPER. DI RES. (R.O.C.)  
Centro Coordinamento Soccorso (R.C.C.)

Direzione R.O.C.

ROO3-241/820 /GH5.7

10 DIC. 1986

Procedimento penale relativo all'incivile del 27.06.1980.

1

L. DOTTOR BUCARELLI Vittorio  
GIUDICE ISTRUTTORE  
TRIBUNALE PENALE di ROMA  
Ufficio Istruzione

00100 - ROMA -

R. PER CONOSCENZA:

ALLO S.M.A. - 3° Reparto Ufficio 4° S.V. - ROMA -

AL COMANDO 3° REGIONE AEREA  
STATO MAGGIORE - BARI -

RIFERIMENTO:

Foglio n° 527/840 Sek.14. del 06.12.1986.

Si trasmettono gli originali di tutti i Rapporti  
pervenuti a questa Direzione da parte dei mezzi che  
comunque parteciparono alle operazioni di soccorso in  
mare in occasione dell'incivile di cui all'oggetto.

d'ordine

IL DIRETTORE DELL'R.C.C.  
(Ten. Col. AA. *VERRENTI*)

*Verrenti*

91



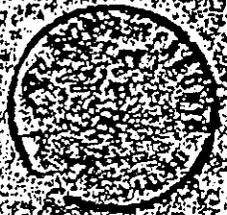
**TRIBUNALE CIVILE E PENALE DI ROMA**

TRIBUNALE DI ROMA  
UFFICIO DI SEGRETERIA

SIGNOR COMANDANTE R.C.C.C.

SOGGORSO AEREO MILITARE

74015 MARTINA FRANCA



ANNESSO "A"  
al foglio RDC3-241/80/6457  
datato \_\_\_\_\_

E L E N C O A L L E G A T I :

A. RELAZIONE CAPO EQUIPAGGIO ELICOTTERO HH3F CAP. INNOCENZI DEL 27.06.1980.  
B. " " " " " T.C. SANDULLI DEL 28.06.1980.  
C. " " " " " CAP. INNOCENZI DEL 28.06.1980.  
D. " " " " " CAP. GENEROSI DEL 28.06.1980.  
E. " " " " " M/1 CAMPI DEL 29.06.1980.  
F. " " " " " M/1 CAMPI DEL 29.06.1980.  
G. " " " " " CAP. INNOCENZI DEL 29.06.1980.  
H. " " " " " CAP. RODA CAVAGNA -29.06.1980.  
I. " " " " " CAP. FISCHIONE DEL 30.06.1980.  
L. " " " " " CAP. FISCHIONE DEL 30.06.1980.  
M. MSG 281035 GIU 80 DI MARIDIPART NAPOLI RELATIVO A NAVE CARDUCCI  
N. " 281214 " " " " " RELATIVO A NAVE BANNOCK  
O. " 281400 " " " 30° STORMO ELMAS RAPPORTO VELIVOLO ATLANTIQUE  
P. " 282019 " " " 41° STORMO SIGONELLA " " "  
Q. " 292050 " " " 30° STORMO ELMAS " " "  
R. " 301804 " " " 41° STORMO SIGONELLA " " "  
S. " 041330 LUG 80 " COMPAMARE PALERMO RELATIVO A NAVE CARDUCCI  
T. " 071326 " " " MARIDIPART NAPOLI RELATIVO A 3°GRUPELICOT.  
U. " 081400 " " " " " RELAZ. FINALE RICERCHE IN MARE  
V. " 141121 " " " " " RELATIVO A NAVE BUCCANEER  
Z. " 170830 " " " " " RELAZ.FINALE MEZZI NAV.,G.DI F.



TRIBUNALE PENALE DI ROMA  
UFFICIO ISTRUZIONE

N. .... 527/84A

Roma, li 6/12/ 1986

Sezione ..14..

Risposta a nota del ..... N. .... Allegati N. ....

OGGETTO : .... Procedimento penale relativo all'incivolo del 27/6/80. ....

SIGNOR COMANDANTE R.C.C.  
SOCCORSO AEREO MILITARE  
MARTINA FRANCA

Ai sensi dell'art. 342 C.P.P. pregasi trasmettere  
gli originali di tutti i rapporti pervenuti da parte dei mezzi  
che comunque parteciparono alle operazioni di soccorso in mare  
in occasione della caduta del DC9 ITAVIA, avvenuta il 27/6/80  
nei pressi dell'isola di Ustica.

Ringrazio.

IL GIUDICE ISTRUTTORE

Dr. Vittorio Bucarelli

Prot. 242/820/645.7  
del 30/12/1986

94

III P.  
COM. 07  
Centro Coordinamento Soccorso (R.C.C.)

BUDNO PER L'AFFRANCATURA POSTALE A CARICO DELL'UFFICIO COMANDO

DEL 3° R.O.C. DELLA SEGUENTE RACCOMANDATA CON

RICEVUTA DI RITORNO:

PROT. ROC3-241/820/645-7 INDIRIZZATA A:

DOTTOR. BUCARELLI Vittorio  
GIUDICE ISTRUTTORE  
TRIBUNALE PENALE DI ROMA  
UFFICIO ISTRUZIONE

00100 = ROMA =

*Fici Maria*

IL DIRETTORE DELL'R.C.C. te  
(Ten. Col. AAst (-) Pil Pietro VERRENTI)

*Ten. Ho Amunobis*

95

3<sup>a</sup> REGIONE  
COM. DPT

BUONO PER L'AFFRANCATURA POSTALE A CARICO DELL'UFFICIO COMANDO

DEL 3<sup>o</sup> R.D.C. DELLA SEGUENTE RACCOMANDATA:

PROT. ROC3-241/820/645-7 INDIRIZZATA A:

STATO MAGGIORE A.M.  
3<sup>o</sup> Reparto Ufficio 4<sup>o</sup> Sicurezza Volo

00100 = ROMA =

00100 = ROMA =

COMANDO 3<sup>o</sup> REGIONE AEREA  
- STATO MAGGIORE

70121 = BARI =

MARTINA F. \_\_\_\_\_

*Picu Muro*  
*/18/12/86*

*PM*

IL DIRETTORE DELL'R.C.C.<sup>te</sup>  
(Ten. Col. AAra (4) Vil. Pietro VERRENTI)

*Ten. Vfo Amadori*

UFFICIO P.M.

96

Visti gli atti relativi al disastro aereo DC 9 volo IZAFIA  
I.H.870 del 27/6/1980;  
considerato che occorre acquisire agli atti processuali le re-  
gistrazioni delle intercettazioni dei radar militari cosun-  
que operanti sul Mar Tirreno nella notte tra venerdì 27/6  
e sabato 28/6/1980, tra le ore 20 e le ore 23,15;  
Visto l'art.342 C.P.P.

D I S P O N E

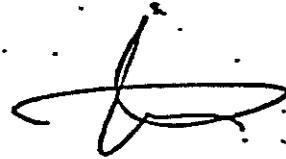
Che le registrazioni predette siano immediatamente consegna-  
te da chiunque le detenga e dovunque si trovino, all'ufficia-  
le di P.G. all'uopo incaricato;  
Delega per l'esecuzione il Comandante del Gruppo Carabiniere-  
ri di Palermo, conferendogli la facoltà di procedere all'in-  
cumbente anche a mezzo di altro Ufficiale di P.G. da lui  
stesso incaricato.

Palermo, 5/7/80

Il Sost. Procuratore della Rep. ca.

- Dr. A. Sparino -

Comparto della Guardia di P.G.



Repubblica  
di Palermo

14 LUG. 1980 ★

Pro.

Allegato H 1

97

LEGIONE CARABINIERI DI PALERMO  
GRUPPO DI PALERMO

N. 1083/12 di prot. llo

Palermo, 12 luglio 1980

OGGETTO: - Disastro aereo del 27.6.1980 corrispondente al volo ITAVIA-IH 870 Bologna-Palermo.

ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA DI

P A L E R M O

1. A seguito dell'ordinanza datata 5 luglio 1980 del Sostituto Procuratore della Repubblica presso codesto Tribunale, dott. Aldo Guarino, relativa alla acquisizione delle registrazioni delle intercettazioni dei radar militari comunque operanti nel Mar Tirreno nella notte tra il 27 ed il 28.6.1980 dalle ore 20 alle ore 23,15, con delega per l'esecuzione allo scrivente e con facoltà di sub delega, è stato interessato il Comando della III Regione Aerea di Bari che ha già disposto per l'accentramento - in fase di completamento - del materiale citato presso l'aeroporto militare di Trapani Birgi.

Lo stesso Comando ha però fatto presente che per poter procedere alla consegna di detto materiale è necessaria una comunicazione da parte di codesta A.G. al Gabinetto del Ministro per la Difesa, anche a mezzo telegramma.

2. Salvo diverso avviso, questo Comando trattiene l'ordinanza prima citata, in attesa di notificarla, in sede di acquisizione, al comandante dell'aeroporto di Trapani Birgi, interessato dai propri organi dell'Aviazione della richiesta di codesto Ufficio.-



IL TEN. COLONNELLO  
COMANDANTE DEL GRUPPO  
(Francesco Valentini)

**PROCURA DELLA REPUBBLICA**

90100 Palermo, 4.8.1980

80 1  
19 7

presso il

**TRIBUNALE CIVILE E PENALE  
DI PALERMO**

Al **On.le Ministero della Difesa  
Ufficio Gabinetto**

**ROMA**

e **p.c. Comando III Regione Aerea**

**BARI**

**Direzione Aeroporto Militare**

**TRAPANI BIRGI**

98

Sez.                       
Prot. N. 2178/80C Pos. N.                     

Risposta a nota del                      N.                     

**OGGETTO: Comunicazione di ordine di esibizione di registrazione radar militari.**

(Allegati N. 2)

Essendo necessario procedere alla acquisizione delle registrazioni delle intercettazioni dei radar militari relativamente al noto disastro aereo del 27.6.1980, su espressa verbale delega del Sostituto Procuratore della Repubblica di Roma, dr. Santacroce, comunico alla S.V. che con provvedimento del 5.7.80 ho disposto la consegna delle registrazioni suddette.

Per opportuna conoscenza della S.V. trasmetto copia della documentazione relativa.

Il Sost. Procuratore della Rep.ca

(Dr. A. Guarino)

2

MINISTERO DELLA DIFESA
- 9 AGO. 1980
N31084/4.11.7

80

MESE LARIO  
M. DIF. SA 181



Allegato H

99

# Ministero della Difesa

GABINETTO DEL MINISTRO

Prot. N. 2/31084/4.11.7/80

Allegati TRE

Roma, li

15 AGO. 1980

Oggetto: Comunicazione di ordine di esibizione di registrazione radar militari.

SMA-3	27718
	22 AGO. 1980
Prot. N.	211

A STATAEREC (00100) ROMA  
 A LEGGIDIFE (00100) ROMA

- Riferimento: a. foglio 2178/80C datato 4.8.1980 della Procura della Repubblica di Palermo.  
 b. foglio 1083/12 datato 12.7.1980 della Legione Carabinieri di Palermo.  
 c. ordinanza in data 5.7.1980 del Sostituto Procuratore della Repubblica di Palermo.

Il Sostituto Procuratore della Repubblica di Palermo con i fogli a riferimento a. e c. ha disposto la consegna delle registrazioni delle intercettazioni dei radar militari, relativamente al noto disastro aereo del 27.6.1980.

A riguardo questo U.G. prima di esprimere il proprio benestare, desidera conoscere il parere di codesto Stato Maggiore ed Ufficio Centrale in indirizzo.

La pratica riveste carattere della massima urgenza.

STATO MAIORE AERONAUTICA
4° Reparto - Legittica
20 AGO. 1980
ora
Prot. N° <u>19697</u>

19 AGO. 1980  
3759

D'ORDINE DEL MINISTRO  
 IL CAPO DI GABINETTO  
 IL VICE CAPO DI GABINETTO  
 Col. Bonifacio Campana CAMERANA

4



# MINISTERO DELLA DIFESA

UFFICIO CENTRALE PER GLI STUDI GIURIDICI E LA LEGISLAZIONE

100

Prot. N. 3175/3 XV.173 Allegati N. \_\_\_\_\_

00100 Roma

OGGETTO: Comunicazione di ordine di esibizione di registrazione radar militari.

Al \_\_\_\_\_

DIFESA GABINETTO

SMA-3	28402
29 AGO 1980	
Prot. N.	

**URGENTISSIMO**

e, per conoscenza:  
STATAEREO



R O M A

Rif.to foglio n. 2/31084/4.11.7/80 del 16 agosto 1980.

Nell'ambito delle proprie competenze l'Ufficio non ravvisa motivi che inducano a non aderire alla richiesta del Sostituto Procuratore della Repubblica di Palermo di consegnare le registrazioni delle intercettazioni dei radar militari in relazione al disastro aereo del 27 giugno u.s.

Per le valutazioni di merito si ritiene opportuno rammentare che la legge 24 ottobre 1977, n. 801, ha apportato modifiche all'articolo 342 del codice di procedura penale.

IL DIRETTORE CENTRALE  
(Dir.Gen.Dr.G.SACCARES)

Stampa illeggibile

*Elmas*

STATAEREO
Smistamento Posto
29 AGO. 1980
Prot. <u>45197</u>

3

101

Mod. n. 50

MODULO PER MESSAGGIO

NUMERO

SPAZIO RISERVATO PER USO DEL CENTRO/STAZ. DI TELECOM.

STATO MAGGIORE AERONAUTICA

3° Reparto

Post-Operazioni e Addestramento

QUALIFICA PER COMP. <b>P</b>	QUALIFICA PER CONOSC. DIFFERITO	GRUPPO DATA-ORARIO <b>25 AGO. 1300</b>	ISTRUZIONI PER IL MESSAGGIO
DA (TO) <b>STATAKREO OPR</b>	<b>ROMA</b>	PREFIXO <b>GR</b>	CLASSIFICA DI SEGRETEZZA <b>N.C.</b>
A (TO) <b>DIFEGABINETTO (ZEN)</b>	<b>ROMA</b>	NUMERO DI PROTOCOLLO DEL MITTENTE <b>SMA-341</b>	<b>7257-1/53-1/</b>
PERCO (INFO) <b>LEGGIDIPE</b>	<b>(ZEN) ROMA</b>		

OGGETTO: COMUNICAZIONE ORDINE ESIBIZIONE REGISTRAZIONE RADAR MILITARI./

RIPEX FG. N° 2/31084/4.11.7/80, ~~SENTITO~~ 16.8.1980./

ESITO QUANTO RICHIESTO CON FOGLIO IN RIPE, COMUNICASI CHE MATERIALE RICHIESTO DA SOSTITUTO PROCURATORE REPUBBLICA PALERMO: STATO CONSEGNATO AL PERSONALE NUCLEO CENTRALE POLIZIA TRIBUTARIA GUARDIA FINANZA CON VERBALE CONSEGNA DATATI 21 E 22 LUGLIO CORAN, IN SEGUITO AL ORDINE SOSTITUTO PROCURATORE REPUBBLICA DI ROMA G. SANTAGROCE EMESSO IN DATA 16.7.1980./

Ordine  
IL CAPO DEL 3° REPARTO  
(Gen E.A. - Corrado MELILLO)



*Melillo*

PAGINA	DI	PAGINE	RISERVAZIONE DI RIFERIMENTO CLASSIFICATO		NOME DEL COMANDANTE		UFFICIO	N. TELEF.	
			<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	Col. SIDI/IC		4°	5429	
PER USO DELLO OPERATORE	R	DATA	ORA	SISTEMA	OPERAT.	DATA	ORA	SISTEMA	OPERAT.
					T				

Firma dell'Ufficiale che autorizza la trasm.

Int. Poligr. Stato - S.

MINUTA

102

Il P.R.

letti gli atti del procedimento penale n. 6250/200 R.G.P.M. relativi al disastro aereo DC9 volo ITAVIA I.H.870 del 27 giugno u.s. tratto BOLOGNA-PALERMO.

considerato che nei fatti verificatisi sono ravvisabili gli estremi del delitto di disastro aereo;

in esito alle indagini istruttorie sin qui svolte;

poichè si rende necessario acquisire agli atti la documentazione sotto elencata:

- ✓ - RegISTRAZIONI su nastro magnetico dei tracciati del radar della difesa aerea-territoriale operante nella zona compresa fra LATINA-PNEA-PALERMO, da ricercarsi presso ITAV TRAFFIC ROMA-EUR;
- ✓ - RegISTRAZIONI su nastro magnetico dei tracciati radar "Marconi e Selenia" riguardanti il volo IH - 870 BOLOGNA-PALERMO del 26.6.1980, da ricercarsi come sopra;
- ✓ - RegISTRAZIONI delle comunicazioni T/3/T/ inerenti al volo dianzi indicato, da ricercarsi come sopra;
- Mappa dei ritrovamenti dei relitti e delle salme in mare, da ricercar presso il centro di soccorso aereo di Martina Franca e presso il dipartimento marittimo di Napoli;
- Frammento rinvenuto nei pressi dell'isola di PONZA e affidato in custodia alla Compagnia C.C. di LATINA.

Visti gli artt. 337 e segg. C.P.P.

ORDINA

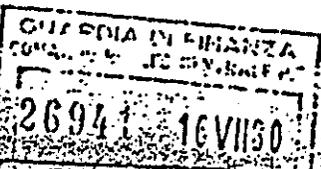
il sequestro della documentazione del materiale dianzi menzionato, da ricercarsi presso le sedi ivi indicate.

manda al Nucleo centrale della Polizia Giudiziaria della Guardia di Finanza per l'esecuzione del presente provvedimento, con facoltà di subdelega?

Dispone che tutti i reperti vengano affidati al Dr. CARLO LUZZATTI, Presidente della Commissione di inchiesta tecnico-formale, nominata ai sensi dell'art. 827 del Codice della Navigazione, per le determinazioni di competenza della stessa commissione, con riferimento allo sviluppo e all'interpretazione delle registrazioni su nastro magnetico dei ritrovamenti radar.

Roma, 16 luglio 1980 .

Il Sostituto Procuratore della Repubblica  
G. Santacroce -



*Carlo Luzzatti*

NUCLEO CENTRALE POLIZIA TRIBUTARIA DELLA GUARDIA DI FINANZA  
- Gruppi Sezioni Speciali -

103

PROCESSO VERBALE DI NOTIFICA

L'anno 1980, addì 21 del mese di luglio, in Roma, negli uffici della ITAV - TRAFF 2° Reparto - P.le degli Archivi di Stato nr. 34, viene compilato il presente atto, per far risultare che in data odierna, i sottoscritti ufficiali di P.G. Brig. PODDA Mario e v.b. MATERA Vincenzo, in esecuzione del Decreto di sequestro emesso il 16.7.1980, in relazione al procedimento penale nr. 6250/800-R.G.P.M. a firma del Sest.Prec. della Repubblica di Roma dr. G. SANTACROCE, hanno notificato al Col. A.A.R.S. FIORITO DE PALCO Nicola, nato a Napoli il 18.9.1932 e residente per la carica di Comandante del 2° Reparto presso l'ITAV-TRAFF, il suddetto provvedimento.

In relazione a quanto sopra, il Col. FIORITO DE PALCO Nicola, ha dichiarato quanto segue:

«Le registrazioni dei tracciati del radar della difesa aerea operanti nella zona tra Latina-Fonza e Palermo (GRAM Idcola e Gran Palermo) sono state sequestrate presso l'Aeroporto di Palermo a seguito di accordi precedenti con l'A.G. di Palermo per facilitare la messa a disposizione della predetta Procura, precedentemente incaricata del caso in esame.

Le registrazioni magnetiche del radar Selonia e Marsani sono annessi presso la Direzione RIV di Ciampino ente presso il quale sono attestati i predetti radar.

Le registrazioni magnetiche inerenti le comunicazioni F/B/T/ tra velivolo IH-870 e l'ente di controllo principale (Roma) sono parimenti giacenti presso la Direzione RIV di Ciampino, in quanto sottoposti a sequestro da parte della Magistratura di Palermo, precedentemente interessata alle indagini.

Per quanto sopra disporrò immediatamente per fare affluire presso l'ITAV-TRAFF il materiale di cui sopra per la consegna alla Procura della Repubblica di Roma in ottemperanza a quanto disposto dalla stessa.

Fatto, letto e chiuso in data e luogo come sopra, il presente atto viene confermato e sottoscritto dai verbalizzanti e dal Col. FIORITO DE PALCO Nicola al quale viene rilasciata copia del presente atto e copia del decreto di sequestro di cui sopra.

VERBALIZZANTI

*L. Soldati U/Dir.*  
*V. Brig. Matteo Vaccari*

LA PARTE

*Col. FIORITO DE PALCO*

NUCLEO CENTRALE POLIZIA TRIBUTARIA DELLA GUARDIA DI FINANZA  
- Gruppo Sezioni Speciali -

PROCESSO VERBALE DI SEQUESTRO

104

L'anno 1980, addì 22 del mese di luglio, in Roma, negli uffici della ITAV-TRAPP 2° Reparto - P.le degli Archivi di Stato nr.34 viene compilato il presente atto, per far risultare che in data odierna, i sottoscritti ufficiali di P.S. Brig. CAMELA Giorgio e v.b. MATERA Vincenzo, appartenenti al Comando in intestazione, in esecuzione del Decreto di Sequestro emesso il 16.7.1980, in relazione al procedimento penale nr.6250/800-R.G.P.M. a firma del Sest.Prec. della Repubblica di Roma dott. Giorgio Santareo, si sono recati all'indirizzo suddetto per dar inizio alle operazioni di servizio.

Ivi giunti si sono presentati mediante esibizione delle tessere personali al Col. AA.R.S. FIORITO DE FALCO Nicola, n.a Napoli il 18.9.1932 e residente per la carica di Comandante del 2° Reparto presso l'ITAV-TRAPP.

Il Col. FIORITO, a selegimento della riserva formulata in data 21.7.1980, consegnata ai militari verbalizzanti la seguente documentazione:

- nr.1 nastre magnetiche dei tracciati radar "MARCONI e SELENIA" riguardante il volo IH-870 Bologna-Palermo del 27.6.1980, contrassegnate dal nr.A0041, corredate di "LISEING PLOTS" e di "Planimetria" 1:1.000.000, contenente lo sviluppo grafico della traiettoria.
- nr.3 bobine delle comunicazioni T/B/T e telefoniche inerenti il volo IH-870 Bologna-Palermo del 27.6.1980 contrassegnate a cifre romane in I; VI e VII, relative a Roma controllo, mentre per quanto riguarda le bobine delle comunicazioni T/B/T e telefoniche relative a Bologna TWR, sono già state messe a disposizione della A.G. di Bologna, e precisamente come state consegnate al dr. EUCIARELLI Luigi della Questura di Padova in data 4.7.1980.
- estralce delle registrazioni dei tracciati di radar della difesa aerea territoriale di Licola e Marsala. A tale proposito si specifica che il radar di Licola non ha nastri di registrazione in quanto basato su sistema fonetico-manuale. Le registrazioni su nastri relative al radar di Marsala sono inserite nell'elaboratore elettronico del citato radar, e disponibili per l'eventuale decodifica da parte della Commissione d'Indagine perché sulle stesse sono riportati i dati di carattere classificato. Fatto, letto e chiuso in data e luogo come sopra il presente atto viene confermato e sottoscritto dai verbalizzanti e dal Col. FIORITO DE FALCO Nicola al quale se ne rilascia copia.

VERBALIZZANTI

LA PARTE

*Giorgio CAMELA*  
*Vincenzo MATERA*

*col. FIORITO DE FALCO*

108  
35/06/88 13:19

002 220

35 GR AM MARSALA

P08

Allegato H 9

ALLEGATO

105

AERONAUTICA MILITARE  
35° Centro Radar A. M.  
UFFICIO COMANDO  
01025 MARSALA (Trapani)

AL TEN. DEL ZOPPO ANDREA  
Ufficio OPERAZIONI

- S -

OGGETTO: INCIDENTE VOLO BO.9 "IN-870" del giorno 27.6.80.

1. In data 21. LUGLIO. 1980 consegna al Ten. A.A.R. S. S. Andrea DEL ZOPPO il seguente materiale:

- COMPUTER MAGNETIC TAPE N°99 del 27.6.80;
- " " " N°100 " 27.6.80;
- NASTRO REGISTRAZIONE FREQUENZE T.B.T. N°66 del 27.6.80.

2. Il Ten. Andrea DEL ZOPPO è nominato CUSTODE del suddetto materiale che consegnerà esclusivamente alle perizie ufficialmente incaricate dell'inchiesta.

Marsala, 22.7.80

IL COMANDANTE  
(Ten. Col. A.A. P. CESPA)

Per ricevuta

---

G 53-1

106

Le cose rinvenute nella perquisizione sono sottoposte a sequestro [c.p.p. 337], con l'osservanza di quanto è prescritto negli articoli 344 e 345<sup>1</sup>.

## CAPO VI

### Del sequestro per il procedimento penale<sup>2</sup>

**337. Formalità relative al sequestro<sup>3</sup>.** — Nel corso dell'istruzione [c.p.p. 347] il giudice può disporre anche d'ufficio con decreto motivato [c.p.p. 148] il sequestro di cose pertinenti al reato [c.p.p. 461, 463]<sup>4</sup>. Al sequestro il giudice può procedere personalmente e, occorrendo, con l'assistenza della forza pubblica. Può anche delegare con lo stesso decreto un ufficiale di polizia giudiziaria (Cost. 13, 14; c.p.p. 221)<sup>5</sup>.

**338. Sequestro in uffici postali o telegrafici.** — Il giudice può disporre il sequestro negli uffici postali o telegrafici [c.p.p. 343], di lettere, pieghi, pacchi, valori, telegrammi o di altri oggetti di corrispondenza, che abbia ragione di ritenere spediti dall'imputato o a lui diretti

anche sotto nome diverso o per mezzo di persona diversa o che comunque possano avere relazione con il reato.

Quando al sequestro procede un ufficiale di polizia giudiziaria [c.p.p. 221], questi deve rimettere al giudice gli oggetti di corrispondenza sequestrati, senza aprirli e senza prendere altrimenti conoscenza del loro contenuto [Cost. 15; c.p.p. 226].

**339. Accesso agli uffici telefonici, telegrafici e di radiotrasmissione.** — Quando procede per uno dei reati indicati all'articolo 226 bis, il giudice con decreto motivato secondo quanto previsto dall'articolo 226 ter, può disporre, per assumere informazioni, intercettare od impedire comunicazioni o conversazioni, l'accesso agli uffici od impianti telefonici, telegrafici o di radiotrasmissione indicati nella prima parte dell'articolo 226 quater<sup>6</sup>.

Il magistrato procede personalmente alle operazioni, ovvero vi delega un ufficiale di polizia giudiziaria [c.p.p. 221].

Per le modalità di esecuzione delle operazioni di verbalizzazione, di registrazione e di trascrizione si osservano le disposizioni contenute nell'articolo 226 quater<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Vedi l'art. 24 disp. att. 1931/1 c.p.p.

<sup>2</sup> L'art. 3 della L. 8 agosto 1977, n. 533, così dispone:

« Nel corso del procedimento per i reati concernenti le armi e gli esplosivi, nonché per quelli previsti dagli artt. 241, 285, 286 e 306 del codice penale e dalla L. 20 giugno 1952, n. 645, e successive modificazioni, l'autorità giudiziaria dispone sempre, con decreto motivato, il sequestro dell'immobile, che sia sede di enti, associazioni o gruppi, quando in tale sede siano rinvenuti armi da sparo, esplosivi o ordigni esplosivi o incendiari, ovvero quando l'immobile sia pertinente al reato. Non può essere nominato custode dell'immobile sequestrato l'indiziato o l'imputato dei reati per cui si procede né persona aderente agli enti, associazioni, o gruppi suddetti. Nella flagranza del reato, gli ufficiali di pubblica sicurezza procedono allo stesso modo trasmettendo, nelle quarantotto ore, il processo verbale all'autorità giudiziaria, indicata nel primo capoverso dell'art. 238 del codice di procedura penale. Quando il procedimento è definito con sentenza di condanna è sempre ordinata la confisca dell'immobile di cui al primo comma, se appartenente al condannato.

Nel corso del procedimento il giudice deve disporre la restituzione dell'immobile sequestrato non appartenente all'imputato a chi provi di averne diritto, sempre che il mantenimento del sequestro non sia necessario per il procedimento ». Per quanto concerne le modalità del sequestro

di cose, veicoli e natanti in dipendenza della L. 24 novembre 1981, n. 689, vedi il D.P.R. 29 luglio 1982, n. 571 (così corretta la originaria erronea datazione al 22 luglio 1982 con avviso di rettifica sulla Gazz. uff. 27 settembre 1982, n. 266).

<sup>3</sup> A questo articolo fanno riferimento il primo comma dell'art. 622 c.p.p. e il primo comma dell'art. 343 bis c.p.p., così come introdotto con l'art. 14, L. 12 agosto 1982, n. 532.

<sup>4</sup> Vedi l'art. 25 della L. 7 gennaio 1929, n. 4, riportata alla voce n. 179: IMPOSTE E TASSE IN GENERALE, Legge B/I, p. 1a.

<sup>5</sup> Vedi anche l'art. 24 disp. att. 1931/1 c.p.p.; e l'art. 18 disp. att. 1931/2 c.p.p.

<sup>6</sup> Vedi l'art. 12 del R.D.L. 18 aprile 1940, n. 689, riportato alla voce n. 281: POSTE, TELEGRAFI E TELEFONI, Legge B/II, p. 42a. Per le misure di prevenzione di carattere patrimoniale relative ai delitti contemplati dagli articoli 289 bis, 630, 648 bis c.p., vedi il D.L. 10 luglio 1987, n. 272, recante « Nuove norme in materia di sequestri di persona », in vigore dal 12 luglio 1987, non convertito in legge nel termine di sessanta giorni dalla sua pubblicazione.

<sup>7</sup> Così sostituito il testo originario dell'intero articolo, prima con l'art. 19 della legge 18 giugno 1955, n. 517, e, poi, con l'art. 6 della L. 8 aprile 1974, n. 98. La Corte costituzionale, con sentenza 7-21 maggio 1975, n. 120 (Gazz. uff. 28 maggio 1975, n. 140), ha dichiarato: a) la manifesta infondatezza della questione di legittimità degli artt. 226, ultimo comma, e 339 c.p.p.

340. *Sequestro presso banche o altri istituti.* — Il giudice può procedere al sequestro di titoli, valori, somme depositate in conto corrente e di ogni altra cosa depositata, anche se contenuti in cassette di sicurezza, presso banche o altri istituti pubblici o privati [c.p.p. 343] quando ritiene che siano pertinenti al reato, quantunque non appartengano all'imputato o non siano iscritti al suo nome.

Il giudice ha facoltà di esaminare la corrispondenza e tutti gli atti e documenti della banca o dell'istituto per rintracciare le cose da sequestrare o per accertare altre circostanze utili alla scoperta della verità. In caso di rifiuto, procede a perquisizione [c.p.p. 332] e al sequestro della corrispondenza e di quanto altro è necessario<sup>1</sup>.

Gli atti previsti dai commi precedenti possono essere compiuti, per delega-

zione, da: ufficiali od agenti di polizia giudiziaria per verificare indizi o accertare reati di terrorismo o di eversione dell'ordine democratico nonché di criminalità organizzata [c.p.p. 221, 481]<sup>2-3</sup>.

341. *Sequestro presso i difensori e i consulenti tecnici.* — Presso i difensori [c.p.p. 124 sgg.] e i consulenti tecnici [c.p.p. 323 sgg.] non si può procedere al sequestro delle carte o dei documenti che hanno ricevuto in consegna per l'adempimento del loro ufficio, salvo che tali carte o documenti facciano parte del corpo del reato.

342. *Dovere di esibizione da parte dei pubblici ufficiali e di altre persone.* — I pubblici ufficiali [c.p. 357] e impiegati, gli incaricati di un pubblico servizio [c.p. 358] e le persone indicate nell'articolo 351 devono consegnare immediatamente

segue Allegato H10

107

(nel testo antecedente alla L. n. 98 del 1974), in riferimento agli artt. 15 e 24 Cost. è già dichiarata non fondata, con sentenza n. 34 del 1973; b) non fondate le questioni di legittimità degli artt. 226, ultimo comma, 339 (testo antecedente alla L. n. 98 del 1974) e 304 quater c.p.p. in riferimento agli artt. 3, 15 e 24 Cost.; c) non fondata, nei sensi della motivazione, la questione di legittimità dell'art. 8 della L. 8 aprile 1974, n. 98, in riferimento agli artt. 112 e 3 Cost. La stessa Corte con sentenza 21-28 aprile 1976, n. 98 (Gazz. uff. 5 maggio 1976, n. 118), ha dichiarato, fra l'altro, non fondate le questioni di legittimità, nei sensi di cui in motivazione, dell'art. 339 c.p.p. nel testo modificato dall'art. 6 della L. 8 aprile 1974, n. 98, in riferimento agli artt. 3, primo comma, 101, 102, 107, terzo e quarto comma, 108, secondo comma, 109 e 112 Cost.

<sup>1</sup> Vedi l'art. 1 della L. 4 febbraio 1977, n. 20. L'art. 2 del detto provvedimento dispone: « In deroga all'articolo 340 del c.p.p., gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria possono essere delegati dal giudice ad esaminare il registro indicato nell'articolo 1 per rintracciare le cose di illegittima provenienza o per accertare altre circostanze utili alla scoperta della verità ».

<sup>2</sup> Vedi, però, l'art. 5 del D.L. 4 marzo 1976, n. 31, recante: « Disposizioni penali in materia di infrazioni valutarie » e la legge di conversione 30 aprile 1976, n. 159. Vedi anche il D.L. 6 settembre 1982, n. 629, recante « Misure urgenti per il coordinamento della lotta contro la delinquenza mafiosa », convertito con modificazioni nella L. 12 ottobre 1982, n. 726, e il D.M. 15 settembre 1982 (Gazz. uff. 20 settembre 1982, n. 259), recan-

te « Modalità di esecuzione degli accessi dei funzionari dell'amministrazione finanziaria, degli ufficiali della guardia di finanza e degli ispettori tributari presso le aziende ed istituti di credito e l'amministrazione postale ».

<sup>3</sup> Comma così sostituito con l'art. 14 del D.L. 15 dicembre 1979, n. 625, convertito con modificazioni, nella L. 6 febbraio 1980, n. 15. Successivamente l'art. 4, D.L. 10 luglio 1987, n. 272, recante « Nuove norme in materia di sequestri di persona », in vigore dal 12 luglio 1987 ma non convertito in legge nel termine di 60 giorni dalla sua pubblicazione, aveva sostituito il presente comma nella formulazione che segue:

« Gli atti previsti dal comma precedente possono essere compiuti, per delegazione, da ufficiali od agenti di polizia giudiziaria solo se si tratta di verificare indizi o accertare reati di terrorismo o di eversione dell'ordinamento costituzionale ovvero di criminalità organizzata nonché il reato indicato nell'articolo 630 del codice penale ».

<sup>4</sup> Vedi la L. 10 maggio 1978, n. 170, recante « Nuove norme sui procedimenti d'accusa di cui alla L. 25 gennaio 1962, n. 20 » riportata alla voce n. 116: CORTE COSTITUZIONALE, Legge A/X, p. 18A. Il secondo comma dell'art. 9 della L. 1° aprile 1981, n. 121, recante « Nuovo ordinamento dell'Amministrazione della pubblica sicurezza » così dispone:

« L'accesso ai dati e alle informazioni di cui al comma precedente è consentito all'autorità giudiziaria ai fini degli accertamenti necessari per i procedimenti in corso e nei limiti stabiliti dal codice di procedura penale ».

108

all'autorità giudiziaria, che ne faccia richiesta, gli atti e i documenti, anche in originale se così è ordinato, e ogni altra cosa esistente presso di essi per ragione del loro ufficio, incarico, professione od arte, salvo che dichiarino per iscritto anche senza motivazione che si tratta di segreto di Stato<sup>1</sup>, ovvero di segreto d'ufficio o professionale<sup>2</sup>.

Quando la dichiarazione concerne un segreto politico o militare, l'autorità procedente, se non la ritiene fondata, provvede a norma dell'articolo 352<sup>3</sup>.

Quando la dichiarazione concerne un segreto d'ufficio o professionale, l'autorità procedente, se ha motivo di dubitare della infondatezza di essa e ritiene di non poter proseguire nella istruzione senza gli atti, i documenti o le cose, indicati nella prima parte di questo articolo, provvede, agli accertamenti necessari, dopo i quali, se la dichiarazione risulta infondata, ordina il sequestro<sup>4</sup>.

**343. Copie di documenti sequestrati.** — Il giudice può far estrarre copie degli atti e dei documenti sequestrati, restituendo gli originali, e, quando mantiene

il sequestro di questi, può autorizzare il cancelliere a rilasciare gratuitamente copie autentiche a coloro che li avevano in deposito.

I pubblici ufficiali [c.p. 357] possono rilasciare copie, estratti o certificati dei documenti loro restituiti dal giudice in originale o in copia, ma devono fare menzione in tali copie, estratti o certificati del sequestro esistente.

In ogni caso la persona o l'ufficio, presso cui fu eseguito il sequestro, ha diritto di avere un certificato dell'avvenuto sequestro.

Se il documento sequestrato fa parte di un volume o registro da cui non possa essere separato, e il giudice non ritiene di farne estrarre copia, l'intero volume o registro rimane in deposito giudiziario. Il cancelliere con l'autorizzazione del giudice spedisce agli interessati che li richiedano copie, estratti o certificati delle parti del volume o registro non soggetto al sequestro, facendo menzione del sequestro parziale nelle copie, negli estratti e nei certificati.

Al depositario o detentore è consegnata gratuitamente, nel caso preveduto

<sup>1</sup> Il testo originario (segreto politico o militare) è stato così modificato con il primo comma dell'art. 13 della L. 24 ottobre 1977, n. 801, recante « Istituzione e ordinamento dei servizi per le informazioni e la sicurezza e disciplina del segreto di Stato ».

<sup>2</sup> La Corte costituzionale, con sentenza 17 maggio-3 giugno 1966, n. 53 (Gazz. uff. 11 giugno 1966, n. 143), ha dichiarato l'illegittimità dell'art. 4 della L. 25 giugno 1909, n. 372, per la parte in cui consente all'amministrazione ferroviaria una generica e discrezionale facoltà di non comunicare all'autorità giudiziaria gli atti e le relazioni dell'inchiesta svolta sui singoli sinistri, che contengono accertamenti di fatto o accertamenti materiali. Ai sensi dell'art. 27, ultima parte, della L. 11 marzo 1953, n. 87, e negli stessi limiti sopra indicati, ha dichiarato l'illegittimità: 1) dell'art. 11 della legge predetta, nella parte in cui estende detto art. 4 alle ferrovie esercitate da imprese private; 2) dell'art. 173 del R.D. 9 maggio 1912, n. 1447; 3) dell'art. 141 della L. 26 marzo 1958, n. 425, nella parte in cui fa salvo il disposto dell'art. 4 della legge 25 giugno 1909, n. 372.

<sup>3</sup> Il testo originario (a norma del secondo capoverso dell'art. 352) è stato modificato con il secondo comma dell'art. 13 della L. 24 ottobre 1977, n. 801.

<sup>4</sup> Così sostituito il testo originario con l'art. 19 della L. 18 giugno 1955, n. 517. La Corte costituzionale, con sentenza 6-14 aprile 1976, n. 82 (Gazz. uff. 21 aprile 1976, n. 105) ha dichiarato: a) inammissibile la questione di legittimità degli artt. 342 e 352 c.p.p., in riferimento agli artt.

102 e 104 Cost.; b) inammissibile la questione di legittimità del medesimo art. 342, primo e secondo comma, c.p.p., in riferimento agli artt. 24, 101, 102, 103, 112 e 113 Cost.; c) non fondata la questione di legittimità dello stesso art. 342, secondo comma, in relazione all'art. 352, terzo comma, c.p.p., in riferimento agli artt. 3, 24 e 28 Cost. La stessa Corte costituzionale, con sentenza 24 maggio 1977, n. 86 (Gazz. uff. 1° giugno 1977, n. 148), ha dichiarato l'illegittimità costituzionale degli articoli 342 e 352 c.p.p., nella parte in cui prevedono che il procuratore generale presso la corte d'appello informi il Ministro per la grazia e giustizia e non il Presidente del Consiglio dei Ministri e nella parte in cui non prevedono che il Presidente del Consiglio dei Ministri debba fornire, entro un termine ragionevole, una risposta fondata sulle ragioni essenziali dell'eventuale conferma del segreto.

<sup>5</sup> Il quinto comma dell'art. 4 della L. 10 maggio 1978, n. 170 (recante « Nuove norme sui procedimenti d'accusa di cui alla L. 25 gennaio 1962, n. 20 »), così dispone: « Per l'effettuazione delle indagini la commissione procede con gli stessi poteri e le stesse limitazioni previsti dall'art. 82 Cost. per le commissioni d'inchiesta ». Vedi inoltre il D.P.R. 9 dicembre 1987, n. 496, recante « Abrogazione, a seguito di referendum popolare, degli articoli 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8 della L. 10 maggio 1978, n. 170, e differimento dell'entrata in vigore dell'abrogazione medesima ».

<sup>6</sup> A questo articolo fa riferimento il quarto comma dell'art. 165 c.p.p.

109

VERBALE DI CONSEGNA DI MATERIALE CLASSIFICATO

L'anno millenovecentottanta, il giorno tre di ottobre, davanti a me, Magg.AA.rs.MONTINARO Pasquale, Comandante il 35°CRAM, si è presentato nel mio Ufficio, sito nell'aerea operativa di Timpone Guddino, marsala il dott.GIORGIO SANTACROCE.

Detto comparente, della cui identità personale io sono certo, alla presenza del Ten.G.d.F. FABIO MORERA, e del Prof.LUIGI LA FRANCA, si dichiara quanto segue:

- di rivestire il grado di SOSTITUTO PROCURATORE;
- di essere incaricato dell'inchiesta dell'incidente di volo avvenuto il 27.6.1980;
- di avere emesso in data 16.7.1980 decreto di sequestro di qualsiasi materiale utile ai fini dell'inchiesta su tutto il territorio nazionale.

Per quanto sopra il comparente mi richiede la consegna del seguente materiale:

- COMPUTER TAPE N.99 N.D.C. 5835-15-R59-7254 contenente la "TRACK HISTORY DATA RECORDING" dalle ore 11.20/Z del 27.6.1980 alle ore 19.00/Z e dalle 19.25/Z del 27.6.1980 alle ore 10.47/Z del 28.6.80;
- COMPUTER TAPE N.100 N.D.C. 5835-15-R59-7254 contenente la "TRACK HISTORY DATA RECORDING" dalle ore 19.09/Z del 27.6.80 alle ore 19.25/Z del 27.6.1980;
- NASTRO MAGNETICO N.666 N.D.C. 5835-15-059-5442 contenenti le registrazioni delle comunicazioni T.B.T. r punto-a-punto dalle ore 06.25/Z del 27.6.1980 alle ore 22.07/7 del 28.6.1980.

Avendo io chiesto le istruzioni ai miei superiori ed avendo ricevuto autorizzazione telefonica dal Col.SIDOTI del 3°Rep.S.M.A. in data odierna, aderisco alla richiesta e consegna il materiale citato del quale il comparente mi rilascia con il presente ampia e liberatoria ricevuta. Prevengo inoltre il comparente che il materiale assegnato contiene notizie ed informazioni coperto da segreto militare. La trattazione di detto materiale, il suo uso, la sua conservazione ed il suo trasporto devono uniformarsi, a quanto prescritto dal R.D. 11 luglio 1941 n.1161 (Norme relative al segreto militare) ed alla pubblicazione SMD 1/R (Norme sulla tutela del segreto militare).

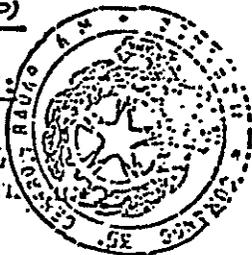
Marsala, li 3.OTT.1980.=

COMANDANTE MILITARE  
35° CRAM  
UFFICIO OPERATIVO  
SPOSSE MARSALA (TP)

F.to Magg.Pasquale MONTINARO  
F.to S.P. Giorgio SANTACROCE  
F.to Ten. FABIO MORERA  
F.to Prof.Luigi LA FRANCA

PER COPIA CONFORME:

IL COMANDANTE MILITARE  
Magg. AA. rs. Pasquale MONTINARO



## VALUTAZIONE AVVISTAMENTO DEL CENTRO RADAR DI MARSALA

110

## 1. Generalità.

Con il presente allegato si commentano alcuni passi tratti dalla relazione del Collegio Peritale coordinato dall'Ing. BLASI e relativi agli avvistamenti radar di Marsala.

## 2. Assenza di registrazioni.

## a. pag.148

"... che tale buco ebbe a verificarsi a causa di un cambio di nastro a scopo di dimostrazione..."

La sostituzione del nastro è stata effettuata per svolgere una esercitazione Synadex, programmata tempo adietro, il cui inizio era fissato per le ore 21:00/L.

## b. pag.163

"... mancano le registrazioni del DC9 I-TIGI, come invece rilevate da Fiumicino, a partire dalle ore 18:58:47 fino alle ore 19:02:39..."

La mancanza della registrazione dei dati relativi alla simbologia associata alla traccia del DC9, dalle 18:58:47 alle 19:02:39, viene presentata ingiustificatamente come fatto anomalo. E', in realtà, la normale conseguenza della perdita di avvistamento del plot radar correlato sino a quel momento con la traccia sintetica relativa al DC 9. Peraltro, qualora il radar di Marsala avesse avvistato gli stessi plots avvistati dal radar Marconi, il computer, probabilmente, non avrebbe potuto correlare tali plots con la simbologia relativa al DC 9 in quanto essi non hanno assunto posizioni congruenti con i parametri di velocità e direzione della traccia sintetica.

## c. pag.167

"... o l'operatore ha sospeso la registrazione dei dati per motivi non noti o è stata un'interruzione automatica dei dati, peraltro incomprensibile se sono esatti gli orari. Comunque non c'è una semplice spiegazione del perchè il controllore militare non si sia curato della interruzione della traccia del DC9-I-TIGI ..."

E' priva di fondamento alcuna l'ipotesi che l'operatore abbia potuto sospendere la registrazione dei dati dal momento che:

- il sistema non consente assolutamente l'esclusione di una singola traccia dalla registrazione;
- nell'arco di tempo considerato il sistema ha regolarmente registrato tracce diverse da quelle del DC-9 ITAVIA.

L'affermazione che non esiste una spiegazione semplice del perchè il controllore militare non si sia curato dell'interruzione della traccia del DC9 evidenzia che il Collegio Peritale non ha approfondito la conoscenza delle finalità e delle modalità di operare del servizio della Difesa Aerea, il cui compito primario non è quello di seguire le tracce già avvistate ed identificate come amiche, ma quello di scoprire eventuali nuovi ritorni radar non identificati e seguire le tracce significative.

## d. pag 167

".... Si interruppe per motivi ignoti alle ore 18:58:47 quindi non è stato evidenziato da questa analisi alcun plot relativo all'ultimo minuto di volo normale del DC9 - I-TIGI ed ai circa 3 minuti di volo del relitto o relitti del DC9 I-TIGI che invece sono state registrate automaticamente dai due radar civili di Roma Fiumicino..."

Quanto riportato in tale passo evidenzia che il Collegio Peritale è convinto di poter considerare il funzionamento del sistema ATCAS uguale a quello del NADGE. Tali sistemi sono invece notevolmente differenti per cui è del tutto improprio confrontare la capacità di registrazione del sistema NADGE, che riguarda i dati relativi alla simbologia associata ai plot radar, con quella del sistema ATCAS che registra qualsiasi plot radar che superi una determinata soglia di intensità.

## 3. Processo di generazione della simbologia e modalità di registrazione.

## a. pag.148/149

"... che il sistema identificava un ritorno radar come traccia quando si verificava almeno una delle seguenti condizioni:

- . Allorquando riceveva un numero sufficiente e congruente di ritorni radar;
- . era identificato in base al "modo" codice e relativo piano di volo;
- . veniva trasferito, già identificato da un altro sito ...".

L'affermazione denota una mancata conoscenza del sistema della D.A. in quanto sembra confondere il procedimento di generazione della simbologia di una traccia con altre operazioni, quali l'identificazione e lo scambio dati con altro sito.

## b. pag.151

"... gli intervalli di tempo occorrenti tra un ritorno radar e il successivo di una medesima traccia (tra le 18:36: e le 19:04') sono molto variabili e vanno da un minimo di 10" ad un massimo di 222"...".

L'affermazione è inesatta: il tempo intercorrente fra i diversi ritorni radar ha un valore fisso di 12" in considerazione che l'antenna radar effettua 5 giri al minuto; gli intervalli cui fa riferimento il Collegio Blasi sono quelli connessi con la registrazione dei dati relativi alla simbologia sintetica. Tali intervalli possono variare, in funzione di alcuni fattori ed, in particolare, del software del sistema e delle predisposizioni dello stesso, da un minimo di 10" ad un massimo di alcuni minuti. L'irregolarità delle registrazioni non è, pertanto, dovuta ad un intervento manuale degli operatori, ma solo alla logica ed alla predisposizione del sistema.

c. pag. 162

"... traccia n.10 ..... Plots ad intervalli variabili tra 33" e 117" .."

Gli intervalli variabili per la traccia n.10 DC9 (AA421 - AJ421) non sono relativi ai plots radar ma alla registrazione dei dati della simbologia sintetica.

d. pag.168

"... per la particolare procedura di registrazione (necessita di un numero sufficiente e congruente di segnali) potrebbe spiegarsi il motivo della mancata evidenza in questa analisi della traccia radar di un oggetto volante a forte velocità che avrebbe attraversato la rotta del DC9..."

La spiegazione non ha fondamento ove si considerino le più volte richiamate modalità di operare dei Centri NADGE. In tali Centri la generazione delle tracce sintetiche, e quindi la loro registrazione, dipende dalla sequenza con cui i plots radar appaiono. Tale sequenza deve essere, però, congruente con il comportamento di un aeromobile e, pertanto, la generazione automatica della traccia sintetica avviene solo se almeno cinque (5) plots radar assumono posizioni che possono correlarsi con un oggetto che voli a velocità comprese fra 50 Kts e Mach 3. Premesso quanto sopra, il fatto che non si siano generate e registrate tracce, nell'ipotesi che i plot siano stati tutti avvistati anche dal radar di Marsala, dovrebbe essere interpretato come una conferma che detti plots non si potevano riferire ad un velivolo che volasse secondo parametri di volo riconosciuti congrui dal computer.

4. Varie.

a. pag 168

"... Restano altri punti oscuri sulla natura delle seguenti tracce radar: traccia n.6; (AA450 - AJ450) oggetto volante non identificato con certezza..."

Per quanto concerne i dubbi espressi a riguardo della traccia n.6, un esame accurato dei tabulati ha portato a dedurre che tale traccia è verosimilmente correlabile ad un pallone sonda che si sposta alla velocità di circa 60 Kts ed in perdita progressiva di quota. Infatti lo spostamento di tale traccia, in 19' di avvistamento, è di circa 20 miglia corrispondenti ad una velocità di 60 Kts circa; tale parametro, associato a quello della quota in discesa da 60.000ft a 30.000ft, consente di correlare la traccia in argomento con tale tipo di oggetto volante.

b. pag.169.

"... tracce n.14, 15, 20, 21, 22 e 23: furono tracce effettivamente simulate?..."

Dal tabulato relativo alle registrazioni del Centro Radar di Marsala si può dedurre che:

- . la traccia n.14 (AA031), rilevata a circa 140 NM dal luogo dell'incidente, è una traccia non simulata, generata manualmente dall'operatore probabilmente a seguito di avvistamento di un solo plot; ciò è deducibile dall'assenza dei relativi dati di velocità e di direzione e dal fatto che non è stata confermata da successivi ritorni radar validi;
- . la traccia n.15 (AJ441) è una traccia reale che, in base alla posizione e alla quota registrata di 6.000 ft, può essere riferita a traffico in avvicinamento a Palermo che, per la bassa quota posseduta, è uscito dalla capacità di avvistamento di Marsala;
- . la traccia n.20 (LL413), come risulta dal tabulato, è una traccia reale remota ricevuta in cross-tell da Poggio Ballone;
- . le tracce n.21 (AA432-AJ432), n.22 (AJ042) e n.23 (AJ452) sono invece tracce simulate.

5. Commenti conclusivi.

L'analisi di tutti gli elementi relativi agli aspetti sopra menzionati induce a ritenere che il Collegio Peritale è pervenuto alla formulazione delle citate osservazioni principalmente a causa di una insufficiente conoscenza della logica del sistema e delle procedure operative. Ciò in quanto tale sistema viene impropriamente confrontato, in particolare per l'aspetto relativo alla registrazione dei dati, al sistema ATCAS che invece corrisponde ad una logica di funzionamento e di impiego completamente differente.

## FUNZIONAMENTO CENTRO RADAR FONETICO MANUALE

## 1. Sequenza azioni per la registrazione degli avvistamenti radar.

In una sala operativa fonetico-manuale (f.m.), il cui assetto è quello illustrato nell'Annesso I, le azioni necessarie per conseguire la rappresentazione della situazione aerea e per registrarla sono le seguenti:

- il lettore al PPI, valutando che un eco apparso sullo schermo sia il ritorno radar di un oggetto che si muove nello spazio, comunica al marcatore situato dietro al Display Board (DB) la posizione dell'eco stesso espressa in coordinate polari (azimuth e distanza riferiti alla postazione);
- il marcatore al DB visualizza sullo stesso, con un gessetto vetrografico, in corrispondenza del punto di coordinate fornitegli, la posizione dell'eco con un cerchio recante un punto al centro e l'orario dell'avvistamento, espresso in minuti primi ;
- il lettore al PPI continua a comunicare al marcatore al DB la successiva posizione dell'eco;
- il marcatore al DB riporta le successive posizioni visualizzando, di conseguenza, il suo spostamento; alla seconda battuta pertanto sul DB apparirà una simbologia costituita dal citato cerchio con l'aggiunta di una freccetta;
- il revisore controlla l'operato del lettore al PPI, verifica la corrispondenza fra la posizione delle tracce sul PPI e quella riportata sul DB, fornisce al marcatore alla TST (Tabella Specificazione Tracce, posta al lato del DB) i seguenti dati aggiuntivi: NATO Track Number (NTN), forza (numero degli oggetti costituenti la traccia), quota rilevata sull'indicatore del quotmetro e velocità ed eventuale modo IFF/SIF.
- l'identificatore, utilizzando i dati traccia, inizia il processo per la classificazione della stessa e ne fornisce il risultato al marcatore alla TST;
- l'operatore addetto alla registrazione trascrive per ogni traccia, su apposito registro (Modello DA-1), le posizioni fornite dal lettore al PPI, i dati aggiuntivi forniti dal revisore, la classifica ed eventualmente il tipo del velivolo stabiliti dall'identificatore.

115

## 2. Determinazione della velocità e della quota.

In ordine alla determinazione della velocità e della quota, si precisa quanto segue:

- la velocità della traccia viene calcolata rapportando ovviamente la distanza che intercorre fra due o più successive posizioni della stessa ed il tempo trascorso. In pratica ciò avviene con risultati approssimati, perchè la suddetta distanza deve essere apprezzata sul PPI senza particolari ausili di misurazione ed il tempo trascorso viene calcolato sulla base dei giri effettuati dall'antenna;
- la quota, termine con il quale si indica approssimativamente il numero degli oggetti che compongono una traccia viene apprezzata analizzando contemporaneamente la traccia sul PPI, a scala espansa, e sull'indicatore del quotometro.

## 3. Aggiornamento delle tracce.

In merito all'aggiornamento delle tracce avvistate, si ritiene utile precisare che lo stesso è regolato da criteri di alta e bassa priorità. Di questi:

- il primo riguarda le tracce significative per il Sistema di D.A.; l'intervallo massimo per l'aggiornamento di tali tracce non deve eccedere i due minuti primi;
- il secondo si riferisce alle tracce "Friendly"; l'intervallo per l'aggiornamento di tali tracce, quando e' richiesto il tracciamento, non deve eccedere i 5 minuti primi. Queste tracce non sono, infatti, di interesse per la D.A. e non richiedono pertanto un aggiornamento più frequente.

In proposito, si precisa che, al fine di non penalizzare la necessaria attenzione sulla situazione "significativa" e sulla scoperta di nuovi ritorni radar:

- in caso di traffico molto intenso la trattazione delle tracce classificate amiche può essere sospesa;
- nelle aree circostanti i maggiori aeroporti civili ad elevata intensità di attività, necessariamente sotto il controllo degli enti del T.A., sono istituite aree definite di "free plots". In tali aree i Centri Radar sono autorizzati ad omettere il processo di trattazione delle tracce.





# LEGIONE CARABINIERI DI ROMA

NUCLEO DI POLIZIA GIUDIZIARIA

Viale delle Olimpiadi, 60 - Tel. 394228 - 394647

117

PROCESSO VERBALE: - di acquisizione di documentazione, relativa alla nota n. 527/84A emessa in data 8.6.1988 dal Tribunale di Roma - Uff. Istruz. - Sez. 14<sup>a</sup> - G.I. Dr. Vitterio Bucarelli -

L'anno 1988, addì 18 del mese di agosto, in Isola (NA) presso il 22<sup>o</sup> Gruppo Radar della Aeronautica Militare, alle ore 12.15 -

Nei sottoscritti Maggiore Petruccini Adrio e Brig. Umbro Emanuele, entrambi effettivi al Nucleo di Polizia Giudiziaria Carabinieri di Roma, viene dato atto che dovendo dare esecuzione alla Nota n. 527/84A emessa in data 8/6/1988 dal Tribunale di Roma - G.I. Dr. Vitterio Bucarelli - oggi 18 agosto 1988, alle ore 10.30 ci siamo portati presso il 22<sup>o</sup> Gruppo Radar della Aeronautica Militare sito in Isola (NA), ove era la presenza del Comandante di detto reparto Ten. Colonnello Edoardo Crabbona, nato Fobrus (Idria) il 14.3.1940, resole edotte del motivo della nostra visita, ci consegna e noi acquisiamo la sottoscritta documentazione: -

- 27.6.1980: un elenco del personale in servizio la sera del 27.6.1980 con allegato un invito fatto pervenire tramite la Stazione Carabinieri di Isola, relativo al suddetto personale per essere inteso alle ore 9.00 del 14.11.1986 dal G.I. Dr. Bucarelli -

In merito alla documentazione relativa al giorno 27.6.1980 il Comandante dichiara spontaneamente quanto segue: " in data 17.7.1980 i Flottiglioni degli avvistamenti Radar relativi alla zona del Tirreno dalle ore 18.00/2 alle ore 21.15/2 del 27.6.1980 furono inviati con lettera protocolla n. 33-2/589/1 ai seguenti enti/Comandi: 1. Comando Gruppo Carabinieri di Palermo; 2. ITAV - 2<sup>o</sup> reparto - ROMA - 3. Comando 2<sup>o</sup> R.A. - S.M. - OPR - ROMA -; 4. Comando 3<sup>o</sup> R.A. - S.M. - 5. Uff. - BARI -; 6. Comando 3<sup>o</sup> R.O. / S.O. - MARTINA FRANCA - di tale documentazione non si allega fotocopia in quanto distrutta in data 13.9.1984 -

- 18.7.1980: un elenco del personale presumibilmente presente in data 18.7.1980 nella Sala Operativa -

In merito alla documentazione relativa al giorno 18.7.1980 il Comandante dichiara spontaneamente quanto segue: " La documentazione relativa ad eventuale avvistamenti del 18.7.1980 è stata inviata al Comando 1 R.O. / S.O. in data 21.7.1980 con messaggio protocollo n. 32-2/6170 Agli atti di questo Comando suddetta documentazione risulta distrutta il settembre 1984 -

- Elenco del personale trappista leva in servizio presumibilmente sia in data 27.6.1980 che il 18.7.1980 -

Del che è verbale, dando atto che copia del presente verbale viene consegnata al Comandante del 22<sup>o</sup> G.R.A.E. di Isola, come ricevuta: - F.L.C. in data e luogo di cui sopra -

T.ell. Minin  
B.lli.che  
11-11-88 15:05 22. GRAM. LEGAL SITE LICOLA-11

14.03.89 7:22 P.03

Segr. Par. Gen. Com. te-27RA TEL. No.



II REGIONE AEREA  
COMANDO OPERATIVO DI REGIONE

OPERAZIONI

Ufficio .....  
958/7R2-2/2/0/10

Allegato IS

Monte Cavo. li

Al. S. O. C.

Al. COMANDO C.R.C.

Al. COMANDO C.R.C.

12 MAG 1966  
S E D E

LICOLA

VIGNA DI V

118

Prot. N. .... Allegati ..... Risposta al foglio N. .... del

OGGETTO: Periodi di conservazione della documentazione operativa presso i Centri della difesa aerea.

Quale disposizione a carattere permanente, approvata dallo S.M.A., si trasmette, allegato, uno specchio in cui vengono indicati i periodi di conservazione della documentazione in oggetto.

IL COMANDANTE IL 2° R.O.C.  
(Gen. B.A. - V. Verrucchio Pozzovecchio)

*V. Verrucchio*

Declassificato a  
NON CLASSIFICATO  
come da Messaggio SMA/231/8406/528-2/6.6.1.

del 12.5.1989

D. ....  
E. ....  
26/207/2  
5/5/66

RISEPTO

DEL 16 Aprile 1966

119

PERIODI DI CONSERVAZIONE DELLA DOCUMENTAZIONE OPERATIVA PRESSO I CENTRI DELLA DIFESA AEREA.

N°	DOCUMENTO	DURATA CONSERVAZIONE
1	Modello D.A.-1	1 anno (+)
2	" " 3R	1 anno -
3	" " 3T	1 anno.
4	" " 4	1 anno (+)
5	" " 5	1 anno (+)
6	" " 7	1 anno
7	Rapp.Uff. Identif.	1 anno
8	Note serv. H.24	1 anno
9	Note controllo servizio H.24	1 anno
10	Registro piani di volo	6 mesi
11	Strips piani di volo	giornaliera
12	Autorizz. sorvolo	6 mesi
13	Esercitazioni (documenti impianto)	1 anno (se non disposto diversamente dall'Ente originatore) (°)
14	Esercitazioni (relazioni)	1 anno (°)

NOTE:

- (+) - Gli elementi fondamentali contenuti nei mod. D.A.-1, D.A.-4 e D.A.-5, relativi ad accertate violazioni dello spazio aereo nazionale, debbono essere riepilogati sotto forma di situazione statistica annuale da conservarsi per un periodo di 10 anni. Nella stessa forma e per lo stesso periodo dovranno essere raccolti e conservati gli elementi fondamentali contenuti nei mod. D.A.-1, D.A.-4 e D.A.-5 relativi a qualsiasi forma di sconfinamento dei velivoli nazionali in territorio straniero.
- (°) - Dei documenti di impianto e delle relazioni delle esercitazioni dovrà essere conservata una copia o quante copie ritenute indispensabili per le necessità di archivio, per un periodo di 6 anni (le rimanenti copie possono essere distrutte dopo 1 anno dalla data di compilazione).

Declassificato a  
NON CLASSIFICATO

come da messaggio ENA/231/8406/428-2/6-6-1  
del 12-5-1989

# Rapporto del Servizio di Sala Operativa

del Giorno 21.08/6/80 dalle ore 1945 alle ore 0600/2

ORA	DESCRIZIONE
	<b>120</b>
MC MORO	Cop Ballini
LC MORO	Ten. Marti
1945	Effettuati controlli come da UTE WK LIST
1806	Fine serata della 11
1915	Roma chiede se abbiamo controllato IH 870
1918	Palermo chiede se abbiamo controllato IH 870
1920	Avvisi da Roma che l'IH 870 DC9 de Blague e Palermo con radiotelegrafo IFF (A13) a 115 miglia da PAL e 250 FL alle 1850/2 ultimo contatto con Roma. Chiusura da Moro e da PALERMO sulle F9 -
1921	Avvisato il Soc Cap Patrigniffi di Avvisare il Socco di Mart. Franco
1925	CHECK Radio con KM 153 diretto a Porto AG 262 e FL 370 e chiesta notizia dell'IH 870 risposta NEG
1942	CHECK Radio con IM 169
1918	Da Barca ci comunicano che probabilmente hanno avvisato IH 870 su PALZ alle 1850/2 alle 1900/2 sulle A13B AG 262, stesso eff platt. a Sono
2028	Desole da Catania I 559C - 543D - avvisato il Settore
2210	Cont RR con Po D06 A5460 P3F
2223	CL con Po D06
03.19	Fine 11 fronte d'alzate
0600	Cont RR con DR F06 A5463 P3

S E S U S  
- 28 - *[Signature]*

AERONAUTICA MILITARE  
35° GRUPPO RADAR  
UFFICIO COMANDO  
91025 MARSALA (TP)

121

STAZIONE C.C. TRAPANI/BIRGI:

NA 1081/PROT. C.C. di Marsala

AT RICHIESTA 14° SEZIONE ISTRUTTORIA DI ROMA/TRIBUNALE;

- PREGASI COMUNICARE STESSO MEZZO ENTRO ORE 12:00 GIORNO  
8/10/86, GENERALITÀ COMPLETE DI GRADO ET MANFIONI, MILITARI/  
RADAR MARSALA IN SERVIZIO AT ORE 21:00 DEL 27/6/80/8/  
PREGASI ALTESI/ BAR COMPARE AT QUESTO UFFICIO AT ORE 09:00  
DEL 9/10/86 MILITARI PREDETTI AI QUALI DEVENSI NOTIFICARE AT  
COMPARE PRESSO 14° SEZIONE ISTRUTTORIA TRIBUNALE/ROMA AT ORE  
09:00 DEL 15/10/86 FINE MESSAGGIO M/LLO C.C. LARAN TRAPANI/  
BIRGI/8/7ARSACA

LARAN

C.C.

MÓDULO PER MESSAGGIO

SPAZIO RISERVATO PER USO DEL CENTRO/STAZ. DI TELECOM.

35° GRUPPO RADAR  
CENTRO STAZ. DI MARSALA

122

8 OTT. 1986

ORA 14:45

CP. 57

CLASSIFICATO

8 OTT. 1986

QUALIFICA PER COMP. C	QUALIFICA PER CONOSC. DIFFERITO	GRUPPO DATA-ORARIO OR 1330/2	ISTRUZIONI PER IL MESSAGGIO
DA (FM) 35° GRUPPO RADAR A.M. MARSALA			PREFISSO GR
A (TO) POLIZIA GIUDIZIARIA TRIBUNALE DI MARSALA			CLASSIFICA DI SEGRETEZZA NON CLASSIFICATO
PERCO (INFO)			NUMERO DI PROTOCOLLO DEL MITTENTE 1-01/10853 /G53-2

RIFERIMENTO VS FONOGRAMMA N. 1081 DEL 7.10.1986.

SI COMUNICANO LE GENERALITÀ COMPLETE E LE MANSIONI DEI MILITARI RESPONSABILI DEI VARI SERVIZI DELLA SALA OPERATIVA DEL RADAR DI MARSALA ALLA DATA DEL 27.6.1980 ORE 21.00:

- MAGG. SAIME FULVIO NATO A CATANIA IL 20.12.1942 (COMANDANTE INTERINALE DEL 35° GR. R. A. M.);
- CAP. BALLINI ADOLFO NATO A TARANTO IL 15.9.1946 - CAPO CONTROLLORE DIFESA AEREA;
- CAP. PUGLIESE NICOLINO NATO A CAMPOREALE IL 4.2.1942 - CAPO UFFICIO OPERAZIONI (ATTUALMENTE IN SERVIZIO IN GERMANIA);
- CAP. MUTI SEBASTIANO NATO AD APRICENA (FG) IL 2.2.1951 - CONTROLLORE D'INTERCETTAZIONE;
- M. LLO SARDO MARIO NATO A RIOLA SARDO IL 27.7.1951 - CONTROLLORE ALLA SORVEGLIANZA;
- M. LLO TOZIO SOSSIO NATO A FRATTAMAGGIORE (NA) IL 23.4.1955 - OPERATORE ADDETTO AI NASTRI DI REGISTRAZIONE;

FIRMATO MAGG. DE ANGELIS VI?GENZO

FINE MESSAGGIO

PAGINA _____ DI _____ PAGINE		MESSAGGIO DI RIFERIMENTO CLASSIFICATO <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO		NOME DEL COMPILATORE M. LLO DANIELE		UFFICIO COM.		N. TELEF. 207		
PER USO DELLO OPERATORE	R	DATA	ORA	SISTEMA	OPERAT.	T	DATA	ORA	SISTEMA	OPERAT.

Firma dell'Ufficiale che autorizza la trasmissione  
**COMANDANTE**  
Magg. Arr. SPE V. DE ANGELIS

46

MODULO PER MESSAGGIO

NUMERO

SPAZIO RISERVATO PER USO DEL CENTROSTAZ. DI TELECOM.

ATT. C.S.M. GEN BRANCALEONI  
3.2.2

123

QUALIFICA PER COMP.	QUALIFICA PER CONOSC.	GRUPPO DATA-ORARIO	ISTRUZIONI PER IL MESSAGGIO
NON	DIFFERITO		
DA (FM)	35° GRUPPO RADAR	MARSALA	PREFISSO GR
A (TO)	POLIZIA GIUDIZIARIA TRIBUNALE	MARSALA	CLASSIFICA DI SEGRETEZZA N. C.
PERCO (INFO)			NUMERO DI PROTOCOLLO DEL MITTENTE 1-01/10869 /453-2

RIFE: VS. FONOGRAMMA 1081 del 07.10.1986

SEGUITO FONOGRAMMA 1-01/10853/453-2 DELLE ORE 13.50 GIORNO

08.10.86 SCRIVENTE COMANDO AT MAGGIORE PRECISAZIONE QUANTO GIA' COMUNICATO IN PRECEDENZA RAPPRESENTARE QUANTO SEGRE:

MAGGIORE SALME' FULVIO ET CAPITANO FUGLIESE NICOLINO NON PERSENTI FISICAMENTE IN SALA OPERATIVA SERA 27.05.1980

CAPITANO BALLINI ADOLFO QUALE CAPO CONTROLLORE DIFESA AEREA CON FUNZIONI CORDINAMENTO ET CONTROLLO OPERAZIONI CHE SI SVOLGONO SALA OPERATIVA

CAP. MUTI SEBASTIANO QUALE CONTROLLORE INTERCETTAZIONI CON FUNZIONI DI OPERATORE ADDETTO AT GUIDA VELLVOLI INTERCETTORI DIFESA AEREA ET ASSISTENZA RADIO RADAR AT VETTORI AEREI CHE LO RICHIEDONO

PAGINA 1 di 2 PAGINE	MESSAGGIO DI RIFERIMENTO CLASSIFICATO <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	NOME DEL COMPILATORE	UFFICIO	N. TELEF.
PER USO DELLO OPERATORE	R	DATA	ORA	SISTEMA OPERAT.
		T		

Firma del Comandante che autorizza la trasmissione  
IL COMANDANTE  
SPE Vincenzo DE ANGELIS

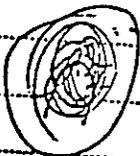
# MODULO PER MESSAGGIO

MOD. 27/200

124

SPAZIO RISERVATO PER USO DEL CENTROSTAZ. DI TELECOM.

NUMERO



QUALIFICA PER COMP.	QUALIFICA PER CONOSC.	GRUPPO DATA-DIARIO	ISTRUZIONI PER IL MESSAGGIO
---------------------	-----------------------	--------------------	-----------------------------

DA (FM)	PREFISSO	GR
---------	----------	----

A (TO)	CLASSIFICA DI SEGRETEZZA
--------	--------------------------

PERCO (INFO)	NUMERO DI PROTOCOLLO DEL MITTENTE
--------------	-----------------------------------

M. LLO SARDU MARIO CONTROLLORE ALLA SOVRIGLIANZA AEREA CON  
 FUNZIONI DI SUPERVISORE DELLE OPERAZIONI AVVISTAMENTO ET  
 TRACCIAMENTO TRACCE RADAR NONCHE DELLE IDENTIFICAZIONI  
 M. LLO TOZIO SOSSIO QUALE OPERATORE ADDETTO ALLO ELABORATORE  
 ELETTRONICO CON FUNZIONI TRA LE QUALI L'ALTEO DEL CARICAMENTO  
 ET SCARICAMENTO NASTRI MAGNETICI CHE REGISTRANO OPERAZIONI  
 ET INFORMAZIONI ELABORATE DA COMPUTER.

*Per Rievult*  
 del 09.05. del 3/10/1986  
*R. Lucca*

PAGINA 2 DI 2 PAGINE

MESSAGGIO DI RIFERIMENTO	NOME DEL COMPILATORE	UFFICIO	N. TELEF.
--------------------------	----------------------	---------	-----------

PER USO DELLO OPERATORE	R	DATA	ORA	SISTEMA	OPERAT.	DATA	ORA	SISTEMA	OPERAT.
-------------------------	---	------	-----	---------	---------	------	-----	---------	---------

(7609173) Roma, 1976 - Ist. Poligr. Stato - S. (50.000 BL di ...)

Firma di ...  
**COMANDANTE**  
 (Mace) M. S. P. E. Vincenzo DE ANGELIS



125 (1)

# LEGIONE CARABINIERI DI ROMA

NUCLEO DI POLIZIA GIUDIZIARIA

- Viale delle Olimpiadi, 60 - Tel. 394228 - 394647 -

Nr.9/1-3 "R" di prot.llo

Roma, li 9 febbraio 1987.

OGGETTO: Indagini di p.g. delegate. Acquisizione documentazione.

AL COMANDANTE DELLA BASE RADAR A.M. DI

MARSALA

1. A richiesta del G.I. dr. Vittorio BUCARELLI, pregasi esaminare la possibilità di esibire l'originale della documentazione relativa all'ordine esecuzione ed alle modalità di svolgimento dell'esercitazione radar effettuata nella serata del 27 giugno 1980.

2. All'uopo si allega, in copia conforme, il decreto di acquisizione.

IL TEN. COLONNELLO  
COMANDANTE DEL NUCLEO  
- Giuseppe Galatà -

126

126

Il G.I.

Letti gli atti del proc. pen. n. 527/84AG.I. contro IGNOTI imputati del disastro aereo e strage, ritenuto che occorre acquisire agli atti processuali i documenti specificamente elencati nella nota pari numero e data, da ritenersi parte integrale della presente ordinanza, diretta al Comandante Nucleo P.G. dei Carabinieri di Roma Col. GALATA Giuseppe;  
visto l'art. 342 C.P.P.,

D I S P O N E

che i documenti come sopra individuati siano immediatamente consegnati da chiunque li detenga e dovunque si trovino, all'Ufficiale di Polizia Giudiziaria incaricato per l'esecuzione.

DELEGA per essa il Comandante del Nucleo di P.G. Col. GALATA Giuseppe conferendogli la facoltà di procedere all'incombente anche a mezzo di altro Ufficiale di P.G. da lui stesso incaricato.

Roma, 7/2/1987

LEGIONE CARABINIERI DI ROMA  
Nucleo di Polizia Giudiziaria

IL GIUDICE ISTRUTTORE

Dr. Vittorio Bucarelli

*Vittorio Bucarelli*



IL TEN. COLONNELLO  
COMANDANTE DEL NUCLEO  
(Giuseppe Galata)

*Galata*

p.c.c.  
Roma li 9.2.1987



124

# LEGIONE CARABINIERI DI ROMA

## NUCLEO DI POLIZIA GIUDIZIARIA

- Viale delle Olimpiadi, 60 - Tel. 394228 - 394647 -

PROCESSO VERBALE:- di acquisizione di documentazione operata presso il 35° Gruppo Radar (Sezione Difesa dell'Aeronautica Militare di Marsala. - - -

-----

L'anno millenovecentottantasette, addì 12 del mese di febbraio in Marsala, negli Uffici del 35° Gruppo Radar (Sezione Difesa dell'Aeronautica Militare di Marsala, alle ore 13,45. - - - -

Noi sottoscritti Cap. Petraccini Adrio e Brig. Pompeo Antonio, entrambi effettivi al Nucleo di Polizia Giudiziaria dei Carabinieri di Roma, riferiamo alla competente Autorità Giudiziaria quanto segue: - - - - -

Dovendo dare esecuzione al decreto di Acquisizione di documentazione senza numero emessa il 9 febbraio 1987 dal G.I. Dr/ Vittorio Bucarelli-, dell'Ufficio Istruzione-Sezione 14ª del Tribunale di Roma, in data odierna, ci siamo portati presso il suddetto Reparto. Ivi, presi contatti con il Cap. DEL ZOPPO Andrea, nato a Marano di Napoli il 18.7.1948, residente a Marsala, via Sappusi n.19, con l'incarico di Capo Ufficio Operazioni, reso edotto del motivo della nostra presenza, previa consegna di una copia del precitato decreto, ci ha consegnato la sottoelencata documentazione: - - - - -

-un foglio di modulo per messaggio protocollato con il n.2/335/G35-2/02 riservato del 1 aprile 1980, contenente il programma delle esercitazioni SINADEX da svolgersi nei mesi aprile-maggio e giugno; - - - - -

-una fotocopia della pagina n.134 del registro di protocollo "riservato" anno 1978-79-80 e 1981, attestante l'inoltro del messaggio di cui sopra al Comando 3ª ROC di Martina Franca; -

-nastro Computer SPS 5904, contenente le tracce simulate utilizzate durante l'esercitazione del 27 giugno 1980. - - - - -

Si precisa che per quanto concerne le modalità di impiego delle esercitazioni, il Cap. DEL ZOPPO, ha prodotto la relazione relativa alle modalità di svolgimento delle esercitazioni Radar effettuate nella serata del 27 giugno 1980, che viene allegato al presente verbale. - - - - -

Il presente verbale è stato redatto in più copie, per rimetterne una alla competente Autorità Giudiziaria, una viene rilasciata al Cap. Del Zoppo e, le rimanenti da conservare per il corredo degli atti del nostro Ufficio. - - - - -

F.L.C.S. - - - - -

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

128



# LEGIONE CARABINIERI DI PALERMO

Squadra di Polizia Giudiziaria

presso la Procura della Repubblica

MARSALA

N. 5/50 di prot. llo

91025 Marsala, il 11.5.1988

OGGETTO: - Atti di P.G. -

AL SIGNOR COMANDANTE DEL 35° C.R.A.M. DI

MARSALA

Così come richiesto da questo Signor Procuratore della Repubblica, voglia la S.V. Ill/ma far tenere copia dell'elenco del personale in forza alla sala operativa ed all'ufficio operazioni del Gruppo Radar di Marsala. -



IL MARESCIALLO *e.s.f.*  
COMANDANTE DELLA SQUADRA P.G.

- Carmelo Canale -

*[Handwritten signature]* 46

129

RISERVATO



91025 Marsala M/5 1988

*Aeronautica Militare*  
III REGIONE AEREA  
35° Gruppo Radar

ALLA SQUADRA DI POLIZIA GIUDIZI  
LE presso la PROCURA DELLA  
REPUBBLICA DI

Ufficio Comando

MARSALA

Pub. N. 1+01/0664/P13911 N.

OGGETTO: Atte di P.C.P.

Riferiment. 0. f.n. 5/50 in data 11.5.1988

A seguito di quanto richiesto con il foglio a riferimento, in allegato si trasmette l'elenco nominativo del personale impiegato in servizio H.24 nel mese di Giugno 1980, presso la Sala Operativa dallo scrivente:-

*Aff. CRISCENTI* IL COMANDANTE  
*ANTONINO* (COL. LAUREA SPE. VIG. GEN. DE ANGELIS)

Declassificato a  
NON CLASSIFICATO

come da messaggio SMA/231/8402/222.2/6.5.91  
del 12.5.89

RISERVATO

*Aff. Luzzati*  
*Antonio*

	COGNOME	NOME	DATA DI NASCITA	LUOGO DI NASCITA
COL.	CESPA	Piero	03/02/1933	ROMA
IP.	BALLINI	Adulio	15/09/1946	TARANTO
IP.	CARBONE	Leonardo	20.09/1950	TARANTO
IP.	CIPRIANI	Antonio	03/07/1948	CECCANO (FR)
C.	GIULIANO	Alfredo	30/07/1949	NAPOLI
IP.	LAZZARA +	Raffaele	15/02/1944	ROMA
IP.	PUGLIESE	Nicolino	04/02/1942	CAMPOREALE (PA)
IP.	RUSSO	Sebastiano	03/08/1949	CATANIA
IP.	SALME'	Fulvio	20/12/1942	CATANIA
N.	BASSI	Gaetano	25/02/1953	CATANIA
N.	BENENATI Francesco	Paolo	08/02/1952	ALCAMO (TP)
N.	CANIGLIA /	Matteo	02/04/1953	CAMPOBELLO DI LICATA (AG)
EN.	COLA	Massimo	06/11/1954	ROMA
EN.	COSENTINO	Paolo	15/06/1954	ALBAÑO LAZIALE (ROMA)
N.	DEL ZOPPO	Andrea	18/07/1948	MARANO DI NAPOLI (NA)
N.	FLUMERI	Claudio	15/11/1955	ROMA
EN.	GIORDANO	Avio	19/02/1959	NOCCIANO (PE)
N.	MANCINI	Claudio	06/10/1952	BARI
N.	MASSARO	Antonio	03/06/1954	PIEDIMONTE S.GERMANO (FR)
N.	MUTI	Sebastiano	02/02/1951	APRICENA (FG)
N.	PERSICHINO	Ilario	29/11/1951	S.BENEDETTO DEL TRONTO (AP)
N.	ROCCHI	Roberto	20/09/1951	PESCARA
TEN.	D'ANDREA	Alessio	07/08/1957	ROMA
TEN.	FREZZINI	Mauro	25/08/1957	GUIDONIA (ROMA)
TEN.	VOLPI	Ezbrizio	25/09/1957	VITERBO
LLO	DONNANNO	Matteo	DECEDUTO IL 07/12/1982	
LLO	GIOELI •	Gaetano	24/09/1939	PETRALIA S. (PA)
LLO	MATERA	Giovanni	23/11/1943	M.FRANCA (TA)
LLO	ROMANO •	Giuseppe	21/04/1940	PALERMO
LLO	SPERA •	Antonino	05/01/1942	VALLELUNGA PRATAMENO (CL)
LLO	SURANO •	Antonio	19/01/1940	MELISSANO (LE)
LLO	TODARO •	Antonino	20/04/1939	TRAPANI
N.	BRASIELLO	Giorgio	11.01/1951	PALERMO
M.	COCCO	G. Carlo	18/02/1952	SANSPERATE (CA)

130

CASSESE	Stefano	26/08/1953	Baiano (AV)
DAIDONE	Felice	16/07/1948	Trapani
S.M. D'APUZZO	Raffaele	18/04/1949	Angri (SA)
S.M. D'AMICO	Carlo	06/07/1948	S.Vito dei Normanni(BR)
S.M. DEL MONACO	Nicola	05/03/1949	Taranto
S.M. DI FUCCIA	Mario	13/01/1945	Marcianise (CE)
S.M. FINO	Gaetano	20/02/1947	Monocalzati(AV)
S.M. FRUNZO	Silvano	27/01/1948	Albanella (SA)
S.M. GERBINO	Antonio	22/04/1949	Caronia (ME)
S.M. GRAZIANO	Mario	16/11/1946	Avellino
S.M. GIAQUINTO	Sebastiano	20/02/1952	San Nicola La Strada(CE)
S.M. INTRONA	Giuseppe	02/04/1952	Bari
S.M. LOI	Salvatore	27/03/1951	Monastir (CA)
S.M. NICOLOSI	Giovanni	06/10/1946	Messina
S.M. OREFICE	Ettore	10/01/1949	Napoli
S.M. PELLEGRINO	Pantaleo	24/07/1946	Neviano (LE)
S.M. PITARRESI	Vincenzo	22/01/1946	Palermo
S.M. RACCUGLIA	Vincenzo	25/04/1948	Palermo
S.M. RAGOZZINO	Pasquale	17/10/1951	Casaluce (CE)
S.M. SARDU	Mario	27/07/1951	Riola Sardo(OR)
S.M. SOLAZZO	Cosimo	06/03/1947	Trepuzzi (LE)
S.M. SPANO'	Matteo	29/03/1948	Montagna Reale (ME)
S.M. VITAGGIO	Giuseppe	23/02/1951	Trapani
SERG. ABATE	Pasquale	23/06/1954	Gallipoli (LE)
SERG. ALIVESI	Guido	15/11/1957	Alghero (SS)
SERG. CARICO	Luciano	04/02/1953	Lecce
SERG. Ceglie	Goffredo	25/04/1958	Taranto
SERG. COLUCCI	Giovanni	07/10/1955	Ostuni (BR)
SERG. COSCIA	Nunzio	24/09/1959	Roma
SERG. D'ANIELLO	Paolo	05/02/1954	Terlizzi (BA)
SERG. DELL'EDERA	G.Carlo	17/07/1952	Gioia del Colle (BA)
SERG. DE NICOLO'	Nicola	29/10/1956	Bari
SERG. DI GIROLAMO	Salvatore	04/10/1956	Marsala (TR)
SERG. DIONA	Leonardo	09/08/1956	Trapani
SERG. FIORBELLI	Donato	02/04/1956	Casandrino (NA)
SERG. FLAGIELLO	Antimo	13/01/1947	Sant'Antimo (NA)
SERG. FUSCO	Francesco	26/07/1961	Bellona (CE)

132

- 3 -

AVG. GALLONE	Guido	24/06/1953	Palermo
SERG. GIOIA	Giuseppe	06/03/1957	Caltagirone (CA)
SERG. MAGGIOLINI	Simeone	04/01/1959	Turi (BA)
SERG. MALERBA	Rocco	05/01/1954	Collepasso (LE)
SERG. MANCUSO	Vincenzo	05/09/1959	Alimena (PA)
SERG. MELLUSO	Vittorio	29/03/1953	Napoli
SERG. NUCCIO	Giovanni	15/04/1959	Palermo
SERG. PALUMBO	Francesco	12/11/1954	Napoli
SERG. PALMIERO	Antonio	08/05/1958	Iusciano (CE)
SERG. PICCOLO	Antonio	14/04/1954	Marcianise (CE)
SERG. PITRONACI	Antonino	06/11/1954	Cerami (EN)
SERG. PIZZO	Antonino	15/02/1957	Marsala (TP)
SERG. PUDDU	Angelo	02/10/1954	Serramanna (CA)
SERG. TERRANOVA	Giovanni	01/09/1955	Montelepre (PA)
SERG. TOSCANO	Andrea	05/01/1958	Trapani
SERG. ROSSIO	Sossio	23/01/1955	Fratta Maggior
SERG. TROCCHI	Mauro	15/08/1954	Roma
SERG. ZACCARIA	Pasquale	13/02/1958	Maruggio (TA)
1°AV. BELLUOMINI	Claudio	07/09/1958	Viareggio (LU)
AVSC. PUCCIO	Francesco	03/06/1960	Palermo
AV. BERTE'	Angelo	08/04/1960	Milazzo (ME)
AVSC. RUSSO	Michele	15/06/1960	Falcone (ME)
AVSC. SCOTTO	Alessandro	29/04/1960	Palermo
AVSC. DI CARO	Lorenzo	08/06/1960	Favara (AG)
AVSC. TALE	Giuseppe	02/08/1960	Erice (TP)
AVSC. TUZZO	Paolo	27/03/1955	Palermo
AVSC. VITA	Oswaldo	12/07/1960	Palermo
AVSC. TODARO	Stefano	26/07/1960	Palermo
AVSC. SANSONE	Francesco	19/05/1960	Palermo
AVSC. GENUARDI	Michele	04/05/1960	Lucca Sicula (CA)
AVSC. SEIDITA	Girolamo	30/04/1960	Palermo
AVSC. BONANNO	Francesco	18/09/1960	Lascari (PA)
AVSC. BEVIVACQUA	Nicolò	14/04/1960	Palermo
AVSC. LOMBARDO	Nicola	31/08/1956	Campofelice Ro
AVSC. GAMBINO	Antonino	29/08/1958	Villabate (PA)
AVSC. STRAZZERI	Salvatore	28/08/1960	Catania
AV. PARACI	Alessandro	20/11/1960	Barrafranca (E)
AV. GRUPPOSO	Giuseppe	28/9/1960	Calatafimi (TP)
AV. AGOSTA	Giacomo	11/08/1954	Trapani

133

AVIERE	CORSALE	Giuseppe	02/01/1961	Palermo
AVIERE	CALANNI	Macchio	07/11/1960	Caltavuturo (PA)
AVIERE	GIORDANELLA	Carmelo	19/10/1959	Barcellona (ME)
AVIERE	CIACCIO	Marie	08/06/1959	Caccamo (PA)
AVIERE	MAGANUCO	Salvatore	19/01/1961	Gela (CL)
AVIERE	PACE	Salvatore	10/06/1960	Misilmeri (PA)
AVIERE	SALERNO	Matteo	25/07/1960	Bagheria (PA)
AVIERE	SCIRE'	Paolo	08/03/1961	Militello (CT)
AVIERE	LATTUGA	Giovanni	16/03/1961	Comitini (AG)
AVIERE	MATRELLA	Nicola	15/06/1960	Foggia
AVIERE	PIROMALLI	Marcello	12/02/1959	Palermo
AVIERE	BARRANO	Giovanni	03/02/1961	Vittoria (RG)
AVIERE	CILLA	Domenico	10/02/1970	Genzano (Roma)
AVIERE	MAGGIO	Antonio	28/09/1957	Marsala (TP)
AVIERE	DI GIOVANNI	Mario	13/03/1961	Palermo
AVIERE	CANGEMI	Diego	20/04/1961	Partinico (PA)
AVIERE	ORLANDO	Salvatore	19/09/1960	Palermo

PERSONALE ADDETTO AL BAR TIMPONE:

Av.Sc.	GENNARO	Domenico	29/03/1958	Cefalù (PA)
Av.Sc.	RIBAUDO	Salvatore	30/08/1960	Catania
Av.Sc.	CALAMERA	Lorenzo	16/08/1960	Bompensiere (CL)
Av.Sc.	LA MENDOLA	Giuseppe	05/09/1960	Catania

Marsala, li 30/GIUGNO/1980

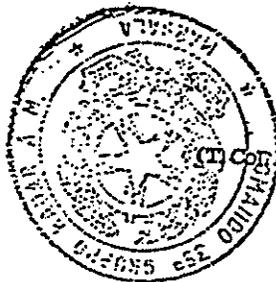
UFFICIO ORLANDO  
91025 MARSALA (TP)

F/TO

IL CAPO UFFICIO OPERAZIONI f.f.  
(Ten. AArs SPE ROCCHI Roberto)

VISTO:

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE



IL COMANDANTE  
(Ten. AArs SPE Vincenzo DE ANGELIS)

*[Handwritten signature]*



134

LEGIONE CARABINIERI DI PALERMO  
COMPAGNIA DI MARSALA

Nr. 39/48-1.....di prot.

91025 Marsala, li 02.09.1988

OGGETTO: Richiesta indagini relative al fascicolo processuale  
n.527/84 A del Tribunale Penale-Uff.Istruzione-Sez.14<sup>^</sup>  
Al Roma.....

AL COMANDO 35° GRUPPO RADAR AERONAUTICA  
MILITARE DI.....

MARSALA

Per indagini delegate dal Tribunale Penale in oggetto  
indicato, si prega voler trasmettere la seguente documentazione:

- 1) Ordini di servizio del personale addetto alla sala radar  
dal 20.6/1980 al 20.7.1980 compresi;
- 2) Libro o qualsiasi altro documento sul quale furono ripor-  
tate le indicazioni delle tracce radar che i marcatori ese-  
guirono manualmente il 27.6.1980 nell'arco di tempo in cui  
l'impianto automatico di registrazione era impiegato per  
l'esercitazione Sinadex.

Si segnala massima urgenza, richiesta espressamente  
dal Magistrato suddetto.

IL CAPITANO  
COMANDANTE DELLA COMPAGNIA  
(Pierfranco Fraocalvieri)

19 SET. 1988

135



Aeronautica Militare

 III REGIONE AEREA  
 35° Gruppo Radar  
 Ufficio Comando

91025 Marsala

19

Al 1a LEGIONE CARABINIERI PALERMO

COMPAGNIA DI MARSALA

1-01/10214/G53-1

3 (TRE)

Prot. N. \_\_\_\_\_ All. N. \_\_\_\_\_

OGGETTO: INCIDENTE DI VOLO DEL 27/06/1980.

Riferiment: Foglio di Codesto Comando di Compagnia prot. 39/48-1 datato 2.9.88.

In esito alla richiesta formulata con foglio a riferimento, si comunica quanto segue relativamente ai rispettivi punti:

1. Agli atti di Questo Comando non sono stati reperiti gli Ordini di Servizio richiesti.  
Ad ogni buon fine, si ritiene opportuno fornire l'elenco nominativo del personale che nei mesi di Giugno e Luglio 1980 ha prestato servizio in Sala Operativa, desunto dagli atti amministrativi.  
Inoltre sono stati rinvenuti i registri del "RAPPORTO OPERATIVO DEL CONTROLLORE DI INTERCETTAZIONE" di servizio nei mesi di Giugno e Luglio 1980, dai quali è stato possibile desumere i turni di servizio nella Sala Operativa del 35° Gr.R.A.M. dal 20/6/80 al 20/7/80 riferiti esclusivamente al Capo Controllore e al Controllore di Intercettazione, che si allegano in copia.
2. Non è stato reperito alcun documento relativo alle registrazioni manuali delle tracce radar avvistate la sera del 27/6/1980. In proposito, comunque, si fa rilevare che

136

durante le esercitazioni SYNADEX, non potendo il sistema funzionare al pieno delle sue capacità, l'attenzione dell'operatore addetto al traffico reale viene concentrata sul settore di provenienza della minaccia (area SUD, SUD-EST, SUD-OVEST) e sulle tracce non identificate. Pertanto, per l'operatore del 35° Gr.R.A.M. di Marsala, Ente della Difesa Aerea e non del Traffico Aereo, il traffico civile di aerovia proveniente da NORD e già identificato "AMICO", come nella fattispecie il DC-9 "I-LIGI", non avrebbe costituito motivo di particolare interesse o attenzione tale da motivarne la registrazione manuale.



IL COMANDANTE  
 (C. COL. AER. V. Vincenzo DE ANGELIS)

*[Handwritten signature]*

TRASMessa PER ESTENSIONE DI COPIA:

AL COMANDO TERZA REGIONE AEREA  
 Ufficio Comando

= B A R I =

Consegnata al P. Col. DELZIO  
 in data 22-9-88

(consegnata al Comandante V. De Angelis)  
 del 22/9/1988

137

segue Allegato

19 SET. 1988

\*ALLEGATO n° 3  
AL FOGLIO n° 4-DAL 1631-1AERONAUTICA MILITARE  
35° GRUPPO RADAR  
Ufficio Operazioni

URNI DI SERVIZIO M.C. E I.C. DAL 19/6/80 AL 20/7/80

Sezione Operazioni e Addiz.  
91025 MARELLA (Trapani)

	<u>MATTINA</u>	<u>POMERIGGIO</u>	<u>NOTTE</u>
9.6.80	Cap. BALLINI Ten. MUTI	Ten. ROCCHI Ten. MASSARO	Cap. BALLINI Ten. MUTI
0.6.80	Ten. ROCCHI Ten. MASSARO	Cap. RUSSO Ten. CANIGLIA	Ten. ROCCHI Ten. MASSARO
1.6.80	Cap. RUSSO Ten. CANIGLIA	Cap. CIPRIANI	Cap. RUSSO Ten. CANIGLIA
2.6.80	Cap. CIPRIANI	Cap. BALLINI Ten. MUTI	Cap. CIPRIANI
3.6.80	Cap. BALLINI M.LLO GIOELI	Ten. ROCCHI Ten. MASSARO	Cap. BALLINI Ten. MUTI
4.6.80	Ten. ROCCHI	Cap. RUSSO Ten. CANIGLIA	Ten. ROCCHI
5.6.80	Cap. RUSSO Ten. CANIGLIA	Ten. DEL ZOPPO	Cap. RUSSO
5.6.80	Ten. DEL ZOPPO	Cap. BALLINI Ten. MUTI	Ten. DEL ZOPPO
7.6.80	Cap. BALLINI Ten. MUTI	Ten. ROCCHI	Cap. BALLINI Ten. MUTI
3.6.80	Cap. BALLINI Ten. ROCCHI Ten. MASSARO	Cap. RUSSO Ten. CANIGLIA	Ten. ROCCHI Ten. MASSARO
9.6.80	Cap. RUSSO Ten. CANIGLIA	Ten. DEL ZOPPO	Cap. RUSSO Ten. CANIGLIA
9.6.80	Ten. DEL ZOPPO	Cap. BALLINI Ten. MUTI	Ten. DEL ZOPPO
7.80	Cap. BALLINI Ten. MUTI	Ten. ROCCHI Ten. MASSARO	Cap. BALLINI Ten. MUTI
7.80	Ten. ROCCHI	Cap. RUSSO Ten. CANIGLIA	Ten. ROCCHI Ten. MASSARO
7.80	Cap. RUSSO	Cap. CIPRIANI	Cap. RUSSO
7.80	Cap. CIPRIANI	Ten. DEL ZOPPO	Cap. CIPRIANI
7.80	Ten. DEL ZOPPO	Ten. DEL ZOPPO	Ten. DEL ZOPPO

MATTINA

POMERIGGIO:

NOTTE

06.7.80 Cap. CARBONE

07.8.80 Cap. RUSSO  
Ten. CANIGLIA

08.8.80 Cap. CIPRIANI

09.7.80 Ten. DEL ZOPPO

10.7.80 Cap. CARBONE  
Ten. MASSARO

11.7.80 Cap. RUSSO  
Ten. CANIGLIA

12.7.80 Cap. CIPRIANI

13.7.80 Ten. DEL ZOPPO  
M.LLO GIOELI

14.7.80 Cap. CARBONE  
Ten. MASSARO

15.7.80 Cap. RUSSO  
Ten. CANIGLIA

16.7.80 Cap. CIPRIANI

17.7.80 Cap. CIPRIANI  
M.LLO GIOELI

18.7.80 Cap. CARBONE  
Ten. MASSARO

19.7.80 Cap. RUSSO  
Ten. CANIGLIA

20.7.80 Cap. CIPRIANI

Cap. RUSSO  
Ten. CANIGLIA

Cap. CIPRIANI

Ten. DEL ZOPPO

Cap. CARBONE  
Ten. MASSARO

Cap. RUSSO  
Ten. CANIGLIA

Cap. CIPRIANI

Ten. DEL ZOPPO

Cap. CARBONE  
Ten. MASSARO

Cap. RUSSO  
Ten. CANIGLIA

Cap. CIPRIANI  
Ten. MUTI

Ten. DEL ZOPPO  
M.LLO GIOELI

Cap. CARBONE  
Ten. MASSARO

Cap. RUSSO  
Ten. CANIGLIA

Cap. CIPRIANI  
Ten. MUTI

Ten. DEL ZOPPO  
M.LLO GIOELI

Cap. CARBONE

Cap. RUSSO  
Ten. CANIGLIA

Cap. CIPRIANI

Ten. DEL ZOPPO

Cap. CARBONE  
Ten. MASSARO

Cap. RUSSO

Cap. CIPRIANI

Ten. DEL ZOPPO  
M.LLO GIOELI

Cap. CARBONE  
Ten. MASSARO

Cap. RUSSO  
Ten. CANIGLIA

Cap. CIPRIANI

Ten. DEL ZOPPO

Cap. CARBONE  
Ten. MASSARO

Cap. RUSSO

Cap. CIPRIANI

**AERONAUTICA MILITARE**  
35° GRUPPO RADAR  
UFFICIO COMANDO  
91025 MARSALA (TP)

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE



COMANDANTE  
(M. COL. RAFFAELI VINCENZO DE ANGELIS)

*VX*



6 OTT 1980

140

la PROCURA DELLA REPUBBLICA  
presso il TRIBUNALE DI ROMA

4° Reparto - Logistica  
Ufficio 2°

SMA/421/

0980 - 3/61/126

A.R. a disastro aviatorio DC-9 TIGI ITAVIA del giorno  
27 giugno 1980.

Riferimento: foglio n° 6250/80 datato 2 ottobre 1980.

1. Si autorizza l'esecuzione, presso la Direzione Laboratori A.M., degli accertamenti tecnici sui reperti dell'aereo in oggetto.
2. Si prega di voler concordare le relative modalità di dettaglio con il Centro Consultivo Studi e Ricerche dell'A.M. - Via dei Pontefici 3, Roma.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE  
d'ordine

IL CAPO del 4° REPARTO LOGISTICA  
(Gen. B.A. L. MELLONI)

In copia:

RICERCAEREO = ROMA  
(con allegato foglio a rife)

Declassificato a  
NON CLASSIFICATO  
come da Messaggio SMA/231/8404/28-2/6-6-1  
del 12.5.1989

SMA-4° REPARTO-LOGISTICA	
MINUTA	
Compilatore: Col. RIZZO	
Copiata da CIA-3/10/'80	
SCADENZA	REVISIONI (sigla)
il <i>adl</i>	1 <i>R. Rizzuto</i>

3/10/80

TESTO RICEVUTO TELEFONICAMENTE ALLE ORE 11.15 DEL 15.10.1980. DAL CAP. DELLA CORTE.-

DA: PROCURA REPUBBLICA

ROMA

N. 6250/80.C 141

A: STATAEREO

ROMA

PREGO FARMI CONOSCERE SE IL MATERIALE SEQUESTRATO PRESSO LA AREA OPERATIVA TIMPONE GUDDINI (MARSALA) IL 3.10.1980 E CONCERNENTE NASTRI MAGNETICI CONTENENTI RILEVAZIONI RADAR, CONSEGNATI DAL MAGGIORE AARS MONTINARI PASQUALE, COMANDANTE DEL 35° GRAM, POSSA ESSERE INVIATO A BORGO PIAVE PER LA NECESSARIA DECIFRAZIONE, DA SVOLGERSI IN PRESENZA DEI MEMBRI DEL COLLEGGIO PERITALE INCARICATO DI ESEGUIRE GLI ACCERTAMENTI TECNICI SUI REFERTI DEL DC9TG ITAVIA, PRECIPITATO IL 27.6.1980 E DEI MEMBRI DELLA COMMISSIONE DI ISTRUZIONE TECNICO-FORMALE NOMINATA DAL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA AVIAZIONE CIVILE, O SE AL CONTRARIO DETTO MATERIALE CONTENGA NOTIZIE E INFORMAZIONI COPERTE DA SEGRETO MILITARE. SI FA PRESENTE, SE GIUSTO VERBALE DI CONSEGNA DEL MATERIALE CLASSIFICATO, IL MAGGIORE MONTINARI HA PROVVEDUTO A CONSEGNARLI IL PREDETTO MATERIALE DOPO AVER RICEVUTO AUTORIZZAZIONE DAL COLONNELLO SIDOTI DEL 3° REPARTO S.M.A. PREGO RISPONDERE ET VISTA TRATTANDOSI DI RICHIESTA URGENTE. RINGRAZIO. PTO IL SOSTITUTO PROCURATORE DOTT. SANTACROCE.

TRASMETTE BOTTARO 385902





# TRIBUNALE PENALE DI ROMA

Allegato M4

UFFICIO ISTRUZIONE

143

N. 527/8.1A S.M.A. - 3	1284
Sezione 14	
Risposta a nota del 12. DEC. 1985	

Roma, il 9/11/

1985

N. .... Allegati N. 4

OGGETTO: Procedimento penale relativo ad incivolo A/M I/TIGI tipo DC 9 del 27 giugno 1980.

RISERVATA - PERSONALE



SIGNOR CAPO DI STATO MAGGIORE  
DELL'AERONAUTICA

Viale dell'Università

R O M A

SEGRETERIA PARTICOLARE CAPO S.M.
11 DEC 1985
N°

Procedo, allo stato, contro ignoti in relazione all'incidente di cui all'oggetto.

Al fine di far acquisire al collegio peritale da me nominato elementi utili all'indagine, ritengo opportuno far ricorso ad un esperimento giudiziale per la ricostruzione di una situazione che, in via di ipotesi, ho chiesto ai periti di prendere in considerazione e cioè la presenza nell'immediatezza dell'evento di altro aereo, di dimensioni minori di quelle del DC 9, non rilevato o mal rilevato dagli impianti radar.

Gradirei, pertanto, conoscere se l'Aeronautica militare possa assumersi l'onere della organizzazione e dell'esecuzione del suddetto mezzo istruttorio.

Inoltre Le significo che ho richiesto all'Ispettorato Tele-comunicazioni e Assistenza al volo gli originali o la copia integrale delle registrazioni dei colloqui T.B.T., delle striscie di volo e delle registrazioni radar relative al volo in questione. Allego alla presente fotocopia della missiva con la preghiera di voler autorizzare celermente l'Ispettorato al rilascio di quanto sopra ed inoltre di voler richiedere al Comando Generale NATO le registrazioni in suo possesso anch'esse relative all'oggetto.

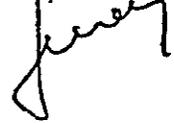
144

Infine La prego di voler disporre il trasferimento dei relitti attualmente custoditi presso la Direzione Laboratori di via Tuscolana n. 473 Roma, a Napoli presso l'aeroporto di Capodichino.

Grato per la collaborazione, ringrazio e porgo distinti saluti, restando in attesa di cortese sollecito riscontro per evidenti ragioni di solerzia istruttoria.

IL GIUDICE ISTRUTTORE

Dr. Vittorio Bucarelli



145

Roma, 11 23 GEN. 1985

SMA-341/ 581 7653-1/4

Al Sig. Giudice Istruttore  
Tribunale Penale- R O M A -

OGGETTO: Procedimento penale relativo ad incivolo DC.9 I-TIGI  
del 27 Giugno 1980.

Riferimento: fgl. n° 527/84A datato 9 Gennaio 1985.

Mi riferisco alle richieste avanzate nella lettera in riferimento. Sull'argomento assicuro la massima disponibilità e la necessaria assistenza da parte dell'Aeronautica Militare, in particolare per l'organizzazione e l'esecuzione dell'esperimento giudiziale programmato, che auspico possa contribuire a far luce sulle cause che hanno provocato l'incidente di volo di cui trattasi.

A riguardo dell'organizzazione e dell'esecuzione di tale esperimento, ho già dato precise istruzioni all'Ispettore delle Telecomunicazioni e Assistenza al Volo affinché provveda nel merito. Tuttavia, in considerazione che sono previsti alcuni interventi di carattere tecnico ai radar interessati (Lìcola e Marsala) che ne varieranno le caratteristiche, la prova dovrebbe essere effettuata entro il 30 Giugno 1985.

Per quanto riguarda le registrazioni delle comunicazioni T/E/T e delle tracce radar, comunico che tutto il materiale, relativo all'incidente, in possesso dell'Aeronautica Militare, è già stato consegnato alla Procura della Repubblica di Roma.

Ho altresì fatto sollecita richiesta al Comando NATO competente affinché renda disponibili eventuali registrazioni di attività volativa correlabile con l'incidente in oggetto. Preciso, peraltro, che il citato Comando comunicò a suo tempo che al momento dell'incidente non era in corso alcuna attività operativa di velivoli e navi U.S.A. nel Tirreno.

../...

Nel rappresentante, infine, che ho già disposto il trasferimento dei relitti dalla Direzione dei Laboratori A.M. all'Aeroporto di Capodichino, allo scopo di definire le modalità di dettaglio. La prego voler comunicare direttamente all'Ispettore delle Telecomunicazioni e Assistenza al Volo quando intende procedere all'esperimento richiesto.

*[Handwritten signature]*

.....  
Dott. Vittorio BUCARELLI  
Tribunale Penale di Roma  
Ufficio Istruzioni  
.....

IL CAPO DEL 4° UFFICIO  
(Col. Luigi P.M. Francesco GAUDIO)  
*[Handwritten signature]*

Col. VOLPI/Ic  
Tel. 5887  
22.1/1985

*G.*  
*22.1.85*

*Pu 20/1*

MINUTA

Poma, 13 25 FEB. 1985

144

SMA-341/ 2857 /G53-1/4

Oggetto: Procedimento penale relativo ad incivolo DC9 I-TIGI del 27 Giugno 1980.

Riferimento: fgl. n° 527/84A datato 9 Gennaio 1985.

Seguito: fgl. n° SMA-341/581/G53-1/4 datato 23 Gennaio 1985

A completamento di quanto fatto presente con la lettera cui faccio seguito, Le comunico che il Comando delle Forze NATO del Sud Europa, con il messaggio di cui allego fotocopia, ha reso noto di non avere alcuna registrazione di attività velativa correlabile con l'incidente in oggetto.

*[Handwritten signature]*  
9.  
10.2

Pu 2/2.

.....  
Dott.  
Vittorio BUCARELLI  
Tribunale Penale di Poma  
Ufficio Istruzione

MINUTA  
IL CAPO DEL 1° UFFICIO  
(Col. AA/nn) Pn. Francesco GAUDIO

T. Col. REBERTSA/Cm  
15.2.1985



Copia n. 2

Allegato M7

**III REGIONE AEREA**  
COMANDO OPERATIVO DI REGIONE (3° R.O.C.)

148

Direzione R.O.C.

Prot. n. ROC3-241/20/G45.7

74015 Martina Franca 19-12-86

OGGETTO: Procedimento penale relativo all'incivolo del 27.06.1980.

Annessi n. 1

S.M.A. - 3	H/154045
29 DIC. 1986	
Prot. n.	26

A L. DOTTOR BUCARELLI Vittorio  
GIUDICE ISTRUTTORE  
TRIBUNALE PENALE di ROMA  
Ufficio Istruzione

00100 = ROMA =

e, per conoscenza:

ALLO S.M.A. - 3° Reparto Ufficio 4° S.V. = ROMA =

AL COMANDO 3° REGIONE AEREA  
STATO MAGGIORE = BARI =

RIFERIMENTO:

Foglio n° 527/840 Sez. 14. del 06.12.1986.

Si trasmettono gli originali di tutti i Rapporti pervenuti a questa Direzione da parte dei mezzi che comunque parteciparono alle operazioni di soccorso in mare in occasione dell'incivolo di cui all'oggetto.

di ordine  
IL DIRETTORE DELL' R.C.C.  
(Ten. Col. A. (A) Pil. Pietro VERRENTI)

STATO MAGGIORE	
SEGRETARIA	
064476	278.036
SMISTAMENTO	

Mod. STANAG 2066

3

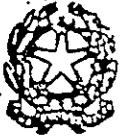
III REGIONE AEREA  
 COMANDO CENTRALE (R.C.C.)  
 Centro Casermeo Soccorso (R.C.C.)

149

ANNESSO "A"  
 al foglio ROC3-241,820,645.7  
 datato 19.12.86

E L E N O A L L E G A T I :

- A. RELAZIONE CAPO EQUIPAGGIO ELICOTTERO HH3F CAP. INNOCENZI DEL 27.06.1980.
- B. " " " " " T.C. SANDULLI DEL 28.06.1980.
- C. " " " " " CAP. INNOCENZI DEL 28.06.1980.
- D. " " " " " CAP. GENEROSI DEL 28.06.1980.
- E. " " " " " M/1 CAMPI DEL 29.06.1980.
- F. " " " " " M/1 CAMPI DEL 29.06.1980.
- G. " " " " " CAP. INNOCENZI DEL 29.06.1980.
- H. " " " " " CAP. RODA CAVAGNA -29.06.1980.
- I. " " " " " CAP. FISCHIONE DEL 30.06.1980.
- L. " " " " " CAP. FISCHIONE DEL 30.06.1980.
- M. MSB 281035 GIU 80 DI MARIDIPART NAPOLI RELATIVO A NAVE CARDUCCI
- N. " 281214 " " " " " RELATIVO A NAVE BANNOCK
- O. " 281400 " " " 30° STORMO ELMAS RAPPORTO VELIVOLO ATLANTIQUE
- P. " 282019 " " " 41° STORMO SIGONELLA " " "
- Q. " 282050 " " " 30° STORMO ELMAS " " "
- R. " 301804 " " " 41° STORMO SIGONELLA " " "
- S. " 041330 LUG 80 " COMPAMARE PALERMO RELATIVO A NAVE CARDUCCI
- T. " 071326 " " " MARIDIPART NAPOLI RELATIVO A 3° GRUPPELICOT.
- U. " 081400 " " " " " RELAZ. FINALE RICERCHE IN MARE
- V. " 141121 " " " " " RELATIVO A NAVE BUCCANEER
- Z. " 170830 " " " " " RELAZ.FINALE MEZZI NAV.,G.DI F.



TRIBUNALE PENALE DI ROMA  
UFFICIO ISTRUZIONE

150

N. 527/84A

Roma, il 6/12/ 1980

Sezione 14

Risposta a nota del N. Allegati N.

OGGETTO : Procedimento penale relativo all'incivolo del 27/6/80.

SIGNOR COMANDANTE R.C.C.  
SOCCORSO AEREO MILITARE  
MARTINA FRANCA

Ai sensi dell'art. 342 C.P.P. pregasi trasmettere gli originali di tutti i rapporti pervenuti da parte dei mezzi che comunque parteciparono alle operazioni di soccorso in mare in occasione della caduta del DC9 ITAVIA, avvenuta il 27/6/80 nei pressi dell'isola di Ustica.

Ringrazio.

IL GIUDICE ISTRUTTORE

Dr. Vittorio Bucarelli

8/12/80

SULLA MISSIONE DI SOCCORSO PER RICERCA VELIVOLO DC.9 DELL'ITAVIA

- 151
- 1 - Data di effettuazione: 27/6/1980 - 28/6/1980.
  - 2 - Aeromobile di ricerca: HH-3F - Nominativo ISSGD
  - 3 - Capo Equipaggio: Cap.Pil. INNOCENZI Sergio
  - 4 - Ora di decollo: 2200/Z del 27 - ora di atterraggio: 0320/Z del 28  
Durata del volo: ore 05,20
  - 5 - Ora di inizio della ricerca: 2310/Z - ora di fine ricerca: 0150/Z  
Durata della ricerca: ore 02,40.
  - 6 - R.C.C. che ha impiegato l'aeromobile: Martina Franca.
  - 7 - Ente che ha diretto l'operazione: RCC Martina Franca.
  - 8 - Oggetto della ricerca: velivolo DC.9 della Soc. ITAVIA partito da Bologna per Palermo con 90 pax a bordo.
  - 9 - Equipaggiamento d'emergenza in dotazione ai superstiti: giubbetti di colore rosso.
  - 10 - Zona di ricerca assegnata: A13 dal punto Alfa al punto Condor - successivamente punto Condor (3935N 1304E).
  - 11 - Ricerca effettuata:
    - ottica: Si
    - quota di ricerca: 700 ft
    - intervallo fra i percorsi: lungo la rotta dell'A13
    - tipo di navigazione effettuata: stimata e radar
    - numero degli osservatori: 4; si sono scambiati di porto: Si.
  - 12 - Risultati della ricerca:
    - zona realmente esplorata: tutta.
  - 13 - Frequenze impiegate e risultati ottenuti con:
    - RCC 6715 Kcs - buoni
    - altri aeromobili: ISSGE 6715 - ISSGO 6715 - Buoni
  - 14 - Eventuali segnali ricevuti dai superstiti: nessuno
  - 15 - Radioassistenze utilizzate: =
  - 16 - Materiale di sopravvivenza a bordo: standard.
  - 17 - Condizioni meteo in zona di ricerca:
    - visibilità: discreta - nuvolosità: scarsa
    - vento: circa 20 Kts da N-W - stato del mare: mosso.
  - 18 - Considerazioni:
    - a) sulle informazioni e gli ordini ricevuti: esaurienti per effettuare la missione;
    - b) sul materiale impiegato; non è stato impiegato alcun materiale;
    - c) circostanze che hanno aumentato o diminuito le difficoltà di esecuzione della missione: la missione si è svolta durante le ore notturne;
    - d) collaborazione con gli altri mezzi partecipanti all'operazione: buona con ISSGE e ISSGO.

Il Capo Equipaggio  
(Cap.Pil. Sergio INNOCENZI)

Cap. Sergio Innocenzi

870/2

SULLA MISSIONE DI SOCCORSO PER RICERCA SUPERSTITI PASSEGGERI DC.9

segue Allegato M7

152

1. Data di effettuazione: 28.6.1980;
2. Aeromobile di ricerca: HE-3F - nominativo "ISSGR";
3. Capo Equipaggio: Ten.Col.Pil. SANDULLI Sergio;
4. Ora di decollo: 0945/Z - ora di atterraggio: 1550/Z;  
Durata totale del volo: ore 05,00;
5. Ora di inizio ricerca: 1045/Z - ora di fine ricerca: 1420/Z;  
Durata della ricerca: ore 03,35.
6. ROC che ha impiegato l'aeromobile: Martina Franca,
7. Ente che ha diretto l'operazione: RSC Ciampino - Nave Doria (D.O.);
8. Oggetto della ricerca superstiti passeggeri velivolo DC.9 ITAVIA;
9. Equipaggiamento d'emergenza in dotazione ai superstiti: salvagente individuale.
10. Zona di ricerca assegnata: sulla direttrice congiungente i punti 4910N - 1309E / 3813N 1320E.
11. Ricerca effettuata:
  - a) ottica: a vista;
  - b) schema di ricerca impiegato: QKP-2;
  - c) quota di ricerca: 150 ft;
  - d) intervallo fra i percorsi:  $\frac{1}{2}$  NM;
  - e) tipo di navigazione effettuata: a vista;
  - f) numero degli osservatori: 5; si sono scambiati di posto: si.
12. Risultati della ricerca:
  - a) zona realmente esplorata: 100 NM<sup>2</sup> intorno alla formazione navale in operazione di ricerca; *ovviate 3 a linee di "anfogh"*
  - b) misure adottate in conseguenza della scoperta: lancio di fumate e fluorescina;
13. Radiofrequenze utilizzate e risultati ottenuti con:
  - a) RSC: 123.1 - soddisfacenti;
  - b) altri aeromobili: con SHED della MM, HE-3F SAR: 123.1 Mcs, 281.2 Mcs e 125.75 - buoni;
  - c) nave Doria D.O.: 281.2 - Buoni.
14. Eventuale segnale ricevuto dai superstiti: nessun segnale.
15. Radio assistenze utilizzate e risultati ottenuti: SOR VOR - PAL VOR soddisfacenti;
16. Materiale di sopravvivenza a bordo: standard marittimo SAR.
17. Condizioni meteo in zona ricerca:
  - a) visibilità: 10 Km
  - b) vento: 210° 6 KTS
  - c) stato del mare: forza 1;
18. Considerazioni:
  - a) sulle informazioni e gli ordini ricevuti: chiari e precisi;
  - b) sul materiale impiegato: le fumate e la fluorescina hanno funzionato regolarmente;
  - c) circostanze che hanno aumentato o diminuito le difficoltà di esecuzione della missione: appontaggio e rifornimento sulla nave Doria: l'appontaggio è stato effettuato in condizioni di emergenza per avaria all'AFOS;
  - d) collaborazione con gli altri mezzi di ricerca: ottima con i mezzi navali partecipanti all'operazione di ricerca.

870/3

Il Capo Equipaggio  
(Ten.Col.Pil. Sergio SANDULLI)

SOMMA MISSIONE DI SOCCORSO PER RICERCA VELIVOLO DC.9 DELL'ITAVIA

153

1. Data di effettuazione: 28.6.1980
2. Aeromobile di ricerca: HH-3F - nominativo ISSGQ;
3. Capo Equipaggio: Cap.Pil. INNOCENZI Sergio;
4. Ora di decollo: 1040/Z - ora di atterraggio: ~~1325~~<sup>1425</sup>/Z.  
Durata del volo: ore 3,45.
5. Ora di inizio ricerca: 1150/Z - ora di fine ricerca: 1320/Z  
Durata della ricerca: ore 1,30.
6. RCC che ha impiegato l'aeromobile: RCC Martina Franca.
7. Ente che ha diretto l'operazione: Nave Doria Nom. AIDO "On scene Commander".
8. Oggetto della ricerca: salme di velivolo DC.9 della Soc. ITAVIA.
9. Equipaggiamento d'emergenza in dotazione ai superstiti: non noto.
10. Zona di ricerca: 5 NM raggio dal punto 3949N 1255E.
11. Ricerca effettuata:
  - ottica: Si;
  - schema di ricerca impiegato: #a settore QXP-8.
  - quota di ricerca: 200 ft
  - tipo di navigazione effettuata: a vista;
  - numero degli osservatori: 4; si sono scambiati di posto: si.
12. Risultati della ricerca:
  - a- zona realmente esplorata: tutta;
  - b- posizione dell'eventuale avvistamento: 2,5 NM attorno al punto 3948N 1255E;
  - c- misure adottate in conseguenza della scoperta: lancio di fumate e luorescina per segnalare la posizione di 10-12 salme per l'eventuale recupero da parte delle imbarcazioni.
13. Frequenze impiegate e risultati ottenuti con:
  - RCC: 6715 Mcs - Buoni
  - altri aeromobili: 281.2 e 6715 - Buoni
  - mezzi marittimi: 6715 Mcs e 352.7 Mcs - buoni.
14. Eventuali segnali ricevuti dai superstiti: nessuno;
15. Radioassistenze utilizzate: -
16. Materiale di sopravvivenza a bordo: standard; materiale lanciato: n.12 fumate e n.8 fluorescina che hanno funzionato regolarmente;
17. Condizioni meteo in zona di ricerca:
  - visibilità: buona
  - nuvolosità: alta
  - vento 5-6 Kts da N-W
  - stato del mare: quasi calmo.
18. Considerazioni:
  - a- sulle informazioni e gli ordini ricevuti: chiari e precisi;
  - b) sul materiale impiegato: le fumate e fluorescina hanno funzionato regolarmente;
  - c) circostanze che hanno aumentato o diminuito le difficoltà di esecuzione della missione: la mancanza di ordini precisi circa la destinazione della salme prelevate dalla Nave A.Doria ha creato ritardi sulla prosecuzione delle ricerche;
  - d) collaborazione con gli altri mezzi partecipanti all'operazione: buona.

820/4

Il Capo Equipaggio  
(Cap.Pil. Sergio INNOCENZI)  
Cap. Jefo Locar

SULLA MISSIONE DI SOCCORSO PER RICERCA VELIVOLO DC.9 - SOC. ITAVIA

- 154
1. Data di effettuazione: 28.6.1980;
  2. Aeromobile di ricerca: HH-3F - nominativo ISSGF
  3. Capo Equipaggio: Cap. Pil. GENEROSI Gianmario;
  4. Ora di decollo: 0100/B - ora di atterraggio: 0510/B;  
Durata totale del volo: ore 04,10;
  5. Ora di inizio ricerca: 0158/B - ora di fine ricerca 0409/B;  
Durata della ricerca: 0211.
  6. RCC che ha impiegato l'aeromobile: Martina Franca;
  7. Ente che ha diretto l'operazione: RCC Martina Franca;
  8. Oggetto della ricerca: velivolo DC.9 della Soc. ITAVIA.
  9. Equipaggiamento d'emergenza in dotazione ai superstiti: salvagente individuale;
  10. Zona di ricerca assegnata: sulla rotta del velivolo Bologna/Palermo dal punto A13A al punto Condor.
  11. Ricerca effettuata:
    - a) ottica: si;
    - b) schema di ricerca impiegato: QKP-3;
    - c) quota di ricerca: 700 ft;
    - d) intervallo fra i percorsi:  $\frac{1}{2}$  NM
    - e) tipo di navigazione: VOR;
    - f) numero degli osservatori: 5; si sono scambiati di posto: si.
  12. Risultati della ricerca:
    - a) zona realmente esplorata: quella assegnata più un controllo a cieca 80 NM da Palermo per controllare luci intermittenti risultate poi essere delle boe luminose e fumate.
  13. Frequenze utilizzate e risultati ottenuti con:
    - RCC: 123.7 Mcs insoddisfacenti a causa della quota e distanza;
    - altri aerei: elicotteri MM 338.0 Mc/s e 364.2 con Barca con risultati insoddisfacenti a causa della quota;
  14. Eventuali segnali ricevuti dai superstiti: nessuno;
  15. Radioassistenze utilizzate e risultati ottenuti: VOR PALERMO - VOR SOR - OTTIMI.
  16. Materiale di sopravvivenza a bordo: standard.
  17. Condizioni meteo in zona di ricerca:
    - visibilità: oltre 10 Km
    - vento: 20 Kts da 360°
    - stato del mare: forza 2+3;
  18. Considerazioni:
    - a) sulle informazioni e gli ordini ricevuti: chiari e precisi;
    - b) sul materiale impiegato: non è stato impiegato alcun materiale;
    - c) circostanze che hanno aumentato o diminuito le difficoltà di esecuzione della missione: la missione ha avuto uno svolgimento regolare.
    - d) collaborazioni con gli altri mezzi di ricerca: buona.

Il Capo Equipaggio  
(Cap. Pil. Gianmario GENEROSI)

*Gianmario Generosi*  
.....

870/5

RELAZIONE

segue Allegato M7

SULLA MISSIONE DI SOCCORSO PER RICERCA SALME VELIVOLO DC.9 - ITAVIA

155

1. Data di effettuazione: 29.6.1980;
2. Aeromobile di ricerca: HH-3F - nominativo ISSGF
3. Capo Equipaggio: M/1 Pil. Campi Claudio.
4. Ora di decollo: 1330/B - ora di atterraggio a Napoli: 1730/B  
Durata totale del volo: ore 04,00;
5. Ora di inizio della ricerca: 1445/B - ora di fine ricerca: 1645B  
Durata della ricerca: ore 02,00;
6. RCC che ha impiegato il velivolo: RCC Martina Franca;
7. Ente che ha diretto l'operazione: RCC Martina Franca;
8. Oggetto della ricerca; salme velivolo DC.9 - ITAVIA.
9. Equipaggiamento d'emergenza in dotazione ai superstiti: salvagente individuale;
10. Zona di ricerca assegnata: A) 3955N 1240E B) 3955N 1350E  
G) 3930N 1350E H) 3930N 1240E
11. Ricerca effettuata:
  - ottica: a vista
  - schema di ricerca impiegato: QKP-3
  - quota di ricerca: 700 ft
  - intervallo fra i percorsi: 1,5 NM
  - tipo di navigazione effettuata: VOR NDB
  - numero degli osservatori: 4; si sono scambiati di posto: si;
12. Risultati della ricerca:
  - a) zona realmente esplorata: 3955N 1240E 3930N 1240E  
3955N 1315E 3930N 1315E
13. Frequenze utilizzate e risultati ottenuti con:
  - RCC: 123.71 Mcs - buoni
  - nave Doria: 281.2 Mcs - buoni
14. Eventuali segnali ricevuti dai superstiti: nessuno.
15. Radioassistenze utilizzate e risultati ottenuti: VOR PNZ discreti - VOR NDB SOR buoni.
16. Materiale di sopravvivenza a bordo: standard.
17. Condizioni meteo in zona di ricerca:
  - visibilità: 10 Km - vento 230° 6-8 KTS
  - stato del mare: forza 1.
18. Considerazioni:
  - a) sulle informazioni e gli ordini ricevuti: chiari e precisi;
  - b) sul materiale impiegato: non è stato impiegato alcun materiale;
  - c) circostanze che hanno aumentato o diminuito le difficoltà di esecuzione della missione: la missione ha avuto uno svolgimento regolare;
  - d) collaborazione con gli altri mezzi di soccorso: buona con la nave Doria.

Il Capo Equipaggio  
(M1 Pil. Claudio CAMPI)

Camp. Claudio

820/6

RELAZIONE

SULLA MISSIONE DI SOCCORSO PER RICERCA SALME VELIVOLO DC:9 - ITAVIA

segue Allegato M7

156

- 1.<sup>a</sup> Data di effettuazione: 29.6.1980;
- 2.<sup>a</sup> Aeromobile: HH-3F - nominativo ISSGA;
- 3.<sup>a</sup> Capo Equipaggio: Cap. Pil. INNOCENZI Sergio;
- 4.<sup>a</sup> Ora di decollo: 0530/B - ora di atterraggio: 1010/B  
Durata totale del volo: 4,40;
- 5.<sup>a</sup> Ora di inizio ricerca: 0610/B - ora di fine ricerca: 0910/B  
Durata della ricerca: ore 03,00.
- 6.<sup>a</sup> RCC che ha impiegato l'aeromobile: Marina Franca;
- 7.<sup>a</sup> Ente che ha diretto l'operazione: RCC Martina - Nava Doria.
- 8.<sup>a</sup> Oggetto della ricerca: salme velivolo DC:9 ITAVIA.
- 9.<sup>a</sup> Equipaggiamento d'emergenza in dotazione ai superstiti: non noto;
- 10.<sup>a</sup> Zona di ricerca assegnata: E) 3905N 1240E F) 3905N 1350E  
G) 3930N 1350E H) 3930N 1240E
- 11.<sup>a</sup> Ricerca effettuata:
  - a) ottica: si
  - b) schema di ricerca impiegato: QKP-3
  - c) quota di ricerca: 700 ft; 500 ft
  - d) intervallo fra i percorsi: 1 NM
  - e) tipo di navigazione effettuata: a vista
  - f) numero degli osservatori: 4; si sono scambiati di posto: si.
- 12.<sup>a</sup> Risultati della ricerca:
  - zona realmente esplorata: dal punto E) a F) fino a 3909N;
- 13.<sup>a</sup> Frequenze impiegate e risultati ottenuti con:
  - RCC: 6715 Kcs - buoni
  - navi: 6715 Kcs e 281.2 Mes - buoni
- 14.<sup>a</sup> Radioassistenze utilizzate e risultati ottenuti con: VOR DME PAL buoni.
- 15.<sup>a</sup> Eventuali segnali ricevuti dai superstiti: nessuno.
- 16.<sup>a</sup> Materiale di sopravvivenza a bordo: standard.
- 17.<sup>a</sup> Condizioni meteo in zona di ricerca:
  - visibilità: buona - vento: quasi calmo
  - nuvolosità: cumuli forma 3/8 - stato del mare: quasi calmo
- 18.<sup>a</sup> Considerazioni:
  - a) sulle informazioni e gli ordini ricevuti: chiari e precisi;
  - b) sul materiale impiegato; non è stato impiegato alcun materiale;
  - c) circostanze che hanno aumentato o diminuito le difficoltà di esecuzione della missione: la vastità della zona in considerazione dall'oggetto della ricerca ed i numerosi avvicinamenti per esplorare oggetti poi risultati estranei alla ricerca, hanno ridotto la possibilità di coprire tutta la zona di ricerca;
  - d) collaborazione con gli altri mezzi di soccorso: buona.

Il Capo Equipaggio  
(Cap. Pil. Sergio INNOCENZI)

Cd. Sergio Innocenzi

820/2

RELAZIONE

segue Allegato M7

SULLA MISSIONE DI SOCCORSO PER RICERCA NAUFRAGHI VELIVOLO DC.9 ITAVIA

157

1. - Data di effettuazione: 29.8.1980
2. - Aeromobile di ricerca: HH-3F - nominativo ISSGC;
3. - Capo Equipaggio: Cap. Pil. RODA CAVAGNA Ettore;
4. - Ora di decollo: 0430/B - ora di atterraggio: 1030/B  
Durata totale del volo 360'.
5. - Ora di inizio della ricerca: 0545/B - ore fine ricerca: 0905/B  
Durata della ricerca: 03,20.
6. - RCC che ha impiegato il velivolo: Martina Franca.
7. - Ente che ha diretto l'operazione: RCC Martina Franca.
8. - Oggetto della ricerca: naufraghi di velivolo DC.9 della Soc. ITAVIA
9. - Equipaggiamento d'emergenza dai naufraghi: non noto.
10. - Zona di ricerca assegnata: A) 3955N 1240E B) 3955N 1350E C) 3930N 1350E D) 3930N 1240E.
11. - Ricerca effettuata:
  - ottica: si
  - schema di ricerca: QK P-3
  - quota di ricerca: 400 ft.
  - intervallo fra i percorsi: 1 NM
  - navigazione effettuata: stimata
  - numero degli osservatori: 3; si sono scambiati di posto: si.
12. - Risultati della ricerca:
  - a) zona realmente esplorata: A) 3955N 1240E B) 3955N 1350E  
C) 3949N 1350E D) 3949N 1240E
13. - Frequenza utilizzate e risultati ottenuti con:
  - RCC: 123.1 Mc. (VHF) discreti
  - altri aeromobili: elicottero della MM 281.2 Mcs - buoni
  - nave Doria: 281.2 Mcs - discreti.
14. - Eventuale segnalazione ricevute dai superstiti: nessuna.
15. - Radioassistenze utilizzate e risultati ottenuti: ADF SOR scarsi - ADF P. Raisi buoni - VOR PNZ scarsi - VOR SOR scarsi.
16. - Materiale di sopravvivenza a bordo: standar.
17. - Condizioni meteo in zona di ricerca:
  - visibilità: 8 Km
  - vento: 8 KTS 300°
  - stato del mare: forza 2.
18. - Considerazioni:
  - a) sulle informazioni e gli ordini ricevuti: buoni per effettuare la missione;
  - b) sul materiale impiegato: non è stato impiegato alcun materiale;
  - c) circostanze che hanno aumentato o diminuito le difficoltà di esecuzione della missione: il sole basso sull'orizzonte e la natura dell'oggetto della ricerca (uomini in mare) hanno limitato la distanza fra i bracci a 1 NM.
  - d) collaborazione con gli altri mezzi di ricerca: buona.

87/R

Il Capo Equipaggio  
(Cap. Pil. Ettore RODA CAVAGNA)

*Roda*

SULLA MISSIONE DI SOCCORSO PER RICERCA SALME E RELITTI VELIVOLO DC.9

158

1. Data di effettuazione: 30.6.1980;
2. Aeromobile di ricerca: HH-3F - nominativo ISSGA
3. Capo Equipaggio: Cap. Pil. FISCHIONE Gino;
4. Ora di decollo: 0430/B - ora di atterraggio: 1130/B  
Durata totale del volo: 420';
5. Ora di inizio ricerca: 06,00 - ora di fine ricerca: 1040/b  
Durata della ricerca: 290'.
6. RCC che ha impiegato l'aeromobile: RCC Martina Franca
7. Ente che ha diretto l'operazioni: RCC Martina Franca.
8. Oggetto della ricerca: salme e relitti velivolo DC.9 ITAVIA.
9. Equipaggiamento d'emergenza in dotazione ai superstiti: non noto.
10. Zona di ricerca: A/ 3945N 1250E B/3945N 1355E E/3915N 1355E  
XEF F/ 3915N 1250E.
11. Ricerca effettuata:
  - ottica: si
  - schema di ricerca impiegato: paralleli a bracci progressivi;
  - quota di ricerca: 300 ft
  - intervallo fra i percorsi: 1 NM
  - tipo di navigazione effettuata: radioassistita;
  - numero degli osservatori: 6; si sono scambiati di posto: si.
12. Risultati della ricerca:
  - a) zona realmente esplorata: A/ 3945N 1250E B/3945N 1355E  
C/ 3936N 1250E D/3936N 1355E
  - b) posizione dell'eventuale avvistamento: saggioolino in posizione 3945N 1340E.
  - c) misure adottate in conseguenza della scoperta: ne è stata comunicata la posizione alla Nave Doria.
13. Frequenze utilizzate e risultati ottenuti con:  
RCC: 123.1 Mhz - negativi  
altri aeromobili: con ISSGC 281.2 - buoni  
nave Doria: 281.2 buoni.
14. Eventuali segnali ricevuti dai superstiti: nessuno;
15. Radioassistenze utilizzate e risultati ottenuti: FNZ VOR TAC Buoni -  
SOR VOR DMK Buoni - NAP TAC Buoni.
16. Materiali di sopravvivenza a bordo: standard.
17. Condizioni meteo in zona di ricerca:
  - visibilità: 15 Km
  - nuvolosità: poco nuvoloso
  - vento 210° 10 Kts
  - stato del mare: forza 1+2
18. Considerazioni:
  - a) sulle informazioni e gli ordini ricevuti: chiari e precisi;
  - b) sul materiale impiegato: non è stato impiegato alcun materiale;
  - c) circostanze che hanno aumentato o diminuito le difficoltà di esecuzione della missione: la ricerca si è svolta normalmente ma la zona assegnata era troppo ampia per gli oggetti da individuare;
  - d) collaborazione con gli altri mezzi di ricerca: buona.

820/9

Il Capo Equipaggio  
(Cap. Pil. Gino FISCHIONE)

*Gino Fischione*

ULLA MISSIONE DI SOCCORSO PER RICERCA SALME E RELITTI VELIVOLO DC.9

159

- 1.<sup>a</sup> Data di effettuazione: 30.6.1980;
- 2.<sup>a</sup> Aeromobile di ricerca: HH-3F - nominativo ISSGA;
- 3.<sup>a</sup> Capo Equipaggio: Cap. Pil. FISCHIONE Gino;
- 4.<sup>a</sup> Ora di decollo: 1330/B - ora di atterraggio 1550/B  
Durata totale del volo: 140'
- 5.<sup>a</sup> Ora di inizio ricerca: 1430/B - ora di fine ricerca 1450/B  
Durata della ricerca: ore 00,20'.
- 6.<sup>a</sup> RCC che ha impiegato l'aeromobile: Martina Franca;
- 7.<sup>a</sup> Ente che ha diretto l'operazione: Martina Franca;
- 8.<sup>a</sup> Oggetto della ricerca: salme e relitti velivolo DC.9 ITAVIA.
- 9.<sup>a</sup> Equipaggiamento d'emergenza in dotazione ai superstiti: non noto.
- 10.<sup>a</sup> Zona di ricerca assegnata: prosecuzione della zona iniziata con la missione precedente;
- 11.<sup>a</sup> Ricerca effettuata:
  - a- ottica: si;
  - b- schema di ricerca impiegato: rastrelli progressivi paralleli;
  - c- quota di ricerca: 300 ft;
  - d- intervallo fra i percorsi: 1 NM;
  - e- tipo di navigazione effettuata: ottica;
  - f) numero degli osservatori: 6; si sono scambiati di posto: si.
- 12.<sup>a</sup> Risultati della ricerca:
  - a) zona realmente esplorata: 1 braccio 3925N 1250E fino a 1355/E;
- 13.<sup>a</sup> Frequenze impiegate e risultati ottenuti con:  
RSC Ciampino: 123.71 Mcs - negativi;  
altri aerei: con ISSGC 281.2 Mcs Buoni  
nave Doria: 281.2 Buoni;
- 14.<sup>a</sup> Eventuali segnali ricevuti dai superstiti: nessuna.
- 15.<sup>a</sup> Radioassistenze utilizzate e risultati ottenuti: TAC NAPOLI Buoni -  
VOR LME SOR buoni.
- 16.<sup>a</sup> Materiale di sopravvivenza a bordo: standard.
- 17.<sup>a</sup> Condizioni meteo in zona di ricerca:

- visibilità: 15 Km	- nuvolosità: poco nuvoloso
- vento: 240° 10 Kts	- stato del mare: forza 1+2
- 18.<sup>a</sup> Considerazioni:
  - a) sulle informazioni e gli ordini ricevuti: chiari e precisi;
  - b) sul materiale impiegato: non è stato impiegato alcun materiale;
  - c) circostanze che hanno aumentato o diminuito la difficoltà di esecuzione della missione: al termine del primo braccio, ISSGA riceveva l'ordine - da nave Doria - di dirottare su Napoli per trasportare dei reparti da Napoli sulla nave stessa;
  - d) collaborazione con gli altri mezzi di ricerca: buona.

Il Capo Equipaggio  
(Cap. Pil. Gino FISCHIONE)

*Gino Fischione*

S70/10

V TFA 029  
00 RIFTJ

segue Allegato M7

DE RIFMN ; 0211 1902840

ZNR UUUUU

C 281035 GIU

FM MARIDIPART NAPOLI

TO RIFMCF/NAVE DORIA

RIFMCF/NAVE ALPINO

ZEN/NAVE ORSA

ZEN/RIM PROMETEO

INFO RIFM/MARISTAT

RIFMC/CINCPNAV

RIFMCF/COMDINAV UNO

RIETJ/RCC MARTINA FRANCA

RIFMPM/MARISICILIA

RIFMG/MARISARDEGNA

ZEN/COMPAMARE NAPOLI

BT

NON CLASSIFICATO 13891

AT 280930B NAVE CARDUCCI HABET AVVISTATO TRONCONE COSA AEREO  
IN POSIZIONE 3931N 1313E UNITA' RIMANE SUL POSTO ALT  
COMPAMARE NAPOLI HABET INTERESSATO PREFETTA MOTONAVE SEMIALT  
RIM. CIVILT VIVARA FT NAVE PANICOY PER RICERCA IN ZONA FT  
RECUPERO RELITTO

*Per*

160

PAGE 2 RIFMN ; 0211 NON CLASSIFICATO  
BT  
; 0211

*28/11/53B*  
*[Signature]*

NNNN

III<sup>a</sup> REGIONE AEREA  
COM. OPER. di REG. (R.O.S.)  
Ufficio Certificazioni

Certificazioni

N. ACC. 534

DTG ACC. C.M. 280930B OP. AL

DTG ACC. S.M. 13 OP. OP

ORA AVVISO UTE-TE 16

COM	COSM	OPS	CIFRA	JASC
ACC	RCC	TLC	RRW	INT
AOC	CAPO CON	SOC	CS: COM	LAB CIP.
NADGE	DI STAFF	MET		

PER I MESSAGGI CLASSIFICATI E VIETATA  
RISPOSTA O RIFERIMENTO CHE CITA IL  
GRUPPO DATA-ORA

Il presente documento è composto di n. 1  
fogli ed è conforme all'originale esistente agli atti di  
questo ufficio.

Si rilascia per corredo pratica GIUDIZIALE



IL FUNZIONARIO TITOLARE  
(Cap. Mars. Antonio SILVESTRE)

*[Signature]*

28/11

VV TFA042  
 VV MFR024  
 OC RIFTJ  
 DE RIFMN ;0015 1901030  
 ZN R UUUUU

161  
 ✓

O 281214 GIU  
 FM MARIDIPART NAPOLI  
 TO RIFM/MARISTAT  
 RIFTJ/RCC MARTINA FRANCA  
 RIFMCF/NAV DORIA

BT  
 NON CLASSIFICATO NA/S1/13895  
 NAVE EANNOCK IN POSIZIONE 3930N 1311E HABET RECUPERATO  
 CCNO TERMINALE FUSOLIERA IN FILNER VETRO SFRANGIATO  
 COLORE BIANCO CON ANTENNA DELLA LUNGA 20 CM. ALT  
 LUNGHEZZA COMO-160 CM. I TUBO ALLA ROTTURA 125 CM.  
 PREDETTO COMO CONTIENE TUBO COLLEGANTE PICCOLA  
 ANTENNA  
 BT  
 ;0015

*281315 B*  
*eepr*

RE ACC. \_\_\_\_\_  
 DTG ACC. C. I. \_\_\_\_\_  
 DTG ACC. S. M. \_\_\_\_\_  
 ORA AVVISO UTI \_\_\_\_\_

*J38100*  
*781100*  
*281105*

COM	COSM	CFS	CIFRA	JASC
ACC	REG	ILL	RRW	INT
AOC	CAPG CON	SOC.	LLI COM	LAP CIF
NADGE	DISTAFF	MET		

PER I MESSAGGI: CLASSE DI EFFETTA  
 RISPOSTA O INTERVENTO CLASSE  
 GRUPPO DATA-COM

INNN

III<sup>a</sup> REGIONE AEREA  
 COM. OPER. di REG. (R. C.)  
 Ufficio Certificazioni

Il presente documento è composto di n. 1  
 fogli ed è conforme all'originale esistente agli atti di  
 questo ufficio.

Si rilascia per corredo pratica GIUNTA



IL FUNZIONARIO TITOLARE  
 (C. GRAN. ANTONI SILVESTER)

*870112*

O 281422B JUN

segue allegato m/

102

FM 30° STORMO GPR ELMAS  
TO RIFMG/MARISARDEGNA  
RIFTJ/AEROSOCORSO MARTINA FRANCA  
INFO RIFM/MARISTAT

RIFTE/AEROROTAZIONE II SM OPS ROMA  
RIFTI/AEROROTAZIONE III SM OPS TARI  
RIFMC/CINCINATI

RIFME/MARIDIPART NAPOLI

RIFMFM/MARISICILIA  
RIFTM/CCS CIAMPINO  
RIFPM/ATROSTORMO 15 OPS CIAMPINO  
RIFTE/AEROCOP ROMA

RIFTJM/41° STORMO SIGONELLA  
ZEN/SCCS ELMAS

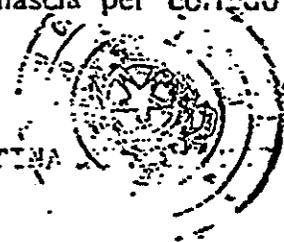
BT  
UNCLAS  
CIC IAT

RSCC-2/AS/G22 RIFE 1: AEROSOCORSO MARTINA  
RIFE2: MARISARDEGNA UNCLAS 05927/CA

IONE AEREA  
A. OREZ DI REG. (R.O.C.)  
Ufficio Certificazioni

Il presente documento è composto di n. 1 fogli ed è conforme all'originale esistente agli questo ufficio.

Si rilascia per corredo pratica 610612742



IL FUNZIONARIO TITOLARE  
C. B. ...

2801/02

PAGE 2 RIFT 1523 UNCLAS

OGGETTO: RAPPORTO MISSIONE SAN VELEVOLO NR 1155 NOMINATIVO LEGGI

EFFETTUATA MISSIONE SOCCORSO IN ZONA DELIMITATA DA PARALLELI 3940NG  
3950NG ET MERIDIANI 01240E7 01340E7 DA 280200Z AT 281000Z - ORARI  
RISOLLO 280110Z2 ATTERRAGGIO 28 1110Z3 - AT 280518Z4 ZONA CONTROLLO  
RIFM: UN ELICOTTERO AT LIMITI AUTONOMIA HABET AVVISTATO MASCHIA

LA MISSIONE HA UN AFFIDAMENTO NE OGGETTI NON IDENTIFICATI IN TUA  
SPAZIO IN POSIZIONE 3930NG 01255E. AT 280500Z SI AVVISTANO  
PUNTO ... SUCCESSIVE IDENTIFICAZIONI SI AVVISTANO ALVASTANTI ET  
ALCUNI CO ... VITA. SI ...

OGGETTI ... ELICOTTERI RISCOLTO ... AVVISTANO SUCCESSIVAMENTE ... UNO  
DI ... 2000 YDS ET SI MARCA LA POSIZIONE. AT 281000Z SI LASCIA  
LA ZONA PER RAGGIUNTO ... LA FINE DI RECUPERO EFFICACE.

ALVASTANTI ET CUCCHINI ... STATO AVVISTATO UN ...  
... ALLA STRUTTURA DEL VELEVOLO.

BT

:1523

*Handwritten signature/initials*

*Handwritten number 21013*

NNNN

545  
2813/02

DIG ACC. C.M.  OK  
DIG ACC. S.M.  OK  
ORA AVVISO UTENTE \_\_\_\_\_

COM	COSM	OPS	CIFRA	JASO
ACC	ASC	TLC	RRW	INT
AOC	CAPOCON	SOC	CEN COM	LAB CR
NADGE	DISTAFF	MET		

103

VV MJB003  
 OO RIFMP RIFTJ RIFM RIFTE RIFTI RIFMC RIEMN RIEMG RIFTM RIETF  
 DE RIFTJM ;0374 1802045  
 ZNR UUUUU  
 O 282019Z JUN  
 FM 41° AEROSTORMO SIGONELLA  
 TO RIFMP/MARISICILIA  
 RIFTJ/AEROSOCCORSO MARTINA FRANCA  
 INFO RIFM/MARISTAT  
 RIFTE/AEROREGIONE II SM OPS ROMA  
 RIFTI/AEROREGIONE III SM OPS BARI  
 RIFMC/CINCHAV  
 RIFMN/MARIDIPART NAPOLI  
 RIFMG/MARISARDEGNA  
 RIFTM/CCS CIAMPINO  
 RIFTM/AEROSTORMO 15 CIAMPINO  
 RIETF/30° STORMO ELMAS

BT  
 UNCLAS  
 SIC KAE

OGGETTO: RAPPORTO SAR VELIVOLO BR 1150 NOMINATIVO ISSGS.  
 EFFETTUATA IN ZONA DELIMITATA DA PARALLELI 3915N8 ET 3955N1 ET  
 MERIDIONALI Q1325E1 ET Q1235E1 DA 281110Z3 AT 281840Z3- ORARI  
 DECOLLO 281028Z1 ATTERRAGGIO 281923Z5-AT 281110Z3 IN ZONA RICERCA  
 SI INIZIA COOPERAZIONE CON NAVE DORIA- NAVE ALPINO- NAVE ORSA  
 ET ELICOTTERI IMBARCATI ET ELICOTTERI SOCCORSO. SI AVVISTANO  
 NUMEROSI CADAVERI ET SI GUIDANO ELICOTTERI PER IDENTIFICAZIONE  
 ET NAVI PER RECUPERO MARCANDO LA ZONA CON FUMOLUCE ET COLORANTIJA  
 SI LASCIA LA ZONA AT LIMITE PLE MENTRE LE NAVI RECUPERANO DUE  
 CORPI./

BT  
 ;0374  
 C.WA... CON FUMOLUCE ET COLORANTI-SI LASCIA.....

III° REGIONE AEREA  
 COM. OPER. SI REG. (R.O.G.)  
 Ufficio Certificazioni

28/14

282355h  
 [Signature]

NNNN  
 A R  
 QSL

Il presente documento è composto di n. 1  
 fogli ed è conforme all'originale esistente agli  
 archivi di questo ufficio.  
 Si rilascia per corredo pratica GIUDIZIARIA

605

605

605

ORA AVISO UTENTE

ACC	COSM	OPS	CIFRA	JASO
ACC	RCC	FLC	RRW	INT
AOC	CAPO CON	SOC	CEN-COM	LAB CIP
NADGE	DI STAFF	MET		



FUNZIONARIO TITOLARE  
 CAPATA. ANGELO SILVESTRE

PER I MESSAGGI CLASSIFICATI È VIETATA  
 RISPOSTA O RIFERIMENTO CHE CITI IL  
 GR. ...

164

VV TFAQ46  
 OO RIFTJ  
 DE RIFTF :1561 1812054  
 ZNR UUUUU  
 O 292050Z JUN  
 FM 32° AEROSTORMO OPD LMAS  
 TO RIFMG/MARISARDEGNA  
 RIFTJ/AEROSOCCORSO MARTINA FRANCA  
 INFO RIFTA/STATAEREO OPS ROMA  
 RIFTI/AEROREGIONE SM/OPS BARI  
 RIFM/MARISTAT OPS ROMA  
 RIFM/MARINAVIA ROMA  
 RIFTE/AEROREGIONE SM/OPS ROMA  
 RIFMCF/NAVE DORIA  
 BT  
 NON CLASSIFICATO RS3C-2/2/AS/024

SIC IAD  
 RIFE 1: AEROSOCCORSO MARTINA FRANCA UNCLAS 630/RCC  
 OGGETTO: RAPPORTO MISSIONE S.A.R. VELLIVOLO ER-1150 ATLANTIC  
 NOMINATIVO/ISSGG. EFFETTUATA MISSIONE DI RICERCA NELLA ZONA  
 COMPRESA TRA I PUNTI FCHO FORTROT CHARLIE DELTA DA 291445Z5  
 AT 291900Z1- ORARI RACCOLTO 291400Z6 ATTERRAGGIO 291945Z2.  
 SI INIZIA RICERCA SISTEMATICA RADAR A VISTA CONTINUI SU  
 PERCORSI PARALLELI ROTTA NORD SUD, CON DISTANZA FRA I PERCORSI

PAGINA 2 RIFTF 1561 NON CLASSIFICATO

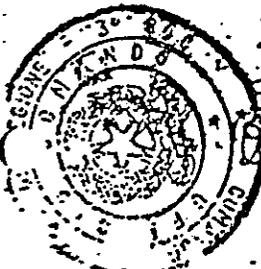
DI 2-3 NM. AVVISTATI IN ZONA NUMEROSI OGGETTI GALLEGGIANTI  
 DEI QUALI I PIU' SIGNIFICATIVI SONO STATI FATTI IDENTIFICARE  
 DALL'ELICOTTERO ISSGG RISULTANDO OGGETTI NON SIGNIFICATIVI.  
 LA RICERCA EST STATA MESA DIFFICOLTOSA DALLA PRESENZA IN MARE  
 DI RIFIUTI GALLEGGIANTI./

BT  
 :1561

III° REGIONE AEREA  
 COM. OPER. di REG. (R.O.C.)  
 Ufficio Certificazioni

Il presente documento è composto di n. 1 foglio ed è conforme all'originale esistente in questo ufficio.

Al rilascio del presente documento corredata pratica GUANTAR



FUNZIONARIO TITOLARE  
 (Ars Antonio SILVESTR)

3° R. C. - Centro Comunicazioni

N. ACC. 1561  
 DIG ACC. S.M. 291900Z  
 ORA AVVISO-UTENTE 21/11/11

COM	COSM	OPS	CIFRA	JASC
ACC	RCC	TLC	RRW	INT
AOC	CAPU CON	SOC	LET-COM	AB CIF
NADGE	DISSTAFF	MET		

PER I MESSAGGI CLASSIFICATI E VANTATA  
 RISPOSTA O RIFERIMENTO CHE CHI E  
 GRUPPO DATA-ORARIO

*165*

VV MJB002

OO RI  
FM RIFTJ RIFM RIFT  
DE RIFTM ;0376 182182  
ZNR UUUUU

P 301804Z  
FM 41 STORMO SIGONELLA  
TO RIFMP/MARISICILIA  
RIFTJ/AEROSOCORSO MARTINAFRANCA  
INFO RIFM/MARISTAT  
RIFTE/AEROREGIONE 2' SM OPS ROMA  
RIFTI/AEROREGIONE 3' SM OPS BARI  
RIFMC/CINCNAV  
RIFME/MARIDIPART NAPOLI  
RIFMG/MARISARDEGNA  
RIFTM/CCS CIAMPINO  
RIFTM/AEROSTORMO 15 CIAMPINO

BT  
UNCLAS 0547  
SIG XAE

OGGETTO: RAPPORTO SAR VELIVOLO BR 1150 NOMINATIVO ~~DE~~ EFFETTUATA  
RICERCA IN ZONA COMPRESA TRA PARALLELI 3945N-3842N ET MERIDIANI  
01250E-01355E DECOLLO AT 300840B IN ZONA AT 300920B FUORI ZONA  
AT 301800B ATTERRAGGIO AT 301910B-IN ZONA SI INIZIA COOPERAZIONE  
CON NAVE DORIA-SI AVVISTANO NUMEROSI CAPI DI ABBIGLIAMENTO ET  
OGGETTI DI VARIO GENERE CHE VENGONO MARCATI CON FUMOLUCE ET  
COLORANTI SEGNALANDONE LA POSIZIONE AT NAVE DORIA-SI LASCIA LA  
ZONA AT LIMITE PLE.

BT  
;0376

603

RE ACC. *30 / 11 / 80*

DIG ACC. *COM*

DIG ACC. *SM*

ORA AVVISO UTI *1*

COM	COSM	OPS	CIFRA	JASC
ACC	<del>BCC</del>	ILC	RRW	INT
AOC	<del>CAULON</del>	SOC	<del>LI. COM</del>	<del>LAB CIE</del>
NADGE	DISTAFF	MEI		

PER I NE. ACC. CLASSICATI È VIETATA  
RISPOSTA O RISPONDERE CHE OUI E

*20/11/80*

III<sup>a</sup> REGIONE AEREA  
COM. OPER. di REG. IV - C  
Ufficio Certificazioni

NNNN

ARK?R

Il presente documento è composto di n. 1  
fogli ed è conforme all'originale resistente agli atti di  
questo ufficio.

Si rilascia per corredo pratica GIU 21/11/80



IS FUNZIONARIO TITOLARE  
(C.C. 1115/15 - Art. 11) SILVESTRI  
*[Signature]*

*Handwritten initials*

RE ACC. <u>616</u>		166	
DIG ACC. C.N. <u>094265</u>			
DIG ACC. S.M. <u>1111</u>			
ORA AVVISO UTILIT.			
CCM	COSM	UFS	CITTA'
ACC		ILL	JASL
AOC	CNO CON	SEC	INI
NADGE	UISTAFF	ET	LAB CIP

MESSAGGI CLASSIFICATI E VELOCI  
 RISPOSTA O RIFERIMENTO CHE  
 GRUPPO DATA-

T  
E  
L  
E  
C  
O  
M  
M  
I  
F  
I  
C  
A  
T  
I  
O  
N  
E

VV TFAQ20  
 PF 31FTJC  
 LN EFEG ;0413 1361840  
 ZNP UUUUU  
 P 0.13328 LOG  
 FM COMPAMARE PALERMO  
 TO BIFEM/MARIDIPART NAPOLI  
 INFO RIFME/MARISTAT  
 RIFLPM/MARISICILIA  
 FIFJJC/AEROSOCCORSO MARTINAFRANCA  
 ET  
 UNCLAS 1926  
 SIC SVC

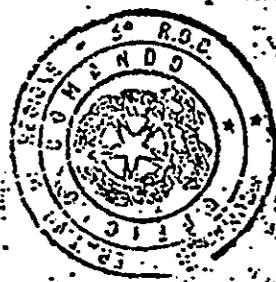
UNCLAS NA/01/14011 CORMES 2 ALT DA ESTRATTI GIORNALI NAUTICI  
 LIBRO SECONDO CONSEGNATI QUESTA COMPAMARE DA UNITA' IMPEGNATE  
 RICERCHE RILEVASI DUEPT NAVE CARDUCCI HABET AVVISTATO AT ORE  
 2012 GIORNO 28 CONO CODA IN POSIZIONE LAT. 39° 31' NORD  
 LONG. 13° 15' 30'' EST SELIALT AT ORE 1348 STESSO GIORNO  
 FREDDITA UNITA' HABET AVVISTATO IN POSIZIONE LAT. 39° 24' NORD  
 LONG. 13° 15' 30'' EST. E FLITTO LUNGO 6 METRI LONGILINEO COLORE BIANCO  
 CON ESTREMITA' TRIANGOLARE ROSSA SEMISOMMERSO DI CUI HABST  
 PERSE TRACCE AT ORE 1545  
 35  
 19413

050040 B

*Handwritten signature*  
 82/172  
 III<sup>a</sup> REGIONE AEREA  
 COM. OPER. di REG. (R...)  
 Ufficio Certificazio.

Il presente documento è composto di n. 1  
 fogli ed è conforme all'originale esistente agli atti di  
 questo ufficio.

Si rilascia per corredo pratica GIUDIZIARIA



IL FUNZIONARIO TITOLARE  
 (S...)  
 SILVESTRE

VV 07A048  
PER 035M V  
RIFM: 0008 1091302  
000000

071320F LUC  
RIPARTI MAPOLI  
RFTJ/RCC MARTINA GRANCA  
RMPD/TERZO GRUPPO ELICOTTI CATANIA  
RIFM/MARISICILIA  
RIFM/NAVE DORIA

*see*

N. ACC.	07565	167		
DIG ACC. C.M.	0716256			
DIG ACC. S.M.	0716256			
MA AVISO IS				
CIN	CO	OPS	FRA	JAC
ACC				
AN	CAP	SDC	COM	AS
MA				

ON CLASSIFICATO NA/C1/14099  
ACC( ) INCIDENTE VOLO MELIVOLO DO-9 ITAVIA GIU 27  
TERZO GRUPPO ELICOTTI 0009LUG 4 NOTUT)  
1. CON MSG RIFM C /DO TERZO GRUPPO ELI HABET SEGNALATO CHE  
ELI 6-00(C/S ISSGL) IN FASE RIENTRO PER TERMINE AUTONOMIA  
( ) DOPO AVER AVVISTATO AT 200702B IN POSIZ IONE 3949N.  
- 1255E MACCHIA IN SUPERFICIE DI COLORE ET ODORE CARAT-  
TERISTICO CARBURANTE AVIO ( ) EFFETTUAVA RICOGNIZIONE  
SOPRAVENTO IN DIREZIONE NV NOTANDO MATERIALI VARI CHE  
ANCORA SOTTO LA SUPERFICIE DEL MARE ( ) STAVANO SALENDO  
ET COMINCIAVANO AD AFFIORARE  
2. SCOPO STABILIRE SE PREDETTO AVVISTAMENTO CORRIPONDA AT

PART 2 RIFM : 0008 NON CLASSIFICATO  
PRIMA EMERSIONE RELITTI ET SALME ( ) PREGASI COMUNICARE  
SE ZONA AVVISTAMENTO CITATO ERA STATA GIA ESPLORATA DA  
ALTRI AEREO MOBILI

ST  
:0000

*02/78*

REGIONE AEREA  
COM OPER. REG. (R)  
Ufficio Certificazioni

*Ben*  
*072100B*

*OPP*

Il presente documento e composto di n. 1  
fogli ed e conforme all'originale esistente a  
questo ufficio.  
Si rilascia per corrispondenza a VANZIA PIA

NNN-N



FUNZIONARIO TITOLAR  
A. ANTONIO SILVESTRE

*[Handwritten signature]*



169

CUSCINI REZZO METALLICO TIPO ALLUMINIO  
 - LA 39125B AT 391420B N°2 CUSCINI ET N°1 VALIGIA VUOTA  
 (6) DA PARTE M/V CP 377 FIORILLO  
 EALV AT  
 IWB GIU EST STATA RECUPERATA PICCOLA BAMBOLA SU PUNTO  
 3912N5 - 1240E7  
 (7) DA PARTE MOTONAVE VARDUCCI  
 - AT 281348B AVVISTATO IN POSIZIONE 3904N6 - 1310E5 RELITTO  
 SEMISSOMMERSO LUNGHEZZA METRI SEI CIRCA FORMA LONGILINEA COLORE  
 BIANCO CON ESTREMITA TRIANGOLARE ROSSA ALT RELITTO EST STATO  
 PERSO DI VISTA AT 281545B CIRCA PER PRESUNTO AFFONDAMENTO  
 (8) DA PARTE RIMORCHIATORE VIVARA RECUPERATI  
 WT 281000B UNA SALMA SU PUNTO 3949N5 - 1253E3  
 SUCCESSIVAMENTE SEI SALME RELITTI ET EFFETTI PERSONALI IN O  
 VICINANZA PREDETTO PUNTO STIMATO  
 (9) DA PARTE R/S BANNOK  
 HABET EFFETTUATO SOLO RECUPERO DI CUI AT PARA 1.A

PAGE 5 RIFME 10020 NON CLASSIFICATO  
 (10) DA PARTE M/V G.38 DE TURRIS DEL II° GRUPPO GUARFI CATANZARO  
 RECUPERATI

- 1. PARTI RELITTO AT 281900B IN POSIZIONE 3936N1 - 1257E5
- 2. RISERVASI COMUNICARE RECUPERI EFFETTUATI DA NAVE SUBSEA BUCANEER  
 ET MM/VV G 58 ATZEI ET G.33 COPPOLA DELLA G.D.F. DI C/VECCHIA
- 3. CONDIMENTEO IN ZONA RICERCHE (1)
- < DA 280200 AT 281200B VENTO DA 350° - 1 NODI MARE DA 350° FORZA  
 2 VISIBILITA' 30 KM
- DA 281200B AT 282400B VENTO DA 270° - 6 NODI MARE DA 270°  
 FORZA 1 VISIBILITA' 25 KM
- DA 290000B AT 291600B VENTO DA 160° - 6 NODI MARE DA 160°  
 FORZA 2 VISIBILITA' 20KM
- DA 291600B AT 292400B VENTO DA 270° - 5 NODI MARE DA 270°  
 FORZA 1 VISIBILITA' 15 KM
- DA 300000B AT 301200B VENTO DA 270° - 6 NODI MARE DA 270°  
 FORZA 1 VISIBILITA' 25KM
- DA 301200B AT 302400B VENTO DA 000° - 6 NODI MARE DA 000°  
 FORZA 1 VISIBILITA' 20 KM
- DA 010000B AT 012400B LUGLIO - VENTO DA 200° - 5 NODI MARE DA 200°  
 FORZA 1 VISIBILITA' 20KM

PAGE 6 (48) RIFME 10020 NON CLASSIFICATO  
 DA 020000B AT 020800B VENTO DA 120° - 4 NODI MARE DA 120°  
 FORZA 1 VNSIBILITA' 25 KM  
 DA 200° 020800B AT 022400B - VENTO DA 270° - 10 NODI MARE  
 FORZA 2 - VISIBILITA' 15 KM

BT  
 10020  
 III° REGIONE AEREA  
 COM. OPER. di REG. (R.O.C.)  
 Ufficio Certificazioni

Il presente documento è composto di n. 2  
 fogli ed è conforme all'originale esistente agli atti di  
 questo Ufficio.

Sirilasc  
 NNNN



pratica GUARIZARIA 201082010/B  
 CAROLLA

IL FUNZIONARIO TITOLARE  
 (C) AL... SIV... TRR

ITA118 segue Allegato M7  
 RIFM ; 0009-1961450  
 P 141121B LUG  
 FM MARIDIPART NAPOLI  
 TO RIFT/AEREOSTORMO MARTINA FRANCA

ORA AVISO UTENTE				
COM	COSM	OP	CIFRA	JASC
ACC	SEC	TLC	RR W	INT
AOC	CAPL CUN	SOC	COM	LAB CIF
NADGE	LISTAFF	MET		

INFO RIFM/MARISTAT  
 IFTI/AEREO REGIONE III SM OPS BARI  
 RIFM/MARISICILIA MESSINA  
 RIFMSG/MARIDROGRAFICO GENOVA  
 ET  
 NON CLASSIFICATO NA/01/14271 ALT  
 MIO NA/01/14143 DATATO 8 LUGLIO ALT  
 1. COMUNICASI COORDINATE (,) GIORNO (,) ORA ET LUOGO  
 RITROVAMENTI RELITTI ET SALME DA PARTE NAVE BUCCANEER ET MM/VV G. 58 ATZEI ET G. 33 COPPOLA DELLA G.D.F. DI CIVITAVECCHIA (,)  
 A. NAVE BUCCANEER DA INIZIO RICERCHE FINO AT 291950B (,) ORA IN CUI HABET LASCIATO ZONA (,) HABET RECUPERATO (,)  
 FRA 281251B ET 281335B N 3 SALME ET UN SEGGIOLINO CON TARGHETTA IN POSIZIONE 3949N5-1253E1 IN UN RAGGIO DI CIRCA 5 MIGLIA  
 AT 281518B UNA SALMA IN PREDETTA ZONA

PE: ESTE...  
 RESPONSAO...  
 170

PAGE 2 RIFM ; 0009 NON CLASSIFICATO  
 AT 281530B UNO SPEZZONE VELIVOLO DI METRI 2 PER 1 IN POSIZIONE 3944N0-1252E0  
 X AT 281718B UNO SPEZZONE VELIVOLO DI CIRCA METRI 0,70 PER 0,35 IN POSIZIONE 3944N0-1252E0  
 FRA 281930B ET 282000B N 2 SALME (,) 3 BORSE (,) UN PORTAFOGLIO ET UN MAGLIONE IN POSIZIONE STIMATA 3941N7-1304E8  
 X A 290525B N 3 CASSETTE DI LEGNO CON SCRITTA "BOOSTER EXPLOSIVE" IN POSIZIONE STIMATA 3925N9-1310E5 NEL RAGGIO DI UN MIGLIO  
 X AT 291045 UNA BORSA IN POSIZIONE STIMATA 3925N2-1309E3  
 X B G. 32 COPPOLA HABET RECUPERATO (,)  
 FRA 281215B ET 281215B N 1 SALMA (,) RELITTO PARTE AEREO (,) UNA BOMBOLA OSSEGENO (,) N UNA BORSA DA VIAGGIO CONTENENTE DOCUMENTI VARI (,) N UNA FOTOGRAFIA ET N UNA SCARPA DA DONNA  
 X G. 58 ATZEI HABET RECUPERATO SFGUENTI MATERIALI CHE VENEVANO CONSEGNATI AT RIMORCHIATORE VIVARA

III REGIONE AEREA  
 COM. OPER. DI REG. (R.O.C.)  
 Ufficio Certificazioni

Il presente documento è composto di n. .... fogli ed è conforme all'originale esistente agli atti di questo ufficio.

Stilascio per corredo pratica GIULIANA  
 in SERVIZIO ATTUALE



PAGE 3 RIFM ; 0009 NON CLASSIFICATO  
 FRA 281215B ET 281215B UN PORTELLONE DEL VELIVOLO E N 2 PALTRONCINE  
 2 POSIZIONI RITROVAMENTI DA PARTE G. 32 COPPOLA ET G. 58 ATZEI NON ANCORA PERVENUTE  
 3 AT COMPLETAMENTO DATI CUI PARA 3. MSG RIFE COMUNICASI SEGUITO CONDIMESEO IN ZONA RICERCHE DA 272200B AT 280200B (,)  
 BURRASCA CON VENTO ET MARE DA NNW FORZA 4/5 IN FASE ATTENUAZIONE  
 4. COMUNICASI CHE CASSETTE DI LEGNO CON SCRITTA "BOOSTER EXPLOSIVE" RECUPERATE DA NAVE BUCCANEER NON SUN STATE INVIAGE AT PALERMO IN QUANTO RITENUTE NON PERTINENTI ALT PREDETTO MATERIALE EST COMUNQUE DISPONIBILE PRESSO COMPANARE

*171*  
*171*

III<sup>a</sup> REGIONE AEREA  
COM. OPER. di REG. (R.O.C.)  
Ufficio Certificazioni

Il presente documento è composto di n. 2 fogli ed è conforme all'originale esistente agli atti di questo ufficio.

Si rilascia per corredo pratica GIUDIZIARIA

VV TFA239  
PP RIFTJ  
EE RIFMN :0001 1991151  
TNR UUUUU  
P 170830 LUG 60  
MARI DIPART NAPOLI  
RIFTJ/AEROSTORMO MARTINA FRANCA  
INFO RIFM/MARISTAT  
RIFTI/AEROSTORMO 3° SM ORS PARI  
RIFM/MARISICILIA MESSINA



Funzionario Titolare  
Cap. AA. Silvestri

NON CLASSIFICATO NA/01/14333 ALT

ARG.(:) INCI VOLO VELIVOLO DC 9 GIORNO 27 GIU

RIFE MIO NR.NA/01/14271 DATATO 14 LUGLIO ALT

1.-AT COMPLETAMENTO NOTIZIE CUI FAKA B MSG RIFE COMUNICASI

SEGUITO POSIZIONI RECUPERI MATERIALI ET BALME VELIVOLO OGGETTO

DA PARTE MM/VV. DELLA G.D.F. (1)

-G32 COPPOLA SALMA IN POSIZIONE STIMATA 3940N6 1304E8 (:)

PARTE RELITTO VELIVOLO ET ALTRI MATERIALI CITATI MSC RIFE

IN POSIZIONE STIMATA 3932N7 1302E6 (:)

-G58 ATZEI MATERIALI CITATI IN MESSAGGIO RIFE IN

POSIZIONE STIMATA 3937N2 1310E5

2.-COMUNICASI INCLTR CHE AT 281711B IN POSIZIONE STIMATA  
3934N9 - 1306E0 MERCANTILE TEDESCO HELFNE WALLER HADET

PAGE 2 RIFMN :0001 NON CLASSIFICATO

RECUPERATO BOMBOLA GAS ET ALTRI MATERIALI APPARTINENTI  
VELIVOLO OGGETTO CHE AT 281845B VENIVANO CONSEGNATI AT

M/V G38 DE TURRIS DI STAGUARFI VIPO VALENTIA ALT

PREDETTI MATERIALI VENIVANO SUCCESSIVAMENTE CONCENTRATI

PRESSO 2° GRUPPO GUARFI PALERMO

:0001

*Per 172020B*  
*Caro*

8° R.O.C. - Centro: Martina Franca

N. ACC. 564

DIG ACC. C.M. 1715447

DIG ACC. S.M. \_\_\_\_\_

ORA AVVISO UTENTE \_\_\_\_\_

COM	COSM	OPS	CIFRA	JAS
ACC	RCE	TLC	RRW	IN

TUTTI GLI ALLEG.

E' ANNESSA A

F. 7671 DEL 10.6.88

Stato Maggiore dell'Aeronautica

Allegato M8.

172

Roma 30 MAR. 1987

Requisto

Al Dr. Vittorio BUCARELLI, tramite  
LEGIONE CARABINIERI DI ROMA  
NUCLEO DI POLIZIA GIUDIZIARIA  
Viale delle Olimpiadi, n° 60  
00194  
- R O M A -

Ret. N.° SMA-343/3223 /G53-1/4

Allegato

OGGETTO: Incidente di volo DC.9 I-TIGI del 27.6.1980. Indagini di Polizia Giudiziaria.

Riferimento: fg. n° 9/1-1°R" datato 9.2.1987.

1. In esito alle richieste formulate con il foglio in riferimento, si fa presente, per quanto concerne i para a), b) e c), che la Direzione Generale delle Costruzioni, delle Armi e degli Armamenti Aeronautici e Spaziali ha comunicato che non le risulta di aver mai acquisito un aeromobile teleguidato con numero di identificazione (matricola militare) 1088.

Peraltro, a titolo di collaborazione, ponendo attenzione alle possibili ipotesi di significato del numero 1088, si rappresenta che esso potrebbe corrispondere ad uno dei modelli del radiobersaglio del tipo AQM 37-A. In relazione a tale ipotesi si rappresenta che:

a. l'A.M. dispone di due AQM 37A (residui dal programma di sviluppo F.104/S svolto negli U.S.A. negli anni sessanta) che, tuttavia, non sono stati mai impiegati in Italia dalla Forza Armata;

b. sul Poligono di Salto di Quirra negli anni settanta sono stati lanciati dei radiobersagli del tipo in argomento nel quadro delle prove relative al programma di qualificazione del missile HAWK migliorato, condotte a cura della NHPLO (Nato Hawk Production and Logistic Organization);

c. l'ultimo lancio di AQM 37-A sul predetto Poligono è stato effettuato nel gennaio del 1980 a conclusione del citato programma di qualificazione.

Ove tale ipotesi sia ritenuta d'interesse da parte della Autorità Giudiziaria, si assicura la piena disponibilità a fornire ogni ulteriore possibile elemento.

C. t. di riferimento al Div. 1. a. n. 1088

*Stato Maggiore dell'Aeronautica**seguito foglio n. ....*

173

- 2 -

2. Per quanto concerne il para d), si trasmette in allegato, con preghiera di restituzione al termine dell'esigenza, il carteggio originale - reperito dopo lunghe ricerche di archivio e, ora, con classifica di riservatezza "Esclusivo uso di ufficio" - di seguito elencato:
- a. documentazione relativa al ritrovamento di un rottame nella zona prospiciente la località Acquadolci (Messina). Tale documentazione raccolta in apposita cartella (All. "A") comprende i fogli sottoindicati:
    - SMA-233/1946/IA del 26.9.1980 con relativi allegati;
    - SMA-233/77/IA/80 del 27.9.1980;
    - SMA-233/78/IA/80 del 27.9.1980;
    - SMA-233/79/IA/80 del 1.10.1980;
    - SMA-426/04892 del 6.10.1980;
    - SMA-224/2238 del 28.10.1980 con relativi allegati;
    - 12650/1232/4800 del 17.11.1980 dello S.M.E.;
    - 041/EPT del 17.11.1980 dello S.M.M.;
  - b. documentazione (una relazione e quattro fotografie: All. "B") relativa al ritrovamento, avvenuto il giorno 31.7.1980 al largo dell'isola di Stromboli, di un pannello di relitto che si riteneva potesse appartenere ad un'ala di velivolo e che veniva poi consegnato al 41° Stormo.
3. Non è stata rintracciata alcuna documentazione e/o notizia che riguardi il ritrovamento dell'aerobersaglio di cui al para e).
4. Il Comando della 3° Regione Aerea ha comunicato che il Nucleo di Polizia Giudiziaria in indirizzo ha già provveduto ad acquisire direttamente quanto richiesto al para f) (Processo Verbale del 12.2.1987 in All. "C") e che il Comando del 35° Gruppo Radar Marsala ha fornito una relazione sulle esercitazioni in argomento con lettera n° 1-01/1796/G53-1 del 12.2.1987, indirizzata al Dott. BUCARELLI (All. "D").
5. La documentazione richiesta al para g) risulta già consegnata al citato Nucleo il 9.2.1987 ("Processo Verbale" in All. "E").
6. Questo Stato Maggiore resta a disposizione per eventuali ulteriori esigenze di codesta Autorità Giudiziaria.

d'ordine  
 IL CAPO DEL 3° REPARTO  
 (Gen. B.A. M. ARPINO)

IN COPIA: STATAEREO SIOS SEDE  
 STATAEREO LOG SEDE

E CAPO DEL 4° UFFICIO

(Col. Aarno Fil. Francesco GAUDIO)

*del. Spadaro**T. Penetti*

CONFERMATO  
 A PLANO  
 AL CAP. F. BACCINI  
 DEL NUCLEO P.G. ROMA



*Il Capo di Stato Maggiore  
dell'Aeronautica*

SMA-324/ 8691 16.39/014

Allegato M9

11 SET. 1987

Roma,

174

Al Dr. Vittorio BUCARELLI  
Giudice Istruttore  
Tribunale Penale  
Ufficio Istruzioni

- R O M A -

OGGETTO: Procedimento penale relativo ad incivolo A/M I-TIGI  
tipo DC.9 del 27.6.1980.

Riferimento: Fgl. n° 527/84 A datato 20.8.1987.-

In merito alla richiesta della S.V. di cui al foglio in  
riferimento, ho provveduto ad inviare per un sopralluogo a  
Napoli-Capodichino il Colonnello PELLICANO, Comandante dei  
Carabinieri per l'Aeronautica Militare.

L'Ufficiale mi ha riferito che i relitti del DC.9 I-TIGI  
sono custoditi in un Hangar Militare, i cui ingressi sono stati  
chiusi con sigillo della magistratura. Oltre a ciò, i  
Carabinieri aeroportuali hanno ricevuto la consegna di  
verificare l'integrità del sigillo ogni ora, controfirmando  
l'apposita tabella delle ispezioni.

Queste misure di sicurezza sono integrate dal servizio di  
ronda effettuato dagli Avieri della V.A.M., nel quadro  
dell'assetto di difesa interna dell'installazione.

Nel pregarla di ritenermi disponibile ad ogni ulteriore  
collaborazione, Le porgo distinti saluti.-

MINUTA

R

(Generale Franco PISANO)

*Il Capo di Stato Maggiore*

TRIBUNALE PENALE DI ROMA  
UFFICIO ISTRUZIONE

175  
19

N. 527/84.A

Sezione 14

Roma, li 20/8/1987

Risposta a nota del

N. Allegati N.

OGGETTO: Procedimento penale relativo ad incivolo A/M I/TIGI  
tipo DC 9 del 27/6/1980 -

Al Sig.  
Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica  
R O M A

Con riferimento alla precorsa corrispondenza e per aderire ad analoga richiesta dell'Arma dei Carabinieri, prego l'E.V. di valutare la possibilità che la custodia dei relitti attualmente giacenti presso l'aeroporto militare di Capodichino di Napoli, sia assunta dai V.A.M., con le normali modalità esecutive proprie dell'Aeronautica.

Ringrazio della cortese attenzione e porgo distinti saluti.

*S.C. essere e risposta*

Il Giudice/Istruttore  
Dr. Vittorio BUCARELLI

*[Signature]*

*175/10*

STATO MAGGIORE A.M.  
Segreteria di sottocapo  
24 AGO 1987  
No. 589

*(Copia per l'ufficio)*  
UFFICIO ISTRUZIONE  
26.8

SEGRETERIA PARTICOLARE  
CAPO SM  
IN ARRIVO  
24 AGO, 1987  
No. 1698

Roma, li 20/8/1987

MODULARIO  
DIFESA 12-bis



URGENTISSIMO

Mod. 17-bis

3

176

# Ministero della Difesa

GABINETTO DEL MINISTRO

Prot. N° 2/000854/4.11.7/88

Roma, li 13 GIU. 1988

Allegati UNO

OGGETTO: Richiesta di informazioni.

A

STATAEREO

00100 ROMA

Si trasmette, con preghiera di urgenti elementi di risposta, copia della lettera della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Gabinetto - n. 1/304 del 7/6/1988 e del relativo allegato, concernente quanto indicato in oggetto.

D'ORDINE DEL MINISTRO  
IL CAPO DI GABINETTO

STATAEREO
SECRETARIA GENERALE
13.06.88 025160
SMISTAMENTO POSTA

MINISTERO  
D. E. C. M. C.



segue Allegato M10

Roma, 7 giugno 1988

Presidenza  
del Consiglio dei Ministri  
Gabinetto

7703

144

AL MINISTERO DELLA DIFESA  
Gabinetto

N.º Gob 1/304  
Richiesta al Foglio del  
N.º

R O M A

OGGETTO : Richiesta d'informazioni -

In relazione alla allegata nota dell'Ufficio Istruzione del Tribunale Penale di Roma, pregasi voler fornire a questa Presidenza tutte le informazioni richieste, specificando se esse abbiano già fatto oggetto di trasmissione all'Autorità Giudiziaria.

Pregasi sollecita assicurazione

IL CAPO DI GABINETTO

*Amendola*

1 allegato

MINISTERO DELL'INTERNO - ROMA

2

DIFESA - GABINETTO  
Segreteria Speciale  
8 GIU. 1988  
Class. 4 - 11.7/33  
000.854

UFFICIO	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

TRIBUNALE PENALE DI ROMA  
UFFICIO ISTRUZIONE segue Allegato M10

N. 527/84 A

Roma, li 4 giugno 1988

Sezione 14

Risposta a nota del

N. Allegati N.

OGGETTO: Richiesta d'informazioni -

Al Signor Presidente del  
Consiglio dei Ministri  
Palazzo Chigi

R O M A.

Procedo penalmente allo stato contro ignoti imputati di strage ed altro in ordine alla caduta nel mare Tirreno al largo di Ustica (39° 56' N - 13° 07' E circa) del DC 9 ITAVIA avvenuta il 27 giugno 1980 alle ore 21 circa (ora locale).

Ciò premesso prego la S.V. di voler disporre che questo ufficio venga informato:

1) su qualsiasi notizia eventualmente e comunque acquisita da parte di qualsivoglia Organo e/o Istituto e/o Potere dello Stato relativa all'accadimento in questione e alle cause che lo produssero;

2) sulla esistenza o meno di esercitazioni militari nazionali o internazionali marittime, terrestri o aeree ovvero interferenze in atto al momento del fatto nel raggio di cinquecento miglia dal punto in premessa indicato;

./.

179

3) sull'intervento o meno di mezzi aerei della difesa nazionale nel giorno e nell'ora citati in missione d'istituto nell'area come sopra individuata.

Prego, infine, la S.V. di voler disporre che venga precisato se le notizie di cui al n. 1 e le circostanze di cui ai nn. 2 e 3 che precedono, ove siano sussistenti, siano coperte o meno da segreto Militare o di Stato.

Ringrazio.

Il Giudice Istruttore  
Dr. Vittorio BUCARELLI



*[Handwritten signature]*



180 (10)

Roma, 20 LUG. 1988 19

*Stato Maggiore dell'Aeronautica*

*Prot. N°* SMA-SPSC/1251

*Allegati*

AL MINISTERO DELLA DIFESA  
GABINETTO DEL MINISTRO

R O M A

ALLO STATO MAGGIORE DELLA  
DIFESA

R O M A

OGGETTO: Richiesta Informazioni.

Riferimento fg. 2/000854 del 13.6.1988 pari oggetto.

Seguito fg. SMA/SPSC/1010 del 16.6.1988.

1. In relazione alla richiesta di elementi relativa all'incidente occorso il 27.6.1980 al DC-9 ITAVIA I-TIGI, formulata dal Magistrato Inquirente ed inoltrata con il foglio in riferimento, questo Stato Maggiore ha interessato i dipendenti Comandi Territoriali per una ulteriore e puntuale verifica di tutti gli elementi, attinenti la materia, in loro possesso. Ha altresì richiesto ai medesimi Comandi di rendere noti i risultati di tale verifica, corredati da tutta la documentazione probante.
2. La suddetta documentazione pervenuta dai Comandi Territoriali, unitamente a quella già in possesso di questo Stato Maggiore, è stata raccolta, ordinata, esaminata e valutata al fine di fornire prioritariamente una risposta ai quesiti posti dal sopracitato Magistrato, ovviamente per gli aspetti di competenza dell'A.M..

3.L.

3. Dall'esame e dalla valutazione di cui al punto precedente è emersa la conferma che:

- nessuna esercitazione di velivoli dell'A.M. era in atto al momento del verificarsi dell'incidente;

- nel giorno e nell'ora in cui si è verificato l'incidente non era in volo alcun aereo della Difesa Aerea nazionale e, più in generale, alcun velivolo aerotattico dell'A.M..

Nell'orario di riferimento risultavano, infatti, in volo solo due velivoli da trasporto del 31° Stormo nel Nord Italia, un PD-808 del 14° Stormo, atterrato sull'aeroporto di Pratica di Mare - proveniente da Pisa - alle ore 21.05 locali ed un BREGUET ATLANTIC del 30° Stormo.

4. Premesso quanto sopra questo Stato Maggiore dichiara che tutta la copiosa documentazione ora in suo possesso è disponibile per eventuale consultazione, laddove questa fosse ritenuta necessaria, da parte del Magistrato Inquirente o di qualunque altro Ente o Commissione che codesto Gabinetto e/o codesto Stato Maggiore Difesa volessero indicare. Questo Stato Maggiore continuerà, comunque, l'approfondimento dell'esame e della valutazione della documentazione in questione per eventuali ulteriori elementi di interesse.

d'Ordine  
IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE  
(Gen. S.A. LUIGIO MELONI)

*Meloni*

MINUTA

OGGETTO: USTICA - incidente DC-9 - ITAVIA del 27.6.1980.

In merito all'incidente in oggetto ritengo doveroso riferire due episodi:

Il primo si riferisce al periodo in cui ero a WASHINGTON in qualità di Addetto Aeronautico e per la Difesa.

Dopo l'incidente, credo alcune settimane, arrivò a WASHINGTON il Dott. Saverio RANA, mio buon amico da molti anni ed in quel periodo Presidente del Registro Aeronautico Italiano; in tale occasione il Dott. RANA era accompagnato da un signore che si qualificò come funzionario del R.A.I. o dell'Aviazione Civile - non ricordo con precisione.

Motivo del viaggio a WASHINGTON del Dott. RANA era una visita presso la "FEDERAL AVIATION AGENCY" allo scopo di far esaminare da alcuni tecnici specializzati il nastro di una registrazione radar che si riferiva all'incidente in oggetto.

Rammento con precisione che proprio la segreteria del mio ufficio, rintracciò il competente funzionario della F.A.A. fissando l'appuntamento a nome e per conto del Dott. RANA.

Io personalmente accompagnai i due ospiti presso la F.A.A. incontrando con loro alcuni funzionari americani che li stavano aspettando .

In un successivo incontro, nel corso di una conversazione, io stesso udii gli stessi tecnici della F.A.A. affermare che in tale registrazione non si vedeva nulla, neanche la traccia del velivolo DC.9; di ciò sono certo perchè in tale occasione mi adoperavo quale traduttore aiutando gli ospiti che non avevano molta familiarità della lingua inglese .

Tuttavia non è questo il punto, poichè non sapevo allora con precisione, come non so oggi, di quale registrazione radar si trattasse, di Ciampino, di Marsala, o altro; il punto è che gli ospiti Italiani, che non erano certamente magistrati, portavano con loro ed affidavano ad altri con grande disinvoltura, una registrazione presumibilmente molto importante ai fini dell'inchiesta; tale registrazione, a mio giudizio, poteva essere inquinata o sostituita con grande facilità.

A questo punto mi domando:

siamo certi che il Sig. RANA, che nella sua veste di Presidente del R.A.I poteva essere in qualche maniera responsabilizzato dell'incidente (per esempio in caso di cedimento strutturale per fatica dell'aeromobile), fosse stato debitamente autorizzato dalla competente magistratura alla conservazione, ed al trasporto in U.S.A. di tale registrazione?

Vorrei che questo episodio fosse reso noto alle competenti autorità e eventualmente chiarito.

Secondo episodio:

Alcune settimane or sono, questa volta in qualità di Comandante della II Regione Aerea, ho autorizzato la visita di alcuni componenti della "Commissione dei periti" dello stesso incidente presso il 22° GRAM di Licola; gli ospiti erano il Prof. BLASI, ed il Prof. LECCE i quali tuttavia, in tale occasione, erano accompagnati da un "perito della parte civile", un certo Comandante PLANTULLI.

A Licola, nel corso della visita, è stata offerta a tutti gli ospiti la piena e completa disponibilità da parte di tutto il personale A.M.; come pure sono state date complete ed esaurienti

risposte, senza remore di alcun genere, a tutti i quesiti avanzati; di ciò mi è stato data piena assicurazione telefonica dal Prof. LECCE, insieme ai suoi ringraziamenti e risulta anche agli atti della relazione del Comandante del 22° GRAM; ad un solo quesito, che riguardava la richiesta di visionare i quaderni originali dei plottaggi eseguiti nel giugno 1980 dagli operatori radar, non è stato possibile fornire il riscontro dei documenti originali, in quanto tali quaderni originali (Mod.D.A.-1) risultavano distrutti da qualche anno; ciò tuttavia, ed è che sottolineare, da rendere noto e da pubblicizzare, non perchè vi fosse qualcosa che nascondere, ma in ottemperanza a precise direttive emanate a suo tempo dallo Stato Maggiore della II R.A. (addirittura nell'anno 1966), e confermate negli anni '80 dalle competenti Autorità Militari.

E da ribadire inoltre che i documenti in questione furono conservati 4 anni anzichè un solo anno (modelli D.A.-1) e prima che fossero distrutti, le parti salienti e relative all'episodio in oggetto furono accuratamente trascritte.

Di tutto ciò nel corso della visita furono naturalmente informati i periti della commissione e fu anche data copia delle Disposizioni A.M. che regolavano e regolano tutt'ora la conservazione di tali documenti.

Orbene, il giorno seguente, alcuni quotidiani fornivano all'opinione pubblica notizie false e tendenziose asserendo che nel corso della visita a Licola le Autorità Militari dell'A.M., non erano state in grado di fornire ai periti risposte ai quesiti avendo distrutto, senza ragione, i relativi importanti documenti.

Roma, 20 aprile 1989

(Gen. S.A. Giorgio SANTUCCI)

