

I MARTEDI' DELLA "COMPAGNA" - 2/11/2010
GENOVA, PALAZZO DUCALE

"IL SENSO CIVICO DI DUE GENOVESI E LA STRAGE DI USTICA"
OVVERO: DUE GENOVESI ALLA RICERCA DELLA VERITA'

Relatori: Dott. Ing. Marco De Montis, Dott. Ing. Ramon Cipressi

Ringrazio innanzitutto il Professor Bampi e l'Avv. Rossi Patrone per l'opportunità di illustrare ed approfondire le nostre tesi riguardo la tragedia di Ustica, tra le più dolorose ed infamanti della nostra storia recente.

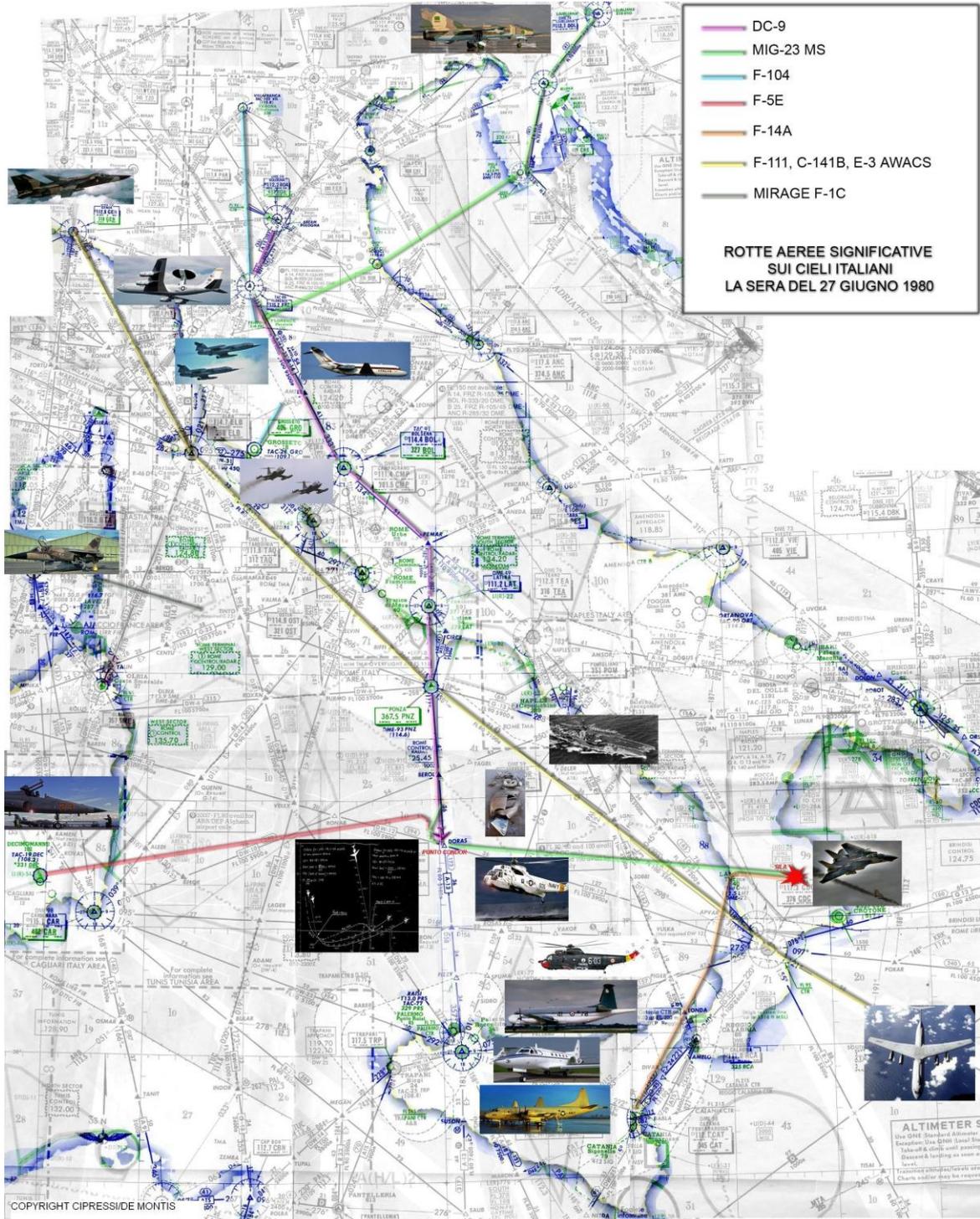


Fig. 1: i movimenti aerei del 27 giugno 1980, ricostruiti dai relatori in base al dettagliato esame degli atti processuali ed alle loro conoscenze in materia aeronautica

Questo tragico evento continua a lacerare la coscienza nazionale, sia per il tragico tributo di 81 vittime ignare ed innocenti, tra cui 12 bambini, sia per il fatto che si stia ancora cercando la verità a 30 anni di distanza.

La presente relazione si basa sulle tesi da noi sviluppate ed illustrate nel romanzo storico “LA GUERRA DI PONZA”, pubblicato nel 2007 e che abbiamo voluto scrivere con l’intento e la speranza che queste considerazioni, debitamente approfondite e circostanziate, possano contribuire a spiegare quello che ancora oggi è definito “il più grande mistero della storia dell’aviazione”.

Il nostro lavoro è da sempre improntato al massimo rigore scientifico ed alla più pura onestà intellettuale, entrambi rivolti a trovare una soluzione definitiva per questa vicenda che ormai da troppo tempo attende una soluzione chiara e definitiva.

La nostra tesi si basa sull’analisi accurata ed approfondita degli atti relativi al procedimento penale N° 527/84, ordinato dal Giudice Rosario Priore e costituito da oltre 5.000 pagine di relazione con testimonianze, perizie ed analisi effettuate dai migliori esperti internazionali del settore.

La nostra competenza ed esperienza di Ingegneri aeronautici, ha consentito di ricomporre le tessere del complesso ed intricato mosaico e ricostruire i fatti ed i segreti di quella tragica notte secondo una logica stringente.

Ricapitoliamo ora i fatti salienti:

Il 27 giugno 1980, alle ore 21:00 in Italia, il DC-9-15 della compagnia privata italiana “ITAVIA”, volo IH870 Bologna - Palermo, marche I-TIGI, sparisce dagli schermi radar senza lanciare alcun segnale d’emergenza.

L’aereo era stabilizzato in crociera a 25.000 piedi (7.600 metri) lungo l’aerovia “AMBRA 13” e precipita nei pressi del “punto Condor” a coordinate 39°43’ N; 13°20’ E, tra le isole di Ponza ed Ustica, inabissandosi nella cosiddetta “Fossa del Tirreno”, profonda oltre 3.500 metri.

I relitti ed i corpi recuperati testimoniano che l’aeroplano è esploso in volo, de strutturandosi in due tronconi principali.

Prendono corpo le teorie più disparate e fra le varie cause alcuni esperti ipotizzano l’abbattimento con un missile o una collisione in volo.

Queste ipotesi sono avvalorate da un’intensa attività da parte degli aerei della NATO, impegnati proprio quel giorno in due importanti esercitazioni, denominate “Patricia” e “Casex”.

Ma in realtà vi è un’altra operazione ben più importante, organizzata segretamente dall’USAF (l’aeronautica militare americana): il trasferimento in incognito dei bombardieri da attacco nucleare F-111F, appartenenti al 48° TFW e normalmente basati in Gran Bretagna, dalla loro base di Lakenheath (Suffolk) all’Egitto.

Questi bombardieri sono il cuore di un’importante esercitazione congiunta fra Egitto ed USA, fortemente voluta dal presidente Carter e foriera delle successive “Bright Star”, che darà inizio ad un’alleanza strategica sempre più stretta fra i due governi.

Per tale motivo, lo stato d’allerta nelle varie basi NATO è al massimo livello e persino il nuovo aeroplano da allarme ed avvistamento radar precoce, il sofisticatissimo Boeing E-3A AWACS appena entrato in servizio, è impegnato a pattugliare il cielo del Tirreno con la missione di scoprire e localizzare eventuali “bandits” (aerei ostili). Tutto ciò è rivolto soprattutto a contrastare un’eventuale minaccia libica, dato che i rapporti tra Libia ed USA sono in quel periodo estremamente tesi, addirittura sull’orlo del conflitto armato.



Fig.2: a sin. un F-111F del 48° TFW basato a Lakenheath, a destra l’aereo radar E-3A AWACS.

Nel frattempo, il DC-9 ITAVIA, ignaro di tutto ciò, decolla da Bologna (con notevole ritardo) alle 20:12 locali. Intorno alle 20:26, nei pressi di Firenze, accade però qualcosa di anomalo: il controllore di Ciampino chiede ripetutamente al Comandante Gatti di identificarsi e si assiste ad un dialogo kafkiano fra l’operatore radar ed il Comandante del DC-9:

(trascrizione colloqui terra-bordo-terra, ore 20:26 locali)

- Roma: «870 identifichi.»
- IH870: «Arriva.»
- Roma: «Ok, è sotto radar, vediamo che sta andando verso Grosseto, che prua ha?»
- IH870: «La 870 è perfettamente allineata sulla radiale di Firenze, abbiamo 153 in prua. Ci dobbiamo ricredere sulla funzionalità del VOR di Firenze.»
- Roma: «Sì, in effetti non è che vada molto bene.»
- IH870: «Allora ha ragione il collega.»
- Roma: «Sì, sì pienamente.»
- IH870: «Ci dica cosa dobbiamo fare.»
- Roma: «Adesso vedo che sta rientrando, quindi, praticamente, diciamo che è allineato, mantenga questa prua.»
- IH870: «Noi non ci siamo mossi, eh?!.»



Fig.3: a sin. lo sfortunato DC-9 ITAVIA , a destra il probabile intruso, un MiG-23MS libico

Che cosa significa tutto ciò? Cosa succede in quei momenti fatidici? Succede che il DC-9 presenta un'eco radar anomala, avvalorata dalle perizie tecniche e dovuta al fatto che evidentemente un "bogey" (intruso, aereo non identificato) si è posto in coda al jet di linea italiano. In base alle nostre ricostruzioni, è molto probabile che l'intruso sia un solitario e disarmato caccia libico MiG-23MS "Flogger", anch'esso impegnato in un trasferimento segreto lungo una rotta originata in Jugoslavia (sede di molte basi in cui gli aerei libici effettuavano le revisioni periodiche) e con destinazione finale Tripoli, in Libia.

In quegli anni, il trasferimento degli aerei appartenenti all'aeronautica libica lungo rotte civili, spesso effettuato volando in coda ad aerei di linea che ne mascheravano la traccia radar, s'inquadrava invece in un'altra alleanza, quella fra Italia e Libia, contrapposta alla precedente, ma altrettanto radicata, tanto da determinare l'acquisizione di un importante pacchetto azionario FIAT da parte del governo libico, nonché innumerevoli e lucrosi contratti per decine di migliaia di miliardi di lire, stipulati dal colonnello Gheddafi con le nostre aziende.

I governi italiani dell'epoca erano succubi del colonnello Gheddafi per via della disastrosa situazione economica italiana e la copertura a questi trasferimenti era una fra le tante contropartite necessarie per ricevere il preziosissimo e vitale petrolio ed assicurare lo sfruttamento dei pozzi libici da parte dell'ENI.

Fino a quel tragico 27 giugno, i voli dei MiG erano ormai di routine, ma quella notte la situazione è ben diversa: il MiG è immediatamente scoperto dall'AWACS e da due F-104 italiani, i quali lanciano l'allarme alle basi NATO, scatenando una gigantesca "caccia all'intruso" con Scramble (decolli su allarme) attivati anche dalle basi di Grosseto e Solenzara (Corsica).

Ma evidentemente il "bogey" deve cadere in mani americane: il comando supremo della NATO (SHAPE) ordina ai caccia italiani e francesi di abortire le intercettazioni e passa il controllo della missione al 527th Tactical Fighter Training Aggressor Squadron, distaccato al poligono AWTI di Decimomannu (Cagliari) e destinato alla importantissima missione di simulazione al combattimento con caccia nemici.

Secondo la nostra ricostruzione, due F-5E appartenenti a questo reparto di elite, decollano dalla base sarda per intercettare il MiG libico, il cui pilota, accortosi immediatamente di essere sotto tiro, inizia una manovra di scampo, prima accelerando "con un salto da canguro", come dichiarò concitato un controllore e poi virando bruscamente verso l'aereo civile.

Le manovre dei due "aggressor" e del "bogey" sono state immortalate dalla ricostruzione effettuate dai periti in base alle tracce recuperate nei tracciati riferiti ai dispositivi radar di Fiumicino e Ciampino e testimoniano un fitto incrocio di rotte in prossimità del DC-9, appena pochi secondi prima della sua destrutturazione.

A questo punto, nessuno può sapere con certezza cosa sia accaduto in quei tragici attimi; certamente il DC-9 ITAVIA è improvvisamente destabilizzato da una forza impulsiva, per cui imbarca istantaneamente verso l'alto e

verso sinistra, superando i limiti strutturali e frammentandosi in due tronconi: uno anteriore, con l'ala ancora vincolata, l'altro posteriore, con gli impennaggi.

La depressurizzazione è istantanea ed esplosiva e la frattura della fusoliera trancia di netto le linee di tutti gli impianti: l'equipaggio ed i passeggeri perdono immediatamente conoscenza, mentre l'aeroplano senza alcun controllo precipita come una foglia morta e le povere vittime fluttuano nel vuoto per alcuni minuti.

Il fato completa la sua tragica opera facendo precipitare i resti e le salme nella Fossa del Tirreno, profonda oltre 3.500 metri.



Fig.4: il DC-9 ITAVIA ricostruito al Museo della Memoria di Bologna, commovente ed accorata testimonianza di questa tragica vicenda

Nel frattempo, si susseguono concitate operazioni SAR di ricerca e soccorso da parte di mezzi non italiani, testimoniate dal lancio di numerosi razzi, osservati da alcuni membri degli equipaggi italiani a bordo dei pattugliatori Atlantic, impegnati a ricercare i superstiti del disastro aereo in una zona limitrofa.

La tragedia di Ustica non si è però conclusa: l'ultima tessera del mosaico è rappresentata dai resti del MiG-23MS libico, matricola 6950, rinvenuto ufficialmente il 18 luglio 1980 sulla Sila, in Calabria.

La datazione del rinvenimento ufficiale, decisamente discutibile, è smentita da più fonti, in virtù delle perizie mediche effettuate sulla salma del pilota libico, le quali retrodatano la morte del pilota alla fine del giugno 1980, proprio in corrispondenza dell'incidente occorso al DC-9 ITAVIA.

Questa tesi è inoltre suffragata da numerosi ed attendibili testimoni che si trovavano sulla traiettoria del MiG: le testimonianze raccontano di "un aereo militare monoposto, che volava a bassa quota, inseguito da altri due caccia più grandi, biposto e bireattori" (probabilmente F-14A Tomcat dell'US Navy distaccati a Sigonella).

Dopo il tragico epilogo del volo Bologna - Palermo, in base alla nostra tesi, i due Tomcat intervengono per cancellare ogni traccia dell'inquietante e vergognosa vicenda ed abbattano il MiG sui monti della Sila.

Altri indizi che accreditano la nostra tesi, sono i nastri dei vari siti radar NADGE (la catena di siti militari NATO fra loro collegati) ed i registri della portaerei USS Saratoga, inspiegabilmente "cancellati", "danneggiati" ed "illeggibili", o addirittura manomessi.

Ed infine, sedili e parti interne dell'I-TIGI risultano anch'essi "testimoni" di un evento esterno: recano addirittura segni di tagli (tappeti) e nella relazione Priore si cita il rinvenimento di frammenti conficcati nei sedili, la cui composizione non corrisponderebbe alle leghe leggere usate nel DC-9.

Marco De Montis