

IPOTESI SU UNA COMPONENTE UFOLOGICA NELLO SCENARIO DELLA STRAGE DEL DC-9 ITAVIA VERIFICATASI NEL CIELO DI USTICA IL 27 GIUGNO 1980.

**di
Umberto Telarico**

=====

In base a quanto emerso dal nostro studio sul disastro aereo in oggetto, i punti salienti dell'intera questione possono essere così riassunti:

PREMESSO CHE :

=====

- 1) Un'alta percentuale di fenomeni UFOs si registra nelle aree del Pianeta sedi di installazione di interesse strategico - militare e/o sedi, al momento di tali apparizioni ovni, di manovre militari (1);
- 2) A volte, nelle aree geografiche di cui al punto 1, si registrano degli incidenti aerei dalle caratteristiche di difficile collocazione in uno schema convenzionale (2);
- 3) Sono stati registrati numerosi casi di intercettazione e conseguente tentativo di abbattimento di UFOs da parte di forze militari terrestri, appartenenti a varie nazioni; anche nell'ambito di esercitazioni militari alcune delle quali volte a "coprire" vere e proprie "azioni di guerra" contro tali aeromobili e/o oggetti sottomarini sconosciuti (3);
- 4) A livello di vertici governativi ed istituzionali mondiali, il fenomeno ufologico – diversamente da quello che viene fatto credere all'opinione pubblica internazionale – essendo ritenuto un fenomeno "potenzialmente ostile" e, pertanto, legato alla "sicurezza nazionale", è oggetto di ricerche coperte dal massimo livello di segretezza (4);
- 5) Sullo scacchiere internazionale, la linea politica governativa, riguardo la questione degli UFOs e fenomeni connessi (intesi -questi- come la manifestazione hard della presenza ed interferenza, nel nostro ambito planetario, di intelligenze alieni), è decisa dalle maggiori potenze nucleari quali USA, Russia, Inghilterra, e Francia. Anche la Cina, quale potenza nucleare, nonostante si consideri in "contrapposizione ideologica" con le sopra citate nazioni-leader "occidentali", riguardo la problematica degli UFOs e relativa "interferenza aliena", porta avanti una politica improntata sul <cover-up> del tutto simile a quella delle altre superpotenze. Una tale "linea politica comune" (caso -questo- davvero raro fra le nazioni della Terra), dovrebbe farci comprendere come, nel caso del fenomeno degli UFOs, sia perseguita -a livello internazionale- una politica di "mutua assistenza" e "collaborazione" -ovviamente, anche sul piano militare- per la difesa, ad oltranza (ossia con ogni mezzo e senza alcuna remora etica), di comuni quanto "fondamentali" interessi legati alla "sicurezza nazionale; nel caso specifico, alla sopravvivenza stessa del sistema di potere politico, economico e religioso istituzionali, attualmente vigenti sulla Terra (5).

CONSTATATO CHE :

=====

- 1) Nell'area geografica comprendente la Sicilia, la Sardegna e parte della Campania, si trovano numerose installazioni d'interesse strategico-militare come, ad esempio, la base aerea di Sigonella, l'aeroporto militare di Elmas, il poligono missilistico di Perdasdefegu (Quirra), la base navale della Maddalena, la base aerea di Decimomannu, la regione del Sulcis, il centro radar di Licola, la base NATO di Bagnoli, ecc.. Inoltre, detta area del mar Tirreno è stata - ed è - spesso teatro di manovre militari NATO;
- 2) Il basso Tirreno è sempre stata un'area contraddistinta da un'intensa attività di tipo "ufologico e "misterioso", caratterizzata dai seguenti fenomeni (6):
 - a) Un alto numero di avvistamenti ufo;
 - b) La presenza di <oggetti sommersi non identificati o u.s.o.>;
 - c) Naufragi di natanti attribuiti alla collisione con u.s.o.;
 - d) La scomparsa di aerei e natanti;
 - e) Il ritrovamento di natanti privi di equipaggio a bordo;
 - f) Incidenti aerei anomali;
 - g) Black-out radio;
 - h) Boati "fantasma".
- 3) Il giorno della tragedia di Ustica, erano in corso delle esercitazioni militari aero-navali nel medio e basso mar Tirreno; esattamente in uno specchio di mare a sud-est della Sardegna, nel tratto compreso tra i comuni di Villaputzu e Siniscola. La zona interessata da tali manovre era indicata con la lettera -B- nella cartina allegata ad un'ordinanza di sgombero, la numero 79, emessa dal Comando in capo del Dipartimento Militare marittimo del Basso Tirreno, con sede a Napoli. Secondo tale documento, inviato alla stampa - nel novembre del 1988 - dall'allora vicesegretario nazionale del Partito sardo d'Azione, Mario Carbone, le esercitazioni a fuoco erano programmate dal 16 al 30 giugno compreso, e si sarebbero svolte ogni giorno dalle ore 08:00 alle ore 19:00. L'allora ministro Zanone ha sempre sostenuto che, ogni tipo di manovra, si era conclusa alle ore 09:00 di mattina del 27/giugno/1980. Ma in tale comunicato ufficiale non si fa alcun cenno ad un'altra esercitazione, l'ennesima programmata in quei giorni, preannunciata dall'ordinanza di sgombero disposta dal comandante in capo del dipartimento militare marittimo del basso Tirreno, l'ammiraglio di squadra Angelo Monassi (vedi quot. <la Repubblica> del 17 novembre 1988 -pag. 23-).
Inoltre, altra conferma al fatto che, al momento della sciagura del <DC-9> Itavia - nel basso Tirreno -, erano effettivamente in corso delle "manovre militari", viene dalla "Rivista marittima", organo ufficiale della Marina Militare Italiana. A pagina 119 del numero di agosto 1980, difatti, è riportato testualmente:
"Nei giorni 26 e 27 giugno si è svolta nelle acque del poligono di Teulada (sulla costa orientale della Sardegna) un'esercitazione di tiri (di artiglieria navale) contro costa diurni e notturni con la partecipazione delle seguenti unità: caccia lanciamissili <Ardito>, <Audace>, <Impavido>; caccia <Impetuoso> e <Indomito>; caccia <Guèpratie> e corvetta <Drogou> della marina francese: Hanno concorso all'esercitazione, come unità per lo sgombero del poligono di tiro, le fregate <Bergamini> e <Centaurio>" (vedi sett. <Europeo> n° 33 del 18/agosato/1990 – pag. 30);
- 4) Il disastro del <DC-9> dell'Itavia presenta - ancora oggi - aspetti oscuri ed anomali. Tale tragico evento si colloca - incontestabilmente - in uno scenario in cui sono presenti sia forze militari aero-navali di varie nazioni, che "aeromobili non identificati o UFOs".

5) Diversamente da quello che si è verificato in altri casi analoghi, ossia in occasione di tragici eventi come quello dell'abbattimento con un missile, partito da una nave Usa, di un <Airbus> iraniano carico di pellegrini diretti alla Mecca; quello dell'abbattimento con raffiche di mitragliatrice – e quindi del tutto intenzionale – di un Boeing delle linee aeree libiche, avvenuto nel deserto del Sinai nel 1973, ad opera di alcuni caccia Phantom israeliani; quello dell'abbattimento - anche questa volta intenzionale -, di un <Boeing-747> civile delle linee aeree Sud Coreane (Kal) con 269 passeggeri, da parte di un caccia <Sukhoi-15> ex sovietico, avvenuto il 31/agosto/1983 ad ovest dell'isola di Sakhalin (ex URSS); ecc., in cui i governi dei paesi autori di tali stragi hanno ammesso pubblicamente le loro responsabilità nel giro di 48 ore dal fatto, per il caso del <DC-9> Itavia abbattuto nel cielo di Ustica, invece, si è registrato una congestionata azione di cover-up e depistaggio, nonché un'omertoso quanto complice silenzio a livello istituzionale internazionale, tutt'ora in atto. Tutto ciò non trova una logica spiegazione se non tenendo conto di quanto contenuto in questo stesso scritto, nel punto -5- della <premessa>.

SI FORMULA LA SEGUENTE IPOTESI DI LAVORO:

=====

In base a tali e tanti fatti, dati e circostanze, dettagliatamente illustrati e documentati nel contesto del nostro studio dal titolo < la sciagura aerea del DC-9 Itavia nel cielo di Ustica: un'ennesimo incidente "anomalo" avvenuto nel "triangolo maledetto" del mar Tirreno >, una possibile ricostruzione dello scenario determinatosi nell'area di Ustica il 27 giugno 1980, potrebbe essere il seguente:

1) UFOs VENGONO SEGNALATI NELLA STESSA AREA (che poi sarà teatro della caduta del < dc-9 > Itavia) DUE GIORNI PRIMA CHE SI VERIFICASSE IL TRAGICO EVENTO IN QUESTIONE.

=====

Già il 25 giugno 1980, gli operatori radar avevano segnalato la presenza nella zona del basso mar Tirreno di velivoli non identificati, in gergo "zombi" - o UFOs che dir si voglia - (vedi quot. <roma> del 7/luglio/1980 - pag.12).

Ora, per quanto riguarda gli ovni segnalati il 25 giugno, se fosse vera l'ipotesi secondo cui il jet dell'Itavia sarebbe stato coinvolto in un'azione di guerra internazionale - non dichiarata - nei confronti del leader libico Gheddafi , è ovvio che - essendo questa un'azione improntata sulla sorpresa -, non poteva trattarsi assolutamente di "prove di scena" dell'attacco che poi sarebbe stato sferrato 48 ore dopo.

2) DUE OVNI SI ACCOSTANO E INIZIANO A SEGUIRE, MOLTO DA VICINO, IL < DC-9 > ITAVIA.

=====

Il volo IH-870 della società ITAVIA parte da Bologna alle ore 20:08, con due ore di ritardo sull'orario previsto. Una volta salito in quota ed al di sopra della Toscana, secondo la ricostruzione fatta dai periti in base ai tracciati radar di Roma-Ciampino, la traccia radar del <DC-9> appare spuria, ossia sovrapposta a quella di un altro aeromobile (o forse due -vedi quotidiano <la Stampa> del 19/giugno/1997 -pag.5-) viaggiante nelle immediate vicinanze del jet civile; in altre parole, come se "qualcosa" (che noi riteniamo essere uno o due UFOs a tutti gli effetti) volasse di conserva - ossia si fosse disposto poco sopra, sotto o in coda - con detto cargo

allo scopo di occultare la propria presenza confondendosi nel cono d'ombra - radar - del <DC-9>. Intanto, quest'ultimo procede lungo l'aerovia civile denominata <Upper Ambra 13 alfa>.

3) LA PRESENZA, A DISTANZA OPERATIVA UTILE DAL TEATRO DEGLI EVENTI, DI UN AEREO RADAR TIPO < AWACS >.

=====

Nel frattempo, un aereo <Awacs> (un velivolo USA - questo - dotato di un sofisticato e potente radar sul dorso in grado di guidare altri aerei militari), ha sotto controllo una missione i cui scopi sono tutt'oggi rimasti "top-secret" e - a questo scopo - sorvola in circolo l'Appennino Tosco-Emiliano (vedi quot. <Corriere della Sera> del 1/sett./1999 -pag. 9-).

4) UN AEREO (FORSE UN PRIMO CACCIA) SI AVVICINA AL JET DELL'ITAVIA.

=====

Nel breve tratto tra Bologna e Siena il traffico aereo intorno al <DC-9> diviene intenso. Una volta sulla Toscana, il DC-9 viene affiancato da un aereo con sigla militare (LG-461) proveniente dalla Liguria. Tale "manovra d'inserimento" avviene praticamente davanti al muso di due -della squadra composta di tre - <F-104> italiani decollati dalla base aerea di Grosseto intorno alle ore 20:00 (vedi quot. <la Stampa> del 19 giugno 1997 -pag. 5-).

5) IL "RUOLO TATTICO" DEI CACCIA ITALIANI DECOLLATI DALLA BASE DI GROSSETO.

=====

Tali due caccia <F-104> sono pilotati da Mario Naldini e Ivo Nutarelli i quali, allorquando incrociano il <DC-9> ed il suo "accompagnatore fantasma", per ben tre volte lanciano il codice di allarme ai radar di terra, per poi far rientro alla loro base. Inoltre, viene da chiedersi se, mentre erano in volo, i piloti in questione abbiano ascoltato eventuali messaggi radio provenienti dal <DC-9>, dagli altri velivoli militari presenti in zona, e/o dai comandi di terra, e quale possa essere stato il contenuto di tali - eventuali - comunicazioni radio.

In effetti, la presenza sulla scena dei due - o tre - caccia italiani potrebbe essere stata del tutto "casuale"; non si spiega altrimenti, difatti, il ruolo pratico di questi ultimi nell'ambito del presunto "complotto internazionale", del tutto vago ed inconsistente dal punto di vista tattico data la presenza - nell'area - di un velivolo <Awacs> e del velivolo militare proveniente dalla Liguria. Inoltre, se la loro azione fosse stata effettivamente pianificata in precedenza - secondo la tesi "dell'agguato premeditato" -, perché lanciare - per ben tre volte - l'allarme ai radar di terra? Resta il fatto che, alcuni anni dopo - nel 1988 -, i due piloti in questione vennero uccisi - simulando un incidente - durante la manifestazione aerea di Remstein, in Germania (in cui, peraltro, perirono numerosi innocenti spettatori), appena qualche giorno prima "guarda caso" che gli stessi venissero ascoltati - quali testi in causa - dal giudice Rosario Priore (vedi quot. <il Mattino> del 24/dicembre/1993 -pag. 5-).

6) ALTRI CACCIA MILITARI SI ACCOSTANO E SEGUONO IL < DC-9 > ITAVIA.

=====

Ritornando a descrivere il nostro scenario, tra Roma-Ciampino e Ponza, quattro velivoli (probabilmente caccia USA) volano parallelamente - poco arretrati e disposti due a destra e due a sinistra del <DC-9> Itavia, quasi lo "scortassero", forse con lo scopo di sorvegliare il suo

“compagno fantasma” - ma poi si è stabilito che erano due - (secondo noi due <UFOs> a tutti gli effetti), e/o costringere - questi ultimi - ad abbandonare la loro posizione (vedi il quot. <la Stampa> del 19 giugno 1997 -pag. 5-).

7) RAPPORTO SULL'AVVISTAMENTO DI UN “VELIVOLO SCONOSCIUTO” AL LARGO DELL'ISOLA DI PONZA ALLE ORE 20:37; VENTUNO MINUTI PRIMA - CIOE' - CHE IL < DC-9 > ITAVIA SCOMPARISSE DALLO SCHERMO RADAR DI ROMA- CIAMPINO.

=====

Il seguente stralcio della conversazione telefonica, tra il centro radar di Martina Franca e quello di Licola, fa parte dei nastri registrati acquisiti - e messi agli atti del procedimento sulla “strage di Ustica” - dal giudice Rosario Priore (vedi quot. <Corriere della Sera> del 7/ottobre/1991 – pag. 13).

Ore 23:46 – del 27/giugno/1980:

CRL: “Eh, sono il maresciallo Di Mico (Licola)”.

CRMF: “Capitano Patroni Griffi, mi dica”.

CRL: “Senta, le dico una notizia così”.

CRMF: “Si”.

CRL: “Che penso non abbia nessun valore, i carabinieri di Pozzuoli...”.

CRMF: “Si”.

CRL: “Hanno visto...hanno avuto notizia che un velivolo a largo di Ponza veniva verso di noi (ossia verso Licola), poi non l'hanno visto più, le ripeto la notizia nuda e cruda così come me l'hanno dato i nostri carabinieri”.

CRMF: “E a che ora questo?”

CRL: “Questo sarebbe successo alle ore otto e trentasette alfa (ossia le ore 20:37), ma non ci dovremmo trovare”.

Ora, che tipo di velivolo noto, sia esso militare o meno, è in grado di “scompare” in modo tanto repentino? che a noi risulti, nessuno...a meno che, ovviamente, non si pensi ad un ufo vero e proprio.

8) LE DIFFICOLTA' DELLE COMUNICAZIONI RADIO TRA IL < DC-9 > ED IL CENTRO D'ASCOLTO DI ROMA-CIAMPINO.

=====

Ore 20:46:00 – del 27/giugno/1980. –

Il volo <IH-870> dell'Itavia è sulla <A/BEAM>, cioè sulla verticale del radiofaro di Ponza. Il comandante Domenico Gatti tenta ripetutamente, ma invano, di comunicare via radio - sulla normale frequenza di 133,25 mega cicli- con il Centro regionale d'Ascolto di Roma-Ciampino. Finalmente, usando una frequenza radio diversa, questi riesce a mettersi in contatto. Il comandante Gatti dice testualmente: “Qui è un cimitero. Non si riesce a comunicare né a sentire niente” (vedi quot. <l'Occhio> del 29/giugno/1980 -pag. 3- / quot. <l'Occhio > del 3/luglio/1980 – pag. 6).

9) ALTRI CONTATTI RADIO TRA IL JET CIVILE ED IL CENTRO CONTROLLO DI ROMA.

=====

Ore 20:50:00 –

Il <DC-9> Itavia giunge sul punto <A13A> dell'aerovia civile <AMBRA 13 BRAVO>, il penultimo punto di riporto (ossia controllo radio) prima che l'aereo entri nell'area servita dal centro d'ascolto di Punta Raisi. A causa della forte turbolenza in quota prodotta dal vento, il comandante Gatti richiama il centro di Roma-Ciampino. Il controllore, pertanto, autorizza il cargo civile a scendere a quota 250 - ossia 25.000 piedi (pari a 8000 mt.)-. Il comandante gatti risponde "Ok" (vedi quot. <l'Occhio> del 29/giugno/1980 -pag. 3-).

10) NUOVA INTERRUZIONE DEL CONTATTO RADIO TRA IL < DC-9 > ED IL CENTRO D'ASCOLTO DI ROMA-CIAMPINO.

=====

Ore 20:54:00 –

Il <DC-9> sorvola il successivo punto di riporto denominato <Condor>. Il pilota del cargo civile tenta di comunicare con il centro d'ascolto di Roma-Ciampino, ma ogni suo tentativo è vano. A sua volta, anche il controllore richiama il volo <IH-870> dell'Itavia, senza alcun risultato (vedi quot. <l'Occhio> del 29/giugno/1980 -pag. 3-). L'aereo civile in questione proseguirà regolarmente il suo volo ancora per circa 6 minuti, prima che - un evento esterno - lo facesse precipitare e scomparire dallo schermo del radar <Marconi> di Roma.

Qual è la causa che rende difficile ogni contatto radio, fino a produrre il totale black-out delle stesse? Una "contromisura elettronica" messa in atto per coprire "un'operazione di guerra"? "Distorsioni del campo" prodotte - di frequente - dall'intenso campo elettro-magnetico (legato al sistema propulsivo) di uno o più <UFOs> presenti in quell'area (7)?

Allo stato attuale delle cose - dal nostro punto di vista -, non essendoci una risposta certa ed inequivocabile, un'ipotesi vale l'altra.

11) LA PRESENZA DI ALTRI CACCIA DISLOCATI, FORSE, SU DI UNA PORTAEREI E LA PRESENZA DI TALI UNITA' NAVALI NEL MEDITERRANEO.

=====

Alcune serie di <plots>, attribuiti alla presenza di caccia militari, danno l'impressione che - questi ultimi - emergano improvvisamente dalla superficie marina - in un tratto di mare a nord di Olbia, ossia in uno specchio d'acqua antistante la Corsica - dove poi, successivamente, fanno ritorno (vedi quot. <la Repubblica> del 11/dicembre/1997 -pag. 23-). Ciò potrebbe essere spiegato sia con il fatto che - inizialmente -, tali velivoli militari, volassero a quote molto basse per non essere intercettati dai radar, che con la presenza di una o più navi portaerei nelle acque del Mediterraneo. A questo proposito, gli USA - con il libro di bordo alla mano - dimostrarono che, la sera del disastro al DC-9 Itavia, la portaerei <Saratoga>, era alla fonda nel porto di Napoli. Ma, dai risultati di una perizia su tali registri di bordo, ordinata dal giudice R. Priore, risultò che mancavano le minute originali dei turni di copertura a bordo relative ai giorni a cavallo della strage (vedi quot. <Corriere della Sera> del 6/maggio/1993 -pag. 13). Inoltre, secondo James Flatley che aveva il comando della <Saratoga>, questa aveva - guarda caso - tutti i radar spenti. A dimostrare l'assoluta "incoerenza tattica" di una simile circostanza, fu l'allora responsabile dei nostri servizi segreti ammiraglio Fulvio Martini. Quest'ultimo, difatti, convocato nel 1990 dalla <commissione stragi>, a proposito della "cecità" della Saratoga, dichiarò testualmente:

“Non hanno visto nulla? Non ci credo: ho comandato una portaelicotteri e so benissimo che è da irresponsabile lasciare un mezzo da guerra senza la possibilità di sorvegliare i cieli circostanti” (vedi quot. <il Mattino> del 18/luglio/1991 –pag. 5).

Commento:

A questo proposito noi riteniamo che, qualora fosse vera la dichiarazione di Flatley - ma senza dubbio non lo è - sarebbe la dimostrazione di come, la disfatta subita a Pearl Harbor, non abbia insegnato nulla agli americani.

Sempre a detta delle autorità statunitensi, la portaerei <Forrestal> era alla fonda nel porto di Palermo, ma non è stato mai ben chiaro il suo “alibi” (vedi quot. <il Mattino> del 18/luglio/1991 –pag. 5).

Commento:

Peraltro, chissà se “qualcuno” si è mai chiesto se anche quest’altra importante unità navale USA avesse - per puro “caso” s’intende - i radars spenti. In questo caso difatti, oltre all’ipotesi di una evidente azione di “insabbiamento”, l’unica altra possibilità sarebbe quella che “stessero tutti giocando a mosca cieca”.

Per quanto riguarda, invece, la portaerei francese <Clemenceau>, le autorità d’oltralpe - senza mai esibire alcuna documentazione - (che comunque sarebbe stato possibile falsificare, come è stato rilevato nel caso della <Saratoga>) dichiararono semplicemente che era rientrata nel porto di Tolone all’alba del 27/giugno (vedi quot. <il Messaggero> del 20 giugno 1997 -pag. 9-).

Sempre a quest’ultimo proposito, il 13 novembre 1998, il generale Mario Arpino - convocato dal giudice Rosario Priore - dichiara che una portaerei nel Mediterraneo occidentale c’era ed era inglese (vedi quot. <Corriere della sera> del 1 settembre 1999 -pag. 9-).

12) ALMENO OTTO CACCIA MILITARI SI TROVANO INTORNO AL < DC-9 > ALLORQUANDO - QUEST’ULTIMO - SI TROVA ALL’ALTEZZA DELL’ISOLA DI PONZA.

=====

Tra le ore 20:40 e le ore 20:57 (fino a due minuti prima dell’esplosione del DC-9) sul Mar Tirreno, all’altezza dell’isola di Ponza, il radar individua otto tracce “associabili, che intercorrelano con la traiettoria del DC-9”. Ciò si rileva dalla perizia tecnica firmata dai professori Enzo Delle Mese, Roberto Tiberio e dal Colonnello dell’Aeronautica Franco Donali (radarista Nato) inserita negli atti dell’Istruttoria depositata in Cassazione dal Giudice Priore (vedi quot. <Corriere della Sera> del 19 giugno 1997, pag. 5).

13) DALLA CORSICA DECOLLANO DIVERSI CACCIA FRANCESI UNO DEI QUALI, PRESUMIBILMENTE, INTERSECA LA ROTTA DEL < DC-9 > ITAVIA. VA DETTO, PERO’, CHE LA PERIZIA TECNICA DEL < NTSB > - USA – INDICAVA, QUESTE STESSE TRACCE RADAR, COME QUELLE RELATIVE AD UN “OGGETTO VOLANTE SCONOSCIUTO”.

=====

Intanto, dalla base aerea di Solenzara - in Corsica -, decollano 7 o 8 caccia francesi. Allorquando il <DC-9 Itavia>, procedendo sempre sul basso Tirreno, sorvola l’area tra Ponza ed Ustica, uno dei caccia francesi, seguendo una traiettoria curvilinea orientata da ovest verso est e cioè con il sole alle spalle, quindi praticamente invisibile ai piloti ed ai passeggeri del <DC-9> Itavia, si

avvicina al cargo civile con un angolo - rispetto alla sua direttrice di volo - di circa 90° (vedi quot. <Corriere della Sera> del 1/settembre/1999 -pag. 9-).

In seguito, alcuni periti come John Macidull (un esperto dell'ente americano per la sicurezza del volo -NTSB-) e John Transue (direttore del dipartimento aereo del Pentagono -USA-), hanno affermato che, una tale traiettoria corrisponde ad una "classica manovra d'attacco che precede il lancio di un missile" (vedi quot. <Corriere della Sera> del 27/giugno/1981 -pag. 6- e stessa testata del 1/settembre/1999 -pag. 9-). Noi, invece, per i motivi dettagliatamente esposti nel nostro studio sul caso in questione (concernenti la non correttezza di tale presunta manovra d'attacco e la mancanza di una qualsiasi traccia radar corrispondente all'ipotetico "missile"), riteniamo di no. Ciò, ovviamente, non esclude che - un'altro caccia -, posizionatosi in coda o comunque con uno stretto angolo acuto rispetto al <DC-9> ed ai suoi due "compagni fantasma", intorno alle ore 20:59, abbia lanciato uno o più missili aria-aria con l'intento di abbattere gli intrusi o UFOs che dir si voglia, nonostante che - data la distanza - il cargo civile fosse chiaramente distinguibile e troppo vicino al vero "bersaglio" dell'attacco per non rimanere coinvolto direttamente dagli effetti distruttrici di tali ordigni. Tali considerazioni restano valide anche nel caso che, a lanciare il o i missili - questa volta del tipo superficie aria - sia stata una nave (vedi mens. <Volare> n° 74 del dicembre 1989 - pag. 28-31 / quot.ni <il Giornale> del 11/luglio/1991 - pag. 8-/ <il Giorno> del 10/luglio/1991 - pag. 7 - / <l'Unità> del 4/marzo/1992 -pag. 7- / sett. <l'Espresso> n° 22 - del 6/giugno/1993 - pag.78-79).

Ritornando sulla questione dei plots rilevati sui tabulati radar di Roma-Ciampino, correlati alla presenza di un "corpo volante sconosciuto" (indicato come traccia n° 6 dalla perizia Blasi / vedi quot. < il Mattino > del 13/otto/89 - pag. 5 - Cron.: Giampiero Olivetto) che, proveniente da ovest, interseca la rotta del < DC - 9 >, passa attraverso l'area dei "frammenti" di quest'ultimo (forse, quelli derivanti dalla esplosione ravvicinata di un missile aggiunti a quelli derivanti dal conseguente - e/o dovuto ad una turbolenza dinamica - distacco di alcune parti di detto cargo civile - vedi punto 14 -) e, proseguendo nella sua traiettoria verso est, esce dallo schermo del radar in questione, deve far riflettere il fatto che, fermo restando i risultati della perizia sui tabulati del sopra citato centro radar - espletata, su richiesta dell'allora magistrato inquirente italiano Dott. Giorgio Santacroce, dal < N.T.S.B. > USA -, la natura di tale aeromobile, è stata - successivamente - diversamente "interpretata". Difatti, mentre negli atti della sentenza istruttoria (depositata in cassazione nel settembre del 1999) il giudice Rosario Priore identifica, detto "aeromobile sconosciuto", come un "caccia francese" staccatosi dalla formazione (composta da 7 o 8 velivoli) decollata dall'aeroporto di Solanzara, in Corsica, secondo una dichiarazione - altrettanto autorevole - rilasciata dal sostituto procuratore Giorgio Santacroce (primo titolare dell'inchiesta istruttoria sulla strage di Ustica), nell'ambito di un'intervista rilasciata al giornalista Pino Aprile nella primavera del 1984, la natura convenzionale (ossia quella di un aereo da caccia) attribuita a tale "aeromobile sconosciuto" sarebbe tutta da dimostrare. Il testo (parziale) dell'intervista in questione, di seguito riportato, è quanto di più chiaro ed esplicito sia mai stato detto, al riguardo di una possibile componente "ufologica" nello scenario dell'abbattimento del < DC-9 > Itavia, da una fonte ufficiale direttamente coinvolta nelle indagini sul caso:

giornalista (P. Aprile) - (A proposito dell'esistenza di altre prove relative l'abbattimento del < DC-9 > - n.d.A. -):

"Si che c'è: le tracce registrate sugli schermi radar e che rivelano la presenza di un altro aereo sulla rotta del dc-9".

magistrato (G. Santacroce) :

"Piano a dire aereo. Potrebbe trattarsi di un'altra cosa".

giornalista (P. Aprile) :

“Una “cosa” ? Il consulente di guerra aerea del Pentagono, John Transue, ha detto al < Corriere della Sera > che l'altra traccia sul radar è quella tipica di un caccia in fase di attacco, per il lancio di un missile aria-aria. E che quella sia la traccia di un aereo e non di una “cosa” lo ha anche detto l'ingegner John C. Macidull, dei laboratori N.T.S.B., National Transportation Safety Board, degli Stati Uniti.

magistrato (G. Santacroce) :

“Io ho chiesto al Ntsb di analizzare quei tabulati radar. La risposta scritta e controfirmata dagli esperti, compreso Macidull, non dice nulla del genere. In essa si definisce “difficilmente identificabile” l'oggetto che ha lasciato quella traccia e si lascia intendere che possa trattarsi di un missile e persino d'una sorta di ufo; comunque di un qualcosa che vola e non è identificato”.

(fonte: settimanale < Oggi > - n° 19 – del 9 maggio 1984 – pag. 26/28 -)

UNA VARIANTE DELLO SCENARIO PROPOSTO AL PUNTO -13 - :

L'IPOTESI DELLA COLLISIONE DEL DC-9 ITAVIA CON UN UFO, AVANZATA DAL PILOTA MILITARE ROBERTO DOZ .

=====

In tema sempre di possibili cause prime responsabili del disastro del <DC-9> Itavia, e relativi effetti sia fisici che dinamici sulla struttura di detto velivolo, va citata senz'altro l'ipotesi formulata dal pilota militare Roberto Doz, nel 1986.

Secondo il pilota in questione, in seguito ad una “imprevista” virata del <DC-9> verso ovest, ossia in direzione del - presunto - ovni (velivoli questi che lo stesso definisce come “Tracciatori Molecolari Extraterrestri o T.M.E.”) prima in rotta parallela e poi in virata verso est rispetto alla direttrice di volo del cargo civile (ufficialmente interpretato come un caccia sconosciuto intersecante la rotta del jet Itavia), quest'ultimo avrebbe impattato contro l'alone elettromagnetico dell'ufo il che avrebbe determinato la sua esplosione in volo (vedi aperiodico <Nonsiamosoli> n° 10 del nov.-dic./1986 – pag.8-11).

E' evidente, però, come tale ipotesi non tenga in alcun conto sia delle reali capacità di manovra - dimostrate in innumerevoli occasioni - dagli UFOs, che del complesso scenario aero-navale militare, in cui si innesta la sciagura del <DC-9> Itavia. Inoltre, il fatto che Roberto Doz fosse - fino ad alcuni anni fa - un pilota militare in servizio attivo, ci porta a pensare che, il giuramento di fedeltà da lui fatto verso l'arma e lo stato, è un elemento fortemente pregiudicante un sereno giudizio sul caso di Ustica; la prova di ciò sta, secondo noi, nel fatto che, nella ricostruzione in questione, manca qualsiasi riferimento alla presenza ed implicazione di forze militari nello scenario della tragica fine del cargo civile, nonostante la cosa fosse evidente ed incontrovertibile fin dalle prime battute dell'inchiesta ufficiale.

14) RICOSTRUZIONE DELLA MECCANICA DEGLI EVENTI CHE HANNO DETERMINATO LA CADUTA DEL JET CIVILE DELL'ITAVIA.

=====

A questo punto, senza alterare sostanzialmente quanto è stato accertato dai periti “ufficiali” sulla sciagura del <DC-9> Itavia (vedi quot. <il Tempo> del 15/novembre/1992 –pag.5) e, allo stesso tempo, tenendo conto dei consistenti indizi circostanziali di tipo “ufologico” emersi dal nostro studio, è del tutto lecita la seguente ricostruzione della meccanica degli eventi:

Il <DC-9 Itavia>, prima destabilizzato dalle turbolenze dinamiche prodotte dalla manovra di sganciamento o disimpegno dall'accerchiamento ed intercettazione in atto, da parte del suo

“compagno - o compagni - fantasma” (vedi al riguardo lo stralcio della sentenza, depositata in cassazione dal giudice Rosario priore, pubblicata sulla rivista mensile <Volare> n° 190 dell’ottobre 1999), e sia da quelle prodotte dai numerosi caccia militari presenti nell’area i quali, postisi all’inseguimento dei due “velivoli fantasma” o UFOs, gli sfrecciano accanto (e all’avvistamento dei quali è dovuta l’esclamazione del pilota Domenico Gatti “gua....” - ossia guarda - ultima parola registrata - questa- dal <Cockpit Voice Recorder o CVR> di bordo), e poi - subito dopo - danneggiato abbastanza seriamente in modo diretto - o indiretto - dagli effetti dell’esplosione di uno o più missili aria-aria. Questi ultimi, verosimilmente, potrebbero aver danneggiato gli impennaggi di coda, provocato la rottura di una delle ali e il distacco di uno dei motori del cargo Itavia (vedi ricostruzione apparsa su <Volare> dell’ottobre 1999), parti -queste- che poi sarebbero precipitate in mare in un punto lontano (circa 7 km.) da quello in cui, molte ore dopo, verranno ritrovati gli altri - e più consistenti - resti dell’aereo e cioè circa 60 miglia a nord di Ustica (vedi quot. <il Messaggero> del 30/ottobre 1992 -pag.10). Ma, contrariamente a quanto viene asserito nell’indagine conclusiva ufficiale, nonostante i danni subiti (la cui reale entità non è possibile stabilire con certezza), il cargo dell’Itavia non esplose in aria e i suoi rottami non si inabissarono nelle acque del Tirreno. Secondo una differente ricostruzione degli eventi, difatti, il <DC-9>, in seguito alla rottura di uno o più oblò e/o alla apertura di un qualche squarcio nella fusoliera, avrebbe subito una violenta depressurizzazione; quasi certamente, un certo numero di passeggeri è stato risucchiato fuori (i corpi dei quali -caratterizzati da evidenti “lesioni da sconquasso o precipitazione”- furono rinvenuti, poi, distribuiti in una più ampia superficie marina, situata in posizione arretrata rispetto alla direttrice di volo del <DC-9>, e parecchio distante dal punto di ritrovamento di un secondo e più raccolto gruppo di vittime, i corpi delle quali non presentavano lesioni così diffuse ed evidenti, né gli effetti -tipici- di una lunga permanenza in acqua ; forse per l’effetto dei danni subiti e/o per una disperata manovra del pilota per cercare di compensare tale perdita di pressione interna ed evitare, così, che il gelo e la mancanza di ossigeno uccidessero tutti i passeggeri, il cargo civile picchia verso il mare; nell’arco di - forse - due minuti, da una quota di circa 8000 mt. discende - o meglio precipita - fino a circa 3000 mt.; poi, grazie alla loro abilità e forza d’animo, i piloti riescono a riacquistare un certo controllo del velivolo e, dopo altri pochi minuti, riescono a portare a termine un ammaraggio di fortuna.

Un ulteriore dato particolarmente significativo relativo al <voice recorder> è rappresentato dall’anomala durata della registrazione, che risulta essere inferiore alla durata effettiva del volo del DC-9, il che fa supporre una manipolazione intenzionale e fraudolenta dell’apparecchio in questione. Cosa si è voluto eliminare di tanto terribile e compromettente?

15) LA MANOVRA DI DISIMPEGNO DEI DUE “VELIVOLI FANTASMA” O UFOs.

=====

Nel frattempo, come risulta dalle perizie sui tracciati radar, dopo essere usciti indenni dall’attacco missilistico ed aver attraversato l’area dei frammenti staccatisi dal <DC-9> (in caduta verso est a causa dell’azione di spinta esercitata, sulla superficie degli stessi, dal forte vento proveniente da ovest), i due “velivoli fantasma“ - o UFOs - si separano per proseguire ciascuno su di una rotta differente: uno, continua il suo volo in direzione della Sicilia (vedi quot. < Corriere della sera > del 1/sett/1999 - pag. 9 -), mentre - il secondo, cioè quello poi visto dai coniugi Maffini (vedi il punto 16 della presente analisi) - prosegue verso le coste della Calabria.

CONSIDERAZIONI DELL’AUTORE SULLA “NATURA” DEI DUE AEROMOBILI “FANTASMA”, SULLE CAPACITÀ - SIA DI DIFESA CHE DI ATTACCO - DIMOSTRATE DALLE FORZE MILITARI (DI DIVERSA NAZIONALITÀ) COINVOLTE IN QUESTO CASO, NONCHÉ SULL’OPPORTUNITÀ TEMPORALE DELL’ATTACCO MISSILISTICO CONTRO GLI “INTRUSI” :

=====

Certo è che, se i due “accompagnatori fantasma” del DC-9, invece di essere due UFOs a tutti gli effetti, fossero stati – come vuole l’ipotesi ufficiale – due <MIG-23> libici, oppure caccia di altra nazionalità (israeliana, americana, ecc.), il presunto piano concertato da Usa, Francia, Italia, Germania e Inghilterra (vuoi per abbattere l’aereo del leader libico Gheddafi, vuoi per abbattere o scortare -a seconda dei casi - un aereo con a bordo un carico di uranio arricchito destinato al programma nucleare egiziano -oppure a quello Iracheno-) doveva fare -per davvero- acqua da tutte le parti visto che, nonostante la presenza di almeno 25 caccia militari di varia nazionalità (ma qualche fonte dice addirittura 30 - vedi quot. <la Repubblica> del 11 dicembre 1997 -pag. 23-), tra cui almeno un velivolo <Awacs>, due <PD-808> (velivoli questi adibiti alla guerra elettronica, ossia capaci di disturbare le comunicazioni radio ed accecare i radar), una portaerei ed un sottomarino, si sono fatti mettere nel sacco - come dei novellini - da due soli “avversari” privi di ogni altro sostegno e copertura. Certo, se invece di avere a che fare con due aerei militari qualunque, si fosse trattato di due UFOs di origine allogena e, pertanto, dotati di una tecnologia e prestazioni molto superiori a quelle dei due “avversari” in campo, la superiorità numerica di questi ultimi sarebbe stata - allora - un fattore del tutto trascurabile.

Qualunque fosse stata la natura – in ogni caso, però, convenzionale – degli aeromobili “intrusi”, non ci sarebbe stata alcuna necessità – per i caccia inseguitori – di tentare di abbatterli con i missili prima che, gli stessi, fossero costretti – da lì a poco – ad abbandonare il loro “scudo” (cioè il DC-9) allorquando, quest’ultimo, avesse iniziato la discesa finale per l’aeroporto di Palermo-Punta Raisi. Ma, se i due velivoli “intrusi” fossero stati, invece, due UFOs e cioè aeromobili in grado - in ogni momento - di disimpegnarsi dagli inseguitori ed allontanarsi indisturbati, o quasi (come poi è di fatto accaduto), solo in questo caso dicevamo, sarebbe spiegabile la “fretta” di portare un attacco missilistico, senza aspettare una occasione più propizia e senza rischi per il Jet civile.

Fortuna ha voluto che, la sera del 27 giugno 1980, non ci si trovava di fronte a una minaccia terroristica di tipo nucleare, altrimenti – per come sono andate le cose – al posto di una delle nostre città ora ci sarebbe un cumulo di rovine ed il cratere prodotto da un’esplosione di un ordigno atomico. Oppure – volendo fare della fantascienza spicciola e di infima qualità, sul genere di quella rappresentata nel film USA “Independence Day”, - se la “minaccia” fosse stata rappresentata da velivoli alieni aventi intenzioni “ostili” nei nostri confronti, con le avanzate tecnologie belliche in loro possesso, avrebbero – certamente – non solo “incenerito” gli uomini ed i mezzi militari partecipanti al raid, ma avrebbero - altresì - seminato morte e distruzione nelle numerose aree abitate da loro sorvolate.

16) L’AVVISTAMENTO DI UN “AEROMOBILE SCONOSCIUTO” DA PARTE DEI CONIUGI MAFFINI : UN “CACCIA IN AVARIA” O UN UFO DI ORIGINE ALLOGENA?

Alcuni minuti dopo le 21:00, da un villaggio turistico sito nei pressi di Praia a Mare, una coppia in vacanza - i coniugi Maffini - osservano il passaggio di un “corpo volante affusolato”, privo di ali ed altri impennaggi visibili che, procedendo con una traiettoria a zig-zag e con evoluzioni a tonneau, si dirige verso l’entroterra calabro (vedi sett.<Oggi> n° 41 del 8/10/1980 – quot. <il Mattino> del 25/gennaio/1987 –pag.3) -sett. <Domenica del Corriere> n° 20 del 14/maggio/1987 – il quot. <Il Giorno> del 25/giugno/1995 –pag.2-) .

L’oggetto volante descritto dai coniugi Maffini, più che al supposto <Mig-23> libico (poi “ritrovato” in pezzi sulla Sila) - o altro tipo di aereo da caccia di diversa bandiera -, corrisponde ad innumerevoli altri rapporti testimoniali concernenti l’osservazione di UFOs, ossia di “oggetti volanti sconosciuti” rimasti tali anche dopo che - il caso - è stato sottoposto ad una approfondita

ed esaustiva indagine tecnica. A riprova di ciò, nel nostro già menzionato studio sul “caso Ustica”, la testimonianza dei Coniugi Maffini è posta a confronto con quella rilasciata - e controfirmata - dal Prof. Antonino Palumbo (all’epoca docente di meteorologia ed oceanografia presso l’Università di Napoli) concernente l’avvistamento di un ufo, di colore metallico e di forma affusolata, avvenuto nel cielo del golfo partenopeo nel primo pomeriggio del 29/ottobre/1978. Da tale confronto emergono - in modo palese ed incontrovertibile - le sostanziali analogie tra i due avvistamenti UFOs in questione (vedi quot. <il Mattino> del 23/ottobre/1978 – rapporto d’indagine ufologica, sul caso Palumbo, a cura dell’autore) .

17) DALL’ANALISI DEI TRACCIATI RADAR RISULTANO ESSERCI ALTRI PLOTs CORRISPONDENTI – FORSE – AD ALTRI DUE UFOs.

=====

Sempre sui tracciati radar di Roma-Ciampino, ben -4-minuti dopo che il <DC-9 Itavia> era scomparso dallo schermo del plotter - alle ore 21:03:45 -, in posizione molto arretrata rispetto a quella ultima del cargo civile, appare una prima - ennesima - traccia di un aeromobile sconosciuto. Alle ore 21:05:29, appare una seconda traccia - ancora più arretrata rispetto alla prima - (vedi quot. <Corriere della Sera> del 27/giugno/1980 -pag. 6-). Entrambi queste tracce, inizialmente interpretate come “frammenti del <DC-9> esploso” (cosa - questa - impossibile data la distanza dal punto della scomparsa del trasporto civile, dalle dimensioni ridotte dei frammenti di questo, e dalla velocità supersonica che - tali frammenti - avrebbero dovuto avere), restano - in effetti - di natura “sconosciuta”. Corrispondono, forse, ad altri due “oggetti volanti non identificati” o UFOs aventi una velocità compresa tra gli 800 e i 950 Km/h ? (vedi quot. <Corriere della Sera> del 10/agosto/1980 -pag. 5-).

Sempre a proposito dell’effettivo numero di “aeromobili sconosciuti” o UFOs presenti nelle immediate vicinanze del < DC-9 > Itavia, rilevati attraverso l’analisi delle registrazioni dei tracciati radar di Roma – Ciampino, secondo il team di esperti dell’ente NTSB statunitense, il Jet civile sarebbe stato “circondato” da ben tre “corpi estranei” (vedi quot. < la Repubblica > del 28/luglio/1982 - pag. 7 -).

18) LA PRESENZA DI ALTRI UFOs COLLEGATI CON L’EVENTO DI USTICA.

=====

Che la sera del 27 giugno 1980, sul basso Tirreno, fosse presente qualcosa di “anomalo”, sembrerebbe essere suffragata anche dalle dichiarazioni - rilasciate a posteriori - di un componente l’equipaggio di un peschereccio in navigazione -quello stesso giorno- al largo di Ustica. Detto testimone (il quale ha voluto mantenere l’anonimato), dichiarò di aver assistito ad un’esercitazione navale in cui, almeno due navi militari, sparavano contro un “pallone ancorato e riflettente”. Tale testimonianza venne rilasciata in occasione dell’edizione speciale della trasmissione televisiva <Telefono giallo> - dedicata al caso della sciagura di Ustica -, condotta da Corrado Augias e andata in onda, sulla terza rete RAI, il 10 ottobre 1991 (vedi quot. <il Mattino> del 11 ottobre 1991 -pag. 6-).

Ora, supponendo che le conoscenze tecniche di un tale osservatore fossero piuttosto limitate e che, la distanza che lo separava dalle navi in questione, era certamente tale da non consentirgli di osservare il “cavo di ancoraggio” di un ipotetico pallone frenato, è ragionevolmente possibile supporre che, quest’ultimo, fosse in realtà un “oggetto volante sconosciuto o ufo” che osservasse il gruppo di unità di superficie e, per questo, fatto oggetto di un nutrito tiro di artiglieria da parte di queste ultime.

19) L'ULTIMO MESSAGGIO RADIO DEL < DC-9 > IN RELAZIONE ALLA PRESENZA DI UFOs NELLA ZONA.

=====

Anche l'ultimo (almeno per quanto si sa) messaggio radio proveniente dal <DC-9> Itavia, registrato da un radioamatore, non ha un significato chiaro ed appare estremamente "sibillino": "..Vedo tanti lumini, come quelli di un cimitero". A cosa si riferiva con il termine di "lumini" il comandante Gatti? Non potevano essere colpi di artiglieria navale altrimenti, date le loro caratteristiche, sarebbero stati definiti come "fiammate" o bagliori; non potevano essere le luci di posizione dei caccia presenti nella zona in quanto, in questo caso, sarebbero state certamente riconosciute -come tali- da esperti piloti come il comandante Gatti ed il suo secondo pilota. Potevano, allora, essere semplicemente degli UFOs? (vedi quot. < la Stampa > del 28/dicembre/1986 – pag. 6 - / quot. < il Giornale > del 29/dicembre/1986 – pag. 2).

20) L'AVVISTAMENTO DI UN IMPROBABILE "AEREO DA CACCIA" SU CATANZARO.

=====

La testimonianza in questione è stata rilasciata da Enrico Brogneri, un avvocato civilista di 33 anni (all'epoca del fatto), che la magistratura non ha mai ritenuto di dover ascoltare. Secondo il racconto del citato testimone, alle ore 21:20 circa del 27 giugno 1980, mentre si recava - in auto - a prendere sua moglie, giunto in una zona periferica di Catanzaro (nei pressi dello stadio), osservò "per un attimo" (forse uno o due secondi) il passaggio di un "caccia militare". Secondo l'avvocato Brogneri, "l'aereo da guerra" in questione volava basso, bassissimo, a non più di una settantina di metri dal suolo, quasi all'altezza di una casa di cinque piani. Questi rimase davvero sorpreso ed esterrefatto da quella "visione". Egli, giustamente, pensò che tale aereo stesse precipitando e temette di assistere - da un momento all'altro - al suo impatto con il suolo. Sempre secondo detto testimone, il "caccia" in questione sfrecciò a "luci spente" e, forse, anche a "motore spento" visto che, egli, non udì alcun rumore o rombo di propulsori. Il velivolo in questione, illuminato dalle luci del sottostante carcere minorile, appariva avere una "fusoliera" di colore grigio chiaro. Stando alla sua direttrice di volo, sembrava provenire dal mare Tirreno e dirigersi verso Crotona (vedi quot. <il Giornale> del 3/giugno/1990 –pag. 5).

Ora, tenendo presente che:

- a) Un aereo da caccia non ha una superficie alare portante, ossia non è in grado di sostenersi senza l'azione dei motori nè di planare come un aliante;
- b) Un caccia con i motori spenti e ad una quota tanto bassa (circa 70 mt. dal suolo), anche riaccendendo i motori, non avrebbe avuto lo spazio e la spinta sufficienti per riprendere quota;
- c) Un caccia (in questo caso un <MIG-23>) che "vola" a circa 70 mt. dal suolo e con i motori spenti, non avrebbe - in alcun modo - potuto percorrere la distanza tra Catanzaro e il comune di Castelsilano, ossia circa 50 km., e - per giunta - in volo livellato.

è lecito dubitare che, l'aeromobile osservato dall'avvocato Brogneri, sia riconducibile ad un caccia militare, considerando anche la brevissima durata dell'avvistamento in questione. Ma allora, se questi non poteva essere un "caccia militare", potrebbe - benissimo - essersi trattato di un ufo, forse a pianta triangolare, inconsciamente "razionalizzato" dal testimone.

21) UN'ENNESIMO RAPPORTO DI AVVISTAMENTO UFO, POCHE ORE DOPO LA SCIAGURA DEL < DC-9 > AD USTICA.

=====

Sempre a proposito della presenza di UFOs veri e propri nell'area del basso Tirreno, nelle ore a ridosso del tragico evento in questione, si riporta la seguente segnalazione:

Alle ore 03.20 del 28 giugno 1980, il signor Mario Cristinziani (un tecnico commerciale di 44 anni) da una stanza dell'Henry Hotel di Frosinone osserva un globo, una sfera luminosa dall'apparente diametro di circa 30 centimetri che emanava una luce bianca fluorescente molto intensa. Tale oggetto ha incominciato a muoversi alle 03.31, lentamente, da sud-est verso nord-ovest. Dopo aver percorso una traiettoria ad arco di circa 6-700 metri, l'oggetto si è come improvvisamente spento, poi, in un punto più distante da quest'ultimo, osservò una massa scura ellissoidale nella cui parte inferiore erano presenti 6 luci di posizione di diverso colore disposte a coppie. Data l'esigua distanza dell'ovni dal testimone (stimata da questi in 200 o 300 mt. sia in distanza lineare che di quota), egli stimò le dimensioni reali dell'ufo tra 12 e 18 metri di diametro. Inoltre, venne percepito un suono simile ad un fruscio crescente. Una volta fatto ritorno a Milano, il Sig. Cristinziani -tramite il Sig. Giuliano Teruzzi del s.i.a.s.-, ha presentato un rapporto verbale al capo ufficio Stampa del comando 1° Regione Aerea dell'Aeronautica Militare Italiana, nella persona del Colonnello Enrico Carreras. In seguito, il Sig. Cristinziani ha redatto un breve rapporto del suo avvistamento inviandone copia a Ministeri ed Enti della Difesa, chiedendo delucidazioni in merito. Nessuno di questi organismi istituzionali ha dato anche solo un cenno di riscontro della cosa. Da parte sua, il s.i.a.s. ha trasmesso il rapporto alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile che lo ha analizzato e trasmesso al Ministero dell'Interno (fonte: s.i.a.s. Journal - n° 1- del luglio 1981- Bollettino d'informazione del gruppo "Servizio Informazioni Attività Spaziali" diretto da Giuliano Teruzzi, con sede a S. Damiano -Milano-).

22) UN ELICOTTERO MILITARE RAGGIUNGE, PER PRIMO, IL LUOGO DEL DISATRO, DOVE – CIOE' – E' AMMARATO (non quindi "inabissato") IL < DC-9 > ITAVIA.

=====

Ritornando allo scenario di Ustica, sempre attraverso l'analisi dei tracciati radar, i periti hanno rilevato la presenza di almeno un elicottero il quale, decollato dalla portaerei (inglese?) che incrocia nel Mediterraneo occidentale, raggiunge l'area del disastro -dove si sarebbe "inabissato" il <DC-9 Itavia>- molto prima che questa venga raggiunta dalle unità della spedizione di soccorso ufficiale e, cosa inspiegabile se fosse stata vera la versione ufficiale circa l'inabissamento dei resti del cargo civile e conseguente assenza di sopravvissuti, lancia diversi canotti di salvataggio (vedi quot. <Corriere della Sera > del 1 settembre 1999 -pag. 9-).

23) L'AMMARAGGIO DEL < DC-9 > ITAVIA ED IL SUO SUCCESSIVO AFFONDAMENTO INTENZIONALE DA PARTE DI UN COMMANDO DI SUB GIUNTI A BORDO DI UN SOTTOMARINO.

=====

A confermare la circostanza che il <DC-9> Itavia non si è distrutto in aria ma è riuscito ad ammarare, con la carlinga sostanzialmente integra e, cosa ancora più sconvolgente, resta a galla per ben 11 ore prima di affondare -o meglio, di essere intenzionalmente nonché proditoriamente affondato-, c'è la testimonianza del capitano di corvetta Sergio Bonifacio. Quest'ultimo ha raccontato ai giudici che, partito con il suo aereo <Atlantic Breguet> (un velivolo -questo- dotato di sofisticate apparecchiature per individuare i sommergibili, in grado di scrutare sott'acqua, abbassarsi quasi a pelo d'acqua e con un'autonomia di volo di ben 7000 miglia) alle ore 03:10 (ben 5 ore e 10 minuti dopo che il jet Itavia era stato dato per disperso) del 28/giugno/1980 dalla base di Cagliari, scorge alle ore 07:00 circa di quella stessa mattina (subito dopo che un

elicottero del soccorso aereo aveva segnalato al centro di Martina Franca l'avvistamento di una vasta macchia d'olio) la sagoma del <DC-9> che ancora galleggiava a pelo d'acqua. Dopo aver segnalato la macchia oleosa, l'elicottero si allontana per rifornirsi di carburante e, per oltre un'ora, il <Breguet> resta solo a perlustrare la zona. Ed è proprio alcuni minuti dopo l'inizio di tale operazione che, il capitano Bonifacio, scorge il <DC-9> galleggiare a pelo d'acqua. Per circa un'ora il <Breguet> tiene sotto osservazione l'aereo in questione. Secondo Bonifacio, che non conferma ma neppure smentisce la cosa, le uniche aperture visibili sulla fusoliera dell'aereo – oltre agli oblò ed ai finestrini della cabina di pilotaggio – erano due fori del diametro di circa 20 centimetri localizzati all'altezza del posto dei piloti. Sono circa le ore 08:00 allorquando l'ex capitano di corvetta individua, a poca distanza dal relitto, una minacciosa “massa nera ed oblunga”, con una striscia nera sul dorso. A quest'ultimo proposito, il capitano Bonifacio ha precisato ai giudici che, secondo la sua esperienza (oltre 6000 ore di volo in gran parte accumulate a bordo dei <Breguet>), non poteva trattarsi che di un sottomarino. Ed è a questo punto che, il pilota in questione, assiste ad uno spettacolo raccapricciante e sconvolgente: Dopo alcuni minuti, vede un improvviso sollevamento dell'acqua (probabilmente, prodottosi in seguito all'esplosione di una o più cariche detonanti applicate sulla fusoliera dell'aereo da alcuni uomini rana, provenienti dal vicino sottomarino) e, mentre l'aereo si inabissa rapidamente, fuoriescono corpi e cuscini.

Appena atterrato, Bonifacio stila il consueto rapporto, ma prende anche una decisione insolita. Aggirando le procedure gerarchiche, si presenta al procuratore generale di Cagliari e rilascia una deposizione su quello che ha visto. Su tale rapporto è stato successivamente imposto il “segreto militare” (da chi e perché non è dato ancora di sapere), e per nove anni non si sa assolutamente nulla di questa deposizione. E' solo nel settembre del 1989 che il capitano Bonifacio viene nuovamente ascoltato dal procuratore militare di Cagliari Bruno Maggi e, poi -agli inizi del 1990-, viene ascoltato anche dal magistrato Bucarelli, il quale si reca in Sardegna dove raccoglie la testimonianza in oggetto. Di questa deposizione, con tanto di verbale, non si è mai saputo nulla (vedi sett. <'Europeo> -n° 27- del 7 luglio 1990 - il sett. <'Espresso> -n° 36- del 9 settembre 1990).

E ancora, a ulteriore conferma della veridicità dei fatti riportati nella testimonianza di cui sopra, ci sono 32 foto inedite, scattate - al largo di Ustica - da un marinaio dell'incrociatore lanciamissili <Andrea Doria> il 28 giugno 1980, cioè il giorno successivo alla tragedia del <DC-9> dell'Itavia, e consegnate -verso la fine del giugno 1997- al giudice Rosario Priore, dalla redazione del settimanale <Panorama> che ne è venuta in possesso. Tale serie di immagini illustra cosa accadde, in quella mattina di 19 anni fa, in relazione al recupero dei corpi di 39 passeggeri rinvenuti accanto ai resti del DC-9, da parte dell'equipaggio dell'incrociatore <Andrea Doria>, che -per primo- giunse sul posto. Difatti, secondo il racconto del comandante dell'aereo <Atlantic Berguet> Sergio Bonifacio, intorno alle 07:15 di quel mattino egli ebbe l'impressione di notare qualcuno che nuotava. Successivamente, secondo i racconti di alcuni componenti dell'equipaggio dell'Andrea Doria, giunta sul posto proveniente da Cagliari, venne recuperato il corpo di uno dei due carabinieri (come rivelò, poi, l'esame del suo documento d'identità) che sembrava morto da poco. A questo proposito, due sottufficiali di marina, Gildo Cosmai e Gianpaolo Roccasalda, si presentarono nel luglio del 1991 alla redazione del <Gazzettino di Venezia> per raccontare come si svolsero le operazioni di recupero delle salme. “Abbiamo tirato a bordo un ragazzo alto di statura. Sembrava morto da poco. Non era gonfio d'acqua. Aveva i jeans e una camicia dalle maniche lunghe. Quella sinistra era strappata e legata sopra il ginocchio destro, quasi come un laccio emostatico. Il ragazzo, poi si disse che si trattava di un carabiniere in borghese, era senza il piede destro.” E ancora: “Raccogliemmo una donna giovane che teneva stretto al petto un bambino” (vedi sett. <Europeo> n° 27 del 7/luglio/1990 – pag. 8 a 13- Cronisti: Daniele Protti – Sandro Provvigionato – Vittorio Scutti / quot. < la Repubblica > del 6 novembre 1990 – pag. 21 – Cronista: Daniele Mastrogiacomo - / quot. < il Giornale d'Italia > del 27/giugno/1997 - pag. 7-).

Inoltre, quasi certamente, è proprio per impedire che un approfondito esame autoptico (cioè autopsia) effettuato sui corpi delle vittime recuperate mettesse in evidenza il fatto che, numerosi passeggeri, non erano morti in seguito alla “esplosione in volo” dell’aereo, ma solo molte ore dopo il suo ammaraggio di fortuna ed in seguito ad assideramento ed annegamento provocato, quest’ultimo, dall’affondamento premeditato ed intenzionale del velivolo civile insieme al suo carico di “scomodi” sopravvissuti, che avvengono i seguenti - inspiegabili dal punto di vista della logica - fatti:

- 1) Vengono fatti “sparire” i corpi di almeno due o tre delle vittime, tra cui quello che presentava un improvvisato laccio emostatico al di sopra del ginocchio destro. Difatti, fino ad una settimana dopo la tragedia, dalle notizie date attraverso le reti della Rai e i quotidiani nazionali, risultano recuperati almeno 42 corpi. Poi, all’improvviso, il loro numero scende a 39. (vedi sett. < Europeo > n° 33 del 18/agosto/1990 – pag. 28 a 30 – Cronista: Sandro Provvigionato.
- 2) Non vengono eseguite le autopsie sui corpi dei cadaveri recuperati o, quanto meno, vengono fatti sparire i relativi referti autoptici.
Agli atti della commissione parlamentare d’inchiesta, difatti, esisterebbero soltanto i referti relativi all’esame esterno dei corpi. Mentre due vere e proprie autopsie (sul totale di 39 corpi recuperati) sono state eseguite – ma solo cinque anni dopo il disastro – sui corpi di una bambina e di una anziana signora che, probabilmente, erano sedute una accanto all’altra nell’ultima fila di destra dell’aereo (vedi sett. < Europeo > n° 33 - del 18 agosto 1990 – pag. 30 – Cronista: Sandro Provvigionato). Ciò, con il risultato di rendere quasi impossibile, o comunque molto approssimativo, l’accertamento delle vere cause del decesso.

All’epoca dei fatti, nessuno si preoccupò di accertare – vittima per vittima – l’ora del decesso e le reali cause di quest’ultimo. E ciò proprio per le ragioni esposte in apertura del paragrafo. Ecco, al riguardo, una conferma professionale ed autorevole:

Il Prof. Giovanni Arcudi, dell’Istituto di medicina Legale di Roma, affermò a suo tempo che era possibile risalire alle cause della sciagura proprio attraverso le autopsie sui cadaveri. Quattro le possibilità: asfissia, ustioni mortali, disintegrazione degli organi interni o annegamento. Tali autopsie, se sono state fatte, sono rimaste top-secret (vedi sett. < Europeo > n° 33 – del 18/agosto/1990 – pag. 30).

Un’altra circostanza, rilevata sempre in seguito all’esame dei corpi delle vittime recuperate, che conferma la tesi dell’ammarraggio e susseguente affondamento intenzionale del DC-9 Itavia, è quella della presenza di fratture agli arti inferiori riscontrate (dagli anatomo-patologi) in diverse delle vittime recuperate (vedi quot. < l’Unità > del 1° luglio 1980 – Cronista: Sergio Sergi). Tali lesioni, difatti, si spiegano bene con il contraccolpo ricevuto – dai passeggeri – al momento dell’impatto della carlinga dell’aereo – avvenuto “di pancia” – con la superficie marina. Ovviamente, ciò significa che i passeggeri erano assicurati alle proprie poltrone con le cinture di sicurezza, cosa – questa – necessaria qualora si fosse manifestata una situazione di emergenza durante il volo culminata, poi, in un ammaraggio di fortuna. In caso contrario – difatti – , se l’incidente fosse stato davvero “subitaneo” e li avesse “sorpresi” a 7500 mt. di quota, nel bel mezzo cioè di un volo regolare, non avendo – ovviamente – allacciate le cinture di sicurezza, il risucchio provocato dalla violenta depressurizzazione e la conseguente rude picchiata verso il basso del velivolo, avrebbe sbalzato i passeggeri via dalle poltrone e li avrebbe fatti sbattere – con estrema violenza – sia contro la fiancata destra (dove si sarebbe aperto lo squarcio) che contro il soffitto dell’aereo, con la conseguenza per gli sfortunati passeggeri – in questo caso – di riportare tutta una serie di ferite esterne, molteplici lesioni agli organi interni, nonché lesioni

ossee non limitate agli arti inferiori ma, invece, diffuse anche in altre parti del corpo come il cranio, gli arti superiori, il bacino e la colonna vertebrale.

Altro “dettaglio” che confermerebbe l’ipotesi in questione, è quello che tutti i corpi delle vittime recuperati erano privi delle scarpe, che steward ed hostess fanno togliere nelle situazioni di emergenza, come prescrive la procedura in questi casi (vedi sett. < l’Europeo > n° 27 del 7/luglio/1990 – pag. 13).

Altri fatti inspiegabili – tali, però, solo se considerati al di fuori della tesi “dell’affondamento intenzionale” del Jet Itavia – sono quelli legati al recupero del relitto del DC-9. Questi sono emersi in seguito ad un’indagine della Corte dei Conti sugli aspetti amministrativi relativi alla somma richiesta per l’operazione di recupero; ciò in quanto non sono chiare le modalità stesse del recupero e la documentazione fornita a giustificazione del relativo pagamento. Quest’ultimo, ammontante a quasi sette miliardi di lire. Le “stranezze” emerse sono le seguenti:

- a) Il relitto è stato recuperato nel 1986 ad opera della ditta francese Ifremer, un’azienda – questa – che l’ammiraglio Martini (capo del SISMI) ha definito come “legata ai servizi segreti francesi” (e Martini conosce bene questa “materia”).
- b) Non è stata bandita alcuna gara per il recupero del relitto. La decisione di affidare l’incarico all’Ifremer, difatti, ha suscitato la protesta di ditte italiane specializzate in recuperi in mare, nessuna delle quali è stata invitata ad una regolare “gara di appalto” come, invece, sarebbe dovuto essere fatto.
- c) Secondo l’Ifremer, il recupero dei resti del DC-9 sarebbe avvenuto su di un fondale a 3850 mt. di profondità. Senonchè in quella zona, in base a tutte le carte nautiche, non esiste una simile profondità: questa, difatti, arriva ad un massimo di 3300 metri. Considerando che i costi aumentano notevolmente oltre i 3000 metri, è evidente che una profondità maggiore modifica il costo finale del recupero e, con esso, la relativa fattura. Questa “incongruenza” però, essendo di tipo contabile, ci interessa poco.
- d) Esistono incertezze e contraddizioni dell’Ifremer sull’esatta localizzazione del Jet Itavia.
- e) Esistono forti perplessità su “cosa” è stato recuperato. L’Ifremer afferma di aver riportato a galla dagli abissi marini il 70% dell’aereo. Ma in realtà, però, nell’hangar dell’aeroporto di Capodichino, dove è stata collocata l’infrastruttura sulla quale sono montati i pezzi del DC-9, se ne vedono sì e no il 35%. E il resto dove è finito?
- f) Non è stata recuperata proprio la parte anteriore del velivolo. L’Ifremer afferma di aver incontrato difficoltà “insormontabili” che hanno impedito di recuperarla. In realtà, però, tali difficoltà appaiono opportunamente “gonfiate” (proprio come il “conto”) visto che, poi, sono state recuperate parti del quadro comandi. In altre parole, non è stato possibile agganciare la carlinga, ma è stato possibile – invece – smontare ed asportare dalla cabina di pilotaggio pezzi del “cruscottone” con i comandi, quadri di controllo, ecc. E ciò è davvero molto “strano”.
- g) In base al confronto tra la testimonianza rilasciata dell’allora capitano di corvetta e pilota della Marina Sergio Bonifacio, con quanto risulta alla Corte dei Conti, resta da spiegare come sia possibile che, un aereo affondato quasi integro, venga – poi – ripescato a pezzetti. L’Ifremer, difatti, recupera un’ala frantumata in circa 700 parti, motori sbrindellati e staccati dalla coda, una fusoliera a pezzi. Che cosa ha causato la distruzione dell’aereo?

Le nostre deduzioni in proposito sono che, evidentemente, il lavoro di “demolizione” con cariche di esplosivo, iniziato in superficie da un commando di uomini rana (che sarebbe meglio definire “banda di mercenari assassini”) venuto fuori dal sottomarino visto dal comandante Bonifacio, è stato poi completato, con calma e “puntigliosa sistematicità”, sul fondo stesso del mare. E visto i tempi intercorsi tra il disastro ed il recupero dell’aereo, nonché le tecnologie di recupero marino a disposizione di molti, la cosa non deve essere stata particolarmente difficile. Per raggiungere tale scopo, difatti, si potrebbe benissimo aver fatto ricorso ad un batiscafo o ad un qualche “robot” teleguidato, per applicare piccole cariche di esplosivo sulla superficie esterna del relitto le quali, poi, sarebbero state fatte esplodere tutte insieme per ottenere il massimo effetto “dirompente”. Oppure, si sarebbe potuto far ricorso a mezzi molto meno “chirurgici” e più “sbrigativi”, ma altrettanto “efficaci”, come il lancio di cariche di profondità predisposte ad esplodere a qualche decina di metri dal fondo – sul quale giaceva il relitto dell’aereo – così che, la struttura di quest’ultimo, sarebbe stata “squassata” e fatta letteralmente a “pezzetti” dalle violenti onde d’urto prodotte dalla detonazione di detti ordigni.

- h) La documentazione fotografica relativa alle varie fasi del recupero del DC-9 è, stranamente (ma la stessa cosa è avvenuta con l’esplorazione della Luna), minima. Almeno quella resa nota.
- i) In una delle poche foto note, relative al recupero in questione, si può leggere la targhetta di immatricolazione del DC-9 sulla quale sono stampigliati i seguenti numeri di matricola e sigle:
5912551-401 e 22TA2115D08. Davvero “inspiegabile” dato che, la società Itavia, aveva acquistato un DC-9 (cioè quello in questione) con l’immatricolazione N902H e l’aveva reimmatricolato con il numero 45724. Come può spiegarsi una tale “confusione”? Quella in oggetto è, in realtà, una foto “sbagliata”, relativa – cioè – ad un altro relitto (e quale?). Oppure (ma la prima non esclude la seconda ipotesi) quello nell’hangar dell’aeroporto di Capodichino non è il relitto del DC-9 precipitato ad Ustica il 27/giugno/1980? Al che noi diciamo: Ai posteri l’ardua sentenza. Se mai verrà, ovviamente.
- l) La decifrazione della scatola nera (quella presente in cabina di pilotaggio e nota come Voice Recorder), effettuata negli Stati Uniti, termina con la voce del pilota (Domenico Gatti) che dice “gua...”: la parola si interrompe seguita da un rumore sordo (forse un’esplosione) mentre, in contemporanea, cessano tutte le comunicazioni e le registrazioni. Tutto ciò è decisamente “anomalo”. Difatti, se il “gua...” era una parola di allarme (“guarda”?) non si spiega la successiva registrazione dell’esplosione in quanto, l’impatto di un tale proiettile (missile o altro che sia), interrompe ogni comunicazione e, quindi, non può essere registrato alcun rumore successivo a tale evento. I rumori successivi all’evento causa del disastro potevano, invece, essere registrati in qualsiasi altra parte dell’aereo dalla seconda scatola nera (che in realtà è di colore giallo). Che fine ha fatto quest’ultima? L’Ifremer l’ha recuperata oppure no? Noi pensiamo che quasi certamente è stata recuperata ma, essendo che funziona indipendentemente dal circuito elettrico primario (e quindi non si sarebbe potuto dire che si era “interrotta” come è accaduto per la prima), e dato che avrebbe registrato ogni successivo - scottante - evento -compreso gli sviluppi del tentato abbattimento di un “qualcosa” come degli UFOs (molto probabilmente), la “cronaca” del conseguente ammaraggio e - cosa davvero terribile - le urla disperate dei sopravvissuti allorquando si resero conto delle vere intenzioni della squadra di uomini-rana giunta sul posto con un sommergibile) per almeno 15 ore (tempo questo corrispondente alla sua autonomia), è stata fatta “sparire” come è stato fatto per tante altre “prove” e “testimoni” di questa orribile storia. (vedi il sett. < Europeo > n° 27 del 7/luglio/1990 – pag. 8 a 13).

Tra coloro i quali condividono – come noi – la tesi in questione, figura l'ex presidente della Commissione Difesa della Camera, onorevole Franco Accame. Questi, da sempre sostenitore di una tesi "eretica" sul disastro di Ustica, ha – difatti - tenuto ad affermare che:

“Tutto ciò - ossia quanto accertato - contrasta con l'ipotesi di una esplosione del DC-9 a 7-8000 metri di quota. Il DC-9 ha tentato un drammatico ammaraggio d'emergenza e, forse, non tutti i passeggeri erano morti quando il velivolo è caduto in mare.” Continua ancora Accame: *“Tutti questi particolari io li ho resi noti da molto tempo, ho inviato più di venti lettere alla Commissione Stragi, così come agli inquirenti, ma è rimasto tutto senza esito. Il fatto che l'aereo non fosse esploso in volo non era gradito a tutti quelli che, per varie ragioni, sostenevano la tesi opposta”.* *“I soccorsi - sottolinea sempre Accame - iniziarono soltanto dieci ore dopo la caduta dell'aereo e non sono mai state chiarite le responsabilità istituzionali sul loro ritardo, come sull'analisi evidentemente insufficiente delle condizioni delle salme. Queste sono delle zone “buie” che – ancora oggi – permangono tali e che devono, invece, essere chiarite”* (vedi quot. <Giornale d'Italia> del 27/giugno/1997 -pag. 7-).

“Angoli bui” questi - aggiungiamo noi - che, come era prevedibile – per gli ovvi motivi di depistaggio e cover-up da noi illustrati nel contesto della presente ricerca – non sono mai stati chiariti, né lo potranno essere in futuro.

24) IL “VALZER LENTO” DEI SOCCORSI.

=====

Sulle operazioni di ricerca del <DC-9> Itavia, a partire dal momento in cui venne dato per disperso, non sono certo mancate accese polemiche.

L'Aeronautica militare ha sempre respinto le accuse fattele, sostenendo che tutto si è svolto secondo “le norme e le procedure vigenti”. Sta di fatto però che, nel 1989, lo stesso capo di stato maggiore dell'arma azzurra - Franco Pisano - è stato costretto ad ammettere che, il primo elicottero che si alza in volo alla ricerca dell'aereo scomparso, lo fa soltanto alle ore 21:55, cioè un'ora dopo la tragedia., mentre l'allarme ai centri di ricerca e soccorso più importanti, cioè il terzo distaccamento ricerca e soccorso di Brindisi e il dipartimento della Marina militare del Basso Tirreno a Napoli, giunge tra le 21:49 e le 22:20, quasi due ore e mezzo dopo l'avvenuto disastro.

Il <Proteo> nave militare abilitata per i soccorsi in mare, che è all'ancora nel porto di Napoli, a poca distanza dal punto di caduta del <DC-9>, non riceve alcun allarme.

Non viene allertato neppure un elicottero <SH-3D> della 'Maristaeli' di Catania, che ha appena trasportato sull'isola di Ustica il ministro della Marina mercantile Nicola Signorello, invitato ad una festa.

Il presunto punto di caduta del <DC-9> viene ufficialmente accertato soltanto dieci ore dopo, alle ore 07:05 del 28 giugno allorquando, un elicottero della Marina, segnala - al largo di Ustica - una chiazza d'olio e alcuni rottami che galleggiano. Ma è davvero quello il punto esatto?

Nelle operazioni di ricerca del <DC-9>, non è tanto inquietante la lentezza di tale operazione, quanto la constatazione che siano stati attivati per primi i mezzi più lenti o quelli più lontani e, invece, allontanati dal luogo del disastro quelli che erano più vicini. E' quanto accade alla nave oceanografica <Bannock>, alla fonda ad Ustica. Quest'ultima, difatti, viene fatta partire, ma con strane coordinate, contraddittorie e continuamente cambiate, che non le permetteranno mai di raggiungere la vera zona del disastro.

Ci sono poi due aerei <Atlantic Breguet>, aerei questi dotati di sofisticate apparecchiature per la caccia ai sommergibili, in grado di scrutare sott'acqua, dello stesso tipo di quello pilotato da Sergio Bonifacio, che partiti da Cagliari-Elmas prima della tragedia del <DC-9> per “esercitazioni a bassa quota”, vengono fatti rientrare alla base rispettivamente due ore e mezzo e

quattro ore e mezzo dopo il disastro, senza essere mai stati avvertiti che erano in corso ricerche di un aereo civile. A questo proposito, è molto singolare il comportamento del secondo <Atlantic Breguet>: decollato da Cagliari alle 18:30, compie esercitazioni al largo della Sicilia orientale e rientra nel capoluogo sardo alle ore 00:30, di certo ignaro di sorvolare - sulla via del ritorno - un tratto di mare poco distante dalla zona del disastro (vedi sett. <l'Europeo> n° 27 del 7/luglio 1990 – pag. 11).

Sempre a proposito delle “operazioni di soccorso”, come molti sanno, il poligono di Teulada si trova nella zona orientale della Sardegna, ad un centinaio di miglia dal tratto di mare in cui vennero ritrovati i corpi senza vita di una parte dei passeggeri del <DC-9>. Ma, come al solito si registra in questo caso, a “nessuno” viene in mente di allertare le unità navali partecipanti alla “esercitazione militare” in corso, e dirigerle sul luogo presunto del disastro? (vedi pag. 2 - punto 3 - del presente testo). Perché tante criminali, intenzionali omissioni?

L'unica possibile risposta, coerente con i fatti accertati (anche se alcuni di questi non sono stati giustamente considerati in sede giudiziaria), è quella che -prima di ogni cosa- doveva essere portata a termine l'operazione di affondamento e conseguente eliminazione dei passeggeri superstiti del <DC-9>, in quanto potenziali, scomodi testimoni, di un tentativo di abbattimento di UFOs da parte di aerei militari terrestri, nonché della conseguente strage di civili inermi (vedi sett. <l'Europeo> n° 33 del 18/agosto/1990 – pag. 30).

25) QUALCHE SETTIMANA DOPO L'ABBATTIMENTO DEL DC-9 ITAVIA, I RADAR SEGNALANO LA PRESENZA DI UNO O PIU' UFOs NELLE IMMEDIATE ADIACENZE DI UN AEREO CIVILE DELL'ALITALIA.

=====

L'11/luglio/1980, due settimane dopo l'abbattimento del Jet della Società Itavia, ecco che - nella stessa area di cielo tra l'isola di Ponza e quella di Ustica - dai radar del centro di Roma - Ciampino viene rilevata la presenza di diversi plots corrispondenti ad altrettanti aeromobili sconosciuti (cioè UFOs a tutti gli effetti), muoversi nelle immediate adiacenze di un aereo civile dell'Alitalia. A raccontare il drammatico episodio (peraltro, all'epoca non reso noto all'opinione pubblica) è lo stesso pilota romano Francesco Bini, 40 anni, di cui 15 di servizio attivo (anzianità, questa, riferita al 1980 anno dell'intervista), esponente del sindacato autonomo ANPAC, coinvolto nell'evento in questione:

“...La linea Palermo – Roma è pericolosissima: due settimane dopo la sciagura di Ustica guidavo un'apparecchio Alitalia e, quando mi ritrovai grosso modo nello stesso punto della tragedia, il controllo centrale (ossia quello di Roma – Ciampino - n.d.A.-) mi avvertì: Non possiamo più farti strada, sul nostro radar compaiono e scompaiono macchie (ossia plots – n.d.A.) che non riusciamo ad identificare. Vedi di farcela da solo e...spera in Dio.” (vedi quot. <l'Occhio> di giovedì 18/dicembre/1980 – pag. 4 – cronista: Glauco Maggi).

COMMENTO:

Secondo noi, in base alla sommaria descrizione delle caratteristiche cinematiche delle tracce radar, quali l'alta velocità, le repentine apparizioni e scomparse sullo schermo del plotter, queste non potevano riferirsi ad aerei militari ma, piuttosto, ad uno o più UFOs di origine allogena.

Inoltre, tale ennesimo rapporto sulla presenza di aeromobili sconosciuti o UFOs nell'area da noi denominata “triangolo tirrenico”, non fa altro che rafforzare la nostra affermazione – peraltro suffragata da una notevole casistica riportata, succintamente e solo in parte, nella sezione 4° del presente studio – circa un'alta e quasi costante presenza di OVNI e fenomeni connessi, nella suddetta area geografica.

26) IL RITROVAMENTO DEI RESTI DI UN CACCIA < MIG-23 > LIBICO SULLA SILA: UNA MESSA IN SCENA POCO BEN RIUSCITA.

=====

Per quanto riguarda, poi, il presunto ritrovamento dei resti di un <MIG-23> libico nella Sila (in Calabria), all'altezza del comune di Castelsilano, tutta una serie di fatti e circostanze fanno ritenere che, in realtà, si sia trattato di un mal riuscito tentativo di depistaggio organizzato dalle agenzie di Intelligence italiane e statunitensi. La maggiore "astuzia" di questa operazione è stata quella di creare una doppia falsa pista. Difatti, oltre a far ritrovare il relitto in questione, venne "artificiosamente" posticipata la data della caduta dello stesso. Il piano era basato sul seguente assunto "logico": certo, se "qualcuno" cercava di "non" far collegare la caduta del MIG-23 con quella del DC-9 Itavia, ciò voleva dire che, invece, le "due cose" erano, di fatto, "collegate tra loro". Molti caddero in questo "tranello concettuale". In effetti, piuttosto che far scomparire temporaneamente il cadavere del pilota libico -o di altra nazionalità che fosse- (conservandolo - per circa tre settimane- in un banco frigo dell'aeroporto militare di Gioia del Colle, onde arrestare il naturale processo di decomposizione del corpo (vedi -sentenza del giudice R. Priore depositata in cassazione- e stralcio pubblicato sul quot. < Corriere della Sera > del 9/settembre/1999 -pag. 16-), per poi riportarlo - successivamente - sul luogo della caduta del caccia (rischiando per la seconda volta che l'operazione venisse scorta - casualmente - da "scomodi" testimoni), si sarebbe potuto operare come segue:

Sfruttando il fatto che non ci fossero stati testimoni diretti dell'evento in questione (ossia la caduta del supposto MIG il 27/giugno), nonché del successivo sopralluogo e recupero del corpo del presunto pilota, gli uomini dei servizi intervenuti avrebbero potuto portare a termine una più "logica", molto meno rischiosa, ed efficace operazione di depistaggio, quella, cioè, di far "scompare" il relitto del caccia in questione ed il cadavere del suo pilota, in modo "chirurgico", ossia pulito, definitivo e senza lasciare "bavose tracce" come, invece, è poi successo. Basta pensare al nastro con i dati di volo del < MIG-23 > o < Flight Recorder >. Quest'ultimo, difatti, secondo gli esperti del Politecnico di Torino, che ne hanno curato l'analisi quali consulenti dell'Associazione dei familiari delle vittime, è un falso clamoroso. Gli esperti torinesi hanno ottenuto dal giudice Priore i documenti della "commissione militare italo - libica (il che non fa presagire già nulla di "buono") contenenti il nastro con i dati del <MIG-23> precipitato sulla Sila. "...Non sappiamo se è stato esaminato 10 anni fa - tenne a precisa all'epoca il Prof. Mario Valdacchino, docente di ottica quantistica e coordinatore della commissione torinese - Questa è la prima volta che la parte civile lo controlla. Il nastro, però, non è quello originale: ci è stata consegnata una copia, peraltro, anche molto brutta in quanto presenta problemi di registrazione. Per i due terzi della sua lunghezza, il nastro sembra autentico. La parte con i dati finali del volo, invece, solleva molti dubbi. C'è un'aggiunta che non ha nulla a che vedere con i precedenti dati. Quest'ultima parte del nastro - prosegue sempre il Prof. Valdacchino - indica che, negli ultimi 20 minuti di volo, l'aereo in questione avrebbe percorso 400 km. in perfetta linea retta. Tutto il tragitto in questione sarebbe stato coperto senza il minimo spostamento dell'assetto o correzioni di rotta. Ciò, nonostante che, il pilota automatico innestato, registri ogni minima variazione di quota e rotta. E' estremamente poco probabile, difatti, che il velivolo in questione non abbia compiuto la benché minima deviazione, nonostante i venti presenti in quota. In altre parole, la parte finale del nastro del <flight recorder> è incoerente con le nostre risultanze tecniche (e, noi aggiungiamo, anche con la testimonianza dei coniugi Maffini - vedi punto 16). Se quel velivolo arrivava davvero dalla Libia - aggiunge ancora il Prof. Valdacchino - sarebbe precipitato nel Mediterraneo e non in Calabria. Non aveva serbatoi supplementari come emerge dai dati di volo". Oltre ciò, i docenti del Politecnico, dopo averli esaminati, hanno formulato sospetti anche sui rottami del <Mig-23>. Se il velivolo in questione si fosse schiantato - realmente - alla velocità di 450 - 500 km/h., e con un carico di 400 litri di cherosene, avrebbe dovuto lasciare sulla montagna una buca, cosa - questa - che non è stata riscontrata da alcuno. Inoltre, nonostante

il violento impatto contro il costone roccioso, nella cabina di pilotaggio del <Mig-23> è rimasta intatta quasi tutta la strumentazione di bordo. Così come pure i congegni ottici di puntamento delle armi e la bussola d'orizzonte che erano ancora funzionanti (vedi quot. <la Stampa> del 9/ottobre/1991 – pag. *interno* -).

Per non parlare poi delle testimonianze estremamente vaghe e sospette circa la dinamica della caduta del presunto MIG-23 in questione - posticipata al 18/luglio/1980 - costruita, ad arte, a tutto beneficio di coloro i quali (cioè buona parte degli abitanti del luogo), loro malgrado, sarebbero poi stati i “testimoni” dell’evento in questione (vedi quot. <il Giorno> del 25/giugno/1995 – pag. 1 e 2 / quot. <Paese Sera> del /gennaio/1992).

27) CONSIDERAZIONI SULL’IPOTESI DELL’ESISTENZA, ALLA BASE DELLO SCENARIO DI “GUERRA AEREA” VERIFICATOSI NEL CIELO DI USTICA IL 27/GIUGNO/1980, DI UN “COMLOTTO INTERNAZIONALE”.

=====

Se, come ipotizzano alcuni, l’operazione di guerra del 27 giugno 1980, nell’ambito della quale venne abbattuto il DC-9 Itavia, fosse stata realmente pianificata a tavolino molto prima di quella data, non si spiega la frenetica, goffa, scoordinata opera di depistaggio ed occultamento delle prove, ossia dei tracciati radar delle varie basi militari, delle testimonianze di coloro i quali erano a conoscenza dei fatti (fino a ricorrere all’assassinio “mascherato” di almeno 13 di questi), e ogni altra circostanza potesse attestare il ruolo svolto, nella strage in questione, dai vertici militari e politici, sia nazionali che internazionali, coinvolti nel criminale atto di guerra in questione (vedi quot. <Corriere della Sera> del 19 giugno 1997 –pag. 5 - / sett. <l’Espresso> n° 23 del 11/giugno/1989 –pag. 44-56).

Nell’ambito di tale ipotesi di base, sono stati prospettati quattro possibili scenari:

Il PRIMO SCENARIO, è quello in cui il vero “bersaglio” dell’operazione sarebbe dovuto essere un aereo civile libico (un Tupolev, con codice d’identificazione “Vip-56”) con a bordo il dittatore Gheddafi. Questi avrebbe dovuto essere colpito ed abbattuto (almeno ufficialmente) da un pilota fuoriuscito libico (quello stesso poi “precipitato” sulla Sila), nell’ambito di una più complessa “operazione militare” alla quale avrebbero partecipato, per assistenza e ricalzo, caccia statunitensi, francesi, inglesi ed italiani. Ad un certo punto, però, Gheddafi sarebbe stato avvertito (da un settore “deviato” filo-libico dell’allora intelligence italiana, ovvero il SISMI) dell’agguato nei suoi confronti, e sarebbe tornato indietro atterrando all’aeroporto maltese della Valletta. Prima, però, il dittatore avrebbe dato disposizioni - via radio - ai piloti di due caccia lealisti, i quali si trovavano in un aeroporto segreto italiano - dislocato tra Brindisi e Lecce - per un periodo d’addestramento, di decollare ed abbattere l’aereo con il “traditore”. E sarebbe stato a questo punto che, il DC-9 dell’Itavia, sarebbe rimasto - accidentalmente - coinvolto nello scontro. Il MIG-23 del “mancato attentatore”, difatti, per sfuggire ai due avversari si sarebbe posto al riparo sotto la pancia del Jet civile. La sua “strategia”, si basava sul convincimento che - i suoi inseguitori - non avrebbero sparato contro un aereo civile e provocato, così, un gravissimo “incidente internazionale”. Ma, secondo la tesi in questione, le cose non andarono in questo modo: I caccia lealisti libici avrebbero aperto il fuoco contro il “traditore” e colpito - per errore -, con dei missili a testata inerte (gli unici in dotazione durante l’addestramento), il DC-9 Itavia (vedi sett. < Europeo > n° 27 del 7 luglio 1990 - pag. 10 - Cronisti: Daniele Protti – Sandro Provvigionato – Vittorio Scutti).

Tale ipotesi, però, appare molto improbabile in quanto, il leader in questione, avendo già subito diversi attentati alla propria vita, avendo dovuto sedare tentativi di ribellione interna, conoscendo bene il ruolo delle diverse nazioni occidentali nell’organizzazione e sostegno ai fuoriusciti ed oppositori del suo regime, era solito comunicare i propri spostamenti - sia all’interno del paese che all’estero - con un preavviso di solo poche ore. Ciò con l’intento,

evidente, di rendere impossibile - o quanto meno estremamente difficoltoso ed approssimativo - l'organizzazione e l'esecuzione di un attentato nei suoi confronti.

Inoltre, in questo caso resterebbe comunque un "totale ed assurdo mistero" il come sarebbe stato possibile, nell'ambito di una tale complessa quanto sofisticata (vedi l'impiego degli aerei-radar Awacs e i PD-808 per la "guerra elettronica", ecc.) operazione di "guerriglia" aereo-navale, non riuscire (una volta fallito il piano per l'attentato) ad intercettare i due MIG libici e costringerli alla fuga - oppure abatterli - molto prima che questi ultimi si avvicinassero tanto all'attentatore da colpire il Jet civile. Se a questo, poi, si aggiunge il "dettaglio" che il MIG-23 dell'ipotetico "traditore" (ossia quello poi "precipitato" sulla Sila) era disarmato, l'ipotesi in questione appare del tutto senza senso.

Una variante di questo primo scenario è quello che, l'operazione militare in questione (cioè l'attentato a Gheddafi), sia stata attuata da sole forze della NATO, Italia compresa. Pertanto - in questo secondo caso -, il DC-9 Itavia sarebbe stato abbattuto - per errore - da missili aria-aria lanciati da caccia francesi o statunitensi, oppure da un missile terra-aria lanciato da un'unità di superficie o subacquea, appartenenti - in ogni caso - a paesi della Alleanza Atlantica o europei. Anche in questo caso, però, ci sono aspetti "oscuri" che non trovano una risposta logica:

Il primo è quello per il quale c'è da spiegare come sia stato possibile, nell'ambito di una così sofisticata operazione militare di guerriglia, scambiare un volo civile (ossia il DC-9 Itavia) proveniente da nord e diretto a sud, con il velivolo con a bordo Gheddafi decollato da Tripoli per Varsavia (in Polonia) e, pertanto, viaggiante su di una direttrice diametralmente opposta e cioè da sud verso nord. (vedi quot. <il Mattino > del 27/settembre/1989 - pag. 4 - Cronista: Giampiero Olivetto).

Il secondo è quello per il quale - in un tale ambito - risulterebbe del tutto fuori luogo la presenza, sulla scena della tragedia del DC-9 Itavia, del MIG-23 libico - peraltro disarmato - poi "precipitato" sui monti della Sila.

Il SECONDO SCENARIO, è quello di un piano ordito con l'intento di abbattere un aereo statunitense o francese con a bordo del materiale, o finanche un ordigno, nucleare destinato all'Egitto oppure all'Irak.

Tale ipotesi, però, appare anch'essa poco probabile in quanto, in genere, per tali "traffici" si usano vie ben più sicure come la "valigia diplomatica", gli automezzi degli "aiuti umanitari", unità subacquee, ecc. Inoltre, l'abbattimento in volo di un aereo con materiale nucleare a bordo, avrebbe determinato - se non l'esplosione dello stesso, o dell'eventuale ordigno in quanto non innescato -, quanto meno, la contaminazione di una vasta superficie sia marina che terrestre, con conseguenze estremamente gravi sia per la salute delle popolazioni residenti che per il conseguente inquinamento ambientale - della durata di qualche secolo - che ne sarebbe derivato. Sempre a tale riguardo, non va dimenticato che, se ci fosse stata una siffatta contaminazione nucleare, questa sarebbe stata facilmente rilevata, con gravissime conseguenze per i governi dei paesi coinvolti nella battaglia aerea.

In questo caso, inoltre, il supposto coinvolgimento libico nell'azione di guerra aerea in discussione, non avrebbe più alcuna ragione d'essere. Lo stesso dicasi per il Mig-23 "caduto" in Sila. Gli "aggressori", difatti, non avrebbero potuto essere che americani (nel caso che il trasporto fosse stato un aereo francese oppure italiano), o israeliani e francesi - insieme o da soli - (nel caso in cui il trasporto fosse stato un aereo americano). Quest'ultima ipotesi, poi, è particolarmente assurda in quanto nessuno, almeno in Europa, sarebbe tanto "pazzo" da attaccare un velivolo USA.

Il TERZO SCENARIO, è quello relativo al tentativo di fuga da parte di un pilota libico ai comandi di un < Mig-23 >, verso una delle svariate basi militari italiane e/o NATO dislocate nel basso mar Tirreno; in questo caso una di quelle presenti in Sicilia. Il “fuggiasco”, però, sarebbe stato inseguito da due altri caccia “lealisti” i quali, nel tentativo di abbattere il “traditore” con i propri missili aria-aria avrebbero centrato, al suo posto, il Dc-9 Itavia. Il fuggiasco sarebbe stato successivamente colpito con raffiche di mitragliatrice e, in seguito ai danni subiti, sarebbe “precipitato” sulla Sila dove, poi, sarebbe stato “ritrovato” due settimane più tardi (vedi quot. < Corriere della Sera > del 19/aprile/1987 - pag. 7 / quot. < la Repubblica > del 9/maggio/1988 – pag. 17).

Anche in questo caso, però, restano del tutto irrisolti aspetti sostanziali come:

- a) L’insufficiente autonomia dei caccia libici i quali, una volta compiuta la missione, non avrebbero potuto far ritorno in patria;
- b) Dove sarebbero finiti i due caccia “lealisti” una volta portato a termine il loro compito (precipitati in mare per esaurimento del carburante, abbattuti nel susseguente scontro con caccia della NATO, atterrati in Sicilia - in qualche base militare italiana “compiacente” - dove, dopo essersi riforniti di carburante, sarebbero ripartiti per la Libia, o che altro ancora?);
- c) Il mancato armamento del caccia “fuggiasco” nonostante che, ciò, significasse - per il suo pilota - non potersi difendere dagli inseguitori;
- d) Il fatto che, il pilota fuggiasco, invece di atterrare in Sicilia e, così, riparare nella più vicina base militare italiana o della NATO, abbia deciso di “suicidarsi” proseguendo oltre, fino a superare l’isola di Ustica dove, poi, sarebbe stato di fatto raggiunto dagli inseguitori e colpito.
- e) La mancata intercettazione prima del caccia “fuggiasco” e poi di quelli “inseguitori”, da parte dell’intera rete radar sia italiana che della NATO.
- f) Il mancato intervento dei caccia italiani e/o della NATO nonostante la loro massiccia presenza sul teatro degli eventi;
- g) Una così vasta, prolungata omertà e copertura internazionale nei confronti di un “incidente” aereo simile, per molti aspetti compreso quello di aver fatto un alto numero di vittime innocenti, a molti altri accaduti in precedenza e riconosciuti come tali - nel giro di appena qualche giorno dal fatto - dai governi dei paesi coinvolti nella strage;

Il QUARTO SCENARIO, è quello che il < DC-9 > Itavia sia stato oggetto di un attacco aereo “terroristico” libico, avallato dal dittatore colonnello Muammar El Gheddafi e dal suo governo e - quindi - del tutto premeditato ed intenzionale, effettuato come ritorsione alla politica filo - americana e filo - israeliana dell’allora governo italiano. In questo caso, però, restano insoluti alcuni aspetti - certamente non secondari - dell’operazione:

- a) Da dove sarebbe decollato il o i caccia libici visto che, se fossero partiti dalla Libia, la loro autonomia (tenuto anche conto dell’uso dei serbatoi supplementari) non gli avrebbe consentito di farvi ritorno. Se a questo, poi, si aggiunge la circostanza che il DC-9 partì da Bologna con circa due ore di ritardo sull’orario previsto, viene da chiedersi come sia stato possibile - per gli aerei in questione - disporre di tanto carburante da consentirgli di raggiungere il punto dell’agguato, girare in tondo due ore in attesa della “preda” e, alla fine, raggiungere finanche l’entroterra calabrese dove uno dei “killers” sarebbe precipitato. Certo è che, non potendo disporre assolutamente di un rifornimento in volo con un aereo-cisterna, solo l’intervento diretto di Allah, potrebbe giustificare la cosa.
- b) Come avrebbero fatto degli < zombi >, ossia degli aerei ritenuti potenzialmente “ostili”, a girare indisturbati sul basso mar Tirreno area, questa, fortemente militarizzata, in un momento – peraltro – in cui erano in corso delle esercitazioni militari aero-navali di alcuni paesi della NATO? Bisognerebbe pensare che, tali aerei libici, fossero dotati di un sistema

di dissimulazione simile a quello – fantastico – delle “astronavi klingoniane” del celebre serial televisivo “Star Trek” ; oppure, che tutti gli operatori addetti alle consolle dei sistemi di rilevamento radar – sia italiani che della NATO – avessero deciso, all’unisono, di allontanarsi per prendere un “caffè” mentre, contemporaneamente, tutti i satelliti spia presenti sul Mediterraneo, avevano un “temporaneo black out“. Ma, ovviamente, questa è solo della pungente ironia.

- c) E’ inspiegabile il fatto che, in un siffatto attacco aereo, l’aggressore - o almeno uno di questi - fosse disarmato. Al caccia Mig-23 caduto in Sila, difatti, mancavano finanche i tipici agganci sub-alari dove vengono fissati i missili aria-aria, normalmente in dotazione a questo tipo di velivolo. A questo punto verrebbe da pensare che, almeno uno degli attaccanti, avesse intenzione di buttare giù il DC-9 a forza di invettive o, in alternativa, raccontando – via radio ed in arabo – una barzelletta particolarmente “spinta” ai suoi due piloti che sarebbero, così, “morti dal ridere”. Solo che questa, ancor una volta, è solo una battuta sarcastica dettata dall’amarezza di chi scrive.
- d) Non avrebbe avuto alcun senso la successiva azione di “copertura” internazionale, nonché quella dello stesso governo italiano, nei confronti della Libia. Quest’ultima, in particolare, si sarebbe concretizzata sia con la post-datazione della “caduta” del caccia < Mig-23 > libico (“precipitato” sulla Sila, in Calabria) al 18/luglio/1980, che con la frettolosa restituzione – al governo di Tripoli – dei resti dell’aereo in questione e del suo presunto pilota. Un tale atto terroristico, difatti, avrebbe fornito il giusto pretesto a diversi governi (tra cui quello statunitense in primis, quello israeliano, e quello francese) per intervenire militarmente e sbarazzarsi così, in modo “chirurgico” e “definitivo”, dello scomodo e pericoloso dittatore.

28) CASI DI “AIR – MISSING” CON PRESUNTI UFOs ED ALTRI “FENOMENI AEREI ANOMALI” VERIFICATISI – DOPO L’INCIDENTE DI USTICA – NELL’AREA DEL COSÌ DETTO “TRIANGOLO DEL MAR TIRRENO”.

1) UN ESTESO ED INTENSO “BAGLIORE” NOTTURNO DI ORIGINE IGNOTA ILLUMINA UNA VASTA AREA DEL MAR TIRRENO, COMPRESI ALCUNI AEREI IN VOLO NELLA ZONA.

=====

Nel 1980 (la fonte stampa non fornisce la data esatta) sul mar Tirreno, al largo di Cagliari (in Sardegna), alcuni aerei civili si trovano - di improvviso - immersi in un immenso “lampo” che illumina la notte per centinaia di chilometri quadrati, il quale - poi - si dissolve in una sorta di “aurora boreale”.

Il giorno in cui si è verificato l’inusitato fenomeno luminoso, nessuna attività missilistica o militare era in corso in quell’area.

(fonte: sett. < Epoca > n° 1802 – del 19/aprile/1985 – pag. 75 – Cronista: Remo Guerrini – titolo: UFO: rapporto segreto) – (i casi trattati sono stati forniti dal “2° Reparto dello Stato Maggiore” dell’Aeronautica Militare Italiana)

2) I PILOTI DI UN DC-9 DELL’ATI OSSERVANO UN “BAGLIORE CIRCOSCRITTO” NEL CIELO DELL’ISOLA DI USTICA.

=====

L’8/agosto/1981, 32 minuti dopo la mezzanotte, il comandante Eraldo Tortarolo e il primo ufficiale pilota, da bordo di un aereo DC-9 dell’ATI in servizio postale da Palermo a Roma, giunti in un punto a circa 44 miglia (81,5 km.) a nord di Palermo-Punta Raisi, osservano una sorta di intenso bagliore o esplosione di luce proprio davanti a loro e ad una quota maggiore. Nella scheda informativa (mod.27) si legge che il fenomeno è avvenuto,

approssimativamente, a 30 mila piedi di quota (circa 10 km.) e a 10 miglia ovest dalla prua dell'aereo. Il bireattore si trovava in quel momento ad una quota di circa 21 mila piedi (circa 7 km.). In altre parole, la distanza tra l'aereo ed il "fenomeno luminoso" era di circa tre chilometri in verticale e 10 sul piano orizzontale (vedi quot. < Corriere della Sera > del 12 /settembre/1981 – pag. 1). In una intervista rilasciata all'Agenzia ANSA, il comandante Tortarolo ha così descritto l'avvistamento:

"E' stato come un globo di luce bianca, circoscritto, senza code, che è durato pochi istanti sullo sfondo - scuro e senza nuvole - del cielo. In quindici anni che pilota aerei non ho mai visto nulla di simile e non ho formulato nessuna ipotesi sulla natura dell'oggetto che l'ha provocato. Era ad ogni modo fuori dall'aerovia e non l'ho considerata una "mancata collisione". Le dimensioni di detto "bagliore" erano di poco inferiori a quelle di un settore del parabrezza del DC-9..." (vedi quot. < il Tempo > del 18/settembre/1981 – pag. 17).

In seguito, venne accertato che, circa quattro ore prima dell'avvistamento, in acque internazionali - in una area a 22 miglia nautiche (circa 41 km.) di distanza dall'aerovia percorsa dal jet civile – si era conclusa una esercitazione di tiri a fuoco da parte della VI flotta USA. Quest'ultima

smentì - comunque - il lancio di missili e il fatto che, un qualche altro ordigno militare fosse potuto esplodere nei pressi dell'aereo civile (vedi quot. < il Giornale > del 17/settembre/1981 – pag. 6 - / quot. < il tempo > del 18/settembre/1981 – pag: 17). Le indagini svolte dall'Ispettorato Telecomunicazioni ed Assistenza al Volo dell'Aeronautica Militare (ITAV) sul caso di avvistamento "ufo" in questione, non riuscirono a chiarire il mistero sulla natura del fenomeno osservato dai due piloti del DC-9.

2) CACCIA AD UN "VELIVOLO FANTASMA" CHE, PERO', SI ALLONTANA INDISTURBATO DOPO AVER "CONFUSO" GLI INSEGUITORI.

=====

Nel pomeriggio di domenica 27/settembre/1981, un radar della Difesa Aerea Territoriale ha registrato la presenza di un "velivolo sconosciuto" ; ciò ha fatto scattare la procedura d'intercettazione con l'ordine di abbattere l'intruso. L'aeromobile non identificato in questione, però, è riuscito a sfuggire ai caccia militari italiani in quanto, ad un certo punto, la sua traccia radar si è confusa con quella di un Boeing-727 dell'Alitalia (il volo AZ-491) in volo da Malta a Roma. E così i velocissimi < G-91 > dell'Aeronautica Militare sono andati ad affiancare quello che si è poi rivelato essere un falso bersaglio - cioè un Boeing-727 civile -, nei confronti del quale era stato emesso persino l'ordine di abbattimento. Ecco di seguito la cronaca dei fatti:

Ore 14.07 –

=====

L'aereo dell'Alitalia entra sotto il controllo radar italiano sull'aerovia < Ambra-18 >. Proseguirà fin sopra lo scalo palermitano di punta Raisi dove devierà per dirigersi su Sorrento (Napoli), per poi immettersi sull'aerovia < Ambra-14 > che lo condurrà alla sua destinazione, ossia lo scalo di Roma-Fiumicino.

Ore 14.40 –

=====

La Difesa Aerea Territoriale (DAT) rileva, attraverso i suoi radar di Licola, una zona del litorale napoletano, una traccia non prevista e la segnala all'ufficio identificazione.

Ore 14.44 –

=====

Agli “identificatori”, cioè quei militari che hanno la mappa di tutto il traffico aereo autorizzato - sia civile che militare - , la traccia radar risulta sconosciuta (in gergo “unidentified”). Scatta il primo allarme.

Ore 14.45 –

=====

Scatta la procedura d’intercettazione dello “sconosciuto” da parte della difesa italiana e della NATO. Trascorrono ancora pochi minuti nell’attesa dei risultati di un ulteriore accertamento identificativo dell’intruso presso il centro di controllo di Civilavia (dove sono registrati tutti i piani di volo degli aerei in transito sul territorio italiano). Ma il responso, ancora una volta, è negativo. A questo punto, scatta il dispositivo “ Z ” che in gergo aeronautico militare sta per:

Traffico sconosciuto da intercettare, portare a terra o abbattere.

ORE 14.48 –

=====

Il capo controllore della Difesa Aerea decreta quello che in codice si chiama “scramble” (letteralmente “arrampicata, scalata”). Chiama cioè la Base Aerea territorialmente competente (ossia quella più vicina alla zona dove è stato rilevato l’intruso), in questo caso quella di Grazzanise in Campania, e dà l’ordine che si levino dei caccia per intercettare il “velivolo sconosciuto”.

ORE 14.50 –

=====

Due caccia militari < G-91 > , soprannominati le “sentinelle del cielo”, si alzano in volo. Le coordinate per l’intercettazione dell’ovni vengono trasmesse - ai piloti - via radio.

ORE 14.54 –

=====

Qualcosa non va come dovrebbe. Forse, c’è stato un errore nella trasmissione delle coordinate. Forse, l’ovni - intenzionalmente – ha confuso i piloti dei due caccia inseguitori. Sta di fatto che, una volta seguito le istruzioni e raggiunto il punto previsto, i due caccia trovano l’aereo civile dell’Alitalia (il volo AZ-491) e guizzando nel cielo gli si affiancano pericolosamente, tanto da indurre poi il pilota – una volta atterrato – a fare rapporto sulla cosa.

ORE 14.55 –

=====

Intanto, la traccia radar relativa al “velivolo sconosciuto” o ufo, si dilegua verso sud-est e non c’è più tempo utile per tentare una nuova intercettazione.

(fonte: quot. < l’Occhio > del 1°/ottobre/1981 pag. 9 – Cronista: Filippo Anastasi)

3) UN DC-9 VIENE SFIORATO DA UN OGGETTO VELOCISSIMO E, NELLO STESSO TEMPO, E’ INVESTITO DA FORTI VIBRAZIONI.

=====

La mattina del 15/maggio/1982, il comandante pilota ed i passeggeri di un DC-9 dell’ATI (volo AZ-1122) proveniente da Milano e diretto a Palermo, in un punto tra le isole di Ponza

ed Ustica - allorché era ancora a circa 9000 mt. di quota -, segnalano un – ennesimo – allarmante “incontro ravvicinato” con un “qualcosa” nel cielo. Undici minuti prima dell’atterraggio all’aeroporto Palermitano di Punta Raisi, il comandante Salvatore Morabito si è messo in contatto radio con il centro radar di Roma-Ciampino per segnalare un inconveniente di volo: una sorta di forti “onde d’urto” come fossero state prodotte dal passaggio e/o esplosione di un “qualcosa” nelle vicinanze dell’aereo civile. Inoltre, alcuni passeggeri del < DC-9 > - appena sbarcati a Palermo -, hanno riferito di aver visto “un oggetto velocissimo, che lasciava una scia di fumo, sfiorare l’aereo sul quale viaggiavano e di aver sentito, contemporaneamente, una forte vibrazione che ha provocato allarme e spavento tra i viaggiatori”. In merito al caso, il supervisore operativo del centro radar di Roma ha affermato:

“Noi abbiamo preso atto della dichiarazione del comandante Morabito e non abbiamo motivo di metterla in dubbio. Ora si tratta di valutare un rumore come il “botto” segnalato e questo è oggettivamente difficile”.

All’ora in cui è stato denunciato il fatto, era in corso nel mar >Tirreno una esercitazione aero-navale di forze NATO denominata < distant drum (tamburi lontani) 82 >, iniziata alle ore 09.00 e terminata alle ore 13.00. L’esercitazione in questione si è tenuta a circa 80 miglia a sud-ovest di Napoli, in un’area di mare aperto compreso all’incirca tra la Sardegna ed il confine delle regioni Campania e Calabria. Ad essa hanno partecipato, oltre a numerose navi militari americane ed italiane, una ventina di aerei - decollati dalla portaerei < Eisenhower > - ed altri velivoli partiti dalle basi italiane a terra di Gioia del Colle (in provincia di Bari) e Grazzanise (in provincia di Caserta). Secondo quanto hanno riferito i giornalisti che vi hanno assistito, nell’ambito di detta esercitazione è stato effettuato un attacco aereo simulato (cioè senza l’uso di proiettili) nel tratto di cielo sovrastante la portaerei e le navi di supporto. Inoltre, aerei hanno attaccato e bombardato obiettivi-bersaglio posti a circa un miglio di distanza dalla portaerei USA. Dal comando dell’esercitazione, non è stato segnalato l’utilizzo di missili.

(fonte: quot. < la Nazione > del 16/maggio/1982 – / quot. < Corriere della Sera > del 16/maggio/1982 – pag. 7 - / quot < la Stampa > del 16/maggio 1982 - pag. 1- / quot. < il Tempo > del 17/maggio/82 – pag.18 - / quot. < il Giornale > del 17/maggio/82 – pag.1 - / quot. < Lotta Continua > del 18 maggio/82 – pag. 3 - / quot. < il Giornale > del 19/maggio/82 – pag. 20 - / ecc. / quot. < il Giorno > del 3/febbraio/1984 - pag. 7)

4) PER LA PRESENZA DI “TRAFFICO SCONOSCIUTO”, IL PILOTA DI UN < DC-9 > DIRETTO A CAGLIARI DECIDE DI TORNARE A ROMA.

Il < DC-9 > dell’ATI (volo BM-110) decolla dall’aeroporto di Roma – Fiumicino alle ore 22.10 di mercoledì 2/giugno/1982, diretto a Cagliari, in Sardegna. Dopo appena 20 minuti di volo, allorché il Jet civile si trova ad una quota di 23.000 piedi in mezzo al mar Tirreno, la torre di controllo di Roma segnala - al comandante pilota del Jet in questione, Giulio Alati - la presenza di “traffici aerei sconosciuti” di caccia militari decollati da portaerei. Il comandante del DC-9 chiede, allora, di aggirare le esercitazioni facendo rotta su Alghero, ma il controllo di Roma risponde che – su quella rotta alternativa – sfrecciano altri due “aerei sconosciuti”. A questo punto, in cabina giunge nuovamente la voce dell’operatore radar di Roma che dice: “BM-110, da questo momento non garantiamo la sicurezza del volo”. Per il capitano Alati, esperto pilota, non c’è altra alternativa che quella di avvertire i passeggeri che, per un “inconveniente tecnico” l’aereo rientrava all’aeroporto di Roma-Fiumicino.

Al momento del fatto, erano in corso - su tutto il mar Tirreno - delle esercitazioni militari da parte della Sesta Flotta USA. Secondo un “Notam” (avviso ai naviganti) emesso dall’ITAV il 27/maggio/82, difatti, si rendeva noto che, a partire dalle ore 08.00 del 2 giugno fino alle

ore 02.00 del 13 giugno, per le 24 ore di ogni giorno, nella < FIR – UIR > di Roma (cioè in una vasta area – a forma grosso modo di un quadrilatero – comprendente Ancona, l’isola d’Elba, la Sardegna, Pantelleria, la Sicilia, e Catanzaro con parte della dorsale appenninica) “avrebbe avuto luogo attività di volo militare”. Nel < Notam > non si precisano le quote interessate perché si intendono dal livello di superficie fino a 25.000 piedi (7620 mt.) della FIR (Regione Informazioni Volo), e da 25.000 piedi fino a quota illimitata della UIR (Regione Superiore Informazioni).

(fonti: quot. < la Stampa > del 4/giugno/82 – pag. 2- / quot. < Avanti > del 4/giugno/82 – pag. 3 - / quot. < Paese Sera > del 4/giugno/82 – pag. 4) –

Qualche giorno dopo che si era verificato l’inconveniente di volo in questione, l’allora ministro Lagorio aveva negato qualsiasi coinvolgimento di mezzi militari italiani, chiamando – invece – esplicitamente in causa quelli della Sesta Flotta USA. Il 5 giugno, da Bagnoli (Napoli), il comando delle forze alleate del sud - Europa ribatteva – polemicamente – che, quella scorsa sera del 2 giugno, quattro navi militari - battenti bandiera italiana, turca, inglese e statunitense – incrociavano nelle acque del Tirreno a 110 miglia ad ovest di Roma ma che, “per quel giorno”, non sarebbe stato impiegato “nessun aereo”. Inoltre, c’era nel Tirreno anche la portaerei < Eisenhower > ma, “ogni attività di volo” sarebbe terminata alle ore 20.38 per riprendere solo l’indomani mattina. Chi allora ha messo in pericolo il volo civile dell’ATI ? (vedi quot. < l’Unità > del 6 giugno 1982 – pag. 5).

5) UN CACCIA ITALIANO TENTA DI INTERCETTARE UN VELIVOLO “SCONOSCIUTO” CHE, PERO’, SI SOTTRAE ALLA MANOVRA.

=====

Intorno alle ore 08.30 del 6/settembre/1982, il radar della base aerea italiana di Trapani rileva una serie di segnali (plots) indicanti la presenza di un “velivolo sconosciuto” nei cieli della Sicilia occidentale. Data la presenza in zona e ad una quota di oltre 12.000 mt. di un nostro caccia, dalla base in questione parte l’ordine di intercettare “l’intruso”. Il caccia, pertanto, invertiva la propria rotta per assumere quella d’intercettazione del “velivolo non identificato”. Tanto bastava, però, perché l’intruso si sottraesse all’inseguimento, assumendo – all’istante – una rotta di disimpegno (vedi quot. < il Tempo > del 16/settembre/82 – pag.26 – Cronista: Silvio forti) –

Una sintetica quanto lapidaria “smentita” del fatto in questione, da parte dei vertici dell’Aeronautica Militare Italiana, giunge immediata:

Nessun aereo sconosciuto nello spazio aereo della Sicilia –

Le notizie pubblicate da alcuni organi di stampa che si riferiscono alla presenza di aerei sconosciuti nel cielo della Sicilia sono “del tutto prive di fondamento”. Ciò è quanto si afferma in un comunicato dell’Aeronautica Militare secondo il quale, nei primi dieci giorni di settembre, nessun aereo militare supersonico è stato costretto ad allontanarsi da parte di intercettori dell’Aeronautica Militare (vedi quot. < il Giornale d’Italia > del 17 settembre 1982 – pag. 4).

Una volta tanto, anche noi siamo d’accordo con quanto affermato dai vertici della nostra Aeronautica Militare:

In effetti, nessun “aereo militare supersonico” di nazionalità sconosciuta è penetrato nello spazio aereo della Sicilia occidentale. Questo difatti, molto probabilmente, era uno dei “soliti” UFO di origine aliena.

6) UN DC-9 DELL'ATI VIENE DEVIATO PER L'APPROSSIMARSI DI UN "CACCIAMILITARE" CHE EFFETTUA "REPENTINI SALTII DI QUOTA".

=====

Alle ore 14.20 del 21/settembre/82, un operatore alla consolle radar di Roma – controllo, nota sullo schermo del plotter la traccia in salita di un "aereo non identificato" del quale sono del tutto ignote le intenzioni. Il "velivolo sconosciuto" in questione si immette nell'aerovia < Ambra-1 > che passa al di sopra di Sorrento (in provincia di Napoli) dove, al momento - nel punto denominato - < dealer > -, si trova in transito un < DC-9 > civile dell'ATI (volo Bm-334) proveniente da Roma-Fiumicino e diretto a Reggio Calabria. Ora l'intruso si trova alla stessa quota del Jet civile, cioè 8.800 mt., e ad una distanza da quest'ultimo di 16 - 32 km. L'aereo civile, peraltro, vola dentro le nuvole, in condizioni di volo strumentale. A questo punto, per ragioni "prudenziali", il controllore di volo ordina al < DC-9 > dell'ATI di effettuare un'accostata a sinistra di 90°. Secondo una prima ricostruzione effettuata dall'Azienda Nazionale Autonoma di Assistenza al Volo (ANAV), il "velivolo sconosciuto" è rimasto nell'aerovia 'Ambra-1' per circa un minuto, poi è salito di quota fino a 9.400 mt. e quindi si è rituffato alla quota di 5.600 mt. Il controllore ha potuto seguire con chiarezza il tragitto del secondo aereo che, sempre secondo il comunicato dell'ANAV, doveva essere certamente un "jet militare" in quanto avrebbe avuto inserito il "trasponder" (un trasmettitore - questo - che indica sul plotter, accanto al segnale dell'aeromobile, la quota e un proprio codice identificativo). Una volta che il "velivolo sconosciuto" aveva abbandonato l'aerovia < Ambra-1 >, il controllore ha rimesso l'aereo di linea sulla sua rotta per Reggio Calabria. Si ritiene che il "velivolo sconosciuto" fosse un Jet militare della Sesta Flotta USA in quanto, in quei giorni, erano in corso esercitazioni nel centro e nel sud dell'Italia (nell'ambito della < Display Determination 82 > letteralmente "mostrati deciso"), ma solo per brevi periodi e in orari determinati.

L'ANAV ha dichiarato che, grazie al trasponder, sarà facile identificare l'aeromobile "sconosciuto". Intanto, l'Aeronautica Militare Italiana ha escluso che nell'incidente sia stato coinvolto un proprio velivolo.

(fonti: quot. < il Giornale > del 23/settembre/1982 – pag. 2 - / quot. < il Messaggero > del 24/settembre/82 – pag. 15) -

Come sempre, anche questa volta, dopo il solito "polverone" sollevato anche a livello parlamentare, il caso è stato "sepolto" e nulla si è più saputo circa la "nazionalità" del supposto "Jet militare" coinvolto nell'incidente.

7) UN "QUALCOSA" SI FRAPPONE TRA UN JET CIVILE ED IL SUOLO METTENDO IN ALLARME L'ALTIMETRO.

=====

Nel 1982 (la fonte stampa non riporta la data esatta) sul mar Tirreno, al largo di Cagliari (in Sardegna), un radio altimetro di un velivolo dell'ATI si è attivato da solo, automaticamente, come accade quando l'aereo scende – pericolosamente – oltre una certa quota: "C'è < qualcosa > sotto di noi ma non la vediamo", comunicò in quell'occasione il pilota a terra. "Neppure noi", fu la risposta del controllore di volo.

(fonte: sett. < Epoca > n° 1802 - del 19/aprile/1985. – Cronista: Remo Guerrini – titolo: UFO: rapporto segreto) – (i casi trattati sono stati forniti dal < 2° Reparto dello Stato maggiore > dell'Aeronautica militare Italiana)

8) I PILOTI DI DUE AEREI CIVILI OSSERVANO UN GROSSO “OGGETTO INFUOCATO” CALARE DAL CIELO VERSO IL MARE.

=====

Dieci minuti dopo la mezzanotte del 5/dicembre/1984, nel cielo sul mar Tirreno, a sud dell'isola d'Elba, i piloti di un jet civile (volo IG-635) proveniente da Pisa e diretto a Cagliari (in Sardegna), osservano quanto segue:

“A ore 11 – cioè davanti al muso dell'aereo, ma leggermente spostato sulla sinistra – si rileva la presenza di un < grosso oggetto infuocato > che scende verso il mare. Impossibile la sua identificazione”.

(fonte: sett. < Epoca > n° 1802 – del 19/aprile/1985 – pag. 73 – Cronista: Remo Guerrini – titolo: UFO: rapporto segreto) – (i casi trattati sono stati forniti dal “2° Reparto dello Stato Maggiore” dell'Aeronautica Militare Italiana)-

Alcune ore dopo, intorno alle ore 11.30 di quello stesso giorno, altre apparizioni di “globi di fuoco”, accompagnati da boati, violenti spostamenti d'aria, vibrazioni del suolo (queste ultime, registrate - anche - strumentalmente dagli osservatori sismici), vengono segnalati da centinaia di testimoni sparsi in regioni quali la Liguria, il basso Piemonte, fino alla Costa Azzurra (in Francia). Qui il radar dell'aeroporto di Nizza rileva il fulmineo passaggio di un “oggetto non identificato”. Si pensa alla solita “pioggia di meteoriti”, al passaggio di qualche “bolide” di grosse dimensioni, o ad un rientro satellitare “fuori programma”, ma - in molti casi - i resoconti testimoniali sulla dinamica dei “fenomeni luminosi” in questione, non coincidono con quella di detti fenomeni convenzionali.

(fonte: quot. < il Secolo XIX > del 6/dicembre/1984 – / quot. < la Stampa > del 6/dic./84 – Ed. Cuneo e prov. - / quot. < le Nice-Matin > del 6/dic./84 - / quot. < il Messaggero > del 6/dic./84 – pag. 18 - / quot. < la Stampa > del 7/dic./84 – Ed. Cuneo e prov. - pag. 19 - / quot. < il Secolo XIX > del 7/dic./84 – pag. 8 - / quot. < la Stampa > - del 7/dic./84 - Cr. della Liguria - / quot. < Corriere della Sera > del 7/dic./84 - pag. 15) –

Alle ore 14.27, di giovedì 6/dicembre - il giorno seguente quindi - altri due “oggetti volanti” transitano sulla Liguria dove vengono rilevati dall'osservatorio meteorologico e sismico di Imperia, come dichiara il Direttore di quest'ultimo, il Prof. Bino Bini (vedi: quot. < la Stampa > del 8/dic./84 – Cr. della Liguria - pag. 17).

9) I PILOTI DI QUATTRO AEREI CIVILI OSSERVANO LE EVOLUZIONI DI UNA SQUADRIGLIA DI UFOs.

=====

Alle ore 17.40 del 13/dicembre/1985, i piloti di tre Jet civili appartenenti, rispettivamente, alle società ATI, British Airways, e Olympic, tutti alla quota di 8.000 piedi e in condizioni di ottima visibilità, hanno segnalato al centro controllo di Roma-Ciampino l'avvistamento di “oggetti volanti non identificati”, cioè UFOs, nella zona di cielo sulla verticale di Ponza, Teano e Sorrento.

Gli UFOs sono stati descritti come cinque punti luminosi che sembravano rincorrersi ed incrociarsi volando da est ad ovest e viceversa. Secondo quanto hanno riferito i piloti del Jet ATI, tale comportamento non pareva essere causale, anzi, lasciava intendere che i cinque oggetti stessero procedendo in formazione, ad una velocità piuttosto elevata e ad una distanza non eccessiva dagli aerei.

L'avvistamento in questione ha avuto una ulteriore conferma da terra. A Napoli ed a brindisi, difatti, molti testimoni hanno notato tali "punti luminosi" nel cielo (vedi: quot. < Corriere della Sera > del 14/dic./1985 – pag. 9).

10) ALLARME PER UN "BOATO" E LA RILEVAZIONE RADAR DI UN "VELIVOLO SCONOSCIUTO" POI "PRECIPITATO" IN MARE (?).

=====

Nel primo pomeriggio del 15/gennaio/1990, un "velivolo non identificato" è probabilmente precipitato (ma noi riteniamo, invece, che si sia "immerso" come di frequente fanno gli UFOs - n.d.A.-) nel mar Tirreno meridionale, a circa 50 miglia a nord dell'isola di Stromboli (l'isola più a nord dell'arcipelago delle Olie). Ma accurate ricerche condotte dalla Aeronautica Militare Italiana, ai cui ha partecipato anche un elicottero di una portaerei francese, non sono riusciti ad appurare la natura dell'intruso.

Tutto è iniziato alle ore 16.30 circa allorquando, alcuni pescatori di Stromboli, hanno avvertito la locale stazione dell'Arma dei Carabinieri di aver udito un forte "boato" mentre erano al largo con le loro imbarcazioni. A dare ulteriore credito alla cosa, si aggiungeva - quasi contemporaneamente - la segnalazione, proveniente dalla stazione del Soccorso Aereo di Catania (in Sicilia), relativa al ricevimento di un messaggio radio lanciato da una portaerei francese in navigazione al largo delle acque siciliane. Detta unità militare aveva segnalato l'improvvisa scomparsa, dai propri schermi radar, del segnale (plots) relativo ad un velivolo - non identificato - presente fino a qualche secondo prima.

L'allarme è stato, così, immediatamente diramato alle competenti autorità militari italiane. Nel frattempo, un elicottero che si era già levato in volo dalla portaerei francese alla ricerca delle tracce di un eventuale incidente, rientrava alla propria base mobile senza aver avvistato alcunchè di anormale. Intanto, da Catania, decollava un aereo < Breguet Atlantique > dell'Aeronautica Militare Italiana che si dirigeva verso il golfo di Policastro (nel salernitano), dove era stata localizzata la zona del possibile incidente. Per proseguire ed allargare l'area delle ricerche, si erano poi aggiunti altri tre aerei militari < F-104 > italiani provenienti dalla base della Aeronautica Militare di Grazzanise (nel casertano), un elicottero tipo < HH-3F > del 15° stormo aereo di Ciampino, e una nave della Marina Militare Italiana salpata dal porto di Napoli. Intanto, una nuova segnalazione (di "cosa", però, non viene precisato -n.d.A-) aveva fatto ritenere che l'incidente fosse avvenuto a 5 miglia a nord-est di Stromboli. Successivamente venne precisato che la zona interessata era, invece, molto più distante dal punto in questione; pertanto, l'aliscafo < Botticelli > della Siremar, che in un primo momento era stato dirottato, riprendeva la sua rotta normale. E' a questo punto che l'allarme, per la scomparsa in mare di velivolo sconosciuto al largo del golfo di Policastro, si tinge ulteriormente di "giallo". Nel tardo pomeriggio di quello stesso giorno, difatti, l'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo (ANAV), ente - questo - preposto al controllo radar dello spazio aereo italiano, diffondeva un comunicato nel quale si escludeva "categoricamente" che risultasse disperso un qualunque velivolo (aereo o elicottero) civile "che volasse nello spazio aereo italiano sotto controllo radar o che volasse a vista con un regolare piano di volo". Contemporaneamente, l'Aeronautica Militare Italiana escludeva "tassativamente" che mancasse all'appello un qualsiasi velivolo militare italiano o statunitense. Infine, nella tarda serata, l'Ufficio stampa del comando della Terza Regione Aerea ha comunicato che, le ricerche coordinate dal < Terzo ROC > di Martina Franca (Taranto), erano state definitivamente sospese.

(fonti: quot. < il Giornale d'Italia > del 17/gennaio/1990 – pag. 9 – Cronista: Salvatore Arcella - / quot. < il Giornale di napoli > ed. ult.me – del 17/gennaio/1990 – pag. 5) –

Ora, se non si era trattato di alcun tipo di velivolo militare o civile cosa, se non un UFO – calato dalle alte quote atmosferiche e poi immersi in mare – , avrebbe potuto dar luogo al “boato”, al segnale indicante la presenza di un aeromobile ed alla repentina scomparsa di quest’ultimo dallo schermo radar di una portaerei ?

11) UN “OGGETTO VOLANTE” SCOMPARE CON UN INTENSO BAGLIORE, E SENZA ALCUN RUMORE, DAVANTI AD UN AEREO CIVILE IN FASE DI ATTERRAGGIO A PALERMO - PUNTA RAISI.

=====

Alle ore 18.00 circa di domenica 18/aprile/1990, i piloti e l’equipaggio di un aereo < MD-80 > dell’Alitalia (volo AZ-1844), proveniente da Torino e diretto a Palermo via Cagliari (in Sicilia), mentre si apprestavano ad iniziare la discesa verso lo scalo di Punta Raisi, e cioè nel cielo fra Trapani e Palermo, sono testimoni del passaggio ed “esplosione luminosa” di un corpo volante. L’aereo civile si trovava a circa 4.000 mt. di quota, e volava in condizioni di visibilità perfetta e nessuna turbolenza atmosferica, allorquando, il comandante pilota Gian Marco Nosari (con un curriculum di 11.000 ore di volo, top-gun dell’Aeronautica Militare per 10 anni dal 1971 al 1981, e da 18 anni pilota dell’Alitalia) ed il suo equipaggio osservano, nitidamente, un fenomeno aereo che così descrivono – in tempo reale – al centro di controllo radar di Trapani-Birgi:

Un corpo volante sopraggiunge da nord, attraversa perpendicolarmente la rotta da ovest verso est seguita dal loro aereo, e - quindi - scompare con un bagliore prima di colore giallo e poi arancione. Dopo di che, ad attestare l’avvenuto inusitato fenomeno, non resta una scia di fumo. Gli 80 passeggeri non si sono accorti di nulla e, dieci minuti più tardi, fanno scalo a Punta-Raisi. Intanto, la capitaneria di porto di Trapani, aveva fatto uscire una motovedetta per controllare se il “bagliore non identificato” fosse stato da attribuire ad un razzo di segnalazione, lanciato da qualche natante in difficoltà. Dalla base aerea di Birgi si sarebbero levati in volo anche alcuni aerei per indagare. Il risultato dell’operazione fu che non venne trovato nulla in mare e nulla in cielo. Per l’Alitalia, che nel pomeriggio del giorno seguente ha confermato l’episodio, si sarebbe trattato – molto probabilmente – di un piccolo meteorite bruciatosi a contatto della atmosfera terrestre. Il quale, però, oltre a trovarsi ad una quota troppo bassa per un siffatto fenomeno, non esplose con fragore e non si frammenta in più parti, come avviene - di consueto - a causa dell’attrito, della compressione e dell’enorme calore, sviluppati a contatto con gli strati densi dell’atmosfera - n.d.A. - .

Controversa appare anche l’intervento della stessa Aeronautica Militare. Difatti, mentre il comandante in seconda della capitaneria di Trapani, Giuseppe Impallomeni, ha confermato che alcuni caccia si sarebbero levati in volo per accertare l’origine del “fenomeno luminoso”, l’ufficiale della base di Birgi – addetto ai rapporti con la stampa – ha smentito, invece, ogni operazione di ricognizione. Rimane il fatto che, una volta a terra, il comandante Gian Marco Nosari – come il resto del suo equipaggio – hanno stilato un regolare rapporto sui fatti in questione, indirizzato ai centri di controllo del traffico aereo di Palermo e di Roma. Significativo è stato anche il commento sull’avvistamento fatto, più tardi, dal comandante del volo Gian Marco Nosari: “In venti anni di carriera, non ho mai visto una cosa del genere”.

(fonti: quot. < il Messaggero > del 20/aprile/1999 – pag. 13 – Cronista: Luciano Costantini - / quot. < la Repubblica > del 20/aprile/99 – pag.23 / quot. < il Giornale > del 20/aprile/99 – pag. 16) –

I casi di presunto avvistamento UFOs sopra riportati, sono quelli relativi ad un coinvolgimento ufficiale di aerei civili e mezzi militari, di cui è stata data notizia attraverso i

mass-media. Ciò significa che sono stati esclusi, intenzionalmente, tutti quei casi – il cui numero è considerevole (vedi il cap. 4° dello studio sul caso di Ustica) – denunciati da cittadini la cui testimonianza, il più delle volte, è altrettanto veritiera ed attendibile di quella rilasciata dal personale aeronautico e militare in genere.

Inoltre, siamo certi che, se potessimo accedere agli archivi di enti come < Civilavia > ed il < 2° reparto dello Stato Maggiore > dell'Aeronautica Militare Italiana, il numero dei casi di “incontro ravvicinato” tra aerei e presunti UFOs, nonché quelli di solo avvistamento di questi ultimi, registrati nello spazio aereo italiano e – più in particolare – in quello compreso nel così detto “triangolo del mar Tirreno”, si allungherebbe notevolmente.

CONCLUSIONI

=====

La ricostruzione fin qui effettuata dello scenario in cui si innesta la strage del <DC-9> Itavia, si basa sull'analisi critica dei dati accertati negli atti dell'Istruttoria, così come sono stati recentemente depositati in Cassazione dal giudice Rosario Priore. Inoltre, vi è l'inclusione, comunque e sempre distinta dai fatti ufficialmente riconosciuti, di quegli aspetti ancora oscuri e riconducibili a matrice ufologica che, tuttora, sono presenti nell'indagine in questione.

Per quanto riguarda l'esistenza di un ipotetico “triangolo del diavolo” nel basso mar Tirreno (comprendente la Sicilia, la Sardegna e l'entroterra campano), visto che nell'area geografica in questione - da noi denominata “triangolo del tirreno” - c'è, oltre quello civile e militare consueto, un notevole “traffico” di presunti missili e proiettili di vario genere, sarebbe più giusto che la medesima fosse soprannominata come “l'area 23 del Tirreno”, ossia quella dello “scemo” secondo il significato della smorfia napoletana (la bibbia - quest'ultima - per coloro i quali vogliono dare un significato ai numeri per poter giocare al lotto). Secondo alcuni, difatti, una accolta di imbecilli – in divisa e mostrine – avrebbe adibito detta area geografica a proprio uso e consumo, e cioè per effettuarvi “giochi di guerra” e come “poligono” per il tiro...all'aereo civile.

Noi invece, pur condividendo il comune convincimento – dettato dalla saggezza popolare ma anche confermato dalla storia umana – circa il possesso, da parte dei militari in genere, di una naturale ottusa visione del mondo e di quanto in esso avviene, riteniamo – quella appena formulata – una spiegazione più che altro sarcastica, pungente e provocatoria, comunque assolutamente inadeguata a spiegare la gran parte dei numerosi avvistamenti di UFOs, dei ripetuti casi di “air-missing” (cioè quasi collisione) tra aerei ed altri aeromobili sconosciuti, nonché di tutti gli altri fenomeni anomali tipici dell'area geografica in questione (vedi, al riguardo, la sezione 4° dello studio), e cioè come dovuti al traffico aereo ed alle attività militari di solito svolte in aree d'interesse strategico, come – di fatto – è il medio ed il basso mar Tirreno. Il nostro convincimento al riguardo, peraltro suffragato dalla presenza di una più che sostanziosa documentazione, è che l'area indicata come “triangolo del Tirreno”, è una zona notoriamente nota per l'alto numero di avvistamenti di UFOs, e di incidenti sia marittimi che aerei contraddistinti - questi ultimi - da un alto indice di stranezza ed inesplicabilità in termini convenzionali. Sempre a proposito della oscura nomea attribuita a detta area geografica (ossia quella di “triangolo del Tirreno”), che questa non scaturisce da “fantasie” ed “elucubrazioni” dell'Autore ma è il risultato di una constatazione di fatto (peraltro riconosciuta anche nell'ambiente marittimo ed aeronautico), è confermato – tra altre cose – dal seguente stralcio di una comunicazione radio tra il maresciallo Marzulli, del centro radar di Martina Franca, ed il suo comandante, effettuata nella notte tra il 27 ed il 28/giugno/1980:

Marzulli : “Pronto?”

Comandante : “Si sono il comandante, buonasera....c'è niente di nuovo?”

(M) : “E no comandante, sembra che ormai sia caduto”.

(C) : “Ma dove?”

(M) : *“L’ultimo riporto è stato quello dell’Ambra 13 alfa, poi dopo non hanno più saputo notizie (.....) c’era abbastanza vento, il tempo cattivo (...)”*.

(C) : *“Anche nuvolosità?”*

(M) : *“Sì, penso che ci sia anche nuvolosità (...) sembra che sia un aereo dell’Itavia, un DC-9 da Bologna a Palermo. E’ maledetta quella zona, comandante”*.

(C) : *“Puttana eva”*.

(M) : *“Eh, sembra il triangolo delle Bermuda! (...)”*.

(C) : *“Grazie”*.

(M) : *“Buonasera”*.

(Fonte: quot. < la Stampa > del 6/ottobre/1991 – pag. 8 – Cronista: Giovanni Bianconi).

Circa il proponimento di scenari e ricostruzioni “eretiche” della strage di Ustica, cioè basate su cause ben diverse da quelle proposte e “caldeggiate” a livello ufficiale, è di estremo interesse quanto più volte ribadito dal giudice Rosario Priore - nella sua istruttoria -, a questo preciso riguardo:

“...Le attività dei Servizi appaiono più finalizzate ad accertare se vi fossero elementi per indirizzare le indagini in determinate direzioni, che avrebbero potuto essere in contraddizione con le versioni ufficiali, che ad accertare la reale causa dell’incidente” (vedi quot. < la Stampa > del 4 settembre 1999 – pag. 8 – Cronista: Giovanni Bianconi). Che l’ipotesi di una componente “ufologica” nella strage di Ustica, fosse una di quelle fortemente “invisibile” ed “affossate” dagli ambienti di stato o ufficiali (sia che fossero direttamente coinvolti nella questione e quindi militari, che quelli di “palazzo”), risulta oltremodo palese dalla seguente circostanza:

In un appunto del 5/ottobre/1981 – ma trasmesso dal SISMI ai giudici solo nel 1996 – si legge che “in atti risultano tracce di plottaggi di aerei sconosciuti rilevati nello spazio aereo nazionale in occasione dell’incidente del DC-9 Itavia su Ustica”, anche se subito dopo si specifica che “tali tracce non hanno nulla a vedere con l’incidente”. Il giudice Rosario Priore (magistrato inquirente) è riuscito a risalire all’ufficiale che scrisse quell’appunto, il quale – una volta convocato – riferì anche i commenti sulla cosa fatti all’epoca: “Il SIOS (ossia il servizio segreto della nostra Aeronautica) che aveva avuto quei tracciati a suo tempo, non ci aveva comunicato la presenza di questi aerei < sconosciuti >” (vedi quot. < la Stampa > del 4 settembre 1999 – pag. 8 – Cronista: Giovanni Bianconi).

In ultima analisi, in virtù di quanto detto ed illustrato finora, siamo sinceramente convinti che, l’ipotesi di una componente ufologica nello scenario della strage di Ustica, non è poi tanto “malvagia” o “demenziale” come continuano a ripetere, senza opporre alcuna dettagliata analisi tecnica a sostegno, un certo numero di “miopi” detrattori di questa tesi: certi, per ignoranza dei fatti e naturali limiti intellettuali, altri invece - meritevoli di un ben maggiore biasimo - per solo opportunismo e calcolo politico. Noi, almeno, ci siamo seriamente impegnati nella ricerca di quella che potrebbe essere la verità, senza alcun interesse o secondo fine. Tutti gli altri possono dire di aver fatto la stessa cosa?

=====

Acerra (Na), lì GENNAIO/2000

l’Analista:

Umberto Telarico

inquirente del G.I.R.U.C.

NOTE DI TESTO:

- 1) Vedi gli esempi casistici al riguardo, posti in allegato allo <Studio sul caso del disastro di Ustica>, realizzato dall'Autore.
- 2) Vedi nota 1.
- 3) Vedi nota 1.
- 4) Vedi al riguardo:
 - a) lo studio preparato dal <Brookings Institution> USA -nel 1961- per la NASA, dal titolo: *"Proposed studies on the implications of peaceful space activities for human affairs"*.
 - b) lo studio preparato da George Kocher per la <Rand Corporation> USA -nel 1968- dal titolo: "UFOs: wath to do?"
 - c) il recente studio del gruppo di ricerca francese <Cometa> (composto da ex consulenti dell'Istituto di Studi per la Difesa Nazionale <IHEDN>) dal titolo: *Les ovni et la defese - a quoi doit - on se preparer?* inviato al Presidente francese Jacques Chirac ed al Primo Ministro Lionel Jospin.
 - d) il memorandum redatto -nel 1968- dalla <National Security Agency (NSA)> USA per l'allora Presidente Lyndon B. Johnson, intitolato: *"UFO hypothesis and survival questions"*.
- 5) Vedi i testi:
 - Rapporto da Iron Mountain sulla possibilità e desiderabilità della pace – a cura di L.C.Levine – Ed. Bompiani (1968)
 - Above top secret – di: Timothy Good – Ed. Harper Collins (1987)
 - UFOs are real – di: Clifford E. Stone – Ed. S.P.I. Books (1997)
 - Clear intent – di: L. Fawcett & B.J. Greenwood (1984)
 - Ufo top secret – di: R. Pinotti – Ed. Bompiani (1995) –
- 6) Vedi cap. 4° -pag.15- e relativa casistica dello studio sul "caso di ustica" realizzato dall'Autore.
- 7) Vedi la casistica internazionale, gli studi e le teorie in merito, raccolte dall'Autore.