

TUTTO CIO' CHE E' STATO IGNORATO E CHE NESSUNA NAZIONE HA MAI VOLUTO AMMETTERE SULLA STRAGE DI USTICA

di
Umberto Telarico

Analisi tecnica sull'inquietante ipotesi
di una componente ufologica nella strage
del DC-9 Itavia verificatasi nel cielo di Ustica
la sera del 27 giugno 19802

a cura del



INTRODUZIONE

Questo studio si propone di far conoscere ad un pubblico più vasto possibile come, nello scenario degli eventi che portarono la sera del 27 giugno 1980 all'abbattimento del DC-9 della compagnia ITAVIA, nel cielo dell'isola di Ustica, (ossia al centro del cosiddetto Triangolo del mar Tirreno), si trovino numerosi indizi sostanziali del fatto che la causa scatenante di questo tragico evento possa benissimo essere stata un'operazione militare aero-navale effettuata dagli Stati Uniti congiuntamente ad alcuni paesi della NATO (Gran Bretagna, Francia e Italia), finalizzata all'intercettazione e tentato abbattimento di uno o più UFOs (ossia Oggetti Volanti Non Identificati) di origine allogena, i quali seguivano – già da qualche tempo e da molto vicino – il trasporto civile in questione. Quest'ultimo, pertanto, sarebbe stato colpito per errore da uno o più missili “amici” diretti contro tali UFOs.

Proprio per le sue implicazioni politiche e militari, “esplosive” se divulgate, l'evento ufologico in questione è stato “gestito” come una questione di sicurezza nazionale, o meglio di sicurezza “sovrana nazionale”. In tale ottica, proprio per proteggere la segretezza di un'operazione militare congiunta finalizzata all'abbattimento di tali aeromobili sconosciuti di natura allogena, i vertici militari e politici dei Governi coinvolti nell'operazione hanno deciso di eliminare qualsiasi prova testimoniale dell'accaduto. L'analisi dei dati in nostro possesso ci ha indotto a supporre che il DC-9 non sia esploso in aria, ma sia riuscito ad ammarare e che ciò abbia determinato la rapida decisione di assassinare gli eventuali superstiti del disastro aereo, provocando l'affondamento del velivolo utilizzando un commando di sub, giunti sul posto con un sommergibile.

Le successive, frenetiche azioni di depistaggio ed occultamento delle prove relative al vero obiettivo dell'azione di guerra (ossia uno o due UFOs), all'abbattimento del DC-9 ed al conseguente assassinio dei sopravvissuti, insieme all'eliminazione fisica di ben 13 testimoni chiave a conoscenza dei fatti, il tutto operato all'ombra di complici silenzi e connivenze istituzionali di ogni genere (a livello internazionale), sono una prova evidente ed incontrovertibile che i fatti collegati con la strage di Ustica - come altri dello stesso genere -, sono considerati, ieri come oggi, materia “altamente riservata” legata alla difesa di inderogabili interessi nazionali ed internazionali.

Anche l'ambiente ufologico nazionale italiano ha reagito in modo censorio ed allineato con le politiche di “sicurezza nazionale”, non trattando mai in maniera oggettiva e seria l'evidente componente ufologica presente nella strage di Ustica. I nostri ripetuti tentativi di portare le ipotesi di questo studio all'attenzione del pubblico nazionale, sono caduti di fronte alle evidenti sudditanze alle logiche di potere di quelli che si ritenevano gli esponenti di una seria ufologia nazionale.

Se questo studio è stato tratto da un ben più ampio lavoro dell'Autore, in cui è compresa, tra l'altro, una completa raccolta dei dati che hanno portato a queste conclusioni, è proprio perché, grazie alla minore quantità di documenti qui citati, un numero sempre maggiore di persone possa facilmente venirne a conoscenza, data la difficoltà di divulgazione di un saggio di quasi un migliaio di pagine rispetto a questo di poche decine.

A questo punto, prima di giudicare questo lavoro come frutto di elucubrazioni fantascientifiche, chiediamo solo che venga almeno letto.

l'Analista
Umberto Telarico

inquirente del

G.I.R.U.C.

Gruppo Indipendente
di Ricerca Ufologica
Campana

ANALISI TECNICA SULL'INQUIETANTE IPOTESI DI UNA COMPONENTE UFOLOGICA NELLA STRAGE DEL DC-9 ITAVIA, VERIFICATASI NEL CIELO DI USTICA LA SERA DEL 27 GIUGNO 1980

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

A) PREMESSE GENERALI

- 1) Un'alta percentuale di fenomeni UFOs si registra nelle aree del pianeta sedi di installazioni di interesse strategico-militare e/o sedi, al momento di tali apparizioni di "oggetti volanti non identificati", di esercitazioni militari¹ (*Allegato n°1*);
- 2) A volte, nelle aree geografiche dove il fenomeno UFO è in genere particolarmente intenso, oppure è in atto un'ondata (flap) di manifestazioni UFOs, si registrano degli incidenti aerei dalle caratteristiche di difficile collocazione, in uno schema convenzionale² (*Allegato n°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; questo 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 sconosciuti³ (*Allegato n°3*);
- 4) A livello dei 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 segretezza⁴ (*Allegato n°4*);
- 5) Sullo scacchiere internazionale, la linea politica governativa, relativa alla questione degli UFOs e fenomeni connessi (intesi come la manifestazione *hard* della presenza ed interferenza, nel nostro ambito planetario, di intelligenze aliene), 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 potenze. 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), di comuni quanto fondamentali interessi legati alla sicurezza nazionale e, nel caso specifico, alla sopravvivenza stessa del sistema di potere politico, economico e religioso⁵ (*Allegato n°5*).

B) CONSTATAZIONI SPECIFICHE

- 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 (*Allegato n°6*);
- 2) Il basso Tirreno, al pari di altre aree marine tristemente note come il Triangolo delle Bermuda (nell'Oceano Atlantico occidentale), il Triangolo del Drago dell'Oceano Pacifico (in Giappone), il Triangolo dei Grandi Laghi (tra il Canada e gli Stati Uniti) ecc., è sempre stata un'area contraddistinta da un'intensa attività di tipo ufologico e "misterioso", caratterizzata dai seguenti fenomeni⁶:

¹ Vedi l'ampia casistica al riguardo, posta 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: what 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 défense - a quoi doit-on se préparer?" 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 nello "Studio sul caso del disastro di Ustica", realizzato dall'Autore.

- a) Alto numero di avvistamenti UFO;
- b) Immersione e/o emersione di UFOs;
- c) Presenza di Oggetti Sommersi Non Identificati o U.S.O.;
- d) Naufragi di natanti attribuiti alla collisione con U.S.O.;
- e) Scomparsa di aerei e natanti;
- f) Ritrovamento di natanti privi di equipaggio a bordo;
- g) Incidenti aerei anomali;
- h) Black-out radio;
- i) Boati "fantasma";

(Allegato n° 7)

- 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 era conclusa alle ore 09:00 di mattina del 27 giugno 1980. Ma in tale comunicato ufficiale non si fa alcun cenno ad un'ulteriore esercitazione 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 "la Repubblica" del 17 novembre 1988, pag. 23) (Allegato n° 8). Altra conferma del fatto che, al momento della sciagura del DC-9 Itavia, 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 Centauro" (vedi "Europeo" n° 33 del 18 agosto 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 eventi⁷ 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 registrata una congestionata azione di cover-up e depistaggio, nonché un omertoso quanto complice silenzio a livello istituzionale internazionale, tuttora in atto. Tutto ciò non trova una logica spiegazione se non tenendo conto del fatto che un tale esteso quanto omogeneo "fronte di omertà internazionale" presuppone la difesa di comuni quanto vitali interessi strategici di gran lunga superiori a quelli nazionali. Ebbene, come è dimostrato da diverse migliaia di pagine di documenti ufficiali governativi, provenienti da svariate nazioni, l'unica cosa che risponde ad un tale requisito (vedi il punto 5 della Premessa) è il fenomeno ufologico, inteso come la manifestazione *hard* della presenza ed interferenza di intelligenze aliene nel nostro ambito planetario.

SVILUPPO CRONOLOGICO E CRITICO DEGLI EVENTI LEGATI ALLA STRAGE DI USTICA

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", si formula la seguente ipotesi di ricostruzione dello scenario determinatosi nell'area di Ustica il 27 giugno 1980.

È da sottolineare che la ricostruzione viene effettuata solo ed esclusivamente in base alle premesse di carattere generale relative alla situazione nazionale e internazionale preesistente il tragico incidente e in base alle constatazioni di carattere più specifico relative allo stato della particolare zona dove si sono svolti gli eventi.

(Illustrazione n° 1)

⁷ Alcuni esempi possono essere: l'abbattimento, con un missile partito da una nave Usa, di un Airbus iraniano carico di pellegrini diretti alla Mecca; l'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; l'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).

1) UFOs VENGONO SEGNALATI NELLA STESSA AREA (che poi sarà teatro dell'abbattimento del DC-9 Itavia) DUE GIORNI PRIMA CHE SI VERIFICHINO 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 "Roma" del 7 luglio 1980, pag. 12*). Ora, per quanto riguarda gli OVNI⁸ 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 alla sorpresa, non poteva trattarsi assolutamente di "prove di scena" dell'attacco che poi sarebbe stato sferrato 48 ore dopo.

2) DOPO IL DECOLLO DA BOLOGNA, 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 "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 (almeno secondo la versione ufficiale) 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, senza potersi rendere conto di una tale presenza "estranea".

2/a) LE CONDIZIONI METEOROLOGICHE DELLE VARIE ZONE SITUATE SULLA ROTTA DEL DC-9 ITAVIA.

Le condizioni meteorologiche lungo la rotta seguita dall'aereo erano sostanzialmente buone, con una visibilità di oltre 10 km. Il mare, però, a causa di un vento teso, era mosso, localmente agitato con un moto ondoso di forza 4-5. A Ponza, il cielo era sereno o poco nuvoloso, con un vento da nord-ovest che spirava a 25 nodi. Condizioni meteo simili a quelle presenti ad Ustica. A Palermo Punta Raisi c'era cielo quasi sereno e vento debole. Sulla costa campano-calabra il cielo era nuvoloso ma senza pioggia. A Capo Palinuro c'era cielo nuvoloso con vento di 20 - 25 nodi (*vedi "il Tempo" del 28 giugno 1980, pag. 1, cronista G. D'Av.*).

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 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 "Corriere della Sera" del 1° settembre 1999, pag. 9*).

4) UN PRIMO AEREO MILITARE (FORSE UN CACCIA) SI AVVICINA E SEGUE IL 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 da tre F-104 italiani decollati dalla base aerea di Grosseto intorno alle ore 20:00 del 27 giugno 1980 (*vedi "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, quando 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

⁸ OVNI = Oggetto Volante Non Identificato, cioè l'equivalente in lingua italiana di UFO (Unidentified Flying Object).

radio provenienti dal DC-9, dagli altri velivoli militari presenti in zona 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, della data in cui gli stessi avrebbero dovuto essere ascoltati quali testi in causa dal giudice Rosario Priore (*vedi "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" (si è poi stabilito che i "compagni fantasma" fossero due, secondo noi due UFOs a tutti gli effetti), per cui i quattro velivoli avrebbero potuto volare in quel modo per scortare e/o costringere questi "accompagnatori" ad abbandonare la loro posizione (*vedi "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, CIOÈ, 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 "Corriere della Sera" del 7 ottobre 1991, pag. 13*).

Ore 23:46 del 27 giugno 1980:

"Eh, sono il maresciallo Di Mico (*dalla stazione di Licola, n.d.A.*)".

"Capitano Patroni Griffi, mi dica".

"Senta, le dico una notizia così".

"Sì".

"Che penso non abbia nessun valore, i carabinieri di Pozzuoli...".

"Sì".

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

"E a che ora questo?"

"Questo sarebbe successo alle ore otto e trentasette alfa (*ossia le ore 20:37, n.d.A.*), ma non ci dovremmo trovare".

Ora, che tipo di velivolo noto, sia esso militare o meno, è in grado di "scomparire" in modo tanto repentino? Che a noi risulti, nessuno... a meno che, ovviamente, non si pensi ad un UFO di origine allogena.

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

Ore 20:46:00

Il volo IH-870 dell'Itavia è sulla A/B/EAM, 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, riesce a mettersi in contatto. Quindi dice testualmente: "Qui è un cimitero. Non si riesce a comunicare né a sentire niente" (*vedi "l'Occhio" del 29 giugno 1980, pag. 3 e 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 "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 "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 faccia precipitare e scomparire dallo schermo del radar Marconi di Roma.

Qual è la causa che rende difficili tutti i contatti radio, fino a produrre il totale black-out degli stessi? Una "contromisura elettronica" messa in atto per coprire "un'operazione di guerra"? "Distorsioni del campo" prodotte di frequente dall'intenso campo elettromagnetico (legato al sistema propulsivo) di uno o più UFOs presenti in quell'area⁹?

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 (CONTROVERSA) DI TALI UNITÀ NAVALI NEL MEDITERRANEO.

Alcune serie di plots (tracce radar), attribuite 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 "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 del 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 Rosario Priore, risultò che mancavano le minute originali dei turni di copertura a bordo relative ai giorni a cavallo della strage (vedi "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 "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 stata mai ben chiara la sua dislocazione e quindi il suo "alibi" (vedi "il Mattino" del 18 luglio 1991, pag. 5).

[Commento:

Ma qualcuno si è mai chiesto per quale assurdo motivo (anche qualora fosse stata alla fonda nel porto di Palermo) anche questa importante unità navale USA avesse, per pura coincidenza, i radar spenti? Questa deduzione deriva dal fatto che dal comando della VI Flotta Americana non è mai pervenuta nessuna informativa. Per tali unità navali, come abbiamo ampiamente dimostrato, è strategicamente insensato avere disattivati i radar.]

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),

⁹ Vedi la casistica internazionale, gli studi e le teorie in merito, raccolti dall'Autore.

dichiararono semplicemente che era rientrata nel porto di Tolone all'alba del 27 giugno (vedi "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 "Corriere della Sera" del 1° settembre 1999, pag. 9).

12) ALMENO OTTO CACCIA MILITARI SI TROVANO INTORNO AL DC-9 QUANDO 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 del disastro 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 "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, PERÒ, CHE LA PERIZIA TECNICA DELL'NTSB USA INDICAVA QUESTE STESSE TRACCE RADAR, COME QUELLE RELATIVE AD UN "OGGETTO VOLANTE SCONOSCIUTO".

Intanto, dalla base aerea di Solenzara in Corsica decolla una squadriglia aerea composta da 7 o 8 caccia francesi. Quando il DC-9 Itavia, procedendo sempre sul basso Tirreno, sorvola l'area tra Ponza ed Ustica, una "traccia fantasma" (identificata nella perizia del giudice Priore, come la probabile traccia radar di uno dei caccia francesi staccatosi dalla formazione sopra menzionata), 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 di circa 90° rispetto alla sua direttrice di volo (vedi "Corriere della Sera" del 1° settembre 1999, pag. 9).

Come viene dettagliatamente illustrato nello schema grafico riportato nella parte dedicata alle illustrazioni (vedi illustrazione n° 2, tratta dall'articolo "Il mistero di Ustica" di Andrea Artoni, apparso su Volare n° 40 del novembre 1986), questa "traccia fantasma" (ricostruita con l'ausilio di un computer) è correlata al rilevamento, a intervalli di tempo irregolari, di quattro singoli plots, le cui caratteristiche e parametri dinamici sono illustrati nella seguente ricostruzione per fasi, tratta anch'essa da "Il mistero di Ustica", di Andrea Artoni:

AEROVIA AMBRA 13, CINQUANTA MIGLIA A NORD DI USTICA

Ore 20:58:00

La traccia del bireattore Itavia prosegue regolarmente verso sud, avanzando lungo la propria rotta di 13 km al minuto. La quota è sempre di 7600 Mt. e lo scalo di Palermo è ancora lontano. La distanza di quest'ultimo dal punto in cui si trova il DC-9, è di quasi 150 km. Ad ogni rotazione dell'antenna del radar (ossia ogni 6 secondi), la traccia del jet Itavia appare 1300 Mt. più avanti sullo schermo planimetrico fosforescente del radar o plotter. Improvvisamente (senza, cioè, che vengano rilevate tracce associabili precedenti e, quindi, elementi per poterne determinare la direzione di provenienza, n.d.A.), una traccia più piccola appare a circa 20 km a sinistra, ad ovest, quindi, del DC-9. Quest'ultima è un "blip" molto piccolo ed isolato che non impensierirebbe nessun controllore che lo stesse osservando sullo schermo (questo, beninteso, sempre secondo l'opinione di Andrea Artoni, n.d.A.).

Ore 20:58:06

Dopo sei secondi dal primo rilevamento, il raggio esploratore del radar "batte" di nuovo il settore in cui si trova il DC-9, la cui traccia compie un altro piccolo avanzamento sullo schermo. L'altra traccia, quella appartenente all'aeromobile "fantasma", si affievolisce e scompare: il radar non lo ha rilevato. Quest'ultima cosa si ripete per altre tre rotazioni complete del raggio esploratore del plotter. Per 24 secondi, quindi, sullo schermo del radar non vi è più traccia dell'intruso.

Ore 20:58:39

Il blip dell'intruso riappare sullo schermo del radar. Ora è a 16 km dal DC-9 e sembra percorrere una rotta leggermente convergente verso la sua destra. La sua velocità apparente (calcolata in base alla distanza percorsa nell'intervallo di tempo tra i due rilevamenti) è di 420 nodi, pari a 778,344 km/h. Questa è ancora soltanto una debole traccia primaria di cui non è possibile neppure determinare la quota. I radar dei Controllori del Traffico Aereo, difatti, a differenza di quelli della Difesa Aerea, non dispongono dell'elemento esploratore sul piano verticale; l'indicazione della quota è trasmessa automaticamente da bordo degli aerei.

Dopo questo secondo rilevamento, per ben 12 volte il radar non batte più la presenza dell'intruso mentre la traccia del DC-9 Itavia è sempre chiara e completa.

Ore 20:59:45

Il blip corrispondente al DC-9 Itavia viene rilevato per l'ultima volta dal raggio esploratore del plotter. Successivamente, all'improvviso, il segnale scompare. Al suo posto non c'è più neppure il simbolo sintetico della decodifica del trasponder, ma soltanto un'indistinta nebulosità che, ai passaggi successivi del raggio esploratore sul margine inferiore dello schermo del plotter, sembra illuminarsi di un chiarore diffuso verso est. Poi del DC-9 con 81 persone a bordo non vi è più alcuna traccia.

A questo punto, tenuto conto del successivo rilevamento radar dell'intruso, avvenuto alle ore 20:59:57, la distanza presunta di quest'ultimo dal DC-9 è intorno ai 10 km, mentre la sua velocità apparente è ora di 700 nodi, pari a 1282,4 km/h.

Ore 20:59:51

Sei secondi dopo la scomparsa della traccia del DC-9 Itavia, quella relativa al "velivolo fantasma" non riappare ancora sullo schermo del plotter. Ora, la sua presunta distanza dall'ultima posizione del jet civile dovrebbe essere di circa 8 km.

Ore 20:59:57

La traccia dell'aeromobile fantasma viene nuovamente battuta dal radar. Ora la sua distanza dall'ultima posizione del DC-9 è di circa 6 km.

Ore 21:00:03

La traccia fantasma non viene più rilevata dal radar neanche nella battuta successiva.

Ore 21:00:15

Il blip dell'intruso viene rilevato per l'ultima volta. Dopo, anche il computer del sistema radar di Roma Ciampino, l'unico che ha "visto" tutto, non registra più nulla.

(Illustrazione n° 3)

A proposito dell'ultima battuta radar dell'aeromobile fantasma, il dato riportato dalla citata rivista Volare è in contraddizione con le affermazioni (trascritte nel relativo rapporto) di tre dei cinque periti facenti parte della Commissione Blasi. Secondo questa, difatti, dall'analisi dei dati si rileva che il plot relativo all'oggetto volante sconosciuto è rilevato fino a 100 secondi dopo la scomparsa del segnale del DC-9 dallo schermo radar di Roma Ciampino (vedi ultima parte del presente paragrafo).

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 "Corriere della Sera" del 27 giugno 1981, pag. 6, e 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 altra traccia radar riconducibile all'ipotetico missile), riteniamo di no. Una siffatta "manovra d'attacco", infatti, sarebbe stata pregiudicata da un esito estremamente incerto, mentre la corretta manovra d'attacco di un caccia - come viene dimostrato da altri casi del genere (vedi parte 3^a, pag. 15/a dello studio) - sarebbe stata quella di porsi "in coda al bersaglio" per avere, così, la massima garanzia che quest'ultimo venisse "agganciato" dai sensori - radar o termici che fossero - del missile (illustrazione n° 4). Solo nel caso che detto missile fosse stato guidato sul bersaglio dal radar di bordo del caccia autore del lancio, l'angolazione di tiro di quest'ultimo sarebbe potuta essere notevolmente più ampia (illustrazioni n° 5 e 6). Ciò, ovviamente, non esclude che un altro caccia, da una quota inferiore, dopo essersi posto in coda o comunque con uno stretto angolo d'attacco 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 distruttivi di tali ordigni. Tali considerazioni restano valide anche nel caso che, a lanciare il missile o i missili - questa volta del tipo superficie-aria - sia stata una nave o un sottomarino.

(Fonti: "Volare" n° 74 del dicembre 1989, pagg. 28-31;

"il Giornale" dell'11 luglio 1991, pag. 8;

"il Giorno" del 10 luglio 1991, pag. 7;

"l'Unità" del 4 marzo 1992, pag. 7;

"l'Espresso" n° 22 del 6 giugno 1993, pagg. 78-79).

Secondo l'opinione dei tre periti Imbimbo, Migliaccio e Lecce, sul totale di cinque componenti della Commissione Blasi (incaricata nel 1990 dell'analisi dei tracciati radar di Roma Ciampino), secondo i dati emersi dalla lettura dei nastri con le registrazioni radar in questione, risulta che dopo la scomparsa della traccia del DC-9 Itavia avvenuta alle ore 20:59:45, il segnale relativo al "velivolo fantasma" - indicato anche come traccia n°6 - resta visibile sullo schermo planimetrico del radar, anche se con la sua tipica discontinuità, per altri 100 secondi ancora. In tale intervallo di tempo, la velocità orizzontale dell'aeromobile sconosciuto decresce rapidamente fin quasi ad annullarsi. Sempre

secondo i tre periti, tale anomalo decremento della velocità potrebbe avere come spiegazione l'effettuazione di una lunga cabrata verso l'alto.

(Fonte: "Il Mattino" del 31 maggio 1990, pag. 5, articolo a cura della redazione)

[Commento:

È ovvio che una tale conclusione è formulata sulla base dell'assunto che un aereo convenzionale (a meno che non si tratti di un aereo VTOL e cioè a "decollo verticale", ma non è questo il nostro caso) non possa rallentare tanto senza precipitare per mancanza di portanza, cioè per il subentro di una condizione di "stallo". Per i periti ufficiali, quindi, l'unica possibile spiegazione di un siffatto "anomalo comportamento aerodinamico", è quella che si sia trattato della conseguenza di una cabrata verso l'alto; in questo modo l'aeromobile fantasma sarebbe uscito dall'"area di detenzione" (ossia portata) del raggio radar.

Ora, ammesso per ipotesi che tale traccia fantasma sia da collegarsi con la presenza di un caccia militare responsabile dell'abbattimento del DC-9, non poteva essere uno dei fantomatici MIG libici tirati in ballo nello scenario di guerra aerea verificatosi nel cielo di Ustica. Una manovra del genere, difatti, avrebbe esposto il nostro "aggressore" ad un attacco mortale dei caccia occidentali inseguitori.

Se, invece, si presume che tale caccia aggressore possa essere stato di nazionalità occidentale (ossia statunitense, francese, italiano, ecc.), non c'è alcuna ragione tattica che giustifichi una tale manovra "evasiva", invece di inseguire il suo vero bersaglio, cioè, nel nostro caso, uno o più MIG libici usciti indenni (uno solo o entrambi) oppure solo danneggiati dall'attacco missilistico. Ma la manovra evasiva sarebbe stata effettuata per fuggire da chi? Da "cosa"?)

13/a) LA PERIZIA TECNICA DELL'NTSB STATUNITENSE RELATIVA ALL'INTERPRETAZIONE DELLA TRACCIA RADAR INDICATA CON IL N° 6 DALLA PERIZIA BLASI.

Ritornando sulla questione dei plots rilevati sui tabulati radar di Roma Ciampino, questi sono correlati alla presenza di un "corpo volante sconosciuto" (indicato come traccia n° 6 dalla perizia Blasi - vedi "il Mattino" del 13 ottobre 1989, pag. 5, cronista Giampiero Olivetto) che, proveniente da ovest, interseca la rotta del DC-9, passa attraverso l'area dei frammenti di quest'ultimo¹⁰ e, proseguendo nella sua traiettoria verso est, esce dallo schermo del radar in questione. È indiscutibile che "qualcosa" sia emerso dalla registrazione del radar primario tipo Marconi di Roma e che i tecnici incaricati dell'inchiesta, in mancanza di altri elementi probanti, abbiano indicato l'eventualità che tali tracce spurie, pur se rilevate con intervalli di tempo irregolari finanche di 72 secondi, possano essere gli echi riflessi del medesimo "oggetto volante sconosciuto". In questo caso, tali echi riflessi sarebbero riferibili ad un aeromobile che viaggiava alla velocità di circa 1250 km/h ad una quota sconosciuta, e la cui rotta avrebbe intersecato quella del DC-9 Itavia 30 secondi dopo la scomparsa del plot di quest'ultimo dallo schermo del radar; ciò dimostra, ovviamente, che tale "aeromobile fantasma" non si trovasse nelle immediate vicinanze del DC-9 quando la sua traccia è scomparsa dallo schermo del radar né, tanto meno, che possa aver colliso con il jet civile in questione. Nessuna traccia di echi radar "spuri" è reperibile nella registrazione del radar primario utilizzato dal Centro della Difesa Aerea di Marsala, la cui portata era considerevolmente maggiore rispetto alla distanza dell'aereo civile quando la traccia di quest'ultimo - fino ad un istante prima perfettamente visibile - è scomparsa dallo schermo del plotter.

Ciò potrebbe essere spiegato con la caratteristica del radar a lunga portata della Difesa Aerea, la cui antenna ha una rotazione più lenta (5 giri al minuto, mentre quelle civili ne compiono 10), e dal sistema automatico d'inseguimento degli echi sconosciuti che non accetta tracce non assimilabili ad una traiettoria di volo (come il rilevamento di una serie di singoli plots a intervalli di tempo, uno dall'altro, lunghi ed irregolari). Ciò sta a significare che, nel caso il radar di Marsala avesse visto gli echi "fantasma" in questione, il suo computer li avrebbe considerati "incongruenti" e, quindi, rifiutati a priori senza neppure registrarli.

Il fatto che le tracce del "velivolo fantasma" rilevate dal radar di Roma Ciampino vadano associate alla presenza di un "aeromobile sconosciuto" o UFO e non, invece, ad un fenomeno di "false eco", è dimostrato dai risultati della simulazione di "effettivo rilevamento radar" effettuata dalla Commissione Pratis nel 1989. In tale circostanza, sia il radar Marconi che il Selenia, nonché i radar militari di Licola (Napoli) e Marsala (Sicilia), rilevarono tanto il DC-9 quanto l'F-104 - entrambi oggetto del test - in modo chiaro e ad ogni "battuta" del raggio esploratore del plotter (vedi "il Mattino" dell'11 gennaio 1990, pag. 1, articolo a cura della redazione).

Sempre a proposito della presenza di un "oggetto volante non identificato" o UFO, resta da fare un'ultima considerazione: se il radar di Roma ha veramente "colto sul fatto" un aeromobile sconosciuto, stando ai dati cinematici emersi dalle analisi eseguite dai periti, tale OVNI viaggiava ad una quota di circa 25.000 piedi e ad una velocità nettamente superiore a Mach 1. Ciò avrebbe comportato la propagazione, in un'area vastissima, di un bang supersonico che, prodotto a quella quota, sarebbe stato veramente memorabile (illustrazione n° 7). Ma non risulta che qualcuno l'abbia udito; neppure gli equipaggi dei pescherecci che si trovavano al largo di

¹⁰ Forse, i frammenti sono quelli derivanti dall'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 oltre, punto 16).

Ustica (decisamente all'interno, quindi, di detta zona di "percezione sonora") e che rientrarono in porto, prima del solito, per il forte vento (cfr. punto 20 del presente testo).

(Fonte: "Il mistero di Ustica", di Andrea Artoni, tratto da "Volare" n° 40 del novembre 1986)

Sempre a riguardo della traccia radar n° 6 deve far riflettere il fatto che, fermi restando i risultati della perizia sui tabulati del sopra citato centro radar¹¹, 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 Pino Aprile (a proposito dell'esistenza di altre prove relative all'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 Giorgio Santacroce

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

G.

"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 NTSB, National Transportation Safety Board, degli Stati Uniti.

M.

"Io ho chiesto all'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 qualcosa che vola e non è identificato".

(Fonte: "Oggi" n° 19 del 9 maggio 1984, pagg. 26-28)

[Commento ai punti 13 e 13/a:

Anche in base alla nostra analisi, considerata la traiettoria del "velivolo sconosciuto" - prima parallela e poi curvilinea, per incrociare a 90° quella del DC-9 Itavia - caratteristica di un aeromobile ma non di un "proiettile" tipo missile, e considerato il fatto che tale "corpo volante" passa davanti al DC-9 senza entrare in collisione con esso, per poi proseguire oltre fino ad uscire dallo schermo del radar, si può escludere con certezza che lo stesso possa essere interpretato come un missile di qualche tipo.

Circa, poi, la natura dell'aeromobile "fantasma", dati come la saltuaria rilevazione da parte del radar o l'assenza del boato supersonico sono aspetti caratteristici - in particolare modo il secondo - assolutamente inspiegabili per la tecnologia di un aereo convenzionale, mentre per gli UFOs di origine allogea, queste sono solo alcune delle tipiche, fantastiche, caratteristiche.

Altro dato interessante è quello che tra i molti altri aspetti in comune esistenti tra il disastro del DC-9 Itavia e quello del BOEING-747 della TWA-800, avvenuto nel cielo di Long Island (New York) il 17 luglio 1996, c'è anche quello della "saltuaria rilevazione radar" dell'UFO da parte del Centro di Controllo del Traffico Aereo (TRACON) di New York¹².]

14) POCHI MINUTI PRIMA CHE SI CONSUMI IL DRAMMA DEL DC-9 ITAVIA, SULLO SCHERMO RADAR DI ROMA CIAMPINO COMPARE UN CERTO NUMERO DI TRACCE (PLOTS) NON IDENTIFICATE.

Poco prima che la traccia radar del DC-9 Itavia scompaia dagli schermi radar, nella sala del Centro di Controllo Aereo Territoriale di Ciampino si manifesta un'insolita "animazione". Qualcuno degli operatori ha rilevato, sugli schermi radar, la presenza di tracce (plots) "strane", riconducibili ad "aeromobili sconosciuti", nell'area tra Palermo,

¹¹ Perizia espletata su richiesta dell'allora magistrato inquirente italiano dott. Giorgio Santacroce, dall'NTSB USA.

¹² Vedi al riguardo il testo: "Il disastro del Boeing-747 della Twa (volo 800) verificatosi a largo di Long Island - NY (USA) - il 16 luglio 1996: incidente o misterioso abbattimento come si verificò per il DC-9 Itavia (volo IH-870) al di sopra di Ustica (Italia) il 27 giugno 1980?", a cura dell'Autore).

Ponza e Napoli. Gli addetti alle consolle si consultano rapidamente tra di loro. Poi (come, molto probabilmente, è accaduto già altre volte), si decide che tali tracce non sono “interessanti”; che “non c’entrano” con il traffico di propria competenza (vedi “l’Unità” del 1° luglio 1980, Cronista Sergio Sergi).

[Commento:

Di solito, quando la presenza di un qualsiasi traffico aereo militare - sia autorizzato che non - invade un’aerovia civile e si avvicina pericolosamente ad un qualsiasi traffico civile, il primo compito del Controllo Aereo che ha in carico tale velivolo è quello di segnalare al pilota ciò che sta accadendo e, allo stesso tempo, di fornirgli una rotta alternativa che gli garantisca la massima sicurezza (illustrazione n° 8) Nel caso del DC-9 Itavia, tale normale procedura è stata completamente ignorata. Perché? Forse la risposta è che, poiché nell’area in questione è frequente la rilevazione di “tracce fantasma”, che compaiono e scompaiono senza poter essere identificate, gli operatori radar hanno pensato bene di ignorare la cosa onde evitare l’ennesimo “allarme UFOs” e, con esso, il conseguente - sgradito ai propri superiori - can-can che i mass-media avrebbero certamente fatto sull’episodio.]

15) 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.

Sempre in tema di possibili cause prime 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 (illustrazione n° 9).

Secondo il pilota in questione, in seguito ad un’imprevista virata del DC-9 verso ovest, ossia in direzione del presunto OVNI¹³ prima in rotta parallela e poi in virata verso est rispetto alla direttrice di volo del cargo civile (ufficialmente interpretato – in sede periziale – come un “aeromobile sconosciuto” e in seguito dal giudice Priore 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 “Nonsiamosoli” n° 10 del novembre / dicembre 1986, pagg. 8-11).

[Commento:

È evidente, però, come tale ipotesi non tenga in alcun conto sia le reali capacità di manovra dimostrate in innumerevoli occasioni dagli UFOs, che il complesso scenario aero-navale militare, in cui si innesta la sciagura del DC-9 Itavia. Per non parlare, poi, della quanto mai discutibile possibilità che il comandante di un aereo civile – con la responsabilità di salvaguardare l’incolumità di 77 passeggeri e 4 membri dell’equipaggio – possa eseguire una deviazione di rotta per “andare a vedere da vicino” un aeromobile sconosciuto o UFO. Una simile interpretazione, certamente non imparziale, dei fatti, si spiega con la circostanza che Roberto Doz fosse, fino ad alcuni anni fa, un pilota militare in servizio attivo; questo ci porta a pensare che il giuramento di fedeltà da lui fatto verso l’Arma e lo Stato, sia un elemento fortemente pregiudizievole al riguardo della formulazione di un sereno giudizio sulla strage di Ustica. Il principale indizio di un tale atteggiamento 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. Ciò in pieno accordo, quindi, con quanto dichiarato dai vertici militari e politici dei paesi più direttamente coinvolti (ossia l’Italia, gli Stati Uniti e la Francia) nella fase iniziale delle indagini ufficiali sul caso, ma in più che evidente contraddizione con quanto appurato in seguito da tutti e tre i magistrati incaricati, di volta in volta, dell’inchiesta.]

16) 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 “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 viene 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”¹⁴ 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 poi, subito dopo, viene danneggiato abbastanza seriamente in modo

¹³ Velivoli che lo stesso Doz definisce come “Tracciatori Molecolari Extraterrestri” o T.M.E.

¹⁴ Vedi al riguardo lo stralcio della sentenza, depositata in cassazione dal giudice Rosario Priore, pubblicata sulla rivista “Volare” n° 190 dell’ottobre 1999.

diretto o indiretto dagli effetti dell'esplosione di uno o più missili aria-aria¹⁵ (vedi, per esempio, sito <http://www.nove.Firenze.it/Ustica>). (Illustrazioni n° 10 - 15)

Secondo le perizie tecniche definitive (agli atti della sentenza depositata in Cassazione dal giudice Rosario Priore) il DC-9 sarebbe stato colpito da due missili (che, dopo essere esplosi, ne avrebbero attraversato la fusoliera), aventi una traiettoria – o angolo d'impatto – orientata, sul piano verticale, dal basso verso l'alto e, sul piano orizzontale, da sinistra verso destra.

I missili, 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 che poi sarebbero precipitate in mare in un punto lontano (circa 7 km) da quello in cui, molte ore dopo, verranno ritrovati gli altri più consistenti resti dell'aereo e cioè circa 60 miglia a nord di Ustica (vedi "il Messaggero" del 30 ottobre 1992, pag. 10) (illustrazioni n° 16 - 24). Ma, contrariamente a quanto viene asserito nell'indagine conclusiva ufficiale, nonostante i danni subiti (la cui reale entità non è tuttora 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 all'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 7600 Mt. scende - o meglio precipita - fino a circa 3000 Mt.; poi, grazie alla loro abilità¹⁶ e forza d'animo, i piloti riescono a riacquistare un certo controllo del velivolo ormai ridotto ad una sorta di goffo e pesante aliante cosicché, dopo altri pochi drammatici minuti, riescono a portare a termine un - certamente tutt'altro che morbido - ammaraggio di fortuna. È molto probabile che, nel breve lasso di tempo tra l'inizio della caduta "controllata" e l'ammarraggio, oppure subito dopo quest'ultimo, i piloti abbiano lanciato il segnale di *mayday* e trasmesso le coordinate approssimative della loro posizione. Ora, nell'attesa dei soccorsi, non restava altro da fare che rallentare al massimo il lento ma progressivo allagamento della fusoliera (magari, tentando una sorta di approssimativa pressurizzazione del suo interno facendo defluire, poco alla volta, l'ossigeno dalle bombole normalmente in dotazione) (illustrazioni n° 25 - 26).

Nessuno dei superstiti avrebbe mai immaginato che i tanto attesi soccorritori sarebbero stati, invece, gli esecutori materiali della sentenza di morte emessa, nei loro confronti, dai vertici di alcune superpotenze nucleari in nome di supreme ragioni di stato.

17) 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 – *illustrazioni n° 27 - 29*), 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 "Corriere della Sera" del 1° settembre 1999, pag. 9), mentre il secondo, cioè quello poi visto dai coniugi Maffini (vedi il punto 18 della presente analisi) prosegue verso le coste della Calabria.

17/a) LA SERA DEL 27 GIUGNO 1980, UN CACCIA USA SCOMPARE NEL NULLA MENTRE SORVOLA IL MAR TIRRENO. È STATO FORSE ABBATTUTO DURANTE L'AZIONE CONGIUNTA DI INTERCETTAZIONE E TENTATO ABBATTIMENTO DI "QUALCOSA" NEL CIELO DI USTICA?

Prima di allontanarsi dal teatro degli eventi in questione, i due UFOs, vuoi per potersi allontanare in tutta sicurezza, vuoi – anche – per risposta al proditorio attacco con i missili, che potrebbe anche aver danneggiato uno dei due OVNI (probabilmente, quello poi diretti verso la Calabria), usano qualche loro arma "esotica" contro uno degli aerei inseguitori: in questo caso, un cacciabombardiere decollato dalla portaerei USA Saratoga. Il caccia americano, colpito in pieno dall'arma di uno dei due OVNI, esplose in una miriade di pezzi che finiscono in mare.

Molti anni dopo, e cioè nell'estate del 1988, un pescatore subacqueo di Villasimius (in Sardegna), poi divenuto aviare, tale Massimiliano Zara, rinviene tra gli scogli di Capo Carbonara un pezzo di un aereo (lungo

¹⁵ Tra l'altro, potrebbe essere dovuta proprio all'avvistamento dei "compagni fantasma" l'esclamazione del pilota Domenico Gatti "gua...." - ossia guarda - ultima parola registrata dal Cockpit Voice Recorder o CVR di bordo.

¹⁶ Il comandante Domenico Gatti era un ingegnere aeronautico che stava per essere promosso Ispettore Generale. Al suo attivo aveva sei anni d'anzianità e 7250 ore di volo su jet civili. Il suo secondo, Vincenzo Fontana, era in procinto di avere la nomina a Comandante.

poco più di un metro) ricoperto di polistirolo e con una targhetta di identificazione all'interno. Il giovane, essendo un appassionato di aviazione, porta a casa il cimelio. Nel 1992, il signor Massimiliano Zara decide di scrivere alla rivista specializzata "Aeronautica e Difesa" per chiedere a quale tipo di aereo appartenesse il frammento da lui raccolto; alla missiva erano allegati ovviamente delle foto del reperto. Dalla redazione della rivista giungono solo delle risposte evasive. All'inizio del 1994, il signor Zara venne interrogato a Roma da un Commissario di Polizia della Digos. Alcuni mesi dopo, il giudice Rosario Priore sbarca in Sardegna per esaminare di persona il relitto in questione. Quest'ultimo intanto, dopo la partenza di Massimiliano Zara come avviene, era stato gettato nella discarica del paese dai genitori del ragazzo, stufo di avere quel rottame nel loro giardino di casa. Le ruspe cercano, ma invano (almeno così è stato detto ufficialmente), di recuperare il frammento di aereo. Perché tanto interesse per quel "rottame" da parte degli inquirenti? La risposta è che, nel frattempo, il Comando Militare americano aveva fatto sapere che quei numeri di matricola impressi sulla targhetta apposta al relitto appartenevano ad un cacciabombardiere decollato dalla portaerei Saratoga proprio la sera del 27 giugno 1980 e poi scomparso nel nulla (*vedi "il Messaggero" del 20 novembre 1994, pag. 7, Cronista Umberto Aime*).

Eppure, la notizia della presunta scomparsa di un caccia tipo Phantom, dato per decollato proprio dalla portaerei Saratoga, era circolata già pochi giorni dopo l'abbattimento del DC-9. In questa occasione, però, il comando NATO di Napoli, dopo essere stato pressato per diversi giorni dalla stampa che chiedeva notizie in proposito, emise un laconico quanto lapidario comunicato al riguardo: "Non manca alcun aereo della NATO".

(Fonte: "l'Unità" del 6 luglio 1980, pag. 6, Cronista V. Va.)

[Commento:

È scontato che gli Stati Uniti (sia per evitare un incidente internazionale di vaste proporzioni che per difendere il proprio prestigio militare), non avrebbero mai potuto ammettere di aver perso un proprio caccia in uno scontro con degli aerei libici. Figuriamoci, poi, se avrebbero mai ammesso di aver tentato di abbattere degli UFOs (dopo aver sempre detto e ribadito per 50 anni che "gli UFOs non esistono"), nell'ambito di un'azione militare in cui era stato, per di più, abbattuto per errore un aereo civile (cosa gravissima) e, per finire, che si era avuta perfino la perdita di un proprio caccia.

In un tale contesto di occultamento di prove, finalizzato allo scagionamento delle forze militari USA (presenti nello scacchiere italiano sia come NATO che come VI Flotta) dallo scenario di guerra venutosi a creare nel cielo di Ustica, trova una giusta collocazione anche l'evidente manomissione del libro di bordo della portaerei USA Saratoga; operazione resasi "necessaria" per occultare l'avvenuta azione di scramble¹⁷ e conseguente perdita di un caccia nella suddetta operazione.]

In un tale scenario di falsità una cosa è però certa:

Il caccia USA in questione non poteva essere stato abbattuto dal famoso MIG-23 libico (sulla cui nazionalità, peraltro, gravano seri dubbi) rinvenuto sulla Sila in quanto quest'ultimo era disarmato (*vedi "la Stampa" del luglio 1988, pag. 8, Cronista Ruggero Conteduca*).

Che tipo di velivolo, quindi, potrebbe aver abbattuto il caccia americano?

17/b) IL RECENTE RITROVAMENTO DELLA CODA DI UN VECCHIO CACCIA PHANTOM USA TRA GAETA E PONZA: È UN ELEMENTO COLLEGATO CON LO SCENARIO DI USTICA OPPURE NO?

Il 21 gennaio 2000 un peschereccio di Gaeta (sulla costa laziale), il Bartolomeo I, trova impigliato nelle sue reti, a circa nove miglia da punta Stendardo (una decina di km al largo della località di Mondragone), un grosso pezzo di lamiera con evidenti segni di corrosione dovuta alla lunga permanenza in acqua. Con l'aiuto di un'altra imbarcazione, il Falco Pescatore, il frammento viene trasportato a riva e depositato sul molo dell'ex Genepesca a disposizione della Capitaneria di Porto. Il frammento in questione è lungo circa tre metri e mezzo ed è ricoperto da una vernice bianca ed azzurra che pare non essere stata intaccata in modo evidente dall'acqua marina. La ripresa filmata del relitto, effettuata da un certo signor Luciano Di Nucci quando questo era nel porto ad appena un metro sott'acqua, ha permesso di rilevare la presenza di due grossi "fori", di cui uno all'altezza del timone direzionale di coda (quasi del tutto divelto) e, il secondo dietro l'attaccatura dell'ala, quest'ultima completamente staccata. Secondo il comandante del peschereccio Bartolomeo I, Nicola Mitrano, di 35 anni, la presenza sui fondali del luogo del relitto in questione era nota da moltissimi anni ai pescatori locali; forse già da prima del 1980. Questi ultimi avevano soprannominato il rottame "yoyo" perché aveva

¹⁷ La parola inglese *scramble* (letteralmente "scalata") indica, nella terminologia militare aeronautica in vigore presso la NATO, una condizione operativa di difesa aerea superiore allo stato d'allerta. Questa comporta l'ordine di decollo immediato a coppie di caccia intercettori, nel caso in cui sugli schermi radar venga rilevata la presenza di tracce anomale associabili ad "oggetti volanti non identificati" o UFOs. In tempo di pace, nella catena di Controllo e Comando della Difesa Aerea, in caso di rilevamento radar di un "aeromobile non identificato" la procedura da attivare è snella e semplice. I dati radar, portati a conoscenza del Centro Regionale di Controllo territorialmente competente, vengono vagliati e, se viene confermata la loro origine sconosciuta, in quanto non correlate ad un velivolo dotato di un piano di volo, vengono lanciati gli intercettori che, nel tempo più breve possibile, procedono all'intercettazione ed all'identificazione dell'intruso.

cambiato più volte posizione in seguito all'azione di trascinarsi delle reti da pesca quando vi rimanevano impigliate. Anche per il comandante della capitaneria di porto di Gaeta, Roberto Rufini, l'esistenza del relitto in questione "era una cosa nota di vecchia data".

Non appena la VI Flotta e l'Ambasciata statunitense sono messe al corrente del ritrovamento di tale relitto, inoltrano alle competenti autorità italiane una formale richiesta di restituzione, motivandola con il fatto che il rottame in questione sarebbe appartenuto ad uno dei due caccia Phantom caduti in mare il 23 ottobre 1974. I due caccia USA in oggetto, dopo essere decollati dalla portaerei Saratoga (reduce di due anni di campagna in Vietnam) per una "operazione di routine" nel basso mar Tirreno, si sarebbero ritrovati d'improvviso in un fitto banco di nebbia e, rimasti privi di carburante (in seguito al mancato appuntamento con un aereo cisterna nel cielo di Gaeta¹⁸), non riuscendo più a "ritrovare" la Saratoga e non potendo raggiungere Napoli per il "maltempo", sarebbero precipitati in mare, non prima, però, che entrambi i piloti si fossero catapultati fuori dai rispettivi velivoli e, successivamente, fossero stati recuperati da un elicottero della stessa portaerei. Dall'ambasciata USA facevano sapere, difatti, di aver identificato con certezza l'aereo dal numero di serie impresso sul relitto e cioè 157303 (visibile sulle foto dello stesso). Dai termini di detta nota "diplomatica" traspariva l'invito ad un "sollecito" accoglimento della richiesta di restituzione, sostenendo di considerare chiusa la questione.

In seguito al polverone di sospetti ed illazioni, circa un possibile collegamento tra il rottame del caccia e la strage di Ustica, sollevato dai mass-media non appena si venne a sapere del ritrovamento, il relitto in oggetto è stato posto sotto sequestro e custodito in un capannone (adibito a deposito giudiziario) della Capitaneria di Porto di Gaeta, in attesa che il Procuratore Capo di Latina Antonio Gagliardi (competente per territorio) completasse le sue indagini sul caso.

Intanto, a soli due giorni di distanza dalla prima versione dei fatti, relativi alla dinamica della caduta dei due caccia Phantom USA, in seguito a diversi articoli apparsi sulla stampa nazionale e sul quotidiano francese "Le Monde", nei quali venivano poste in evidenza le incongruenze di tale comunicato ufficiale, l'Ambasciata americana rilasciava una seconda versione dei fatti "maggiormente credibile" in cui, questa volta, trovava posto anche la storia del caccia precipitato nei pressi di Campobasso. Nel comunicato in questione si afferma che il caccia caduto a Campobasso, in seguito ad un'avaria, aveva tentato senza riuscirvi di raggiungere l'aeroporto di Napoli, mentre un secondo Phantom che aveva scortato il primo, nel ritornare sulla Saratoga sarebbe rimasto senza carburante e, quindi, sarebbe caduto in mare poco al largo di Gaeta.

Secondo i risultati di una prima ispezione del relitto, condotta da esperti del ministero della Difesa, il caccia USA è un Phantom II - F4J, della sottoserie 44. Un aereo che venne prodotto tra il 1966 e il 1972. Ma ciò che più conta è che tali velivoli vennero "schierati operativamente" fino al 1986; ben oltre, quindi, la data dei fatti relativi alla strage di Ustica, il che, ovviamente, non invalida la fondatezza dell'ipotesi secondo cui il relitto in questione potrebbe benissimo essere appartenuto ad uno dei caccia coinvolti nell'abbattimento del DC-9 Itavia (*Allegato n° 9*).

(Fonti: Rete RAI - TGI sera- del 28 gennaio 2000;

"Corriere della Sera" del 29 gennaio 2000, pag. 19, Cronista Giuliano Gallo, del 30 gennaio 2000, pag. 13, Cronista Claudio Lazzaro e del 1° febbraio 2000, pag. 18, Cronista C. Laz.;

"la Repubblica" del 29 gennaio 2000, pag. 9, Cronista Giovanni Maria Bellu e del 30 gennaio 2000, pag. 24, Cronista Daniele Mastrogiacomo ;

"il Giornale" del 29 gennaio 2000, pag. 18;

"il Mattino" del 30 gennaio 2000, pag. 8, Cronista Giuseppe Crimaldi)

[Commento:

Ma cosa c'è da indagare? Perché un pezzo di aereo dalla storia apparentemente "banale" finisce per far intervenire addirittura Palazzo Chigi? Perché è addirittura il Ministero dei Trasporti a "scomodarsi" per raccontare la presunta storia di questo relitto? La risposta è ovvia: non solo per l'esistenza di un collegamento "geografico" con la strage di Ustica (non molto lontana), ma anche e soprattutto per il possibile collegamento (del frammento) con lo scenario di "guerra aerea" responsabile della caduta del DC-9 Itavia.]

Secondo ricerche d'archivio, confermate anche da qualche quotidiano, il 23 ottobre 1974 è effettivamente precipitato un caccia Phantom F-4 USA, ma uno solo e non in mare, bensì in località Colle Sant'Anna, a circa 30 km da Campobasso (*vedi "il Mattino" del 24 ottobre 1974, pag. 9*). Eppure, il comunicato dell'ambasciata USA omette di citare l'incidente aereo di Campobasso. Questo vorrebbe dire che il giorno 23 ottobre 1974 sarebbero precipitati ben *tre* caccia Phantom F-4, il che, certamente, non sarebbe passato "inosservato" ai mass-media, quanto meno per la sua singolarità.

Quest'ultimo episodio è interessante non solo per il suo possibile collegamento con la strage di Ustica, ma - anche se così non fosse - per il fatto, altrettanto interessante, di essere accaduto in un periodo in cui furono registrati numerosi avvistamenti di UFOs in Sardegna, uno in Campania, alcuni in Piemonte e nella vicina

¹⁸ È da notare, però, che di solito i rifornimenti in volo non avvengono su aree abitate.

Francia, ecc.¹⁹ Si è trattato solo di una “coincidenza”, oppure esiste un nesso di qualche genere tra la caduta dei tre caccia Phantom F-4 USA (che un successivo comunicato ufficiale americano stabilirà essere solo due) e i numerosi avvistamenti di UFOs registrati in quel periodo nell’area del Triangolo del Tirreno?

Il *cover-up* imposto sulla “caduta” dei due caccia al largo di Gaeta, motivato (solo ora) con il fatto che l’incidente in questione era avvenuto nell’ambito di un’esercitazione militare *top-secret*, non corrisponde al comportamento tenuto in occasioni analoghe, nel caso di incidenti aerei nello stesso scacchiere e nell’ambito di manovre militari, per le quali, difatti, è stata sempre diffusa una nota informativa relativa all’episodio.

Oltre ciò, restano aperti altri interrogativi e cioè:

- a) Ammesso che uno dei due caccia Phantom F-4, in seguito a sopravvenuti problemi tecnici, non potendo raggiungere l’aeroporto di Napoli, fosse stato costretto ad un atterraggio d’emergenza nei pressi di Colle Sant’Anna, perché il pilota del secondo caccia che “scortava” quello in difficoltà, nonostante fosse a corto di carburante, sarebbe tornato indietro “alla ricerca della Saratoga”, invece di proseguire verso il più vicino aeroporto quale quello di Roma Ciampino o Napoli Capodichino (quest’ultimo, peraltro, distante solo 80 km circa da Campobasso)?
- b) Per quanto riguarda, poi, il fatto che il caccia precipitato in mare sia restato senza carburante in seguito al mancato appuntamento con l’aereo cisterna nel cielo di Gaeta, c’è da dire che nelle esercitazioni e missioni di routine, il rifornimento in volo avviene quando il serbatoio dell’aereo è pieno ancora per un terzo. Ciò assicura all’aereo, nel caso il rifornimento non avvenga per qualche ragione (come in questa circostanza), un’autonomia di volo sufficiente a raggiungere un aeroporto alternativo. In questo caso ciò non è avvenuto. Perché?
- c) Dopo che il caccia era precipitato in mare, in una zona dove la profondità è intorno ai cento metri, perché non procedere al suo recupero, ma lasciare che una macchina del valore di svariati milioni di dollari si corrodette in fondo al mare?

Al momento attuale, noi possiamo fornire una possibile risposta solo a quest’ultima domanda.

Vuoi vedere che proprio per evitare che venisse fatto un collegamento tra le apparizioni degli UFOs e la caduta di ben due caccia, è stato decretato il *cover-up* sull’incidente aereo in questione e che, per evitare domande fin troppo “imbarazzanti” al riguardo, gli organismi militari statunitensi abbiano rinunciato di proposito al recupero del relitto del Phantom precipitato al largo di Gaeta?

Peraltro questo non sarebbe l’unico incidente aereo verificatosi nell’area del cosiddetto Triangolo del mar Tirreno in concomitanza con l’avvistamento di presunti UFOs. Un secondo caso noto del genere, difatti, è quello di un altro caccia, tipo F-104-S (appartenente al 9° Stormo Francesco Baracca dislocato presso la base aerea di Grazzanise, in provincia di Caserta), decollato dalla base alle ore 21:30 di giovedì 10 maggio 1984 insieme ad altri due caccia, questi ultimi rientrati regolarmente alle ore 22:30, e scomparso alle ore 22:45 di quello stesso giorno nell’area tra Formia, Gaeta e l’immediato entroterra, al limite tra le province di Latina e di Caserta. L’ultimo messaggio radio del pilota, il sottotenente Pasquale Pezzullo, era stato “Abbiamo...”, poi non venne ricevuto più nessun segnale su alcuna frequenza radio, mentre, contemporaneamente, la traccia del caccia era scomparsa da ogni schermo radar. Scattato l’allarme, altri due aerei da caccia si levarono in volo di ricognizione senza, però, ottenere alcun risultato; nel contempo, venivano allertati i Carabinieri e la Protezione Civile. Poco dopo, venivano raccolte due segnalazioni da Formia.

La prima era relativa ad un pescatore che segnalava un “corpo luminoso” inabissarsi in mare presso la località di Maranola di Formia mentre la seconda era relativa ad un altro pescatore che segnalava una fiammata su di una collina della catena dei monti Aurunci, presso Gaeta. Il giorno seguente, i resti del caccia (impattatosi ed esploso contro uno sperone roccioso del monte Viola, a circa 700 mt. *s.l.m.* tra Itri e Formia) e dello sfortunato pilota vennero ritrovati – effettivamente – nella zona dove era stata segnalata la “fiammata”. Pertanto, se la seconda segnalazione si riferiva, senza ombra di dubbio, al sito dell’esplosione del caccia, quella relativa al “corpo luminoso” inabissatosi in mare, a cosa si riferiva?

(Fonti: “*il Tempo*” del 12 maggio 1984, pag. 27;
“*il Mattino*” del 13 maggio 1984, pag. 17, *cronaca regionale*)

¹⁹ Gli avvistamenti di UFOs vicini al 23 ottobre 1974, data della caduta di due caccia Phantom USA al largo di Gaeta:

- 1) 25 settembre 1974: Un globo di fuoco su Portoscuero (Sardegna) - (Fonte: “*Tutto Quotidiano*” del 27 settembre 1974);
- 2) 30 ottobre 1974: Oggetti volanti luminosi sull’Aeroporto di Caselle e nella Val di Susa, in Piemonte - (Fonte: “*Stampa Sera*” del 2 ottobre 1974);
- 3) 9 ottobre 1974: Ufo discoidale fotografato su Nuoro (Sardegna) - (Fonte: “*Tutto Quotidiano*” del 10 ottobre 1974);
- 4) 10 ottobre 1974: Avvistamento di due UFOs di cui uno con navicelle *scouts* intorno, su Avignone, in Provenza (Francia) - (Fonte: “*Roma Sera*” del 12 ottobre 1974, pag. 13);
- 5) 11 e 19 ottobre 1974: Un ufo campanulare ed un altro sigariforme vengono fotografati su Onomichi, in Giappone - (Fonte: “*Corriere di Napoli*” del 21 e 22 ottobre 1974, pag. 16);
- 6) 27 ottobre 1974: Un oggetto volante luminoso multicolore viene osservato per alcune ore su Casertavecchia (Caserta) - (Fonte: “*il Mattino*” del 29 ottobre 1974, pag. 17).

Riprendendo il discorso sui possibili “moventi” della soppressione della notizia sulla caduta del caccia (o forse più di uno) al largo di Gaeta e della rinuncia a recuperare il relitto di quest’ultimo c’è, ovviamente, l’ipotesi che il caccia in questione possa essere precipitato (ma è molto più probabile che sia stato “abbattuto” con qualche arma) in seguito al suo coinvolgimento diretto nell’azione di *scramble* contro uno o più “aeromobili sconosciuti” o UFOs svoltasi nel cielo di Ustica il 27 giugno 1980. In questo caso, il “movente” di un tale agire sarebbe stato quello di evitare che gli Stati Uniti fossero chiamati - dai mass-media e dall’opinione pubblica internazionali - a dover spiegare la dinamica degli eventi che portarono al tragico abbattimento del DC-9 Itavia, e, peggio ancora, le “ragioni” (di stato) che motivarono le diverse azioni “criminali” avvenute in seguito, finalizzate all’occultamento della verità sulle cause della strage in oggetto.

In relazione al ritrovamento dei resti del caccia Phantom USA in questione, il deputato del Partito dei Popolari Giuseppe Molinari ha indirizzato un’interrogazione parlamentare al Ministro della Difesa. La risposta - quanto mai tempestiva - del sottosegretario Gianni Rivera, è stata la seguente: i dati a disposizione delle autorità italiane “risultano coerenti e compatibili con la dinamica dei fatti fornita dall’ambasciata USA”. Tuttavia, verranno fatti “ulteriori approfondimenti”, anche se la documentazione relativa al sinistro “potrebbe far parte del carteggio relativo agli incidenti di volo avvenuti nel periodo 1966 – 1981 attualmente non disponibile in quanto, a suo tempo, sottoposta a sequestro dall’autorità giudiziaria di Venezia nell’ambito del procedimento relativo all’Argo-16”²⁰. Inoltre – si legge sempre nella risposta di Rivera – i due caccia Phantom precipitati appartenevano ad “un gruppo di volo che avrebbe operato nel Mediterraneo fino al 1975” e che, “annotazioni presumibilmente correlabili sono riportate nei registri di protocollo dell’epoca tenuti dal Terzo Reparto dello Stato Maggiore dell’Aeronautica”.

(Fonte: “il Tempo” del 3 febbraio 2000, pag. 5)

Il 4 febbraio 2000, a dare “credibilità” e “sostegno” – almeno in apparenza – alla versione ufficiale statunitense (circa la data e la dinamica del supposto incidente ai due caccia USA, uno dei quali sarebbe poi precipitato in mare tra Gaeta e Formia), su alcuni organi di stampa italiani è apparsa la notizia che il pilota del Phantom precipitato - per primo - nei pressi di Campobasso - tale Gerald Wilkinson, congedatosi dalla U.S. NAVY nel 1977 - avrebbe “riconosciuto”, dal disegno di una freccia presente sulla coda del relitto ripescato di recente, il “compagno” che lo stava scortando all’aeroporto di Napoli Capodichino, poi precipitato anch’egli - per esaurimento del carburante - in mare, mentre cercava di “far ritorno” sulla Saratoga. Secondo Wilkinson, quindi, “i due caccia in questione facevano parte dello stesso squadrone e sono precipitati entrambi il 23 ottobre 1974”.

(Fonte: “il Tempo” del 4 febbraio 2000, pag. 6)

[Commento:

È ovvio che la “testimonianza” dell’ex pilota statunitense, essendo “di parte” e comunque non suffragata da alcun altro elemento probante indipendente, non possa considerarsi - in alcun modo - una “prova” che la versione dei fatti in oggetto fornita dall’ambasciata USA, sia vera.

D’altro canto, basta chiedersi come abbia fatto, il nostro signor Wilkinson, ad “apprendere” - con tanta celerità - la notizia del ritrovamento del relitto del caccia, visto che tale notizia certamente non è stata riportata sulle prime pagine dei giornali americani né è stata diffusa da reti nazionali come la CNN. Ciò sta a significare che “qualcuno” (certamente facente parte della Difesa o di qualche agenzia d’intelligence USA) ha “provveduto” affinché l’ex pilota rilasciasse la sua dichiarazione, ed a far sì che quest’ultima venisse ripresa e diffusa dai mass-media anche all’estero. Tutto ciò, ovviamente, non fa che alimentare il sospetto che tale dichiarazione possa essere stata “costruita a tavolino”, per sostenere la tesi ufficiale dell’estraneità del relitto del caccia statunitense, rinvenuto al largo di Mondragone, alla strage di Ustica.]

Per quanto riguarda, poi, la risposta del Governo italiano all’interpellanza parlamentare inerente il ritrovamento del relitto del Phantom USA, questa è basata su “dati di fatto” presunti e non verificati, in quanto le relative documentazioni al riguardo non sono – al momento – reperibili.

Un tale atteggiamento è del tutto coerente con l’azione di insabbiamento da sempre perseguita da ogni governo - a livello internazionale - sulla strage di Ustica. Proprio in virtù di ciò, noi riteniamo che qualsiasi documento non in “sintonia” con tale linea “politica” sia estremamente difficile da reperirsi e, anche quando ciò dovesse avvenire, non sarebbe mai “accreditato” da alcuna fonte ufficiale governativa.

Ad ulteriore conferma di quanto ora detto, c’è l’iniziativa della Commissione Stragi del Parlamento: questa, oltre ad avanzare al Presidente del Consiglio Massimo D’Alema la richiesta ad effettuare gli “ennesimi” passi “diplomatici” nei confronti della Francia e degli Stati Uniti per ottenere delle risposte “più esaurienti” di quelle fornite, nelle precedenti rogatorie internazionali, al giudice Rosario Priore (e d’altro canto non si comprende perché tali “risposte” - non concesse allora al giudice - sarebbero, invece, concesse ora a loro), intende mettere

²⁰ Argo-16 era un aereo dell’Aeronautica Militare Italiana sabotato e poi precipitato a Mestre il 23/11/1973, oggetto - come accade in Italia per tutti quei casi “scottanti” - di un’indagine giudiziaria pluridecennale.

“sotto esame” anche l’operato stesso del giudice. Il Vice Presidente della Commissione Stragi, Vincenzo Manca, ha motivato così l’iniziativa:

“...Perché nella sua insistita ricostruzione di uno scenario di guerra aerea per spiegare la tragedia di Ustica, il Giudice Istruttore delinea un complotto internazionale che suona certamente come una grave accusa verso due paesi alleati, ma anche verso le nostre Forze Armate, le forze di Polizia, i Servizi Segreti italiani, e quasi tutte le istituzioni. E allora, o Priore ha ragione e bisogna, quindi, andare fino in fondo nel trovare i responsabili – chiunque essi siano – della morte di 81 persone, oppure i nuovi accertamenti serviranno a chiarire se lo scenario avanzato da Priore è solo un teorema che ha creato non poche difficoltà nei rapporti diplomatici con governi amici”.

Per questo motivo, il giudice Rosario Priore sarà ascoltato prossimamente dalla Commissione Stragi.

(Fonte: “il Tempo” del 3 febbraio 2000, pag. 5, Cronista Stefano Mannucci)

Ora, visto come sono state “insabbiate” le indagini in questi 20 anni, come si sono “trascinate” le omissioni e le connivenze rilevate ad ogni livello istituzionale sia italiano che internazionale per tenere in piedi - ancora oggi - quel “MURO DI GOMMA” - come venne definito dal giornalista Andrea Purgatori - oltre il quale sarebbe celata la verità sulla strage di Ustica, l’intenzione di “trovare i responsabili – chiunque essi siano” – pronunciata da Vincenzo Manca, suona come un’affermazione davvero retorica e priva di ogni credibilità, ma, principalmente, come un’ennesima offesa alle vittime innocenti della strage ed una beffa nei confronti dei parenti che attendono, da ben due decenni, una “giustizia” non solo “cieca”, ma anche “sorda e muta”, che mai potrà essere fatta. E questo vale, secondo noi, sia nel caso in cui il processo in Assise non si tenga per i “sopraggiunti termini di prescrizione del reato”²¹ e sia, invece, che si tenga solo come atto formale visto l’evidente coinvolgimento internazionale e la difesa di “vitali strategie di interessi sovranazionali” in gioco.

La nostra opinione su detta iniziativa della Commissione Stragi è che, in realtà, così facendo, si sia avviata una “manovra” atta a screditare la requisitoria finale di Priore, il quale si è avvicinato – molto più dei suoi predecessori – al reale scenario in cui si è consumata la strage di Ustica.

Comunque stiano le cose in realtà, resta il fatto che l’incidente ai due caccia Phantom F-4 presenta evidenti caratteristiche di “inesplicabilità in termini convenzionali”, tipico di molti degli incidenti aerei verificatisi all’interno del cosiddetto Triangolo del mar Tirreno (cfr. *Allegato n° 7*).

17/c) LE NOSTRE CONSIDERAZIONI SULLA NATURA DEI DUE AEROMOBILI “FANTASMA”, SULLE CAPACITÀ – SIA DI DIFESA CHE DI ATTACCO – DIMOSTRATE DALLE FORZE MILITARI (di diversa nazionalità) COINVOLTE NELL’AZIONE DI GUERRA CULMINATA CON L’ABBATTIMENTO DEL DC-9 ITAVIA, 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, il presunto piano concertato da Usa, Francia, Italia, Germania e Inghilterra²² doveva fare 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 “la Repubblica” dell’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 abatterli con i missili prima che gli stessi fossero costretti – di lì a poco – ad abbandonare il loro “scudo” (cioè il DC-9) quando 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 sarebbe spiegabile la fretta di portare un siffatto attacco missilistico, senza aspettare un’occasione più propizia e senza rischi per il jet civile.

Fortuna ha voluto che la sera del 27 giugno 1980 non ci si trovasse 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, se la “minaccia” fosse

²¹ A giugno del 2000, difatti, scatterà la prescrizione ventennale di gran parte dei reati ipotizzati nella strage di Ustica.

²² 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. Vedi oltre, punto 30.

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.

18) 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 (in provincia di Salerno), una coppia in vacanza, i coniugi Maffini, osserva 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. L'aeromobile in questione appare all'orizzonte al di sopra dell'isola di Dino e si dirige a gran velocità verso le montagne. La forma a “sigaro” di detto oggetto volante è facilmente distinguibile in quanto la superficie dello stesso è illuminata dal sole ormai al tramonto.

(Fonti: “Oggi” n° 41 dell'8 ottobre 1980;
“il Mattino” del 25 gennaio 1987, pag. 3, Cronista Vittorio Dell'Uva;
“Domenica del Corriere” n° 20 del 14 maggio 1987;
“Il Giorno” del 25 giugno 1995, pag. 2, Cronista Gabriele Moroni).

Ora, tenendo conto dei seguenti fatti:

- 1) Un MIG-23 o altro aereo da caccia convenzionale seriamente danneggiato e privo di una o entrambi le ali, in seguito al coinvolgimento in uno scontro o collisione aerea, non può continuare a volare e percorrere in un tale stato circa 350 km, ovvero la distanza esistente tra il punto della scomparsa dal radar del DC-9 e quello del ritrovamento del relitto di un MIG libico, apparentemente precipitato nei pressi di Castelsilano in Calabria;
- 2) La velocità di crociera di un MIG-23 – ovviamente solo se integro ed efficiente - è tra 1,7 e 2,1 mach (cioè tra 1836 e 2268 km/h). Ciò presuppone un tempo di percorrenza dei 241 km lineari esistenti tra il punto di caduta del DC-9 e la località di Praia a Mare che va dai 7,8 ai 6,37 minuti. Se, poi, si tiene conto del fatto che evoluzioni del tipo di quelle descritte dai coniugi Maffini possono essere effettuate solo ad una velocità notevolmente ridotta rispetto a quella normale di crociera (e cioè intorno agli 800 km/h), si comprende come in ogni caso i tempi di percorrenza così calcolati (necessari a coprire la distanza in questione), siano molto superiori al tempo di fatto registrato nel caso di avvistamento UFO dei coniugi Maffini;
- 3) Nessun tipo di missile, di qualsiasi genere esso sia, ha la capacità di compiere evoluzioni nel corso del suo tragitto;

la natura dell'oggetto volante osservato dai coniugi Maffini resta non spiegata in termini convenzionali e, pertanto, questo stesso va considerato come un vero e proprio UFO.

[Commento:

L'oggetto volante descritto dai coniugi Maffini, più che al supposto MIG-23 libico (poi ufficialmente ritrovato in pezzi sulla Sila), o altro tipo di aereo da caccia di diversa nazionalità, 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 un'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 22 ottobre 1978. Da tale confronto emergono in modo palese ed incontrovertibile le sostanziali analogie tra i due avvistamenti UFOs in questione (vedi “il Mattino” del 23 ottobre 1978, rapporto d'indagine ufologica sul caso Palumbo, a cura dell'autore) (illustrazione n° 30)]

(Allegato n° 10)

18/a) PER TUTTA LA NOTTE TRA IL 27 ED IL 28 GIUGNO 1980 I RICOGNITORI P3-ORION USA SETACCIANO LA CALABRIA ALLA RICERCA DI “QUALCOSA”.

Che un aeromobile di qualche genere fosse effettivamente prima transitato e poi, forse, precipitato (o più probabilmente atterrato, secondo noi) nell'entroterra calabrese, lo dimostra il risultato di un successiva perizia

effettuata sui tabulati radar della base di Marsala, in Sicilia. Secondo tale analisi, difatti, per tutta la notte del 27 giugno 1980 dalla base aerea siciliana di Sigonella si alzarono in volo, a turno, cinque aerei del tipo P3-Orion adibiti alla ricerca e ricognizione, i quali passarono al setaccio il territorio calabrese. Con quali risultati, poi, non è mai trapelato (vedi *“il Messaggero” del 20 novembre 1994, pag. 7*).

[Commento:

Che cosa stavano cercando “tanto disperatamente” gli Orion USA? Se il velivolo disperso fosse stato un caccia militare precipitato per qualche ragione (con riferimento, in questo caso, al MIG-23 libico poi ritrovato in pezzi sulla Sila), la sua individuazione sarebbe stata relativamente facile. Questo, sia perché, precipitando, si sarebbe incendiato (il che ne avrebbe reso i resti facilmente visibili dall’alto); e sia per il segnale radio emesso per diversi giorni dalle scatole nere di cui ogni aereo è dotato per consentirne l’individuazione ed il recupero in caso di disastro. Tale sistema denominato E.L.T. (Emergency Locator Transmitter) entra in funzione automaticamente in caso di impatto e trasmette in modo continuato per diversi giorni, un segnale di emergenza su una delle seguenti frequenze radio: 1221.5 Mhz, 123.1 Mhz, o 243 Mhz. All’epoca della sciagura di Ustica, la localizzazione del velivolo precipitato veniva effettuata mediante rilievi radio – goniometrici. Oggi, grazie al sistema di rilevamento satellitare (GPS) il sistema ELT fornisce anche le coordinate del punto in cui si trova il relitto dell’aereo caduto.

Ma, se il velivolo non identificato fosse stato, invece, un UFO a tutti gli effetti, allora sarebbe stato molto più difficile individuare il sito del supposto “crash” (ossia caduta) o dell’atterraggio.]

- 19) DALL’ANALISI DEI TRACCIATI RADAR È STATA RILEVATA LA PRESENZA DI ALTRI PLOTS CORRISPONDENTI FORSE AD ALTRI DUE UFOs SOPRAGGIUNTI NELL’AREA DELLO SCONTRO ALCUNI MINUTI DOPO CHE IL DC-9 ITAVIA ERA PRECIPITATO.

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 all’ultima del cargo civile, appare la prima traccia di un ennesimo aeromobile sconosciuto. Alle ore 21:05:29 appare una seconda traccia - ancora più arretrata rispetto alla prima (*illustrazione n° 31*) (vedi *“Corriere della Sera” del 27 giugno 1980, pag. 6*). Entrambe queste tracce, inizialmente interpretate come frammenti del DC-9 esploso (cosa impossibile data la distanza dal punto della scomparsa del trasporto civile, date le dimensioni ridotte dei frammenti di questo, e data la 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 *“Corriere della Sera” del 10 agosto 1980, pag. 5*).

- 19/a) SAREBBERO STATI TRE GLI “AEROMOBILI SCONOSCIUTI” RILEVATI DAL RADAR NEI PRESSI DEL DC-9 ITAVIA.

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 *“la Repubblica” del 28 luglio 1982, pag. 7*).

- 20) ALCUNI PESCATORI, AL LORO RIENTRO – ANTICIPATO – NEL PORTO DI USTICA, DICHIARANO DI AVER OSSERVATO AL LARGO UN “INTENSO BAGLIORE NEL CIELO”.

Alcuni lo descrivono come un “intenso ed esteso bagliore”, altri come una “fiammata” che ha illuminato il cielo notturno. Nessun rumore o boato ha accompagnato il fenomeno luminoso in questione. Ciò è quanto avrebbero osservato gli equipaggi di alcuni pescherecci usticani mentre si trovavano a bordo dei propri natanti, al largo dell’isola la sera del 27 giugno 1980, secondo le dichiarazioni rilasciate alla Capitaneria di Porto al loro rientro ad Ustica, anticipato in conseguenza del forte vento di libeccio (vedi *“il Tempo” del 28 giugno 1980, pag. 1, Cronista Massimo De Angelis*).

[Commento:

Il bagliore dell’esplosione di un missile antiaereo non è tanto intenso da illuminare una così vasta area di cielo. Inoltre, tale fenomeno luminoso non potrebbe essere stato prodotto dall’esplosione del DC-9 Itavia in quanto, quest’ultimo - come viene dimostrato di seguito - non esplose in aria. Altra incongruenza circa la tesi dell’esplosione di un missile è quella dell’assenza del rumore prodotto da una tale deflagrazione e quello prodotto dai numerosi aerei da caccia che, nel frattempo, avrebbero dovuto trovarsi in quell’area del cielo ad una quota di circa 7500 Mt. È

altresì vero che non è possibile collocare temporalmente tale fenomeno luminoso prima, durante o dopo l'abbattimento del DC-9 Itavia in quanto, almeno sulla stampa, è stato omesso ogni dato al riguardo. Altro dato interessante è quello che le caratteristiche del fenomeno in questione sono estremamente simili a quelle di alcuni altri "fenomeni aerei anomali" descritti al punto 31 del presente testo e, precisamente, ai casi 31/1, 31/2 e 31/14.]

21) LA PROBABILE PRESENZA DI UN ALTRO UFO COLLEGATA, DAL PUNTO DI VISTA TEMPORALE E GEOGRAFICO, CON LO SCENARIO DI GUERRA CHE HA PORTATO ALL'ABBATTIMENTO DEL DC-9 ITAVIA.

Che la sera del 27 giugno 1980, sul basso Tirreno, fosse presente qualcosa di anomalo, sembrerebbe suffragato anche dalle dichiarazioni rilasciate a posteriori da un componente dell'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, trasmissione condotta da Corrado Augias e andata in onda, sulla terza rete RAI, il 10 ottobre 1991 (*vedi "il Mattino" dell'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 non fosse certamente tale da consentirgli di osservare il "cavo di ancoraggio" di un ipotetico pallone frenato²³, 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.

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

Anche l'ultimo messaggio radio noto 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 "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 piloti esperti come il comandante Gatti ed il suo secondo. Potevano, allora, essere semplicemente degli UFOs? (*vedi "la Stampa" del 28 dicembre 1986, pag. 6 e "il Giornale" del 29 dicembre 1986, pag. 2*).

22/a) L'ULTIMA ENIGMATICA FRASE PRONUNCIATA DAL COMANDANTE GATTI.

Il 27 maggio 1987 l'unità di superficie francese Nadir, in appoggio al mini-sommergibile per alte profondità Nautile (entrambi della società Ifremer), recuperano insieme ad altri frammenti il voice recorder della cabina di pilotaggio del DC-9. Dopo di che, la scatola nera in questione viene inviata agli esperti dell'NTSB statunitense per la decodificazione in chiaro dei segnali registrati. Il 14 giugno seguente il nastro in questione (con la relativa decodifica del suo contenuto), "scortato" da tecnici e funzionari, giunge in aereo a Fiumicino, per essere consegnato alla Commissione Inquirente sul disastro di Ustica. Tra le poche notizie che trapelano sui contenuti di tale registrazione vocale, c'è quella della presenza dell'enigmatica frase pronunciata dal comandante Gatti: "...Ci sono tante luci che mi pare un cimitero"²⁴.

(*Fonti: "la Repubblica" del 16 giugno 1987, pag. 22;
"il Mattino" del 18 giugno 1987, pag. 8, Cronista Adolfo Mollichelli;
"il Giornale" del 29 giugno 1987, pag. 5*)

23) 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 egli si recava in auto a prendere sua moglie, giunto in una zona periferica di Catanzaro (nei pressi dello stadio), osservò "per un attimo" il

²³ Considerate le distanze minime di sicurezza che devono essere mantenute da parte del personale militare durante le esercitazioni.

²⁴ Da sottolineare che è stata la stessa stampa a riportare due versioni della frase pronunciata dal Comandante Gatti.

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. Rimase ovviamente molto 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. Il “caccia” in questione sfrecciò a “luci spente” e, forse, anche a “motore spento” visto che l’avvocato non udì alcun rumore o rombo di propulsori. Il velivolo in questione, illuminato dalle luci del sottostante carcere minorile, sembrava avere una “fusoliera” di colore grigio chiaro. Stando alla sua direttrice di volo, sembrava provenire dal mare Tirreno e dirigersi verso Crotona (*vedi “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 né 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:

e inoltre, tenendo conto della brevissima durata dell’avvistamento in questione, è lecito dubitare che l’aeromobile osservato dall’avvocato Brogneri sia riconducibile ad un caccia militare. Ma allora, se questo non poteva essere un caccia militare, potrebbe benissimo essersi trattato di un UFO, forse a pianta triangolare, inconsciamente “razionalizzato” dal testimone.

24) 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, il signor Cristinziani ha osservato una massa scura ellissoidale nella cui parte inferiore erano presenti “6 luci di posizione 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. (Servizio Informazioni Attività Spaziali), ha presentato un rapporto verbale al Capo Ufficio Stampa del Comando 1^a 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 S.I.A.S. diretto da Giuliano Teruzzi, con sede a S. Damiano – Milano*).

25) UN ELICOTTERO MILITARE RAGGIUNGE, PER PRIMO, IL LUOGO DEL DISATRO, DOVE – CIOÈ – È 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 che, 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 questo venga raggiunto 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 “Corriere della Sera” del 1° settembre 1999, pag. 9*).

26) 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.

Un primo sostanziale indizio del fatto che il DC-9 Itavia non sia esploso in volo, ma abbia picchiato verso il mare dove, poi, ha effettuato un ammaraggio alquanto "rude", ci viene dato dall'apparente immobilità della relativa traccia sullo schermo del plotter primario di Roma Controllo, durante le ultime "marcature" (ossia rilevamento strumentale) del jet civile da parte del segnale radar, anche se il "plot" appariva di qualità sempre più scadente. Di norma, infatti, la traccia di un aereo permane sullo schermo del plotter per 3 – 4 secondi prima di scomparire e poi riapparire, in una posizione diversa ad ogni nuova "battuta" del raggio esploratore e proporzionale alla distanza percorsa nello spazio di tempo impiegato dal "raggio" del plotter a compiere una rotazione completa dello schermo; se poi, il velivolo in questione ha il Transponder inserito, l'indicazione del livello di volo e quella relativa al codice d'identificazione dello stesso permangono sullo schermo del radar, per poi variare di posizione insieme al plot.

Se l'aereo fosse esploso in volo, difatti, il segnale radar (plot) corrispondente sarebbe scomparso di colpo dallo schermo dello strumento, insieme all'indicazione della quota e del codice d'identificazione del volo; nel nostro caso invece, prima che ciò avvenisse (come poi è stato alle ore 20:59:45), il "cursore" (ossia il raggio che ogni 6 secondi compie un giro completo dello schermo), per ben tre battute – cioè per 18 secondi – ne ha rilevato la posizione sempre nello stesso punto. Dopo di che lo ha perso. Ora, dal momento che il radar in questione non rileva la quota degli aerei, ciò può significare una sola cosa: durante quei 18 secondi di apparente immobilità nello stesso punto dello schermo, il DC-9 stava – in effetti – precipitando verso il mare con ancora alcuni strumenti attivi come l'IFF ed il Transponder. Sono proprio questi ultimi, difatti, ad indicare alcuni parametri di volo accanto alla traccia (plot) di ogni singolo aereo, presente sullo schermo del radar (*vedi "l'Occhio" del 3 luglio 1980, pag. 6, Cronista Mario Pandolfo*).

26/a) LA DRAMMATICA TESTIMONIANZA DEL CAPITANO SERGIO BONIFACIO.

Una seconda e questa volta determinante prova del fatto che il DC-9 Itavia non si sia distrutto in aria ma sia riuscito ad ammarare, con la carlinga sostanzialmente integra e, cosa ancora più sconvolgente, che resta a galla per ben 11 ore prima di affondare (o meglio, di essere intenzionalmente e proditoriamente affondato) è data dalla testimonianza del capitano di corvetta Sergio Bonifacio. Quest'ultimo ha raccontato ai giudici che, partito con il suo aereo Atlantic Breguet (un velivolo 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.

26/b) UNA VALUTAZIONE SUL PIANO TECNICO ATTA A SPIEGARE COME SIA STATO POSSIBILE, PER IL DC-9, RIMANERE A GALLA PER UN COSÌ LUNGO TEMPO.

In base alle nostre conoscenze di fisica, è certo che, per rimanere a galla tanto a lungo, la fusoliera dell'aereo non poteva presentare che danni e/o uno squarcio di modeste dimensioni (*illustrazione n° 32*). Solo il verificarsi di una circostanza del genere (e cioè quella che, sul piano verticale l'aereo avesse ancora una "tenuta stagna" anche se non perfetta), difatti, avrebbe consentito il formarsi di un'ampia camera d'aria la quale avrebbe sia arrestato (per compensazione della pressione interna) l'allagamento completo della fusoliera ed il conseguente affondamento dell'aereo, sia garantito la respirazione ai passeggeri superstiti per molte ore. A quest'ultimo proposito, non bisogna dimenticare che, nella normale dotazione di un aereo civile, è compreso un certo numero di bombole di ossigeno che, oltre a consentire di pressurizzare l'interno del velivolo, alimentano in caso di emergenza anche i respiratori individuali disponibili per ciascun passeggero e membro dell'equipaggio.

Il fatto, poi, che nella testimonianza rilasciata da Sergio Bonifacio si affermi che il DC-9 fosse "appena sotto il pelo dell'acqua", non significa affatto che l'aereo in questione lo fosse sin dal momento dell'ammarraggio. È quasi certo difatti che, inizialmente, il jet Itavia galleggiasse sul mare o fosse solo parzialmente affondato, in seguito al riversarsi di una certa quantità di acqua all'interno della fusoliera. Con il passare delle ore, la lenta ma costante perdita di aria interna, a cui corrispondeva un altrettanto lento ma progressivo allagamento dell'aereo, faceva sì che quest'ultimo affondasse sempre più nel mare. Finché, dopo circa dieci ore dal momento della sciagura, e cioè quando viene scorto per caso dal capitano Bonifacio, il

volume d'acqua imbarcato è tale che oramai l'aereo si trova "appena sotto il pelo dell'acqua". Ciò vuole dire quindi che, nella fusoliera, c'è ancora una bolla d'aria residua e che una parte dei superstiti (quelli cioè feriti meno gravemente), può ancora respirare. Dunque, ci sono persone ancora vive nell'aereo; almeno una di queste viene vista nuotare vicino al DC-9. Ma, poi, giungono i "soccorsi" e questa volta, come sappiamo, è la morte anche per gli ultimi superstiti.

26/c) IL RACCAPRICCIANTE EPILOGO DELL'AMMARAGGIO DEL DC-9 ITAVIA, NELLA TESTIMONIANZA DEL CAPITANO SERGIO BONIFACIO.

Ritornando allo svolgimento degli eventi, sono circa le ore 08:00 quando Sergio Bonifacio 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. È 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 "l'Europeo" n° 27 del 7 luglio 1990, pagg. 8-13, Cronisti Daniele Protti, Sandro Provvionato, Vittorio Scutti e "l'Espresso" n° 36 del 9 settembre 1990, pag. 31, Cronista Pierluigi Ficoneri).

(Allegato n° 11)

26/d) LA PRESENZA DI SOMMERGIBILI NELL'AREA DOVE È APPENA "PRECIPITATO" IL DC-9 ITAVIA.

Per quanto riguarda la presenza di sommergibili – uno almeno – nell'area del basso mar Tirreno, alla stessa ora in cui veniva abbattuto il DC-9 Itavia, la circostanza trova conferma in un articolo pubblicato circa una settimana dopo il disastro aereo:

"... Sono appena trascorse le ore 20:59 del 27 giugno 1980, cioè l'ora in cui il segnale del DC-9 scompare dallo schermo del radar di Roma Ciampino, quando - nel braccio di mare tra Ponza ed Ustica - sopraggiunge - si dice - un sommergibile. Per questo, a Punta Raisi, circola subito in proposito la voce di manovre militari in corso nella zona..." (vedi "l'Unità" del 5 luglio 1980, pag. 2, Cronista Vincenzo Vasile).

26/e) LE FOTO E LA TESTIMONIANZA DI ALCUNI MARINAI DELL'INCROCIATORE ANDREA DORIA SUFFRAGANO LA TESI DELL'AMMARAGGIO DEL DC-9 E LA PRESENZA DI SOPRAVVISSUTI ALLA SCIAGURA AEREA.

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 era 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 di 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, 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".

(Fonti: “*Europeo*” n° 27 del 7 luglio 1990, pagg. 8-13, *Cronisti Daniele Protti, Sandro Provvionato, Vittorio Scutti*;
“*la Repubblica*” del 6 novembre 1990, pag. 21, *Cronista Daniele Mastrogiacomo*;
“*il Giornale d’Italia*” del 27 giugno 1997, pag. 7).

26/f) UNA SISTEMATICA QUANTO EVIDENTE AZIONE D’INQUINAMENTO ED ELIMINAZIONE DELLE PROVE CARATTERIZZA, SIN DAL PRINCIPIO, LE INDAGINI SULLA STRAGE DI USTICA.

Inoltre, quasi certamente, è proprio per impedire che un approfondito esame autoptico (cioè l’autopsia) effettuato sui corpi delle vittime recuperate mettesse in evidenza il fatto che numerosi passeggeri non erano morti in seguito all’esplosione in volo dell’aereo, ma solo molte ore dopo il suo ammaraggio di fortuna²⁵, che avvengono i seguenti inspiegabili fatti.

26/f-1) IL NUMERO DEI CORPI DELLE VITTIME RECUPERATE: UN CONTO CHE NON TORNA.

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 “*Europeo*” n° 33 del 18 agosto 1990, pagg. 28-30, *Cronista Sandro Provvionato*).

26/f-2) QUALCUNO “DIMENTICÒ DI ORDINARE” LE AUTOPSIE SUI CORPI DELLE VITTIME RECUPERATE O, ALMENO, COSÌ PARE. IN REALTÀ, TALI AUTOPSIE NON VENNERO MAI EFFETTUATE OPPURE FURONO SOLO FATTI SPARIRE I RELATIVI REFERTI AUTOPTICI?

All’epoca dei fatti, nessuno si preoccupò di accertare, vittima per vittima, l’ora e le reali cause del decesso. E ciò proprio per le ragioni esposte in apertura del presente paragrafo (punto 26/f). 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 alla dinamica della sciagura proprio attraverso le autopsie sui cadaveri. In questo caso, erano quattro le possibili cause di decesso: asfissia, ustioni mortali, disintegrazione degli organi interni o annegamento. Se tali autopsie sono state effettuate, quindi, è ovvio il perché siano rimaste top – secret (vedi “*Europeo*” n° 33 del 18 agosto 1990, pag. 30).

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 un’anziana signora che, probabilmente, erano sedute una accanto all’altra nell’ultima fila di destra dell’aereo (vedi “*Europeo*” n° 33 del 18 agosto 1990, pag. 30, *Cronista Sandro Provvionato*).

Tutto ciò, con il risultato di rendere quasi impossibile, o comunque molto approssimativo, l’accertamento delle vere cause dei decessi.

26/f-3) LA PRESENZA SUI CORPI DELLE VITTIME RECUPERATE DI “LESIONI DA CONTRACCOLPO”.

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 vittime recuperate (vedi “*l’Unità*” del 1° luglio 1980, *Cronista Sergio Sergi*). Tali lesioni, difatti, sono compatibili con un 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 rischio provocato dalla violenta depressurizzazione e la conseguente rude picchiata verso

²⁵ Quindi in seguito ad assideramento ed annegamento provocati dall’affondamento premeditato ed intenzionale del velivolo civile insieme al suo carico di “scomodi” sopravvissuti.

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 di riportare, in questo caso, tutta una serie di ferite esterne, molteplici lesioni agli organi interni, nonché lesioni ossee non limitate agli arti inferiori ma diffuse anche in altre parti del corpo come il cranio, gli arti superiori, il bacino e la colonna vertebrale.

Qualora, invece, alle ore 20:48 circa (25 minuti prima, cioè, del previsto atterraggio allo scalo di Palermo Punta Raisi, come previsto dalla normale procedura) si fosse acceso il segnale "allacciare le cinture" (vedi "Volare" n° 40 del novembre 1986, pagg. 10-19, di Andrea Artoni), e quindi al momento della supposta esplosione in volo i passeggeri fossero stati tutti assicurati alle proprie poltrone, considerando che fossero tutti già morti e che, quei pochi miracolosamente ancora in vita sarebbero stati certamente privi di conoscenza, non si spiega come questi avrebbero fatto a sganciare le proprie cinture così da fuoriuscire dalla fusoliera quando quest'ultima s'inabissò in mare.

26/g) ANCHE ALTRI RITENGONO CHE IL DC-9 SIA AMMARATO E NON, INVECE, ESPLOSO IN ARIA ED I PEZZI COLATI A PICCO COME VUOLE LA VERSIONE "UFFICIALE".

Tale nostra opinione sulla dinamica dell'ammarraggio del DC-9, è altresì condivisa dal dott. Paolo Colantoni, ricercatore geologo del Consiglio Nazionale delle Ricerche (C.N.R.), che, insieme a Pietro Zucchini, la mattina di sabato 28 giugno 1980 scese in acqua con un battello (calato in mare dalla nave oceanografica del CNR Bannock) per imbracare il cono di coda del jet civile, proprio nella zona di mare dove galleggiavano - in gruppo, non distanti l'uno dall'altro - anche i corpi esanimi di una ventina di vittime. Di seguito, si riporta il testo dell'intervista rilasciata, all'epoca, dal dott. Colantoni al giornale "il Mattino" di Napoli:

Cronista:

"Cosa c'era tutt'intorno?"

Colantoni:

"Sul mare c'era un gruppo di una ventina di cadaveri. Galleggiavano a pelo d'acqua in una chiazza di mare di colore giallo (*a causa della fluorescina gettata in mare dagli elicotteri del soccorso aereo per rendere visibile il punto in cui c'erano resti e/o cadaveri, n.d.A.*) ed apparivano integri..."

Cronista:

"Ma è stato detto, da qualche parte, che i cadaveri erano come dilaniati da un'esplosione..."

Colantoni:

"Non quelli che abbiamo visti noi. Ti ripeto: erano integri."

Cronista:

"Ma questa esplosione c'è stata?"

Colantoni:

"A mio giudizio, ma non sono un tecnico di queste cose, non c'è stata. Lo stesso cono di poppa è troncato di netto. Si è avuta piuttosto l'impressione che l'aereo sia piombato di pancia sull'acqua: il che lascerebbe supporre che il comandante possa aver tentato un ammaraggio. Lo stesso fatto che i cadaveri fossero tutti insieme ne è una prova."

Cronista:

"Già, ma i frammenti dell'aereo sono stati ritrovati più in là..."

Colantoni:

"I cadaveri galleggiano a pelo d'acqua; se c'è una corrente marina si spostano. Gli oggetti, invece, hanno un certo spessore ed il vento ne provoca lo scarroccio (*ossia lo scivolamento sulla superficie dell'acqua, per spinta, n.d.A.*). Per questo c'è stata dispersione dei relitti."

(Fonte: "il Mattino" del 30 giugno 1980, pag. 14, Cronista Aldo Stefanile)

26/h) TUTTI I CORPI DELLE VITTIME RECUPERATE SONO PRIVI DELLE SCARPE.

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

26/i) ALTRI FATTI INSPIEGABILI LEGATI AL RECUPERO DEL RELITTO DEL DC-9 ITAVIA O RILEVATI NEGLI ATTI DELLE DIVERSE FASI DELLE INDAGINI SULLA STRAGE DI USTICA.

I seguenti fatti, però, sarebbero inspiegabili solo se considerati al di fuori della tesi “dell'affondamento intenzionale” del jet Itavia, e sono quelli legati al recupero del relitto del DC-9. Sono tutti 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:

- 26/i-a) Il relitto è stato recuperato nel 1986 ad opera della ditta francese Ifremer, un'azienda che l'ammiraglio Martini (capo del SISMI²⁶) ha definito come “legata ai servizi segreti francesi” (e Martini conosce bene questa “materia”).
- 26/i-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, si sarebbe dovuto fare.
- 26/i-c) Secondo l'Ifremer, il recupero dei resti del DC-9 sarebbe avvenuto su di un fondale a 3850 Mt. di profondità. Ma in quella zona, in base a tutte le carte nautiche, non esiste una simile profondità (la massima è 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 meno.
- 26/i-d) Esistono incertezze e contraddizioni dell'Ifremer sull'esatta localizzazione del jet Itavia.
- 26/i-e) Esistono forti perplessità su *cosa* sia 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? (*Illustrazioni n° 33 - 36*)
- 26/i-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.
- 26/i-g) In base al confronto tra la testimonianza rilasciata da Sergio Bonifacio, e 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 (*illustrazione n° 37*), motori sbrindellati e staccati dalla coda, una fusoliera a pezzi. Che cosa ha causato la distruzione dell'aereo?

Che ci fosse una lunga serie di “punti oscuri” nell'operazione di “recupero” effettuata dalla ditta Ifremer, venne evidenziato anche dal pool di magistrati romani che indagava sul caso Ustica. Questi ultimi, difatti, per ottenere precisi chiarimenti in proposito, il 18 ottobre 1994 avevano presentato una richiesta di chiarimento su ben 25 punti inerenti la questione in oggetto, a cui, il seguente 13 novembre, si aggiunsero altri cinque interrogativi e cioè:

- 1) Perché non sono state registrate tutte le operazioni subacquee di ricerca;
- 2) Perché alcune videocassette hanno dei vuoti di registrazione;
- 3) Come si spiegano quei solchi paralleli sui fondali (forse “qualcuno” era giunto sul posto prima dei francesi con lo scopo di fare “pulizia”?) (*illustrazioni n° 38 - 39*);
- 4) Perché non sono stati presi gli oggetti che non facevano parte del relitto;
- 5) Perché mancano le mappe fotografiche dei pezzi avvistati sul fondo marino.

Fino a questo momento, non ci risulta (data la mancata diffusione di notizie in tal senso da parte dei mass-media) che tale richiesta di “chiarimenti” da parte dei magistrati del pool sia stata, in qualche

²⁶ SISMI = Servizio Informativo Sicurezza Militare.

modo, soddisfatta dall'Ifremer; ma se invece lo è stata, le risposte ai tanti interrogativi più sopra elencati sono state tenute - per qualche oscura ragione - "riservate" dai magistrati.

(Fonte: "il Messaggero" del 15 novembre 1994, pag. 9)

26/l) UNA MOLTO PROBABILE, SUCCESSIVA, OPERAZIONE DI "DEMOLIZIONE SOTTOMARINA" DEL RELITTO DEL DC-9.

Una possibile risposta all'interrogativo posto alla fine del punto 26/i-g è quella che l'opera di "demolizione" del relitto del DC-9 con cariche di esplosivo, iniziata quando questo era ancora in superficie, da un commando di uomini rana venuto fuori dal sottomarino visto dal comandante Bonifacio, è stata poi completata, con calma e puntigliosa sistematicità, sul fondo stesso del mare. E visti i tempi intercorsi tra il disastro ed il recupero dell'aereo (circa 7 anni), 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 a qualche tipo di "robot" teleguidato, per applicare sulla superficie esterna del relitto piccole cariche di esplosivo che, poi, sarebbero state fatte esplodere simultaneamente per ottenere il massimo effetto dirompente. A quest'ultimo proposito, visti i rapporti che avrebbero legato la società Ifremer – incaricata del recupero del relitto del DC-9 – con i servizi segreti francesi (ricordiamo che anche la Francia è un paese coinvolto – vedi punto 26/i-a), si potrebbe addirittura considerare l'ipotesi che tale "sporco lavoro" di demolizione sia stato portato a termine dalla stessa società incaricata del recupero, l'Ifremer, prima di effettuare le riprese filmate del fondo marino sul quale giaceva il relitto e prima, ovviamente, di procedere al recupero.

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 da distruggere la struttura di quest'ultimo e farla letteralmente a pezzetti con le violente onde d'urto prodotte dalla detonazione di detti ordigni.

26/l-a) LE TRACCE DI ESPLOSIVO RILEVATE SUI CORPI DI ALCUNE VITTIME E SU ALCUNI RESTI DEL DC-9 NON CONFERMANO, MA NEMMENO ESCLUDONO, L'AFFONDAMENTO E SUCCESSIVA DISTRUZIONE DELL'AEREO MEDIANTE CARICHE DETONANTI.

Le perizie chimiche eseguite su cuscini e bagagli dei passeggeri del DC-9 recuperati nel Tirreno, espletate²⁷ dai tecnici dell'Aeronautica Militare Italiana con gli strumenti, peraltro, non sofisticatissimi dei suoi laboratori di Roma, avevano, già nel 1983, accertato la presenza di esplosivo denominato T-4, anche noto con i nomi di Hexogen, Cyclonite, o RDX in USA. È questo un esplosivo molto costoso e d'impiego esclusivamente militare; non è prodotto in Italia ma viene importato dalla Svezia e dalla Germania. Il T-4 viene "flemmatizzato", ossia rimiscelato con cere minerali (come la paraffina) che lo rendono più stabile; queste ultime, però, non lasciano tracce in quanto si volatilizzano. Un altro componente di tale esplosivo è il polistirolo il quale, però, viene usato anche in alcune parti dell'aereo. Il T-4, oltre che nel caricamento delle testate di guerra dei missili, viene usato in quantità di non più di 20 grammi in piccole cariche cave, molto sofisticate, nell'industria petrolifera per spezzare strati di roccia.

(Fonti: "Corriere della Sera" del 21 aprile 1984, pag. 4, Cronista Andrea Purgatori;
"il Giornale" del 6 maggio 1984, pag. 6).

26/l-b) TRACCE DI ALTRI ESPLOSIVI MILITARI (LA CUI IDENTIFICAZIONE È RIMASTA TOP – SECRET) SUI FRAMMENTI DEL DC-9 ITAVIA.

Successivamente, nel 1988, dopo oltre un anno di indagini, i risultati delle analisi con lo spettrometro di massa eseguite dai due chimici partenopei Antonio Malorni (del Consiglio Nazionale delle Ricerche - CNR -) e Antonio Acampora (docente di Tossicologia Forense presso l'Università di Napoli), su incarico dell'allora giudice inquirente Vittorio Bucarelli, rilevarono che, su alcuni frammenti metallici appartenenti alla struttura esterna del DC-9 Itavia, erano presenti tracce di altri esplosivi, oltre il T-4, i quali "entrano - anch'essi - nella composizione degli ordigni militari in genere", tra cui i missili. Venne precisato, altresì, che i reperti analizzati erano stati 450 – 500 e che i più significativi erano risultati quelli estratti dai sedili dei passeggeri: questi ultimi, difatti, erano stati scelti perché rimasti maggiormente protetti dall'azione dell'acqua di mare. All'epoca, i due analisti non

²⁷ Le perizie furono espletate su indicazione dei vertici del prestigioso ente inglese RARDE - Royal Armament Research and Development Establishment: guarda caso un altro dei paesi coinvolti nello scenario di guerra della strage di Ustica.

vollero precisare (ai mass-media) la quantità ed il tipo di tali “altri esplosivi” (vedi “il Giornale” del 20 ottobre 1988, pag. 6).

A tutt’oggi, la natura di tali altri esplosivi è rimasta “riservata” o, quantomeno, nessuna informazione in merito è stata data attraverso i normali mezzi d’informazione di massa. Perché?

26/l-c) SIA GLI ESPLOSIVI DEI MISSILI CHE QUELLI USATI PER CONFEZIONARE CARICHE DETONANTI SUBACQUEE LASCIANO LA STESSA “IMPRONTA RESIDUALE”.

In base ai dati disponibili sopra riportati, è ovvio che sia l’esplosivo usato per le testate dei missili che quello usato per il confezionamento di mine subacquee, oppure di cariche detonanti, lasciano la medesima “impronta residuale”. In definitiva, tutto ciò non conferma, ma neppure esclude, che il DC-9 Itavia sia stato investito prima dagli effetti distruttivi di uno o più missili, sia stato affondato con cariche esplosive o mine magnetiche e, infine, sia stato fatto “a pezzi” con altre cariche esplosive apposte sul relitto o mediante la detonazione ravvicinata di cariche di profondità.

26/m) LA DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DIFFUSA RELATIVA AL “RECUPERO” DEL RELITTO DEL DC-9 È DAVVERO TROPPO ESIGUA PER NON DESTARE DUBBI E SOSPETTI DI UNA QUALCHE FRODE.

La documentazione fotografica relativa alle varie fasi del recupero del DC-9 è stranamente minima. Almeno quella resa nota.

26/n) LA TARGHETTA CON LA SIGLA D’IMMATRICOLAZIONE PRESENTE SU UNO DEI RELITTI DEL DC-9 RECUPERATI NON CORRISPONDE A QUELLA DEL JET DELLA SOCIETÀ ITAVIA PRECIPITATO AD USTICA.

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 (quello in questione) con numero di 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 ipotesi non esclude la seconda) quello nell’hangar dell’aeroporto di Capodichino non è il relitto del DC-9 precipitato ad Ustica il 27 giugno 1980?

26/o) SOSPETTI DI CONTRAFFAZIONE DEI DATI RELATIVI ALLA DECIFRAZIONE DEL VOICE RECORDER E SUL MANCATO RITROVAMENTO DELLA SECONDA SCATOLA NERA DEL DC-9 ITAVIA.

La decifrazione della scatola nera (quella presente in cabina di pilotaggio e nota come Voice Recorder), effettuata dagli esperti dell’NTSB 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 “gua...” fosse una parola di allarme (“guarda”?) non si spiegherebbe la successiva registrazione dell’esplosione, in quanto l’impatto di un tale proiettile (missile o altro che sia), avrebbe interrotto ogni comunicazione e, quindi, non avrebbe reso possibile la registrazione di 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. Ma che fine ha fatto quest’ultima? L’Ifremer l’ha recuperata oppure no? Noi pensiamo che quasi certamente sia stata recuperata ma, funzionando indipendentemente dal circuito elettrico primario (e quindi nell’impossibilità di dire che si era “interrotta” come è accaduto per la prima), e dato che avrebbe registrato ogni successivo scottante evento, compresi gli sviluppi del tentato abbattimento di “qualcosa” come degli UFOs, la cronaca del conseguente ammaraggio e, cosa davvero terribile, le urla disperate dei sopravvissuti resisi conto delle vere intenzioni della squadra di uomini-rana, per almeno 15 ore (la sua autonomia), è stata fatta “sparire” come è stato fatto per tante altre prove e testimoni di questa orribile storia.

(Fonte: dal punto 26/m al 26/o vedi: “Europeo” n° 27 del 7 luglio 1990, pagg. 8-13;
“la Repubblica” del 16 giugno 1987, pag. 22).

Tornando sulla questione, poi, della decifrazione del voice recorder, il fatto che, per essere decodificato, il nastro in questione sia stato inviato all’NTSB statunitense, è fonte di un ovvio quanto forte sospetto di manipolazione ed alterazione dei dati in esso contenuti. Ciò in quanto gli USA sono uno di quei paesi

maggiormente indiziati - per il proprio coinvolgimento nello “scenario di guerra” verificatosi nel cielo di Ustica - di essere il responsabile o quanto meno tra i corresponsabili dell’abbattimento del DC-9 Itavia.

26/p) ANCHE L’ONOREVOLE FRANCO ACCAME CONDIVIDE LA TESI DELL’AMMARAGGIO DEL DC-9 ITAVIA.

Tra coloro i quali condividono con 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 un’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 *“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.

27) I “DIVERSIVI” ED 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 ai soccorsi marini, 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, quando 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. È 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, dotati di sofisticate apparecchiature per la caccia ai sommergibili, in grado di scrutare sott’acqua (lo 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 *“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 del presunto disastro? (vedi punto 3 delle PREMESSE GENERALI 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 *"l'Europeo"* n° 33 del 18 agosto 1990, pag. 30).

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

L'11 luglio 1980, due settimane dopo l'abbattimento del jet Itavia, nella stessa aerea 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 aeromobili sconosciuti (cioè UFOs a tutti gli effetti), muoversi nelle immediate vicinanze di un aereo civile dell'Alitalia. A raccontare il drammatico episodio (peraltro, all'epoca non reso noto all'opinione pubblica) è lo stesso pilota dell'aereo Francesco Bini, 40 anni, di cui 15 di servizio attivo (anzianità riferita al 1980, anno dell'intervista), esponente del sindacato autonomo ANPAC:

"...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 *"l'Occhio"* del 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 sparizioni 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, nella sezione 4ª dello studio principale e, solo in parte, al punto 31 del presente studio – circa un'alta e quasi costante presenza di OVNI e fenomeni connessi, nella suddetta area geografica.]

29) IL RITROVAMENTO DEI RESTI DI UN CACCIA MIG-23 LIBICO SULLA SILA E LA SUA RELAZIONE CON L'ABBATTIMENTO DEL DC-9 ITAVIA: UNA MESSINSCELA BEN POCO CREDIBILE.

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 fa ritenere che, in realtà, si sia trattato di un mal riuscito tentativo di depistaggio organizzato dalle agenzie di Intelligence italiane e statunitensi. Il primo di tali "madornali errori", è stato quello di datare la caduta ufficiale del MIG-23 libico al 18 luglio 1980; come sarebbe stato possibile, difatti, per il caccia con le insegne della Giamahiria, non essere avvistato dai radar della Difesa Aerea, visto che volava ad una quota di circa 8000 Mt. e per giunta in uno scacchiere dove era in corso un'esercitazione militare denominata Natnad Demon Jan, la quale simulava un fantomatico attacco aereo proveniente dal Sud? (vedi *"il Giornale"* del 3 giugno 1990, pag. 5, *Cronista Andrea Purgatori*). Il secondo errore è stato quello di far ricorso ad un cadavere (quello del pilota del MIG-23) tenuto per oltre 20 giorni in un banco frigo ben sapendo che la permanenza del corpo per un intero giorno al sole, avrebbe accelerato a dismisura il processo di decomposizione del cadavere e reso palese la falsificazione della data apposta sul primo certificato autoptico del pilota libico Ezzedin Koal, redatto dal dott. Rondanelli e dal prof. Zurlo. Al momento dell'autopsia, difatti, il cadavere in questione era in un evidente stato di colliquazione: ciò significa che c'erano vermi dappertutto. Al tentativo, da parte di un ufficiale del SIOS (Servizi d'Informazione e Sicurezza dell'Aeronautica Militare), di prendere le impronte digitali al pilota libico, la pelle della mano di questi si "sfilò" come un "guanto", unghie comprese, (vedi *"Corriere della Sera"* del 26 aprile 1989, pag. 10, *Cronista Andrea Purgatori*). Si è persa invece ogni traccia del secondo certificato (o "memoria aggiuntiva"), quello redatto dagli stessi anatomo-patologi solo due giorni dopo il primo, in cui si precisava che la morte del pilota libico doveva risalire almeno a 15 giorni prima del 18 luglio: tale documento, difatti, risulta scomparso dagli atti depositati presso la procura di Crotona anche se, per il giudice istruttore Staglianò (il quale, all'epoca, si occupò della vicenda), tale memoria scritta "NON SAREBBE MAI ESISTITA" (vedi *"la Stampa"* del 7 luglio 1988, pag. 8, *Cronista Ruggero Conteduca*).

(*Fonti: "il Mattino"* del 25 gennaio 1987, pag. 3, *Cronista Vittorio Dell'Uva*;

"il Giorno" del 25 giugno 1995, pag. 2, *Cronista Gabriele Moroni*;

"il Messaggero" del 28 ottobre 1986, pag. 17, *Cronista Antonio Scura*;

"la Stampa" del 7 luglio 1988, pag. 8, *Cronista Ruggero Conteduca*;

"l'Espresso" n° 23 dell'11 giugno 1989, pagg. 46-47, *Cronisti Pierluigi Ficoneri e Mario Scialoja*)

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” avesse cercato 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. In questo modo, nessuno – o quasi – avrebbe pensato di cercare un altro colpevole, ossia un caccia appartenente ad uno dei paesi coinvolti nello scenario di guerra verificatori nel cielo di Ustica; figuriamoci, poi, pensare al coinvolgimento, nell’abbattimento del DC-9 Itavia, di UFOs di natura allogena (vedi *“Corriere della Sera” del 6 maggio 1993, pag. 13, Cronista Andrea Purgatori*).

Molti caddero in questo semplice ma efficace tranello concettuale. Ecco spiegato il perché sono stati trovati indizi che hanno indotto gli inquirenti a credere che qualcuno avesse fatto 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 la sentenza del giudice Rosario Priore depositata in cassazione e relativo stralcio pubblicato sul *“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 invece potuto operare nel seguente modo.

Sfruttando il fatto che non c’erano stati testimoni diretti dell’evento in questione (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 scomparire 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, infatti, alle seguenti, palesi, contraddizioni di fondo della questione in oggetto:

- 1) Ammesso, sempre per ipotesi, che il MIG-23 fosse realmente coinvolto nella strage del DC-9 Itavia, sia che questi provenisse da basi libiche²⁸, che da qualche base “ombra” dislocata in Sicilia, in Sardegna o a Malta, dopo il supposto scontro in cui il suddetto caccia libico sarebbe stato anche danneggiato, per quale oscura ragione il suo pilota, invece di tentare di raggiungere il limite delle acque territoriali libiche (che all’epoca, secondo le rivendicazioni del colonnello Gheddafi, si sarebbero dovute estendere fino a 200 miglia dalla costa – *illustrazione n° 40*), o tentare di riparare presso la stessa base da cui era decollato, oppure presso qualche altra base “amica” dislocata nel mar Mediterraneo, si dirige verso l’entroterra calabro, precludendosi in tal modo ogni possibilità di salvezza? Il pilota del caccia libico, difatti, doveva sapere molto bene che di lì a poco, in conseguenza dell’esaurirsi del carburante, sarebbe inevitabilmente precipitato. Tale assurda decisione da parte del pilota libico, non può essere spiegata neppure con l’ipotesi di un guasto agli strumenti d’orientamento del caccia come la bussola d’orizzonte, l’orizzonte artificiale, ecc., in quanto, anche dopo che il MIG-23 era impattato (alla velocità di 450 – 500 km/h) sul costone roccioso nei pressi di Castelsilano (in Calabria) ed era precipitato nel sottostante vallone (circa 100 Mt. più sotto), secondo quanto accertato dalla perizia tecnica eseguita sui rottami e riportato dalla stampa, il cruscotto del caccia libico si presentava ancora in buono stato e con gli strumenti tra cui la bussola di orientamento) ancora funzionanti. Il che, secondo noi, è davvero, a dir poco, miracoloso.

(Fonti: *“il Giorno” del 25 giugno 1995, pag. 2, Cronista Gabriele Moroni;*
“la Stampa” del 9 ottobre 1991, Cronista Giuliano Dolfini)

- 2) Secondo gli esperti del Politecnico di Torino, che ne hanno curato l’analisi quali consulenti dell’Associazione dei Familiari delle Vittime, il nastro con i dati di volo del MIG-23 o Flight Recorder, è un falso clamoroso. Gli esperti torinesi hanno ottenuto dal giudice Priore i documenti della Commissione Militare Italo – Libica (il che lascia adito a fondati sospetti di collusione e cover-up di stato) contenenti il nastro con i dati del MIG-23 precipitato sulla Sila. “...Non sappiamo se è stato esaminato 10 anni fa” – tenne a precisare 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 il pilota automatico innestato registri ogni minima variazione di quota e rotta. È 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 18). 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

²⁸ Evento, però, che è stato dimostrato impossibile a causa della limitata autonomia di volo del caccia e per l’assenza di serbatoi di carburante supplementari. Si vedano al riguardo i risultati della perizia eseguita sul nastro del flight recorder del MIG dal Prof. Valdacchino.

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 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 *“la Stampa” del 9 ottobre 1991*) (*Illustrazione n° 41 e illustrazioni n° 42 – 53, rappresentanti il presunto MIG-23 sulla Sila*).

- 3) Come è stato già detto, secondo i risultati della perizia tecnica effettuata sui dati di volo del MIG-23 libico registrati dal Flight Recorder, il caccia in questione negli ultimi 20 minuti di volo avrebbe avuto il pilota automatico inserito. Di conseguenza, la sua traiettoria di volo avrebbe dovuto essere – per forza di cose – rettilinea. Ciò, però, è in evidente contraddizione con i contenuti della testimonianza dei coniugi Maffini, in cui si parla dell'avvistamento di un “oggetto volante” che compie spericolate evoluzioni. Questo ovviamente sta a significare che, se tale “oggetto volante sconosciuto” fosse stato il caccia MIG-23 libico in fuga, quest'ultimo non poteva avere inserito il pilota automatico. Ciò sta a significare che l'avvistamento dei coniugi Maffini si riferisce a tutt'altro tipo di aeromobile, ossia ad un UFO vero e proprio.

Ora, facendo l'ipotesi che il nastro con la registrazione dei parametri di volo del MIG-23 libico sia stato effettivamente contraffatto (come viene dimostrato nella perizia tecnica di cui sopra) e, pertanto, che l'aeromobile osservato dai coniugi Maffini fosse, effettivamente, il caccia libico in questione pilotato manualmente, resta da spiegare la seguente assurdità: come è possibile che un pilota militare impegnato a tenere su un aereo gravemente danneggiato e con il carburante in via di esaurimento, con una mano tenesse la cloche e con l'altra scrivesse su di un foglio di carta (poi “ritrovato” nella cabina di guida del MIG-23 e successivamente “scomparso” dal carteggio del SISMI), una sorta di “ammissione di colpa” in cui confessava di aver abbattuto il jet civile e chiedeva “perdono” per aver commesso tale azione delittuosa? Peraltro, la cosa in questione non solo è inverosimile dal punto di vista dell'esecuzione materiale, ma anche da quello concettuale: per un soldato di fede islamica – quale doveva essere il pilota del MIG-23 – uccidere degli “infedeli” e rimanere a propria volta ucciso in combattimento, secondo il Corano, gli avrebbe aperto le porte del paradiso di Allah. Pensare ad un improvviso “ravvedimento” di questi, unito ad un atto d'apostasia (come farebbe pensare il contenuto del “suo messaggio”) è davvero un'ipotesi assurda ed inverosimile.

- 4) *Dulcis in fundo*, le testimonianze estremamente vaghe e sospette circa la dinamica della caduta del presunto MIG-23, 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.

(Fonti: *“il Giorno” del 25 giugno 1995, pagg. 1-2;*
“Paese Sera” del gennaio 1992).

(Allegato n° 12)

A ulteriore conferma del fatto che la “caduta” ed il successivo “ritrovamento” del MIG-23 “libico” siano state il risultato di una sofisticata messinscena realizzata dai servizi d'Intelligence USA con l'assistenza di quelli italiani (quali il SISMI ed il SIOS), ci sono i dubbi e le incongruenze relative alla “nazionalità” del caccia in questione.

All'epoca dei fatti, ossia nel 1980, sia secondo il governo di Tripoli che secondo lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Italiana, il MIG-23 in questione era a tutti gli effetti di nazionalità “libica”. Tuttavia, un esame approfondito dei rottami del caccia ha convinto i periti (in questo caso il prof. Delle Mese e un esperto di nazionalità tedesca) che non si possa esser certi dell'attribuzione delle insegne. Il MIG, quindi, poteva non essere “libico”. La Libia ha avuto e ancora schiera (almeno fino alla metà degli anni 90) modelli di caccia tipo MIG-23 ma, secondo le ricerche effettuate su quello “precipitato” in Sila, quest'ultimo (forse per via del numero di immatricolazione) non sarebbe risultato fra quelli ancora in dotazione alle forze aeree libiche al 22 luglio 1980. Inoltre, ulteriori perplessità ha sollevato la deposizione del maggiore americano Warren Walters, inviato sulla Sila dall'allora Capo Stazione della CIA a Roma, Duane Clarridge, nel luglio del 1980 ad ispezionare i “resti” del caccia MIG-23. Ad una domanda concernente la nazionalità del caccia MIG-23 rivoltagli dal giudice Rosario Priore, Warren avrebbe rifiutato di rispondere per motivi di “SICUREZZA NAZIONALE”.

(Fonte: *“Corriere della Sera” del 6 maggio 1993, pag. 13, Cronista Andrea Purgatori*)

30) CONSIDERAZIONI SULL'IPOTESI DELL'ESISTENZA, ALLA BASE DELLO SCENARIO DI GUERRA AEREA VERIFICATOSI NEL CIELO DI USTICA, 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 (*Allegato n° 13*), e cioè:

- a) La distruzione dei tracciati radar delle varie basi militari e di ogni documento "compromettente";
- b) Il rilascio di palesi false testimonianze da parte di alti Ufficiali direttamente coinvolti e/o a conoscenza dei fatti;
- c) L'assassinio "mascherato" di almeno 13 persone coinvolte, più o meno direttamente, nel caso;
- d) Le omissioni, le complicità e le connivenze rilevate ad ogni livello istituzionale, sia nazionale che internazionale, atte a cancellare ogni fatto e circostanza potesse attestare il ruolo svolto nella strage dai vertici militari e politici dei paesi coinvolti nel criminale atto di guerra (*Allegato n° 14*).

(vedi "Corriere della Sera" del 19 giugno 1997, pag. 5 e "l'Espresso" n° 23 dell'11 giugno 1989, pagg. 44-56).

Nell'ambito di tale ipotesi di base, sono stati prospettati quattro possibili scenari.

30/a) Il PRIMO SCENARIO

è quello in cui il vero bersaglio dell'operazione avrebbe 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 libico fuoriuscito (quello stesso poi precipitato sulla Sila), nell'ambito di una più complessa operazione militare alla quale avrebbero partecipato, per assistenza e rincalzo, 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 di La 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 sarebbe basata sul convincimento che i suoi inseguitori non avrebbero mai potuto sparare contro un aereo civile e provocare, 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 "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 e 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 solo di poche ore. Ciò con l'intento, evidente, di rendere impossibili - o quanto meno estremamente difficoltose ed approssimative - l'organizzazione e l'esecuzione di un attentato nei suoi confronti.

Inoltre, in questo caso resterebbe comunque un totale ed assurdo mistero 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 lealisti 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 quella che l'operazione militare in questione (cioè l'attentato a Gheddafi) sia stata attuata dalle sole forze 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 dell'Alleanza Atlantica o europei. Anche in questo caso, però, ci sono aspetti "oscuri" che non trovano una risposta logica.

Un aspetto, 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 (vedi "il Mattino" del 27 settembre 1989, pag. 4, *Cronista Giampiero Olivetto*).

Secondo aspetto 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.

30/b) 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'Iraq.

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, quantomeno 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 ragion d'essere. Lo stesso dicasi per il MIG-23 caduto in Sila. Gli “aggressori”, difatti, non avrebbero potuto essere che americani (nel caso il trasporto fosse stato un aereo francese oppure italiano), o israeliani e francesi - insieme o da soli - (nel caso 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.

30/c) 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 “Corriere della Sera” del 19 aprile 1987, pag. 7 e “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 che, 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 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.

In definitiva, in questo scenario, tra l'altro, è da sottolineare la mancanza di una plausibile giustificazione ad 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.

30/d) II 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 caccia libico (o i caccia libici) visto che, se fosse partito dalla Libia, la sua 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 l'aereo 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 avrebbe potuto mantenerli in volo.
- b) Come avrebbero fatto degli "zombi", ossia degli aerei ritenuti potenzialmente ostili, a girare indisturbati sul basso mar Tirreno, area fortemente militarizzata, peraltro in un momento 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 quelli dei film di fantascienza; 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) È 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. Come sperava di abbattere il DC-9?
- d) Non avrebbe avuto alcun senso la successiva azione di "copertura" internazionale, nonché quella dello stesso Governo italiano, nei confronti della Libia. La copertura, in particolare, si sarebbe concretizzata sia con la post-datazione della caduta del caccia MIG-23 libico al 18 luglio 1980, che con la frettolosa restituzione al governo di Tripoli dei resti dell'aereo in questione e del suo presunto pilota; a quest'ultimo proposito, difatti, per accelerare i tempi della procedura, intervenne addirittura Cesare Romiti - amministratore delegato della FIAT - che si rivolse al generale Santovito, capo del SISMI "deviato". Poche settimane dopo, al governo libico venivano restituiti sia la scatola nera che i resti del caccia, senza che i reperti in questione fossero prima sottoposti ad una qualche perizia tecnica (*vedi "il Mattino" del 25 gennaio 1987, pag. 3, Cronista Vittorio Dell'Uva*).
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.

31) CASI DI "AIR – MISSING" CON PRESUNTI UFOs ED ALTRI FENOMENI AEREI ANOMALI VERIFICATISI DOPO LA SCIAGURA DI USTICA NELL'AREA DEL COSIDDETTO TRIANGOLO MALEDETTO DEL MAR TIRRENO.

Quello che viene di seguito proposto, è un elenco di casi d'incontro ravvicinato tra aerei (sia civili che militari) con presunti UFOs o con fenomeni anomali (riconducibili alla presenza nell'area di "oggetti volanti non identificati"), rimasti inspiegati anche dopo essere stati sottoposti, dagli esperti ufficiali di turno, ad un'approfondita indagine tecnica. (*Allegato n° 15*)

Il comune denominatore degli eventi in oggetto, compreso ovviamente quello del DC9 Itavia, è quello di essersi verificati all'interno di quell'area geografica denominata Triangolo del Mar Tirreno proprio a causa di "eventi anomali" che vi si manifestano da tempo e con una certa frequenza, fatti, questi, tipici di aree marine simili come il più noto Triangolo delle Bermuda.

31/1) "LUCI MULTICOLORI" SFRECCIANO INTORNO A DUE AEREI CIVILI, A NON MOLTA DISTANZA DA PONZA.

Il 26 agosto 1980, tra le ore 20:00 e le ore 21:00, nel cielo di Anzio (sulla costa laziale, a non molta distanza da Ponza), i comandanti di due DC-9 che si trovano ad attraversare la zona di cielo in questione (il

volo ATI-065 ed il volo Itavia-772) sono testimoni oculari di uno stesso fenomeno aereo sconosciuto: “Intense luci multicolori che sfrecciano intorno ai velivoli. Ad un tratto, una di queste luci sembra esplodere e irradia tutto intorno una nuvola di frammenti incandescenti”. I radar di bordo dei due aeroplani civili non registrano nulla, né alcuna traccia “sconosciuta” viene rilevata dai radar di terra. “I velivoli civili”, fanno osservare i due comandanti, “non si sono mai trovati in condizioni di rischio, anche solo potenziale”. Nella zona dove è avvenuto l’avvistamento UFOs ora descritto, non erano in corso esercitazioni di volo o di tiro da parte di unità militari, né era previsto – e tanto meno venne rilevato – alcun tipo di traffico aereo di qualche genere.

(Fonte: “Epoca” n° 1802 del 19 aprile 1985, pagg. 73-74, Cronista Remo Guerrini, titolo dell’articolo “UFO: rapporto segreto”. N.B.: le descrizioni dei casi trattati sono state fornite dal 2° Reparto dello Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare Italiana)

31/2) 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 d’improvviso immersi in un immenso “lampo” che illumina la notte per centinaia di chilometri quadrati, e 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: “Epoca” n° 1802 del 19 aprile 1985, pag. 75, Cronista Remo Guerrini, titolo dell’articolo UFO: rapporto segreto) – (i casi trattati sono stati forniti dal 2° Reparto dello Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare Italiana)

31/3) 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 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 modello 27²⁹ si legge che il fenomeno è avvenuto approssimativamente a 30.000 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 21.000 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 “Corriere della Sera” del 12 settembre 1981, pag. 1). In un’intervista rilasciata all’Agenzia ANSA, il comandante Tortarolo ha così descritto l’avvistamento:

“È 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 “il Tempo” del 18 settembre 1981, pag. 17).

In seguito, venne accertato che circa quattro ore prima dell’avvistamento, in acque internazionali - in un’area a 22 miglia nautiche (circa 41 km) di distanza dall’aerovia percorsa dal jet civile – si era conclusa un’esercitazione di tiri a fuoco da parte della VI flotta USA. Quest’ultima smentì, comunque, il lancio di missili e il fatto che qualche altro ordigno militare avesse potuto esplodere nei pressi dell’aereo civile (vedi “il Giornale” del 17 settembre 1981, pag. 6 e “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.

31/4) IL CONTROLLO RADAR DI PALERMO RILEVA QUATTRO “AEROMOBILI SCONOSCIUTI” NEL CIELO TRA L’ISOLA DI USTICA E QUELLA DI PONZA.

Il 12 settembre 1981 quattro “aeromobili non identificati” vengono rilevati dal Centro di Controllo radar di Palermo, mentre si spostavano tra le radiali 330° e 360° ad una distanza (dal Centro di Controllo) compresa tra le 15 e le 40 miglia nautiche. Ad una successiva indagine volta ad appurarne l’identità, tali “aeromobili” risultavano del tutto “sconosciuti” e quindi degli UFOs.

²⁹ Questa scheda informativa, nota come modello 27, è il modulo che si compila nei casi di “air-missing” o “pericolo”.

(Fonte: "Corriere della Sera" del 30 dicembre 1981, pag. 7, Cronista Andrea Purgatori)

31/5) CACCIA AD UN "VELIVOLO FANTASMA" CHE, PERÒ, 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 campano, 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 seguite 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: "l'Occhio" del 1° ottobre 1981, pag. 9, Cronista Filippo Anastasi)

31/6) UN DC-9 VIENE SFIORATO DA UN OGGETTO VELOCISSIMO E, NELLO STESSO TEMPO, È 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 - quando era ancora a circa 9000 Mt. di quota - segnalano un ennesimo allarmante "incontro ravvicinato" con "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 prodotte dal passaggio e/o esplosione di 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 un'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 tra 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.

(Fonti: "la Nazione" del 16 maggio 1982;

"Corriere della Sera" del 16 maggio 1982, pag. 7;

"la Stampa" del 16 maggio 1982, pag. 1;

"il Tempo" del 17 maggio 1982, pag. 18;

"il Giornale" del 17 maggio 1982, pag. 1 e del 19 maggio 1982, pag. 20;

"Lotta Continua" del 18 maggio 1982, pag. 3;

"il Giorno" del 3 febbraio 1984, pag. 7).

31/7) 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, quando 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 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 VI Flotta USA. Secondo un *Notam* (avviso ai naviganti) emesso dall'ITAV il 27 maggio 1982, 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 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: "la Stampa" del 4 giugno 1982, pag. 2;

"Avanti" del 4 giugno 1982, pag. 3;

"Paese Sera" del 4 giugno 1982, pag. 4)

Qualche giorno dopo che si era verificato "l'inconveniente di volo" in questione, l'allora ministro Lagorio negava qualsiasi coinvolgimento di mezzi militari italiani, chiamando invece esplicitamente in causa quelli della VI 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 "l'Unità" del 6 giugno 1982, pag. 5).

31/8) UN CACCIA ITALIANO TENTA DI INTERCETTARE UN VELIVOLO “SCONOSCIUTO” CHE, PERÒ, SI SOTTRAIE ALLA MANOVRA.

Intorno alle ore 08.30 del 6 settembre 1982, il radar della base aerea italiana di Trapani rileva una serie di segnali 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 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 “il Tempo” del 16 settembre 1982, 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 “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 allogena.

31/9) UN DC-9 DELL’ATI VIENE DEVIATO PER L’APPROSSIMARSI DI UN “CACCIA MILITARE” CHE EFFETTUA “REPENTINI SALTII DI QUOTA”.

Alle ore 14.20 del 21 settembre 1982, 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 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 “transponder” (un trasmettitore 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 VI 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 transponder, sarà facile identificare l’aeromobile “sconosciuto”. Intanto, l’Aeronautica Militare Italiana ha escluso che nell’incidente sia stato coinvolto un proprio velivolo.

(*Fonti: “il Giornale” del 23 settembre 1982, pag. 2;
“il Messaggero” del 24 settembre 1982, 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.

31/10) “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, 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: “Epoca” n° 1802 del 19 aprile 1985, Cronista Remo Guerrini, titolo dell’articolo “UFO: rapporto segreto”) – (i casi trattati sono stati forniti dal 2° Reparto dello Stato maggiore dell’Aeronautica Militare Italiana)*

31/11) 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, osservano quanto segue:

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

(Fonte: “*Epoca*” n° 1802 del 19 aprile 1985, pag. 73, Cronista Remo Guerrini, titolo dell'articolo 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.

(Fonti: “*il Secolo XIX*” del 6 dicembre 1984 e del 7 dicembre 1984, pag. 8;
“*la Stampa*” del 6 dicembre 1984, edizione di Cuneo e provincia, del 7 dicembre 1984, edizione di Cuneo e provincia, pag. 19 e *Cronaca della Liguria*;
“*le Nice-Matin*” del 6 dicembre 1984;
“*il Messaggero*” del 6 dicembre 1984, pag. 18;
“*Corriere della Sera*” del 7 dicembre 1984, pag. 15)

Alle ore 14.27 del 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 “la Stampa” dell'8 dicembre 1984, Cronaca della Liguria, pag. 17*).

31/12) I PILOTI DI QUATTRO AEREI CIVILI OSSERVANO LE EVOLUZIONI DI UNA SQUADRIGLIA DI UFOs NELL'AREA TRA PONZA, TEANO E SORRENTO.

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 in questione 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 casuale, 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 un'ulteriore conferma da terra. A Napoli ed a Brindisi molti testimoni hanno notato tali “punti luminosi” nel cielo (*vedi “Corriere della Sera” del 14 dicembre 1985, pag. 9*).

31/13) ALLARME PER UN “BOATO” E LA RILEVAZIONE RADAR DI UN “VELIVOLO SCONOSCIUTO” POI, FORSE, PRECIPITATO O IMMERSI NELLE ACQUE DEL MAR TIRRENO.

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) nel mar Tirreno meridionale, a circa 50 miglia a nord dell'isola di Stromboli (l'isola più a nord dell'arcipelago delle Eolie). Ma accurate ricerche condotte dall'Aeronautica Militare Italiana, a cui ha partecipato anche un elicottero di una portaerei francese, non sono riuscite ad appurare la natura dell'intruso.

Tutto è iniziato alle ore 16.30 circa quando 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 (plot) 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 alcunché di anormale. Intanto, da Catania, decollava un aereo Atlantic Breguet 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) 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. È a questo punto che l'allarme per la scomparsa in mare di un 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 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: "il Giornale d'Italia" del 17 gennaio 1990, pag. 9, Cronista Salvatore Arcella;
"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?

31/14) 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, 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 senza alcuna turbolenza atmosferica, quando 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 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 dell'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.

Controverso 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, ha 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: "il Messaggero del 20 aprile 1999, pag. 13, Cronista Luciano Costantini;
"la Repubblica" del 20 aprile 1999, pag. 23;
"il Giornale" del 20 aprile 1999, pag. 16)

[Commento:

I casi di presunto avvistamento UFO 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 la sezione 4^a dello studio sul caso di Ustica e cfr. Allegato n° 7) – 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 cosiddetto Triangolo del mar Tirreno, si allungherebbe notevolmente.]

32) 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 a 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. Secondo alcuni, difatti, un'accollita 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^a dello studio principale), 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, sia una zona nota per l'alto numero di avvistamenti di UFOs, e di incidenti sia marittimi che aerei contraddistinti 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 scaturisca da "fantasie" ed "elucubrazioni" dell'Autore ma sia il risultato di una constatazione di fatto (peraltro riconosciuta anche nell'ambiente marittimo ed aeronautico), è confermato, tra le 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 : "Sì 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. È maledetta quella zona, comandante".

C.: "Puttana eva".

M.: "Eh, sembra il triangolo delle Bermuda! [...]"

C.: "Grazie".

M.: "Buonasera".

(Fonte: “la Stampa” del 6 ottobre 1991, pag. 8, Cronista Giovanni Bianconi).

Circa l’ipotesi di scenari e ricostruzioni “eretiche” della strage di Ustica, cioè basate su cause ben diverse da quelle proposte e caldegiate 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 “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 invise 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, n.d.A.*) che aveva avuto quei tracciati a suo tempo, non ci aveva comunicato la presenza di questi aerei sconosciuti” (vedi “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 sia poi tanto malvagia o demenziale come continua a ripetere, senza opporre alcuna dettagliata analisi tecnica a sostegno, un certo numero di miopi detrattori di questa tesi: alcuni, per ignoranza dei fatti e naturali limiti intellettuali, altri invece meritevoli di un ben maggiore biasimo, e cioè solo per 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? Al che noi rispondiamo con una frase tratta dalla celebre lirica “Il cinque maggio” scritta da Alessandro Manzoni, leggermente modificata per l’occasione: “Ai posteri l’ardua sentenza... se mai questa, un giorno, dovesse venire, ovviamente”.

Acerra (Na), 23 Febbraio 2000

l’Analista
Umberto Telarico

inquirente del

G.I.R.U.C.

Gruppo Indipendente
di Ricerca Ufologica
Campana

NOTA TECNICO-INFORMATIVA:

La presenza di un qualsiasi traffico aereo, eventualmente presente nella propria area di volo, non può essere rilevato dall'apparecchiatura radar in dotazione agli aerei civili. Questi ultimi, difatti, sono dotati esclusivamente di un radar meteorologico in grado, cioè, di rilevare i banchi nuvolosi. Sullo schermo di un radar meteo, pertanto, un aereo da caccia o altro aeromobile appare come un punto simile a quello che indicherebbe la presenza di una nuvola. La portata media di un radar meteorologico di un aereo DC-9 è tra 50 e 60 km (30 miglia nautiche circa); il suo raggio angolare operativo è di poco inferiore ai 360° (357° circa).

Proprio per questa ragione, esistono i vari punti di Controllo del Traffico Aereo Territoriale (come quello di Roma Ciampino, Marsala e Licola per quanto riguarda il basso mar Tirreno) in grado, invece, di rilevare nell'ambito del raggio operativo delle proprie apparecchiature radar la presenza di un qualsiasi aeromobile; sempre che, beninteso, quest'ultimo non voli al di sopra o al di sotto della quota massima e minima operativa degli strumenti stessi, oppure, disponga di un sistema di disturbo o di dissimulazione del tipo di quello degli aerei Stealth.

APPENDICE

Illustrazioni e allegati

Illustrazioni

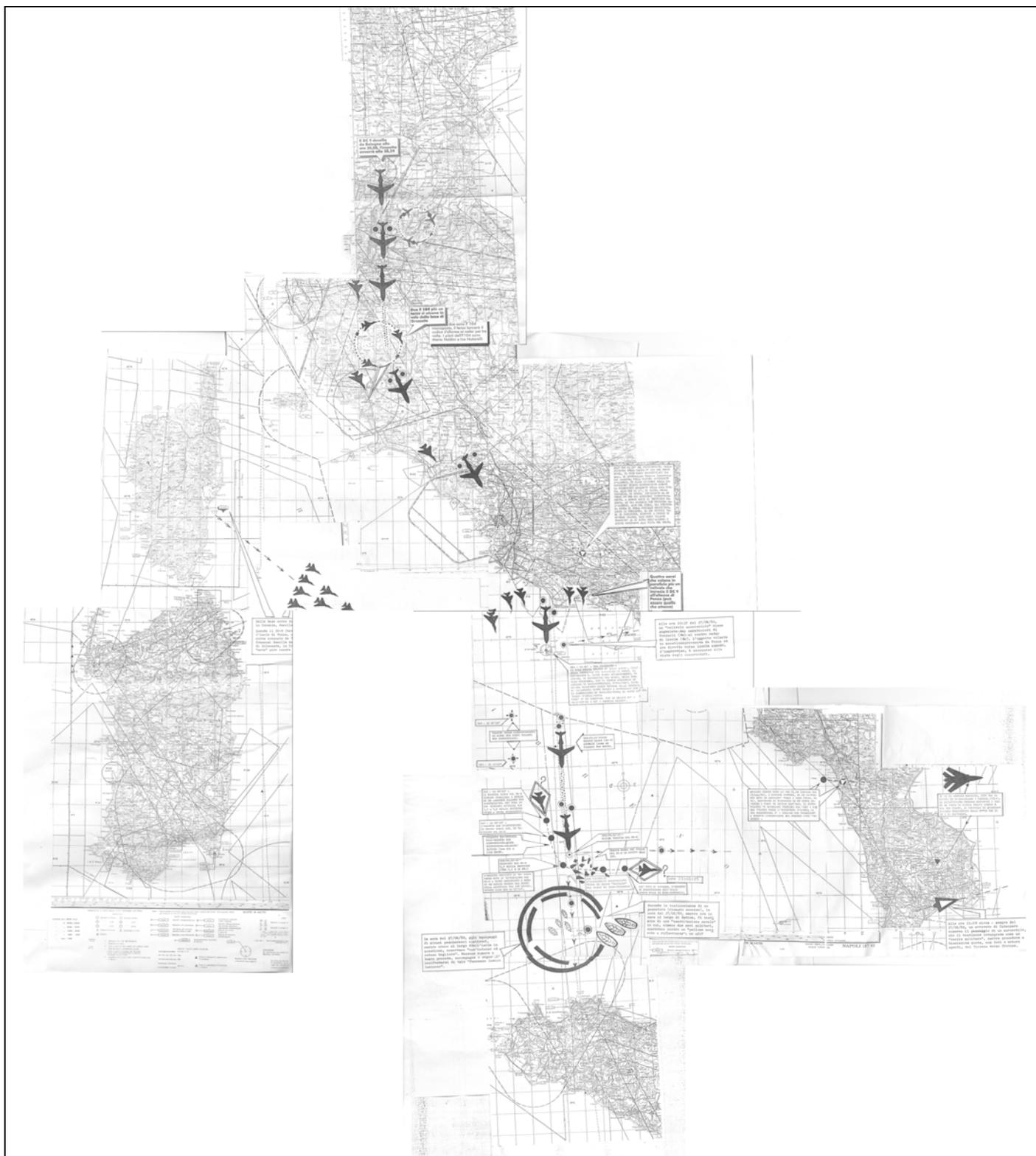


Illustrazione n° 1 – vedi inserto

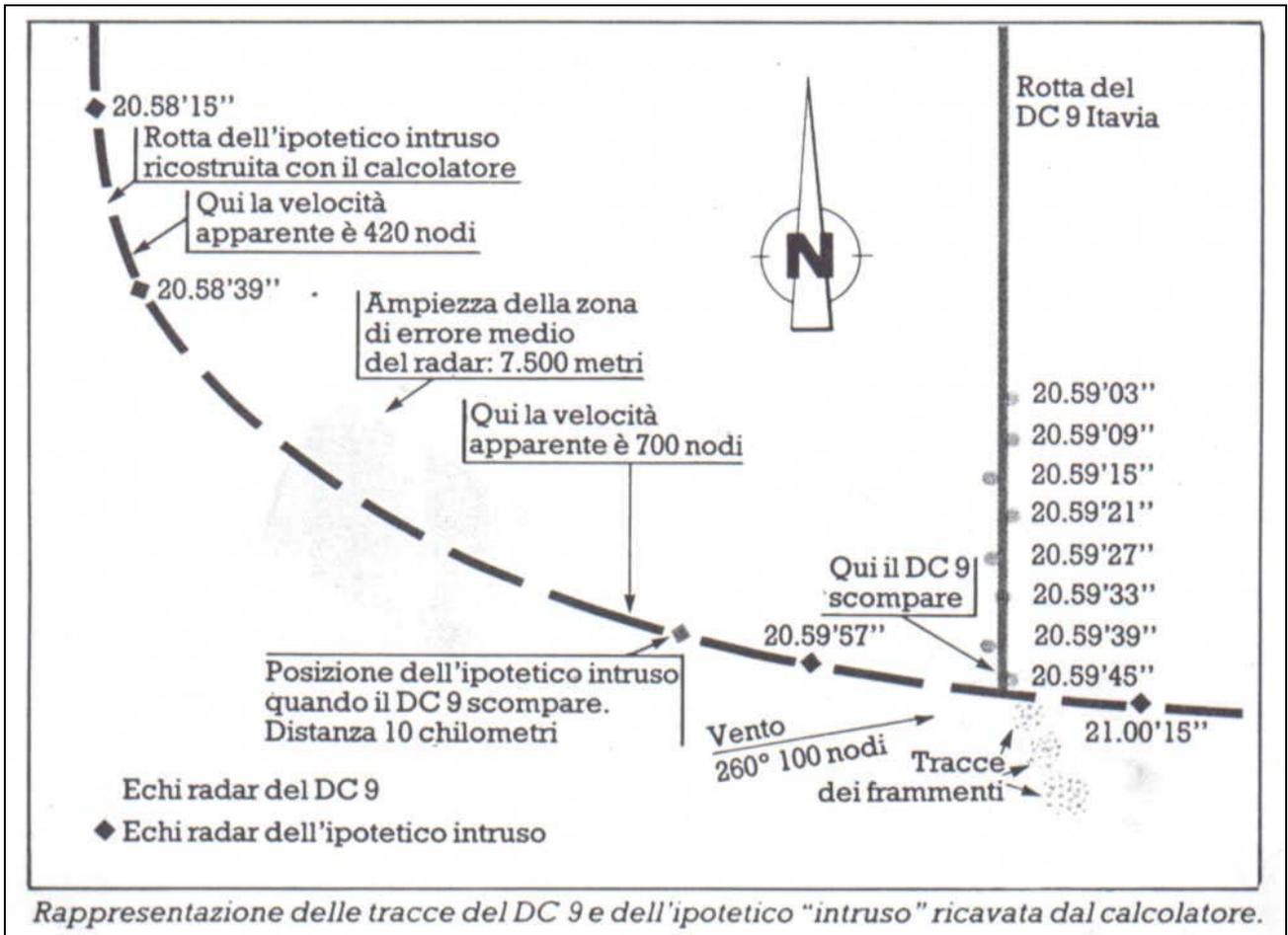


Illustrazione n° 2

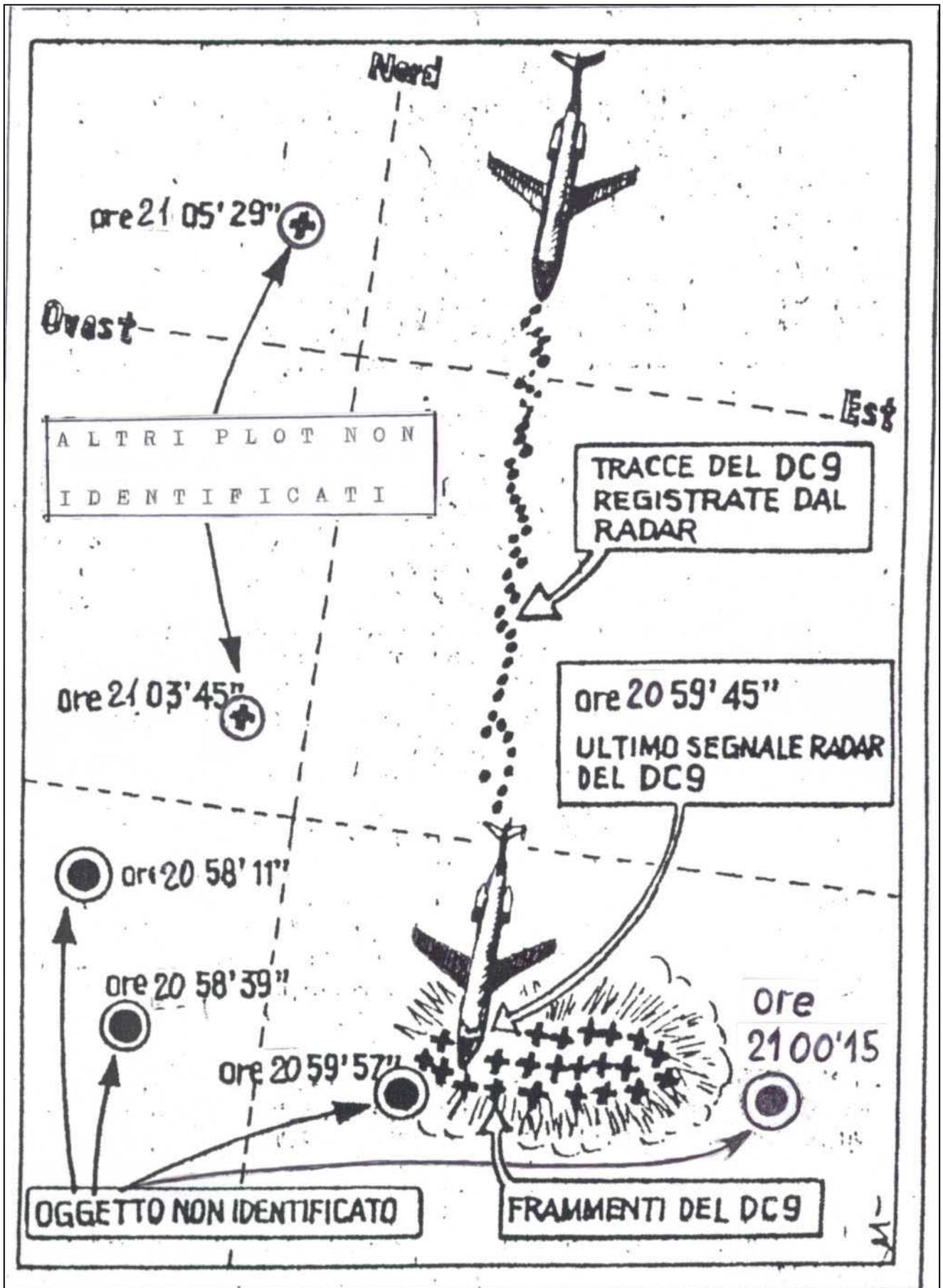
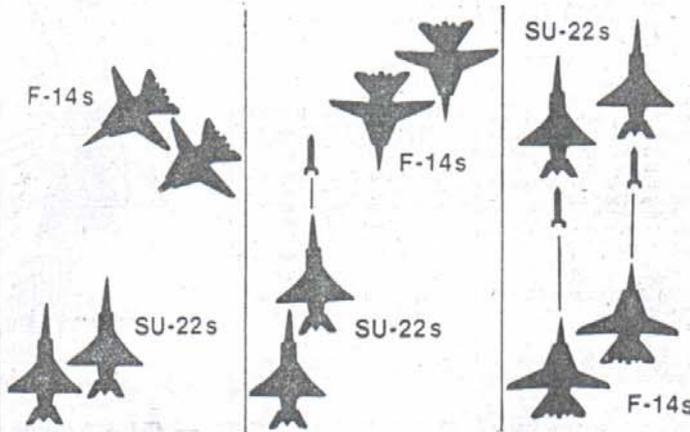


Illustrazione n° 3

Le tre fasi del combattimento aereo



Ecco, basata sulla versione americana dei fatti, la ricostruzione dello scontro aereo sul Golfo della Sirte tra i due F-14 statunitensi e i due « SU-22 » libici. Nella prima fase, gli aerei della « Nimitz » avvistano i caccia libici ad una distanza di 40 miglia. Nella seconda, uno degli « SU-22 », ad una distanza di circa cinque miglia, fa partire un missile che manca i due aerei americani. Nella terza, i due « F-14 » si mettono in coda ai caccia libici e dopo averli inquadrati con il radar li abbattano con missili aria-aria

20.17'41" MiG-1: lo vedi?
 20.17'49" ...stai chiamando l'805?
 20.17'58" ...chi sta chiamando l'805?
 20.18'03" Sukhoi: lo vedo.
 20.18'09" Sukhoi: MiG-1 non riesce a vedere.
 20.18'12" Sukhoi: ripetere.
 20.18'19" Sukhoi: eseguo.
 20.18'34" Sukhoi: le luci di navigazione sono accese. Il lampeggiatore anche.
 20.19'44" Sukhoi: sto volando dietro il bersaglio a una distanza di 25. Mi vedete?
 20.20'08" Sukhoi: dannazione, sto andando, eccolo il mio indicatore: è acceso (le testate dei missili sono già agganciate via radar sull'obiettivo).
 20.20'12" Sukhoi: rispondo.
 20.20'17" Sukhoi: ho risposto.
 20.20'22" Sukhoi: ho bisogno di avvicinarmi di più.
 20.20'30" Sukhoi: sto disattivando il «lock-on» (aggancio radar) e sto avvicinandomi al bersaglio.
 20.20'41" Sukhoi: sulla 163?
 20.20'49" Sukhoi: ho disattivato il «lock-on». Ora (non...?) riesco a vederlo (pausa) esatto. Ho eseguito (non specificato).
 20.21'17" Sukhoi: eseguo.
 20.21'24" Sukhoi: sì, mi sto avvicinando al bersaglio, sono sempre più vicino.
 20.21'35" Sukhoi: il lampeggiatore del bersaglio è acceso,

mi sono già avvicinato al bersaglio a una distanza di circa 2 chilometri.

20.21'40" Sukhoi: il bersaglio è a 10.000 (metri).

20.21'51" Sukhoi: vedo tutte e due, distanza 10 e 15 chilometri.

20.21'55" Sukhoi: quali sono le istruzioni?

20.21'59" Sukhoi: ricevuto bene.

20.22'02" Sukhoi: il bersaglio sta diminuendo la velocità.

20.22'17" Sukhoi: ci sto girando intorno, mi sto già muovendo di fronte al bersaglio.

20.22'23" Sukhoi: ho aumentato la velocità.

20.22'29" Sukhoi: no, sta diminuendo la velocità.

20.22'42" Sukhoi: questo doveva essere prima. Come faccio a inseguirlo? Sono già davanti al bersaglio.

20.22'55" Sukhoi: ora devo retrocedere un po' dal bersaglio.

20.24'22" Sukhoi: ricevuto bene, sono in «lock-on» (contatto radar).

20.24'56" Sukhoi: sto virando su rotta di 30, ricevuto bene.

20.25'11" Sukhoi: sto avvicinandomi al bersaglio, sono in «lock-on». La distanza dal bersaglio è 8 (chilometri).

20.25'16" Sukhoi: l'ho già acceso.

20.25'33" Sukhoi: una rotta di 30.

20.25'46" Sukhoi: z.c. (testate agganciate via radar sull'obiettivo).

20.26'20" Sukhoi: ho eseguito il lancio.

20.26'22" Sukhoi: l'obiettivo è distrutto.

20.26'27" Sukhoi: ho cessato l'attacco.

Ci sono 12 minuti di mistero

Forse il Jumbo non è stato distrutto in volo ma è caduto in mare, seguito come un falco dal caccia sovietico Sukhoi 15

TOKIO, 8 settembre
 Le registrazioni complete dei messaggi tra gli aerei sovietici e tra questi e le basi di terra (non sono state rese note, se esistono, comunicazioni da terra al Sukhoi e al MiG) non chiariscono ancora, in modo completo, se il Jumbo sudcoreano, dopo essere stato colpito — alle ore 20,26, 22 italiane di mercoledì 31 agosto — si è disintegrato in volo o se è caduto, parzialmente distrutto, in mare. Se si ha la pazienza di leggere tutti i testi si ricava l'impressione che dopo la prima affermazione del pilota sovietico «l'obiettivo è stato distrutto» sia seguita una ricerca ulteriore del Jumbo, con una discesa dell'aereo che ha sparato i missili da quota 8000 a quota 2000, nel giro di 14 minuti.

L'inseguimento al Boeing 747 è stato compiuto da due MiG di appoggio e dal Sukhoi che ha poi abbattuto il Jumbo. Ma le comunicazioni tra i tre aerei sono scarse, e fittissime sono invece le richieste di informazioni a terra e, si arguisce, gli ordini dalla base. Gli «eseguito» del pilota dell'aereo di punta sovietico sono frequentissimi, come se il volo fosse quasi completamente guidato da terra.

Pagina 5 - IL GIORNO

Giovedì - 8 settembre 1983

Verso il massacro

Ecco l'intera registrazione delle comunicazioni tra gli aerei sovietici che hanno attaccato il Jumbo sudcoreano, abbattendolo. Con «MiG-1» e «MiG-2» sono indicati gli aerei di scorta e con «Sukhoi» l'aereo che ha lanciato i due missili. Le ore sono italiane.

20.09'46" Sukhoi: rotta 100 per salire a 8.000 metri (pausa). Non ho capito. Quale rotta? La mia rotta è 100.

20.09'57" Sukhoi: eseguo.
 20.02'11" Sukhoi: rotta 50.
 20.05'14" MiG-1: (risposta).

20.05'53" Sukhoi: in rotta su 240.
 20.05'56" Sukhoi: lo vedo.

20.06'00" Sukhoi: ricevuto bene, ho capito. Sto volando dietro.

20.06'07" MiG-1: rotta 30, 8.000 (metri).
 20.06'22" MiG-1: eseguo rotta su rotta 100.

20.06'30" Sukhoi: ricevuto bene... Quanto dista il campo?
 20.06'33" Sukhoi: ricevuto bene.

20.06'45" MiG-1: (altitudine) 4.900... Eseguo...
 Sukhoi: non ho capito.

20.07'04" Sukhoi: eseguo.
 20.08'31" Sukhoi: devo disattivare le armi, ricevuto bene?
 20.08'48" MiG-1: il 163 deve sganciare i serbatoi supplementari.

20.09'00" Sukhoi: sì, ha girato... il bersaglio è a 80 gradi sulla mia sinistra.

20.09'35" Sukhoi: eseguo (rotta) 240.
 20.09'44" Sukhoi: rotta 240... ricevuto bene.

20.10'16" Sukhoi: eseguo (rotta) 220.
 20.10'25" Sukhoi: eseguo.

20.10'29" MiG-1: (rotta) 245 (gradi) per il 163?... Eseguo.
 20.10'35" Sukhoi: rotta 220.

20.13'05" Sukhoi: lo vedo, sono incollato al bersaglio.
 20.13'16" Sukhoi: ricevuto bene.

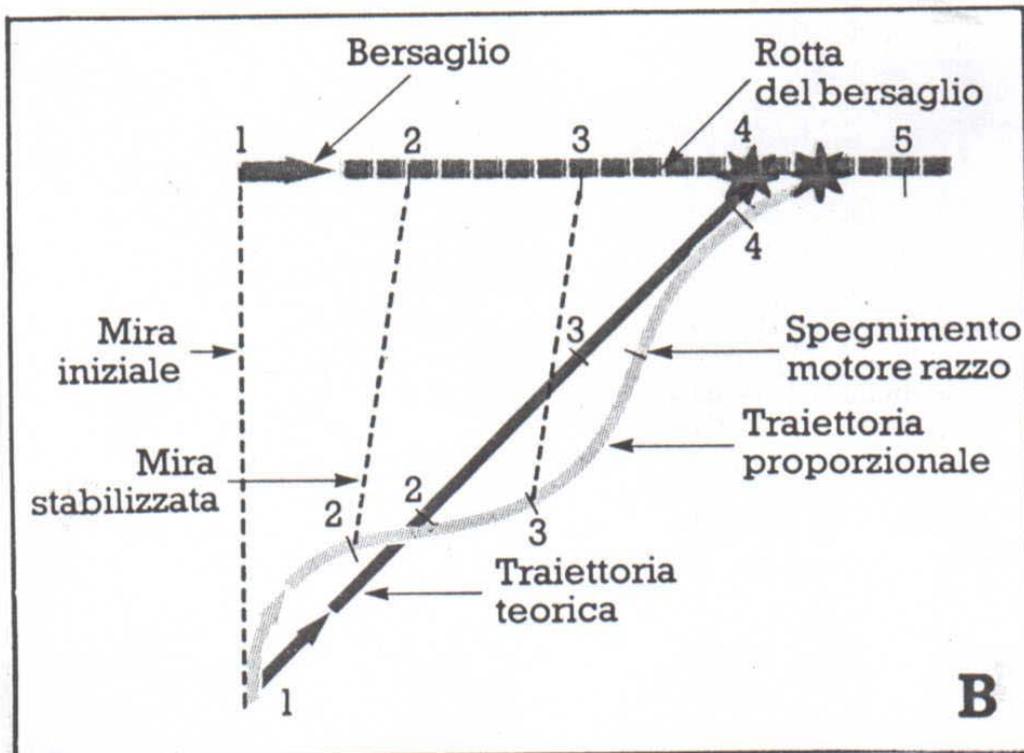
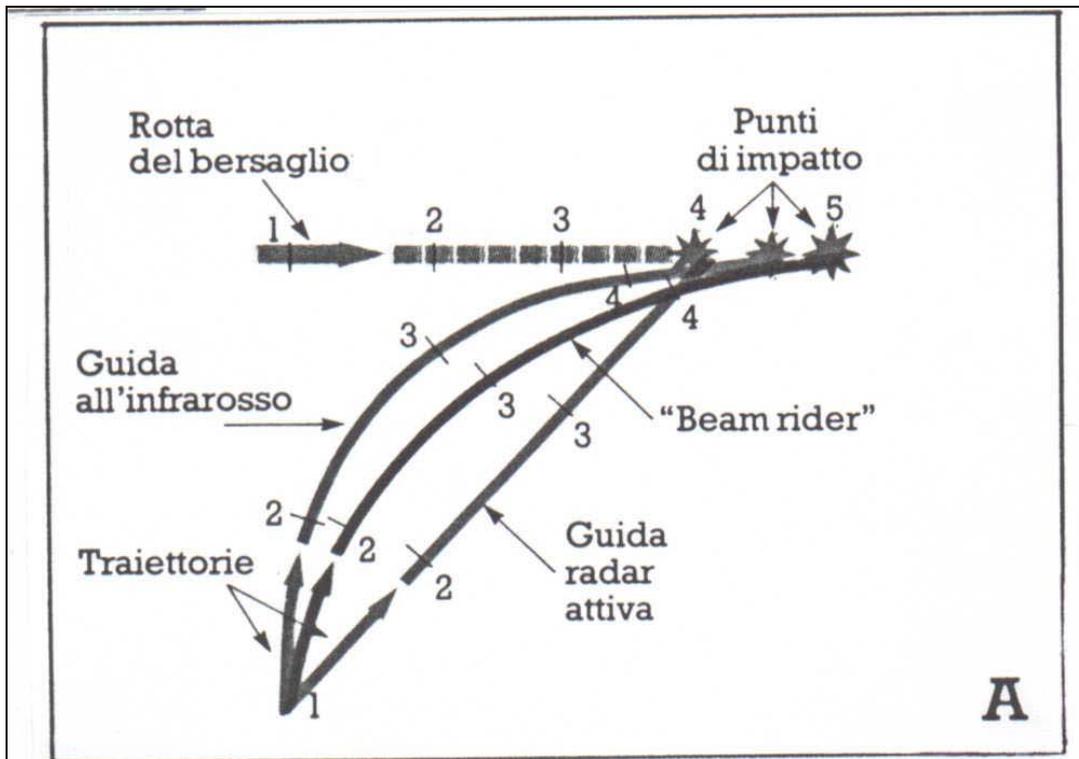
20.13'26" Sukhoi: il bersaglio non risponde al segnale L.F.F.

20.13'35" Sukhoi: la rotta del bersaglio è di 240 gradi.
 20.13'40" Sukhoi: armamenti attivati.

20.14'10" Sukhoi: ricevuto bene. Per ora sulla stessa rotta.
 20.17'05" MiG-1: ripetere l'azimut.

20.17'15" Sukhoi: 1001 (controllami) da Karnaval, azimut come distanza 60.
 Sukhoi: ricevuto bene.

20.17'24" MiG-1: Sukhoi mi vede (sul radar).
 20.17'34" MiG-1: Sukhoi vuole sapere: vedi il bersaglio o no?



Traiettorie tipiche dei missili all'infrarosso, "beam riding" e a guida radar semiattiva.

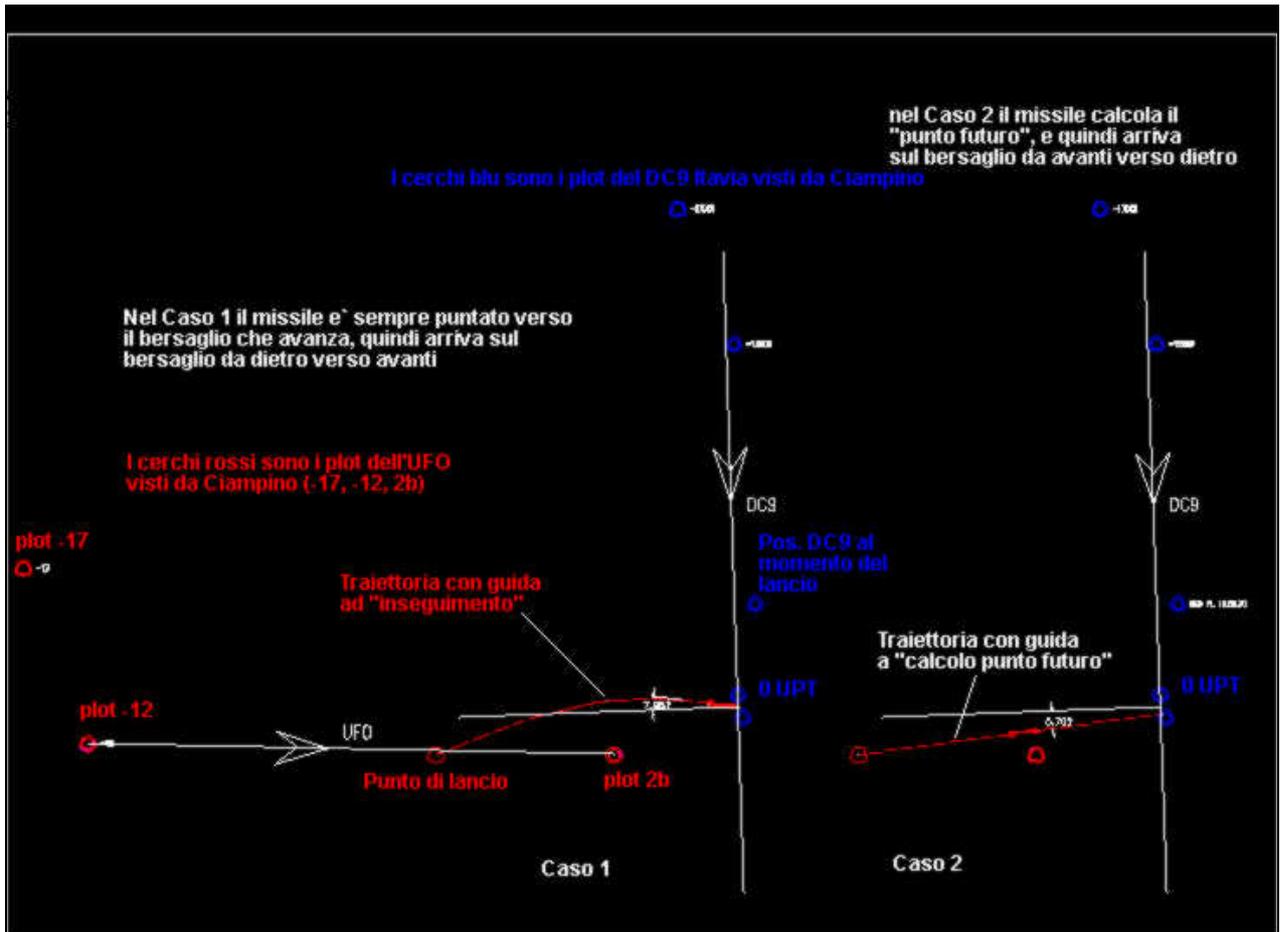


Illustrazione n° 6

Il momento del bang sonico

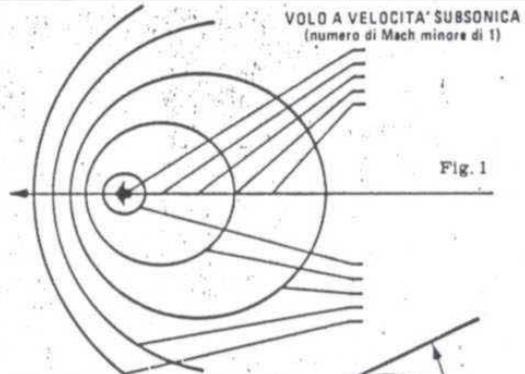


Fig. 1

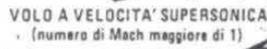
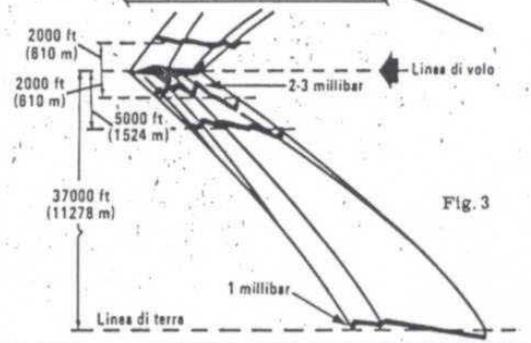


Fig. 2

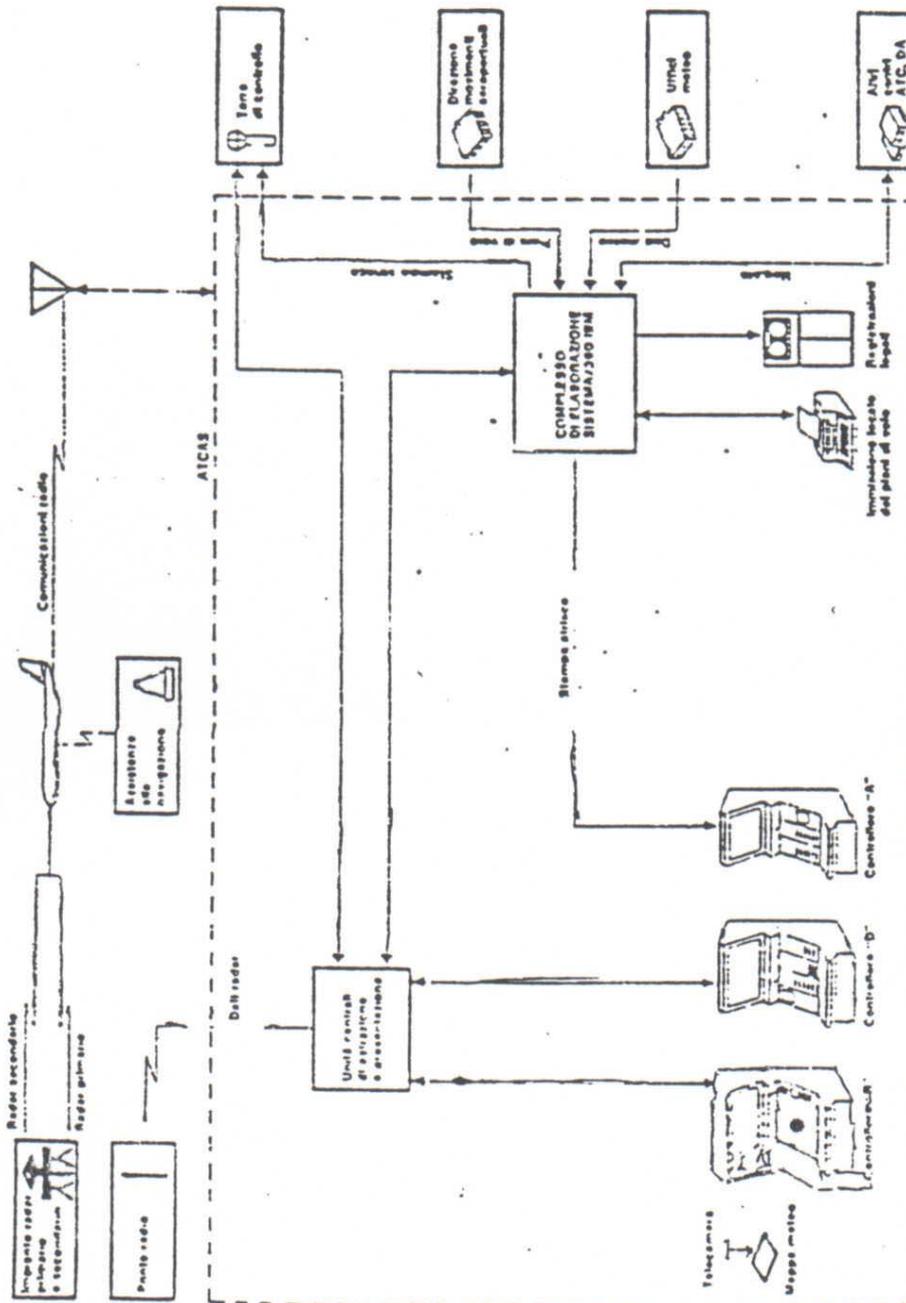


Il grafico in basso rappresenta l'impronta dell'onda d'urto prodotta da un bombardiere supersonico XB 70, misurata in vicinanza dell'aereo e al suolo



In questo disegno è rappresentata la propagazione delle onde d'urto generate da un aereo che voli a velocità supersonica.

L'intersezione del cono d'urto con il terreno forma un « tappeto » sonico che può essere largo anche più di 100 chilometri.

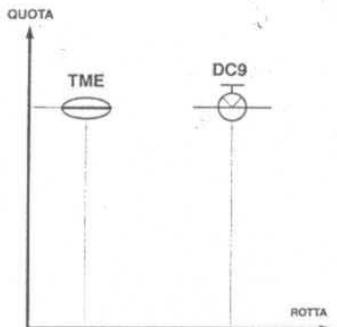


(fonte:
Aviazione di linea aeronautica e spazio -
n° 47 del settembre 1970)

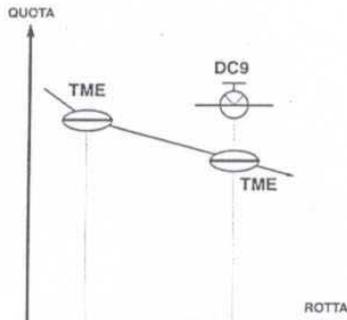
I dati posizionali acquisiti dai radar vengono convogliati, tramite ponti radio, nell'unità centrale di estrazione e presentazione e quindi inviati da una parte al calcolatore e dall'altra agli indicatori (al controllore è data la possibilità di vedere i dati posizionali sia in forma grafo-analogica convenzionale che in forma "bright-"). Al calcolatore, oltre ai dati che generano il video sintetico a corredo delle tracce sul "PPI", pervengono anche informazioni da altre sorgenti relative ai piani di volo, dati meteorologici e notizie da tutti i settori di controllo del sistema (ivi comprese le torri di controllo). L'elaborazione di tutti questi dati si traduce in presentazione in forma opportuna sugli indicatori alfanumerici e PPI dalle posizioni operative dei settori. Inoltre tramite un circuito televisivo chiuso il controllore dispone di una ulteriore visualizzazione della situazione meteorologica in base a tutti i dati così elaborati e forniti al controllore. Questi ormai è in grado di compiere con la massima sicurezza la sintesi della situazione del traffico nella zona sotto il suo controllo e può quindi comunicare via radio agli aeromobili del suo settore le autorizzazioni di volo necessitate.

Illustrazione n° 8

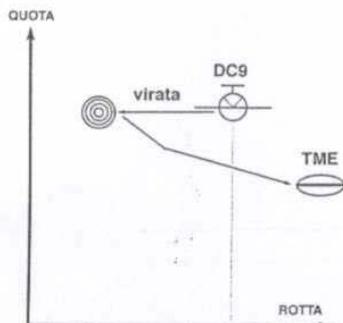
SEQUENZA DEGLI AVVENIMENTI



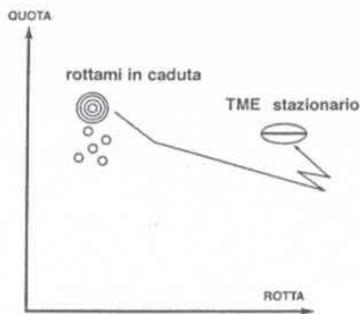
1° fase: AVVISTAMENTO
- IL TME ED IL DC9 SONO ALLA STESSA ALTEZZA



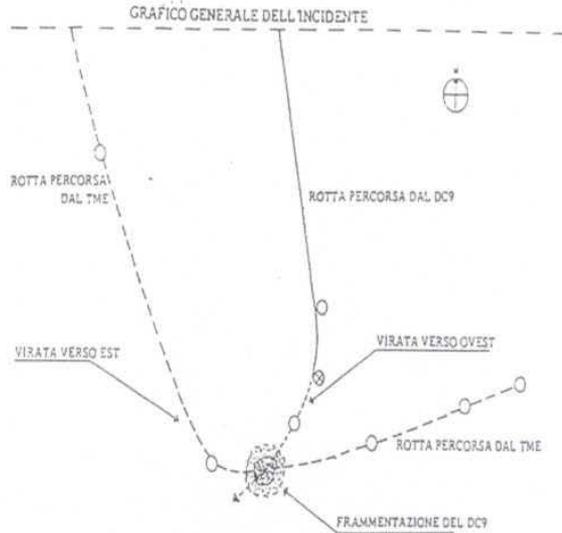
2° fase: VIRATA TME
- IL TME INIZIA UN DISIMPEGNO VIRANDO IN DISCESA



3° fase: VIRATA DC9
- IL DC9 VIRA VERSO IL TME CHE ACCELERERA



4° fase: STAZIONAMENTO DEL TME
- IL DC9 INVESTITO DAL MAGNETISMO VIENE DISINTEGRATO. IL TME STAZIONA PER SEGUIRE LA DINAMICA DEGLI AVVENIMENTI, POI SCOMPARE



FASE DI AVVISTAMENTO RECIPROCO
IL TME E' PARALLELO AL DC9 CHE IN QUESTA FASE LO AVVISTA CHIARAMENTE



Articolo: Incidente non identificato -
di: Roberto Doz

Illustrazione n° 9

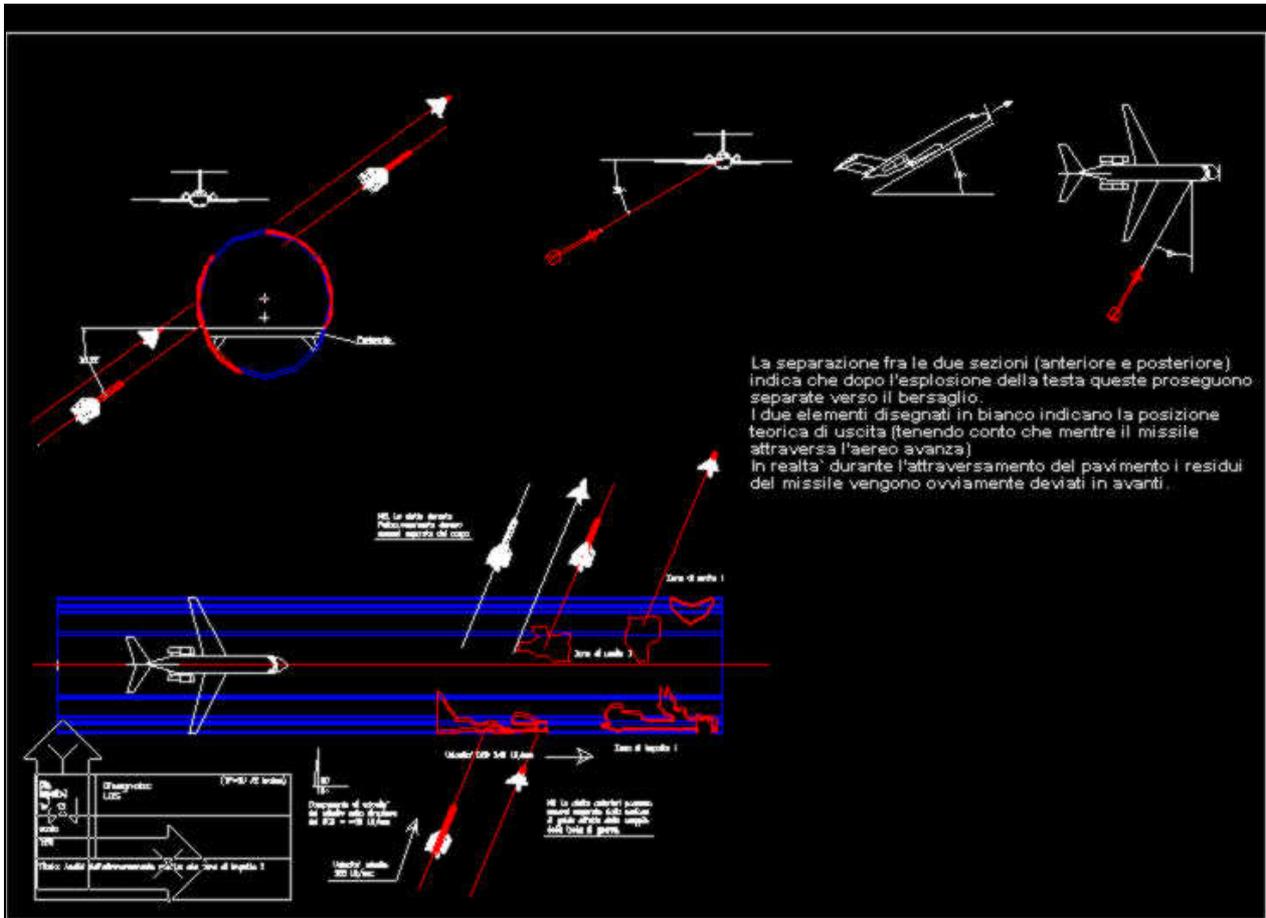


Illustrazione n° 12

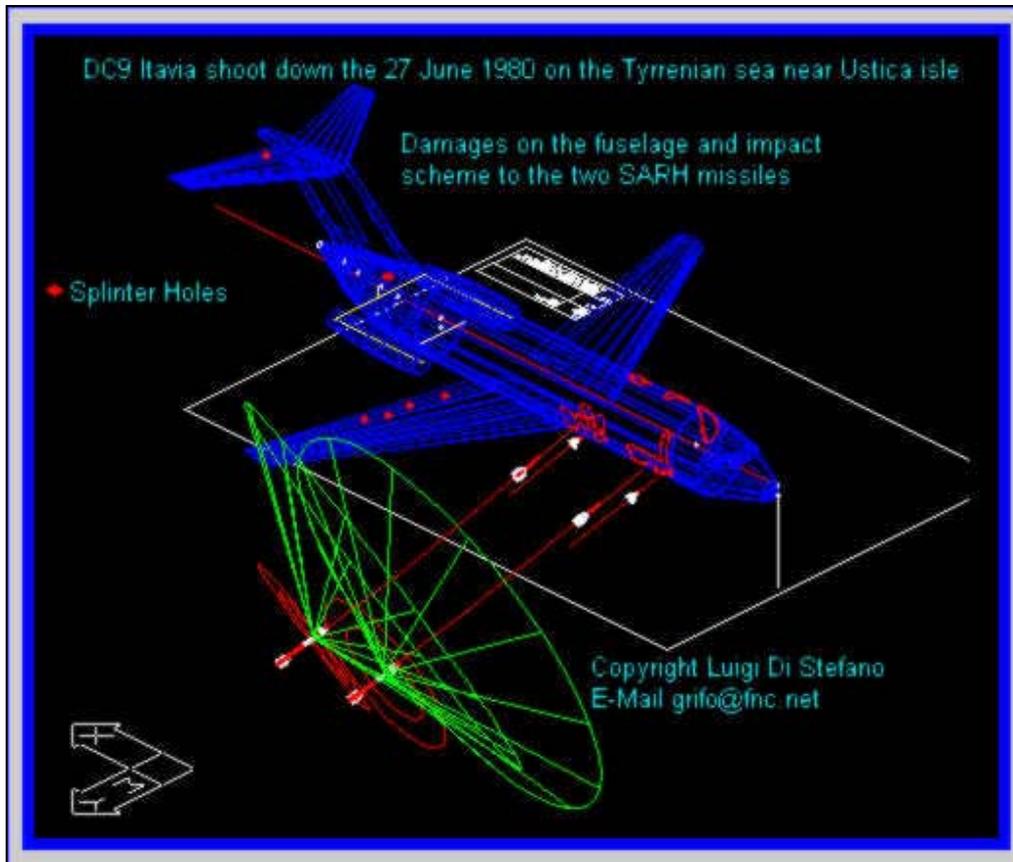


Illustrazione n° 13 – Cono di esplosione dei missili



Illustrazione n° 16 – Foro di scheggia su flap



Illustrazione n° 17 – Foro di scheggia su flap (entrata)



Illustrazione n° 18 – Foro di scheggia su flap (uscita)



Illustrazione n° 19 - Foro di scheggia su lato posteriore sinistro (vista laterale)



Illustrazione n° 20 - Foro su timone di profondità



Illustrazione n° 21 - Tappetini interni del DC-9



Illustrazione n° 22 – Tappetini interni del DC-9



Illustrazione n° 23 – Particolare dei tappetini lesionati dall'esplosione del missile

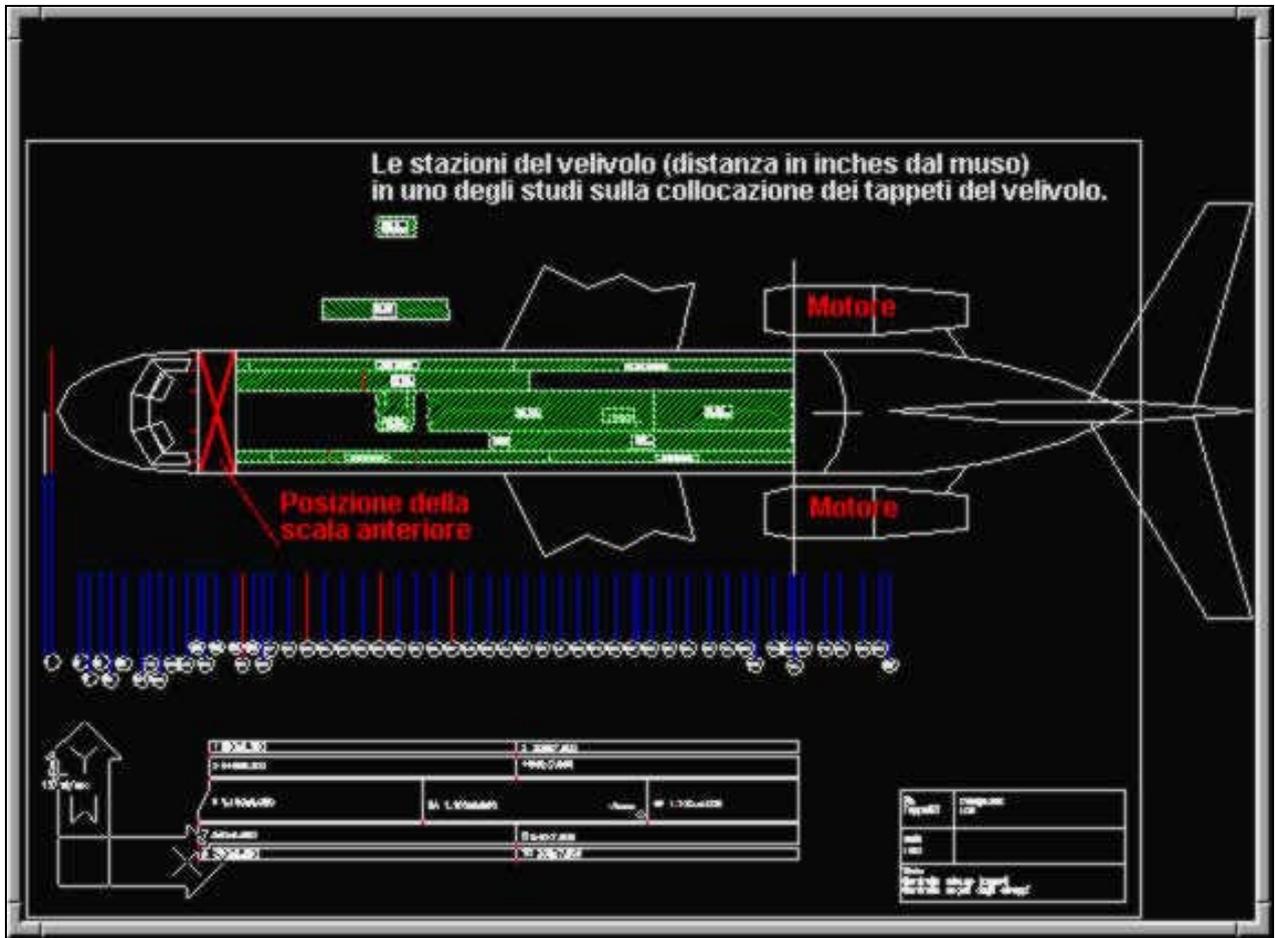


Illustrazione n° 24

Illustrazione n° 25

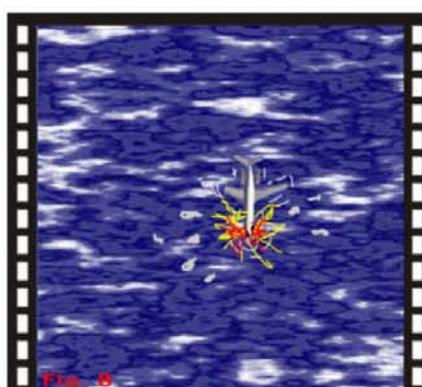
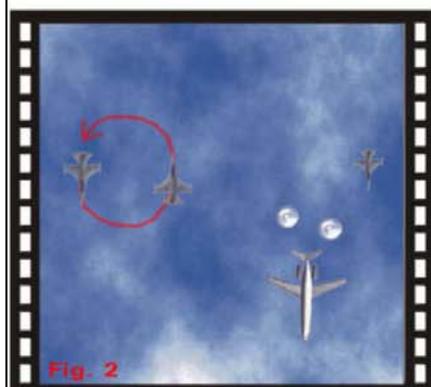


Figura 1: Il DC-9, appena partito da Bologna, viene “scortato” da due oggetti volanti non identificati e da uno o più caccia.

Figura 2: Nei cieli di Grosseto si alzano in volo due F-104 italiani per un’esercitazione. Al passaggio del DC-9 con i due “compagni”, lanciano per tre volte un segnale di SOS verso terra.

Figura 3: Nei cieli di Ponza si accodano al DC-9 almeno cinque caccia militari.

Figura 4: Si aggiunge un ulteriore oggetto volante sconosciuto sulla destra del DC-9 ed altri caccia militari.

Figura 5: Uno dei caccia militari tenta di abbattere uno degli UFOs, ma, per errore, distrugge un’ala del DC-9. Il “bersaglio” dell’attacco incrocia la rotta del DC-9 e scompare. Almeno un altro UFO rimane accanto al DC-9.

Figura 6: Un altro missile viene lanciato verso il rimanente UFO, ma crea nuovamente danni al DC-9.

Figura 7: Il DC-9, danneggiato, riesce ad ammarare, rimanendo a galla per parecchie ore. Viene avvicinato da almeno un sommergibile.

Figura 8: Degli uomini-rana usciti dal sommergibile minano il DC-9 che, esplodendo, si immerge nelle acque. Il sommergibile si dilegua.

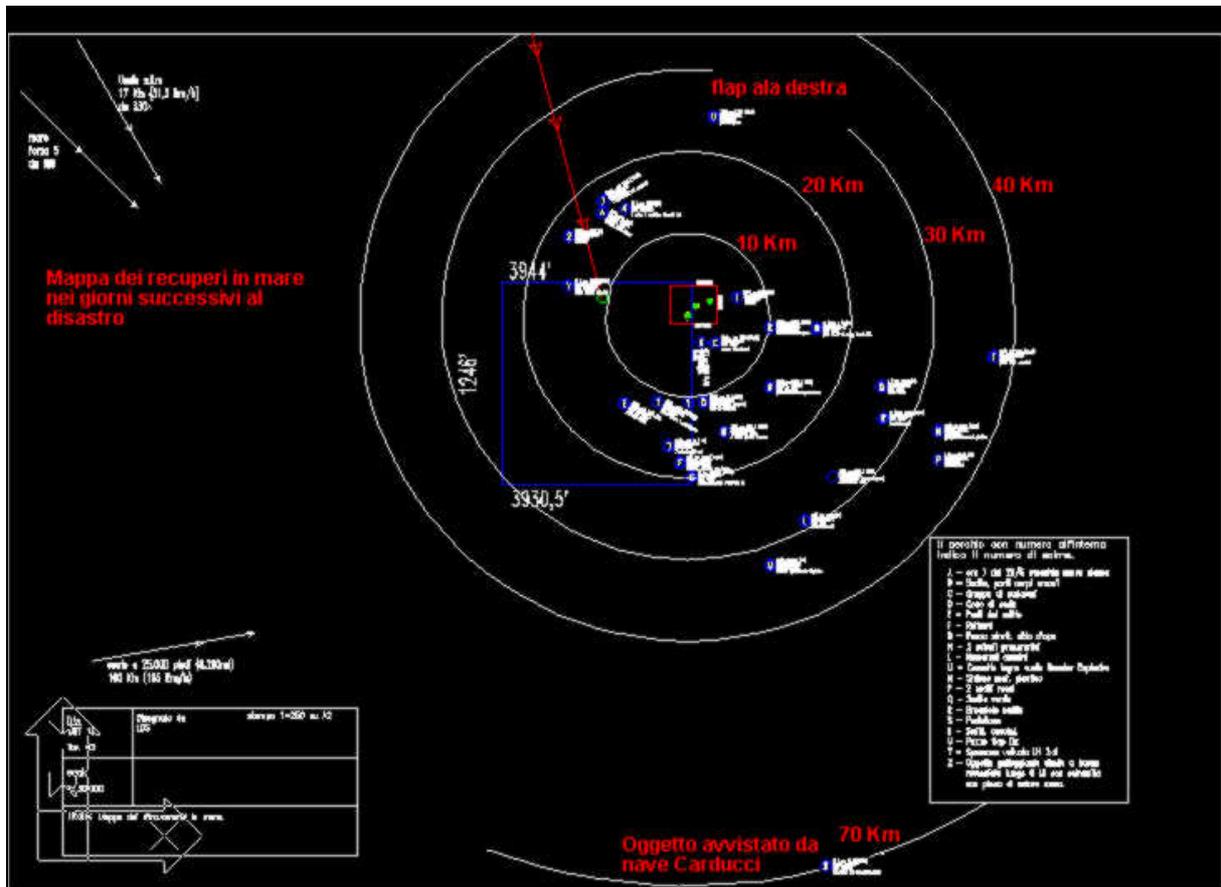


Illustrazione n° 28 – Mappa dei recuperi in mare

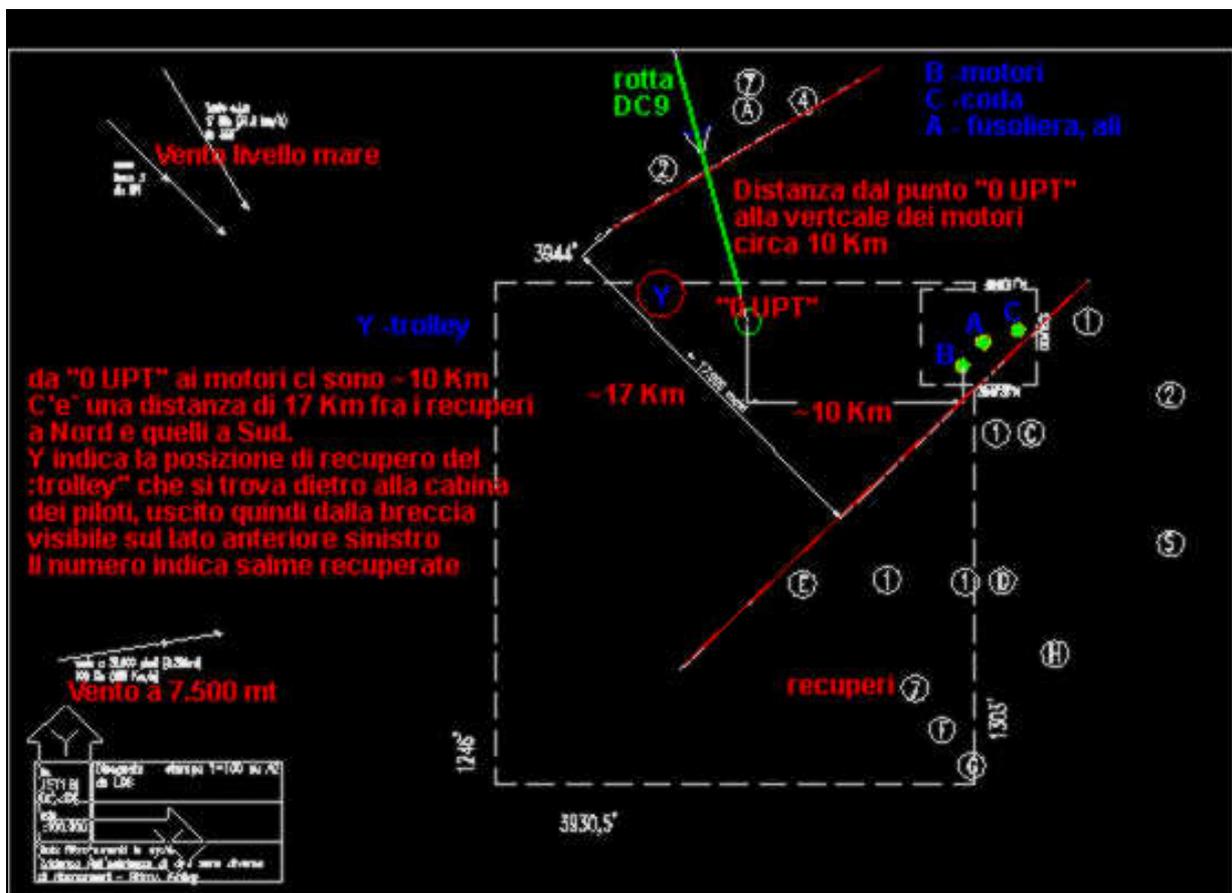
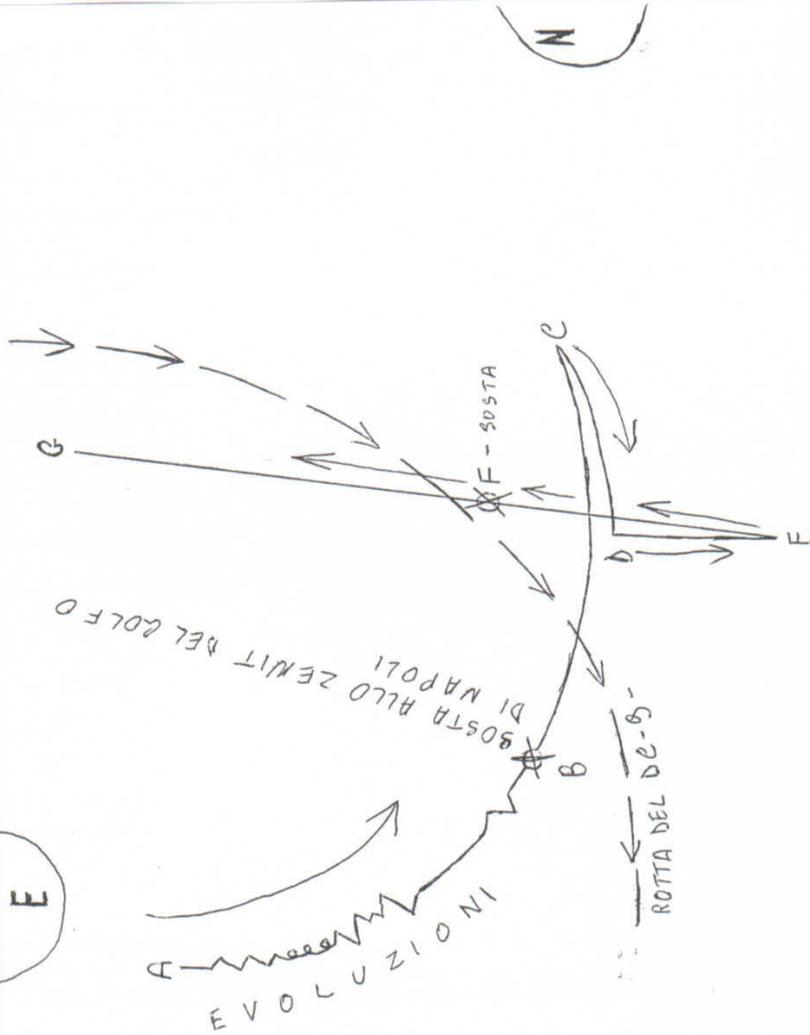
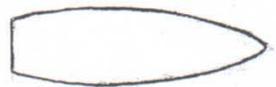


Illustrazione n° 29 – Distribuzione dei frammenti del DC-9

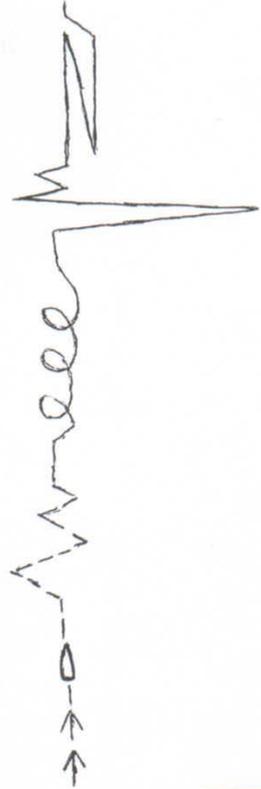
TRAJETTORIA DELL' U.F.O. - AVVIST. DEL 22/10/78 - ORE 16,30 -



FORMA DELL'U.F.O.



EVOLUZIONI DELL'U.F.O.



IL MATTINO - LUN. 23/OTTOBRE/1978

A 15 MILA METRI DI QUOTA, PROVENIENTE DA EST

Un Ufo avvistato dal direttore dell'osservatorio meteorologico

Il prof. Antonino Palumbo stava effettuando rilevamenti a Posillipo quando ha scorto l'oggetto, a forma di fuso, luminosissimo, senza scia

Il passaggio di un Ufo nel cielo di Napoli è stato segnalato, ieri pomeriggio, dal prof. Antonino Palumbo, direttore dell'osservatorio meteorologico dell'Istituto di Fisica Terrestre della nostra università.

La qualifica e l'esperienza del prof. Palumbo (docente in meteorologia ed oceanografia) è motivo di massima credibilità nell'avvistamento, effettuato mentre egli stava eseguendo dei rilevamenti, su una « stazione » a Posillipo, profittando delle eccezionali condizioni di visibilità della giornata di ieri.

« Verso le sedici e trenta » - ha confermato lo studioso ad un nostro redattore - « mi trovavo con un mio collaboratore, Ciro Fasano, quando ho visto un "oggetto sconosciuto" che attraversava l'arco di cielo in proiezione fra il Vesuvio e Bacoli, quindi con provenienza da Est e direzione Ovest ».

« Era jasiforme, fortemente luminoso, e non lasciava la caratteristica scia da condensazione che segue gli aerei a reazione. Non poteva essere un jet sia per la mancanza di tale "coda" e sia perché procedeva con verti e propri "salti di quota", spostandosi, cioè anche su piani verticali. Inoltre, l'unico velivolo passato sul cielo di Napoli era quello proveniente da Palermo, e che io avevo visto distintamente poco prima ».

« Ho anche preso contatto con la direzione dell'aeroporto da dove mi è stato confermato che, all'ora dell'avvistamento di quell' "oggetto sconosciuto" nessun aereo era passato sul cielo di Napoli ».

« Non poteva inoltre trattarsi di un satellite, perché essi seguono una rotta eclettica regolatissima, mentre questo Ufo subiva delle brusche deviazioni, oltre che verticali, anche orizzontali ».

« La luminosità potrebbe essere stata anche effetto del riflesso dei raggi solari su una superficie metallica, lucidissima. Purtroppo non mi è stato possibile rilevare con esattezza la quota (forse sui quindicimila metri) anche perché in quel momento non avevo con me gli strumenti ottici indispensabili. E noi mi è mancato un dato per stabilire, ma pure approssimativamente, la velocità che certamente era notevolissima ».

Illustrazione n° 30



Illustrazione n° 32 – Ricostruzione lato sinistro



Illustrazione n° 33 – Vista anteriore destra



copyright Luigi Di Stefano

Illustrazione n° 34 – Vista anteriore sinistra con squarcio



Resti DC9 con addetto alla ricostruzione.
FOTO FARABOLA

Illustrazione n° 35



Illustrazione n° 36 - Interno dal centro verso la parte posteriore



Illustrazione n° 37 – Ala distrutta



Illustrazione n° 38 – Traccia anomala sul fondo marino



Illustrazione n° 39 – Traccia anomala sul fondo marino



Illustrazione n° 40 – Confine del mare libico secondo Gheddafi



Illustrazione n° 41 – Tettuccio MIG-23 nell'hangar dell'aeroporto di Capodichino



Illustrazione n° 42



Illustrazione n° 43



Illustrazione n° 44



Illustrazione n° 45



Illustrazione n° 46



Illustrazione n° 47



Illustrazione n° 48



Illustrazione n° 49



Illustrazione n° 50



Illustrazione n° 51



Illustrazione n° 52



Illustrazione n° 53

Allegato 1

UFOs SU AREE STRATEGICHE

3. Maneuvers and Grand Strategy:

OKINAWA'S MILITARY EVACUATION - CONTROLLED

On May 15, 1972, Okinawa and other Ryukyu Islands were returned to Japan by the United States and partial evacuation of the large military base on Okinawa was required.

EXCERPTS of a military report dated on 12 March 1972:

"-On Okinawa (Kadena Air Force Base) during the morning hours of 5 March 1972 (0215 hrs), I and another USAF Security Policeman observed an Unidentified spacecraft, or weather instrument to follow a convoy of nuclear weapons being prepared for removal to another site off the island (SECRET). The object was 32° above the horizon traveling at a speed exceeding MACH 1, the astonishing thing was that it

- On Okinawa (Kadena Air Force Base) during the morning hours of 5 March 1972 (0215 hrs), I and another USAF Security Policeman observed an Unidentified Spacecraft, not identifiable as a conventional jet, spacecraft, or weather instrument, to follow a convoy of nuclear weapons being prepared for removal to another site off the island (SECRET). The object was 32° above the horizon traveling at a speed exceeding MACH 1, the astonishing thing was that it traveled at right angles to the horizon in this manner.



The spacecraft was able to stop abruptly and continue at approximately MACH 1 from a dead stop.

On 7 March 1972 a blackout in the Navy post at NAHA, Okinawa occurred. Several witnesses reported to Naval Intelligence and local authorities the observance of a UFO near a local power plant. The base (Kadena) I am stationed at has had five (5) scrambles during the past two weeks. These scrambles indicate a UFO has been sighted within a 2000 mile radius of Kadena's Defense Radar. It is my belief that a pattern is being developed. Please use the information...

traveled at right angles to the horizon in this manner. (See sketch) The spacecraft was able to stop abruptly and continue at approximately MACH 1 from a dead stop.

On 7 March 1972 a blackout in the Navy post at NAHA, Okinawa occurred. Several witnesses reported to Naval Intelligence and local authorities the observance of a UFO near a local power plant. The base (Kadena) I am stationed at has had five (5) scrambles (*) during the past two weeks. These scrambles indicate a UFO has been sighted within a 2000 mile radius of Kadena's Defense Radar. It is my belief that a pattern is being developed. Please use the information..."

(*) Scrambles means a rapid emergency takeoff of fighter-interceptor planes.

SI APRONO GLI ARCHIVI

I veri "x-files" UFO

1949: visitatori a White Sands

Il poligono più importante degli USA sorvolato da astronavi

L'ufficio investigativo più inaffarato, dalla seconda metà degli anni Quaranta in poi, fu quello della "Commissione Dischi" (Project Saucer) dell'Aeronautica Militare statunitense. I suoi funzionari affrontavano segnalazioni di UFO, che pervenivano a getto continuo, catalogandole ed archiviandole, non certo risolvendole. In realtà il lavoro più importante veniva svolto da apparati di Intelligence che, nel massimo riserbo, operavano sotto la copertura delle sigle riservate "Sign" (v.) e "Grudge" (v.). In ogni modo, la Commissione Dischi indagò e classificò centinaia di casi, molti dei quali di altissimo livello ed attendibilità.

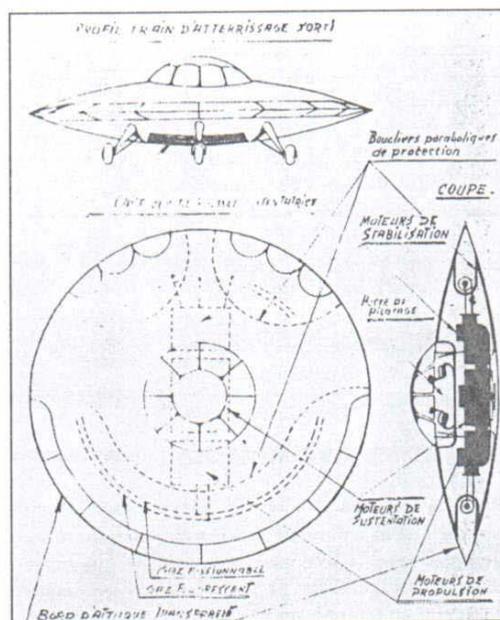
Tallonavano i razzi V-2

Fra i files più rilevanti del 1948 c'è quello di White Sands. La segnalazione parte il 6 aprile dalla base aerea di Holloman (caso n. 122). Quel giorno, presso il poligono di White Sands, tecnici della Marina Militare USA, fra cui il capitano di corvetta R. B. Mac Laughlin, seguono al teodolite (strumento a cannocchiale per la misurazione degli angoli usato per rilievi topografici) le evoluzioni di macchine volanti circolari di circa 35 metri di diametro, che sembrano scortare i lanci dei razzi V-2. Il gruppo di Mac Laughlin li vede tallonare ed aggirare comodamente i razzi di fabbricazione tedesca durante la loro corsa ascendente.

Erano astronavi

Su White Sands, banco di prova della corsa americana verso lo spazio, gli UFO faranno più volte ritorno. Durante la primavera del 1949 un disco sorvolò l'area militare, alla fantastica velocità di 28.000 km orari, ad un'altezza di 100 km! Come rileverà poi il capitano Clérouin sulla rivista "Forces Aériennes Françaises" (organo dell'Aeronautica Militare francese), un satellite artificiale posto a 100 km di altezza non può raggiungere tale velocità. Quindi un oggetto in grado di simili prestazioni a quella quota potrebbe evitare l'attrazione terrestre e spostarsi nello spazio interplanetario senza difficoltà. I dischi volanti erano astronavi? Alle obiezioni di chi al Pentagono si chiedeva se gli UFO osservati a White Sands fossero oggetti solidi o no, alla fine di ottobre furono nuove apparizioni a dare una risposta definitiva. Segnaliamo in particolare le seguenti:

caso n. 188: Goose Bay (Labrador), 29 ottobre 1948. UFO rilevato dal radar. Si escludono fenomeni meteorologici;



Disegno del comandante Mac Laughlin, basato sulla sua osservazione al teodolite, di un disco planato sulla base sperimentale di White Sands, New Mexico.

caso n. 189: ancora Goose Bay, 31 ottobre 1948. Si rileva al radar un fenomeno identico;

caso n. 196: oggetto che si sposta contro vento, osservato sul radar;

caso n. 198: macchia sullo schermo radar con spostamenti rapidi ed erratici. Gli UFO erano ordigni volanti reali, materiali e dalle caratteristiche tecniche rivoluzionarie.

SI APRONO GLI ARCHIVI
I veri "x-files" UFO

Non identificati SU Washington

Ondate di UFO sorvolano il Campidoglio,
i radar confermano, inutili i tentativi di intercettazione

Il 1952 è stato un anno fondamentale nella storia dell'ufologia. Nei cieli degli Stati Uniti - in particolare su Washington - vennero infatti ripetutamente avvistati numerosi oggetti volanti misteriosi. Al termine del fenomeno, le autorità rilasciarono una dichiarazione in cui sostenevano di non conoscerne le cause e non escludevano la possibilità che si trattasse di visitatori venuti dallo spazio. Questi eventi ebbero una vasta eco nell'opinione pubblica americana e nei mass media di mezzo mondo. Gli avvistamenti cominciarono la notte tra il 19 e il 20 luglio e si protrassero per diversi giorni, fino al 29 luglio; sette macchie circolari del tutto identiche a quelle lasciate dagli aerei furono rilevate improvvisamente dallo schermo radar del Centro di controllo del traffico aereo dell'aeroporto di Washington. Quella notte il cielo era chiaro e l'afflusso aereo non era eccessivo; nella sala di controllo otto operatori lavoravano sotto il coordinamento di Harry Barnes, supervisore delle operazioni. Edward Nugent, in quel momento l'operatore di servizio allo schermo radar, impossibilitato ad identificare le misteriose tracce, segnalò immediatamente la situazione a Barnes. Quest'ultimo osservò effettivamente che alcuni oggetti sorvolavano una zona di circa nove miglia di diametro in direzione sud-sud-ovest di Washington e successivamente dichiarò: "Ci rendemmo subito conto di trovarci di fronte ad una situazione anormale; gli oggetti si spostavano a una velocità compresa fra i 160 ed i 210 chilometri orari ed i loro spostamenti non avevano nulla in comune con quelli di un aereo. Non seguivano una rotta prestabilita e non procedevano nemmeno in formazione". Trascorsi cinque minuti dalla prima osservazione, Barnes contattò altri due controllori dell'aeroporto chiedendo di verificare le rilevazioni in corso. Alcuni istanti dopo venne confermata l'effettiva presenza dei mi-

UFOs SU WASHINGTON
20-21/07/1952

Flying Objects Near Washington Spotted by Both Pilots and Radar

Air Force Reveals Reports of Something,
Perhaps 'Saucers,' Traveling Slowly
But Jumping Up and Down

WASHINGTON, July 21 (AP)—The Air Force disclosed tonight it had received reports of an aerial visitation by unidentified aerial objects—perhaps a new type of "flying saucer"—over the vicinity of the nation's Capital.

For the first time, so far as has been reported, the objects were picked up by radar—indicating actual substance rather than mere light.

In addition, they were described as traveling at a slow 100 to 130 miles per hour, instead of with the incredible swiftness attributed to earlier saucers, although at times they shot up and down. They were also described as hovering in one position.

The Air Force said no planes were sent out to intercept the objects, and no sightings were reported by "Operation Skywatch," the round-the-clock ground-observer operation now underway around the northern arc of the United States.

The Air Force said it had received only a preliminary report and therefore did not know why an attempt at interception had been made.

The air traffic control center at Washington National Airport, just across the Potomac River from the Capital, reported that its radar operators had picked up eight of the slow-moving objects around midnight last Saturday. They were flying in the vicinity of near-by Andrews Air Force Base.

The center said Capital Airlines Flight 807, southbound from National Airport, had reported seeing seven objects between Washington and Martinsburg, W. Va., at 3:15 A. M. (E. D. T.) the same night.

Officials of Capital Airlines said the pilot of Flight 807, Capt. "Casey" Pierman of Detroit, a veteran of seventeen years' service with the company, had spotted the objects and described them in these words:

"They were like falling stars without tails."

Captain Pierman, flying at normal cruising speed of 180 to 200 miles per hour, reported that three of the objects, which had the appearance of bright lights, were seen traveling with tremendous speed. No special attention was paid to them, he reported to company officials, because these three could have been taken for falling stars.

Later three bright lights were observed, he reported, flying horizontally, and fast, at a tremendous height. They were watched from three to five seconds.

The pilot said he hadn't the slightest idea what the things were.

The eight objects picked up by Air Force radar were said to have been traveling at slightly more than 100 m. p. h.

The airport traffic control center said another air liner, Capital Airlines Flight 610, had reported observing a light following it from Herndon, Va., to within four miles of National Airport.

The Air Force spokesman said that neither the center nor headquarters here had yet received reports on sightings said to have been made last Friday in the areas of Burlington, Vt.; South Portland, Me., and Staten Island, N. Y.

Two persons on Staten Island reported seeing saucers at about 10:15 P. M. (E. D. T.), Friday night. The objects, described as silvery in color tinged with red on the rims, were reported flying in a "V" formation of five. Said Mrs. Josephine Hetzel:

"I almost fainted when I looked up at the sky and saw what looked to me like five large dinner plates flying through the sky."

Frank Gondar said he saw them, too. "Flying like gears." They gave off a glow and didn't make a sound," he said.

At about the same hour, three New York residents reported sighting similar objects circling rapidly over Central Park.

SI APRONO GLI ARCHIVI

I veri "x-files" UFO

steriosi oggetti nei cieli della capitale statunitense e un'ulteriore conferma giunse anche dalla torre di controllo del National Airport il cui operatore radar rilevò la presenza di strani velivoli.

A questo punto Barnes diede disposizione affinché fossero chiamati alcuni tecnici specializzati in apparecchiature radar, al fine di verificare la corretta funzionalità del sistema di rilevamento.

I controlli diedero un responso negativo: non c'era alcun dubbio, qualcosa di sconosciuto sorvolava l'aeroporto della capitale. Anche gli opera-

tori della vicina base aerea di Andrews, su richiesta di Barnes, avevano nel frattempo rilevato qualcosa di anomalo sugli schermi radar. Le apparecchiature della locale installazione militare avevano già captato **sette oggetti** non identificati spostarsi nei cieli di Washington. La base aerea, osservando l'andamento degli strani apparecchi sugli schermi, poté constatare che le loro manovre erano completamente al di fuori delle leggi fisiche conosciute.

In effetti a un certo punto uno degli oggetti presenti sullo schermo virò di 90 gradi senza eseguire nessun ral-

lentamento, un altro virò di 180 gradi ad una velocità di circa 200 chilometri orari, poi di colpo invertì il senso di marcia volando in tutt'altra direzione. I misteriosi oggetti vennero segnalati anche dal personale di terra di entrambi gli aeroporti, che dichiarò di aver effettivamente constatato la presenza di sette luci nel cielo in continuo movimento.

Conferme dal cielo

Quel giorno anche un pilota civile della Capital Airlines, il capitano S.C. Pierman, affermò di aver visto alcuni oggetti anomali, confermando così la presenza degli UFO su Washington. Pierman, alcuni istanti dopo il decollo dall'aeroporto di Pittsburgh, attraverso le indicazioni fornite dal radar, incrociò una luce circolare splendente e, successivamente, altri sei oggetti luminosi.

Tempestivamente, il pilota segnalò l'avvistamento alla torre di controllo, ma l'oggetto accelerò improvvisamente e nel giro di alcuni secondi scomparve, insieme agli altri sei, mentre nello stesso istante anche gli operatori ai radar del centro di controllo non rilevarono più i blip sui loro schermi.

Il direttore del centro radar affermò che tale sparizione poteva essere giustificata o da un'eccezionale manovra con traiettoria verticale, oppure da una velocità di fuga così rapida che nel giro di alcuni secondi avrebbe condotto l'oggetto ad una distanza al di fuori della portata radar.

In entrambi i casi, la velocità dell'oggetto doveva essere compresa tra gli otto ed i diecimila chilometri orari e la rotta, come confermato dai radar, orientata lungo una traiettoria quasi verticale verso nord-est.

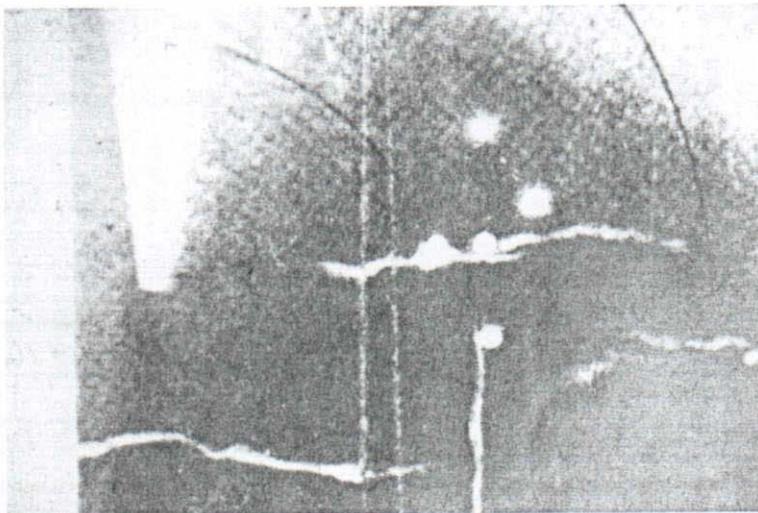
Pierman non fu l'unico pilota civile ad avvistare apparecchi incredibili nei cieli di Washington. Un altro pilota, Edward Dermott, mentre stava per atterrare all'aeroporto della capitale statunitense, avvistò una strana luce affiancarsi all'ala sinistra del suo aereo, seguirlo per alcuni istanti e quindi successivamente allontanarsi.

Conferme di quest'avvistamento vennero fornite in seguito dagli stessi operatori radar della struttura aeroportuale.

Il coinvolgimento dei militari

L'Aeronautica, dopo quasi tre ore dalla richiesta ufficiale da parte del centro di controllo dell'aeroporto di Washington, fece decollare due caccia a reazione dalla base USAF di Newcastle, distante novanta miglia dalla capitale.

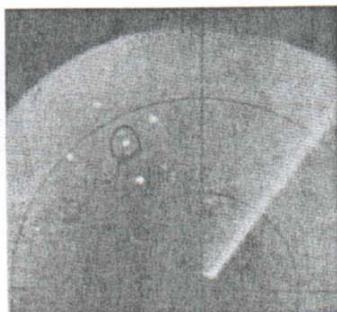
I due caccia intercettori, arrivati nella zona dell'avvistamento, effettuarono alcuni giri di ricognizione nello spazio aereo intorno al National Airport. Nonostante gli apparecchi fossero di recente costruzione ed equipaggiati con sistemi per il rilevamento radar, non rintracciarono gli UFO e i piloti dopo alcuni minuti di inutile ricerca rientrarono alla loro base. A questo punto gli operatori radar dell'aeroporto iniziarono nuovamente a registrare gli intrusi sui loro schermi, e le segnalazioni - seguite da altri avvistamenti radar-visuali - durarono tutta la notte fino alle prime ore dell'alba.



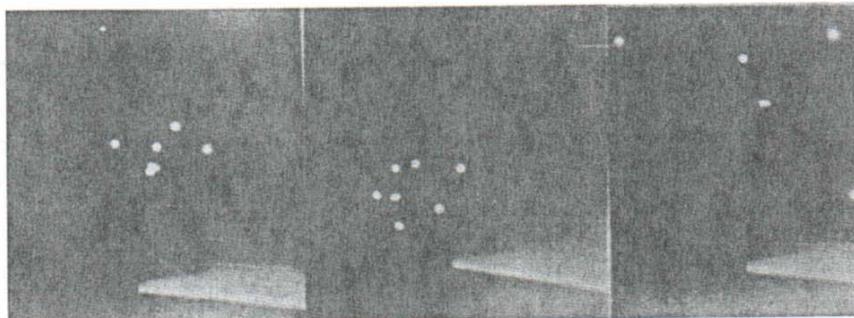
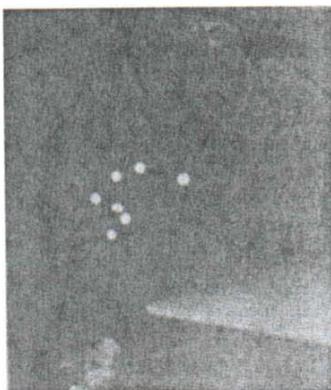
Fotogramma che mostra il rilevamento sugli schermi radar degli UFO avvistati su Washington.

SI APRONO GLI ARCHIVI

I veri "x-files" UFO



Sopra, a lato e sotto l'intera sequenza delle registrazioni radar del 18 luglio 1952.



Quello stesso giorno la rivista "Life" pubblicò un articolo in cui venivano riassunti gli eventi: "La fantomatica manifestazione proseguì per tutta la notte. In genere gli oggetti sconosciuti sfrecciavano sullo schermo radar a caso, ma non appena su di esso appariva l'eco di un aereo civile i blip si concentravano immancabilmente attorno. Poco prima dell'alba, Barnes poté osservare contemporaneamente sullo schermo ben dieci ordigni. L'intensificarsi del traffico aereo commerciale finì però con l'obbligare il supervisore e gli operatori a rinunciare a seguire l'insolito movimento". Successivamente Barnes, davanti ad un gruppo di inquirenti, dichiarò testualmente: "Sono assolutamente certo che quegli oggetti obbedivano a una forma di intelligenza. Quando non c'erano aerei nei paraggi essi si soffermavano di preferenza su punti interessanti: Andrews Field, le officine aeree di Riverdale, il Campidoglio

e sopra le stazioni radiofoniche. Quando appariva un aereo gli oggetti fuggivano o lo seguivano a distanza ravvicinata".

La notizia degli avvistamenti sulla capitale fu riportata inevitabilmente dai quotidiani di tutto il Paese, con titoli a caratteri cubitali, ma l'evento era ancora lontano dalla conclusione.

Gli avvistamenti del 26 luglio

Il 26 luglio, verso le nove di sera, gli addetti ai radar registrarono nuovamente sui loro schermi i segnali anomali apparsi la precedente settimana. I radar mostravano effettivamente la presenza di cinque o sei oggetti misteriosi che, procedendo in direzione sud, si spostavano ad elevata velocità. Barnes, come già accaduto in precedenza, fu chiamato dal personale di servizio addetto ai radar e, dopo aver contattato la torre di controllo del National Airport e la base aerea di An-

draws, verificò l'effettiva presenza nei cieli della capitale degli UFO. A questo punto scattò l'allarme aereo e le autorità furono prese dal panico, soprattutto a causa di ripetute segnalazioni fatte da alcuni velivoli commerciali.

Uno di questi, il volo 640 della United Airlines, segnalò la presenza a distanza ravvicinata di strani oggetti luminosi sferici, mentre nel medesimo istante nella base aerea di Andrews alcuni militari avvistarono tre corpi luminosi solcare il cielo a notevole velocità e senza alcun rumore.

Dopo un paio d'ore circa, gli oggetti iniziarono a sorvolare alcune zone di Washington assolutamente interdette per motivi di sicurezza a qualsiasi tipo di traffico aereo, come la Casa Bianca e Capitol Hill, sede del Senato statunitense.

In conseguenza della situazione d'allarme, il Pentagono diede di-

sposizione affinché caccia militari decollassero per intercettare gli intrusi. Alcuni istanti dopo alcuni F-94 arrivarono sulla capitale e uno dei piloti della squadriglia segnalò la presenza, a circa quindici chilometri di distanza, di quattro luci misteriose. I piloti tentarono diverse volte di raggiungere le fonti luminose, ma con scarso esito, data l'incredibile velocità con cui queste ultime si muovevano. Tali avvistamenti di oggetti sferici luminosi, segnalati da operatori radar, personale aeroportuale di terra e diversi piloti civili, terminarono dopo alcune ore.

Dichiarazioni ufficiali

L'Aeronautica Militare degli Stati Uniti, turbata dalla reazione suscitata dall'evento nell'opinione pubblica nazionale, decise di tranquillizzare la popolazione. Il generale Samford dichiarò: "Vorrei assicurare coloro che dubitano ancora, che noi non na-

SI APRONO GLI ARCHIVI

I veri "x-files" UFO



Il generale Samford (al centro seduto) e il capitano Ruppelt (in piedi al centro) durante la conferenza stampa svoltasi a Washington il 29 luglio 1952.

scondiamo loro niente. Se l'Esercito, o la Marina, o la Commissione per l'Energia Atomica effettuassero degli esperimenti che siano in qualsiasi rapporto con i fenomeni segnalati, noi lo sapremmo, in base al coordinamento che esiste per tutto ciò che attiene alla sicurezza degli Stati Uniti. Noi non conosciamo le cause dei fenomeni segnalati, ma siamo convinti che non costituiscono affatto una minaccia per il nostro Paese. Non possiamo evidentemente escludere con certezza assoluta che non si tratti di visitatori venuti da altri pianeti o da un Paese straniero, ma pensiamo piuttosto che si tratti di fenomeni fisici che, allo stadio attuale della scienza, non siamo in grado di spiegare...".

Tali dichiarazioni comunque non convinsero del tutto l'opinione pubblica, infatti, fino al giorno precedente, era stato evidente lo stato d'agitazione delle forze armate statunitensi, costrette a continue intercettazioni sui cieli della capitale sotto gli occhi della cittadinanza. E la notte del 29 luglio Barnes registrò per la terza volta, sugli schermi radar del National Airport, la presenza di oggetti volanti non identificati e successivamente diverse segnalazioni continuarono ad essere registrate in tutto il Paese.

La teoria del prof. Menzel

Durante l'agosto 1952 la stampa nazionale continuò a dare ampio risalto agli eventi del mese precedente sui cieli della capitale e ad accusare senza mezzi termini l'USAF di non adempiere sufficientemente ai propri compiti: chiunque - sostenevano i media - avrebbe potuto avvicinarsi alla Casa Bianca senza essere intercettato. Gli organi militari risposero con poca originalità alle accuse, adottando la spiegazione del prof. Donald Menzel (v.) che sosteneva come le tracce luminose apparse sugli schermi radar e nel cielo fossero attribuibili ad un'in-



Un operatore radar del centro di controllo in piena attività durante il flap su Washington.

versione di temperatura nell'atmosfera. Le onde radar - spiegava Menzel - diffondendosi nello spazio come luce, sono soggette obbligatoriamente alla stessa possibilità di illusione, pertanto all'illusione ottica segue l'illusione radar mostrata dal blip fantasma dello schermo che così giustificerebbe le grosse velocità e le incredibili manovre. Tale ipotesi però non venne accettata di buon grado dal personale tecnico e dagli ingegneri dell'aeroporto di Washington.

Mai visti echi simili

Infatti la rivista "True" del dicembre 1952 riportò il resoconto di una inchiesta fatta dal maggiore in riserva dei Marines, Donald Keyhoe, relativa agli eventi verificatisi nel mese di luglio sulla capitale. Le testimonianze rilasciate a Keyhoe non lasciarono adito a dubbi. Secondo le dichiarazioni di Barnes nessun operatore poteva essere stato tratto in inganno da fenomeni naturali anomali. "Tutti quelli che lavorano qui al centro di controllo radar - disse Barnes - conoscono bene gli effetti dell'inversione termica. Anzi quando è abbastanza forte il radar rileva ogni specie di echi, anche quelli deviati dal suolo, come serbatoi d'acqua, costruzioni ecc. Ma nessun operatore prende abbagli perché, nel caso dell'inversione termica, si vedono sul radar delle enormi macchie color porpora che non hanno nulla in comune coi blip registrati il 20 e il 26 luglio. Durante i sei anni che ho già passato davanti agli schermi, nessun aereo a reazione, anche il più rapido, né un temporale, hanno prodotto echi radar con queste caratteristiche. Senza contare le diverse volte in cui simili condizioni atmosferiche si sono presentate."

Inoltre, precisò J.L. Mac Givern, ingegnere capo, "in nessun momento ci sono stati echi al suolo, né il 20 né il 26 luglio, al di fuori di una grande macchia che noi abbiamo obbligatoriamente al centro dello schermo".

SI APRONO GLI ARCHIVI

I veri "x-files" UFO

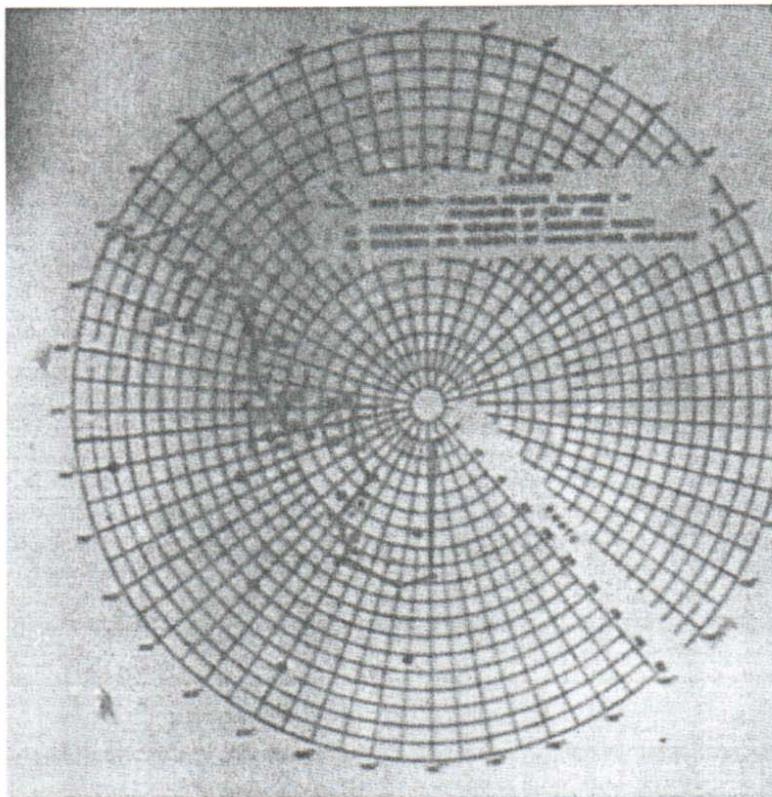


Grafico che riproduce la posizione e la rotta della seconda formazione di UFO avvistata su Washington il 26 luglio 1952.

Keyhoe all'attacco

Il maggiore Keyhoe, non completamente convinto delle spiegazioni fornitegli, decise a questo punto di intervistare alcuni qualificati studiosi sul fenomeno dell'inversione termica. Uno dei primi ad essere interpellato fu il prof. Vaughn D. Rockne, specialista radar ed addetto all'Ufficio Meteorologico, il quale dichiarò che tale fenomeno non aveva mai prodotto delle immagini simili sullo schermo. Della stessa opinione era John Hugin, astronomo capo del Laboratorio Ricerche Navali, che affermò testualmente: "Anche con un'inversione estremamente forte, tali effetti dovrebbero essere molto rari, ma a mio avviso le osservazioni simultanee provenienti per di più da tre stazioni radar, unitamente all'osserva-

zione ottica delle luci negli stessi punti, rende impossibile spiegare il fenomeno come inversione termica". Inoltre lo scienziato aggiunse che, per realizzarsi tale situazione, si sarebbe dovuta manifestare un'inversione di temperatura di almeno sei gradi centigradi.

Per poter verificare queste valutazioni Keyhoe consultò l'Aeronautica Militare affinché, attraverso uno specialista in sistemi radar, fornisse un giudizio ufficiale. A tale compito venne incaricato, dal Ministero della Difesa, il comandante del Servizio Controllo Navigazione Aerea S.L. Norman, esperto nel settore ed autore, tra l'altro, di un testo sull'inversione di temperatura.

L'ufficiale, in sintesi, affermò che gli effetti mostrati dai blip, come i cambiamenti improvvisi di manovra e

gli aumenti della velocità, per poter essere rilevati dalle strumentazioni radar necessitavano della manifestazione di un'intensa perturbazione atmosferica associata ad un'inversione termica perlomeno di cinque gradi centigradi.

L'inversione termica

Dopo aver ricevuto questa relazione Keyhoe si rivolse all'Ufficio Meteorologico al fine di accertare le condizioni atmosferiche e le fasce di temperatura presenti sulla capitale nei giorni in cui si verificarono gli eventi in questione. Il responso fu a dir poco sconcertante. In effetti l'inversione atmosferica non aveva oltrepassato il mezzo grado centigrado la notte del 20 luglio ed un grado la notte del 26 luglio. Forte dei riscontri ricevuti dagli esperti, Keyhoe si rivolse nuovamente all'Aeronautica con due quesiti fondamentali: l'Aeronautica ha mai chiesto al prof. Menzel di spiegare certi avvistamenti di dischi con la teoria delle inversioni? E in caso affermativo quale è stato il risultato delle sue affermazioni?

Le risposte dell'Aeronautica furono le seguenti: il prof. Menzel è stato invitato ad applicare la sua teoria a certi casi particolari e il professore non ha mai cercato di spiegare alcun episodio specifico dei casi segnalati.

Un'interpretazione corretta

In conclusione, i caroselli di UFO su Washington, nonostante i tentativi dell'Air Force di coprire gli eventi attraverso giustificazioni di tipo convenzionale, rimasero del tutto inspiegati.

Le inchieste da parte di organi civili d'investigazione e la competenza di Donald Keyhoe riuscirono, almeno stavolta, a controbattere la politica di cover-up, fornendo all'opinione pubblica un'interpretazione rispondente ai reali avvenimenti di quei giorni, per di più avallata da una serie di analisi tecnico-scientifiche.



La notizia l'aveva data, con rilievo, il quotidiano di Lisbona *A capital*. Dischi volanti non identificati erano presenti al largo delle coste portoghesi, all'inizio della settimana scorsa, quando si svolgevano le manovre Nato « Ocean Safari ». Erano stati avvistati da numerosissime persone, che si erano preoccupate di telefonare alla polizia, ai giornali, allo stesso co-

mando Nato a Lisbona. Le agenzie di stampa avevano diffuso la notizia, precisando che i dischi avevano sorvolato a lungo le navi. Un portavoce della Nato, con la consueta puntigliosità militare, aveva smentito l'esistenza di « dischi volanti ». Quanto agli « oggetti volanti non identificati » s'era trincerato dietro al solito riserbo: « No comment ».

Gli ufologi, cioè coloro che si interessano dell'attività degli « oggetti volanti non identificati » (Ufo in inglese), hanno subito dedotto che gli extraterrestri a bordo, messi in allarme dalla singolare attività militare, avessero voluto dare un'occhiata a quel che questi primitivi di terrestri stavano facendo con i loro rudimentali giocattoli. Secondo molti

convintissimi assertori dell'esistenza degli extraterrestri, noi siamo infatti un pianeta sotto osservazione perché destinato a una fine rapida e violenta (e speriamo indolore), una vampata che ci trasformerebbe in una supernova in seguito a un abuso dei nostri rudimentali ordigni termonucleari.

di ENZO PERU



STATO MAGGIORE DELLA DIFESA

Segreteria Generale

Sezione AA.GG.

Prot. n. 101/ 6.05424 / 140/81.21

00100 Roma, 31 MAR. 1978

Allegati N.

OGGETTO: Aeromobili non identificati (UFO).

AL CENTRO UFOLOGICO NAZIONALE PER LO STUDIO DELLA
FENOMENOLOGIA UFO
Via del Vignola n° 3 20136 M I L A N O
(Rif.fg.n° MDO/577/RP del 30.11.1977)

e, per conoscenza:

AL SIGNOR
Roberto PINOTTI
Via Odorico da Pordenone n°36

50127 F I R E N Z E

AL MINISTERO DELLA DIFESA
Gabinetto del Ministro
(Rif.fg.n°2/926 del 13.1.78)

00100 R O M A

Si trasmette, in allegato, copia della seguente documentazione relativa ad avvistamenti UFO verificatisi nel corso del 1977:

- a) avvistamento del 23-24/2/1977 a Giulianova Marche (MC);
- b) avvistamento del 3-4/8/1977 a Capodichino (NA);
- c) avvistamento del 27-28/10/1977 a Cagliari-Elmas;
- d) avvistamento del 5/11/1977 a Cagliari-Elmas;
- e) avvistamento del 23-24/11/1977 a Pisa.-

d'ordine

IL CAPO DELLA SEGRETERIA GENERALE
(Gen. B. Enzo BATTAGLIA)

- 2) NEL MARZO DEL 1978, SU UNA PRECISA RICHIESTA DA PARTE DEL 'CENTRO UFOLOGICO NAZIONALE -IN SIGLA C.U.N.- (IL MAGGIORE ENTE DI RICERCA PRIVATO ITALIANO SUGLI UFO), LO 'STATO MAGGIORE DELLA DIFESA' INVIA AL -CUN-, AL SUO SEGRETARIO GENERALE IL DOTT. ROBERTO PINOTTI E AL 'MINISTERO DELLA DIFESA -GABINETTO DEL MINISTRO-', UN COSPICUO DOSSIER RELATIVO A CINQUE RAPPORTI DI AVVISTAMENTO UFO, DA PARTE DI PERSONALE MILITARE, RELATIVI ALL'ANNO 1977.

La tribuna dei lettori

Nuova domanda: aereo o Ufo?

Il comunicato del ministero della difesa diffuso tramite la stampa e riguardante l'aeromobile misterioso che il 27 ottobre 1977 sorvolò l'aeroporto di Elmas, potrà aver deluso i spalti dello spazio, ma avrà senz'altro avuto il pregio di tranquillizzare tutti coloro che sono a digiuno delle precise e tassative disposizioni che regolano il traffico aereo.

Di tutt'altro genere sembra sia stata, invece, la reazione da parte del personale civile e militare dell'aeroporto, il quale, dalle impressioni che mi sono premurate di raccogliere nell'ambiente, si sente offeso per il fatto di essere stato più o meno esplicitamente tacciato da visionario e da incompetente, con l'aggravante di essere costretto a subire ciò in silenzio onde evitare le gravi conseguenze che deriverebbero loro dal contestare pubblicamente quanto dichiarato dal ministero della difesa.

Pertanto, al fine di rendere un po' più credibile un comunicato che non può che essere giudicato ridicolo e disinformante per le sue evidenti contraddizioni e distorsioni della verità, mi permetto di chiedere a chi di competenza:

1) Se il ministero della difesa sia a conoscenza che nessun aereo civile o militare può sorvolare un aeroporto, soprattutto a un'altezza di 5 - 600 metri, quota determinata dai testimoni (piloti civili e militari) del passaggio dell'aeromobile sconosciuto, senza la preventiva autorizzazione della torre di controllo.

2) Se si sia trattato di un aereo che ha sorvolato l'aeroporto per un errore di rotta o perché in avaria.

3) Farci conoscere le generalità del pilota o dei piloti dell'aereo e autorizzarci a intervistarlo, restando salvo il divieto di fornirci informazioni militari di carattere riservato.

4) Qualora l'aereo abbia sorvolato l'aeroporto per un errore di rotta, se e quali responsabilità sono state accertate a carico del pilota ed eventuali provvedimenti disciplinari presi a suo carico.

5) Se, invece, il sorvolo sia avvenuto perché l'aereo trovavasi in difficoltà, come mai il pilota non ne ha dato comunicazione agli addetti alla torre di controllo o se, eventualmente, l'avaria abbia interessato anche la radio di bordo.

6) Posto che gli equipaggi degli elicotteri potrebbero anche essere stati nell'impossibilità di udire il rombo del motore, come mai questo non sia stato udito neppure dal personale civile e militare a terra, distante dalla zona ove operavano gli elicotteri, e tenendo presente che l'aeromobile è passato sopra le loro teste a un'altezza di poche centinaia di metri.

7) Se il ministero della difesa non ritenga preoccupante il fatto che nessuno dei numerosi testimoni (tutti piloti esperti, con migliaia di ore di volo), che hanno avvistato l'oggetto misterioso passare a brevissima distanza, sia stato in grado di identificarlo per un aereo. In particolare: se il fatto che il Maggiore Zoppi (comandante della squadriglia di elicotteri inseguita dall'aeromobile sconosciuto) abbia pubblicamente dichiarato che in un primo momento aveva pensato trattarsi di un jet in decollo, ma che poi, la velocità, le manovre e la durata gli hanno fatto escludere tecnicamente tale ipotesi, sia da interpretarsi nel senso che il Maggiore Zoppi, forse abbagliato dal barbaglio dell'acerchio luminoso, abbia preso un grosso abbaglio.

8) Come si concilia quanto asserito nel comunicato ministeriale che le prime indagini siano bastate per chiarire che si trattava di una esercitazione aerea, allorché il comandante dell'aeroporto militare di Elmas, Col. D'Angelo, malgrado le minuziose e solerti indagini da lui compiute di persona, non ha potuto avere alcuna notizia che vi fossero stati in quel momento aerei in volo tant'è che ha sentito il dovere di trasmettere al ministero della difesa un circostanziato rapporto. Chi, dunque, parallelamente o immediatamente dopo a quelle del Col. D'Angelo, ha compiuto delle indagini le cui risultanze sono in stridente contrasto con quelle effettuate dallo stesso Col. D'Angelo? In base a quali precisi dati di fatto si è accertato trattarsi di un aereo militare?

9) Vorrei, infine, conoscere cosa intende il ministero

della difesa per encefalografate condizioni di visibilità in rapporto a quanto comunicato quella sera dal servizio meteorologico del comando aeronautico.

Constatato, dunque, che il comunicato del ministero della difesa apre molti più interrogativi di quelli ai quali risponde, ho deciso di rendere noti altri fatti misteriosi, che finora ero intenzionato a non portare a conoscenza del pubblico. E comincio, per il momento, col citarne uno, accaduto proprio in quel periodo, e che è stato tenuto accuratamente nascosto alla stampa a seguito degli ordini pervenuti dall'alto. Il fatto è accaduto una settimana dopo il egallio di Elmas ed è stato incluso anch'esso nel rapporto inviato dal Col. D'Angelo al ministero della difesa. Il pilota tedesco di un F / 104, in volo di esercitazione nella zona di Capo Frasca, pochi minuti prima delle ore 17 chiedeva via radio al Controllo traffico dell'aeroporto di Decimo se in quel momento vi fossero aerei in volo, dato che stava osservando un oggetto globale, color arancione, della grandezza di una palla da tennis, che sorvolava Capo Frasca (zona assolutamente interdotta al transito di aerei), con rotta da Nord-Ovest a Sud-Est. Gli veniva risposto che nessun aereo era in volo e tanto meno nella zona di Capo Frasca. Dopo 15 minuti i due operatori della torre di controllo di Elmas osservavano un oggetto transitare — silenziosamente — al di sopra dell'aeroporto, proveniente da Nord-Ovest. Un sottufficiale dell'aeronautica, che si trovava nei pressi, immediatamente avvertito, metteva a fuoco l'oggetto con un binocolo constatando che esso appariva del tutto diverso da qualsiasi tipo di aereo. Pertanto, lo chiedo: anche in questa occasione i due operatori della torre di controllo sono caduti in un errore d'interpretazione? Anche questo sottufficiale dell'aeronautica ha preso un abbaglio? Cos'era questo aereo pirata che non solo si permetteva di sorvolare una zona rigorosamente vietata al transito aereo, ma poi compiva una seconda grave infrazione sorvolando senza autorizzazione l'aeroporto di Elmas? Anche questo aereo è incorso in un errore di rotta o era in avaria e gli si era guastata la radio di bordo? Il fatto che da un po' di tempo passano aerei che non emettono alcun suono, dipende forse dal fatto di aver instaurato un sano regime di economia di carburante, per cui di sovente si vola a motore spento per forza d'inerzia?

Dopo quanto sopra, non rimane che la speranza che gli ulteriori chiarimenti che il ministero della difesa avrà la bontà di fornirci, possano dissipare la giustificata impressione che il vago e contraddittorio comunicato dato alla stampa sia soltanto una presa per i fondelli, ad uso e consumo dei gonzi e degli incompetenti.

Giorgio Mesta - Cagliari

Allegato 2

***INCIDENTI AEREI IN ZONE CON INTENSA
FENOMENOLOGIA UFO***

OVNI SUR PALMA DE MAJORQUE.

Un objet volant non identifié est resté immobile pendant trente minutes, au-dessus de Palma-de-Majorque, aux Baléares, dans la nuit de samedi à dimanche.

Selon plusieurs témoins oculaires, l'OVNI ressemblait "à une énorme étoile". Plusieurs photos ont été faites de l'engin qui, au bout d'une demi-heure, a commencé à se déplacer vers le Nord-Ouest avant de disparaître.

Le Progrès - 8.8.77.

Isla Gran Canaria Sería una Base de Platillos Voladores

LAS PALMAS (España), 28 (EFE). → La repetida aparición de objetos voladores no identificados (OVNI) en la cumbre de la isla de Gran Canaria, ha dado origen a la hipótesis sobre la existencia en ese lugar de una base en la que operan esos extraños aparatos.

Así lo aseguran vecinos del sector que comprende la presa de Las Minas, en la zona de Pajonales. Dos de esos testigos, Pedro Trujillo y Francisco Hernández, afirman que un OVNI iluminó casi toda la zona de la cumbre. Trujillo y Hernández, guardias forestales, coinciden en señalar que el objeto tenía forma esférica e irradiaba una luz amarillenta que permitía ver claramente en la noche las montañas y los pinos de los alrededores.

Agrega uno de los testigos que pudo acercarse a veinte metros del aparato, que éste se alejó a gran velocidad perdiéndose en el espacio.

CRONICA - Buenos Aires, Arg.

Dec. 29, 1977

DALLE ISOLE CANARIE, QUESTE IMMAGINI SBALORDITIVE

ADESSO GLI UFO SBUCANO DAL MARE!

Un tecnico televisivo ha scattato a Tenerife queste singolarissime fotografie ma non sa dare una valutazione precisa di quel che ha visto, soprattutto per la lunga permanenza della misteriosa luce nel cielo, che fa escludere lanci spaziali

servizio di GIORGIO BENSI - fotografie di GILBERTO NARANJO

UN OVNI, très lumineux et volant à haute altitude, a été aperçu par de nombreuses personnes de divers points de l'île de la Grande-Canarie et de celle de Ténérife (archipel des Canaries). Il a été également détecté par le service d'alerte et de contrôle de la zone aérienne des Canaries.

L'OVNI est resté visible pendant dix minutes, d'autant qu'une grève de l'électricité urbaine favorisait son observation, avant de disparaître dans un halo rose.

"L'UNION"

09 mars 79

UNA MEZZ'ORA DI MISTERO

Sopra, e a destra, due immagini scattate a Tenerife nel marzo scorso dal tecnico televisivo Gilberto Naranjo: questo chiarore è rimasto nel cielo per circa mezz'ora, un fenomeno completamente inspiegabile, che ha lasciato molto perplessi tutti coloro che hanno esaminato le foto: indubbiamente alle Canarie è avvenuto qualcosa, ma nessuno è in grado di dire con sufficiente certezza che si è trattato di qualcosa di extraterrestre.

DATA EVENTO: 5/MAR/1979



L'IPOTESI MISSILE

Qualcuno sostiene che è stato soltanto il lancio di un missile da parte di un sottomarino americano a illuminare, ma la persistenza del chiarore è insolita.

Lizaba (Isole Canarie), maggio ancora sconosciuto dall'esperienza, e continua a ripetere: «Non può essere stato un missile, era un globo di fuoco, enorme, uscito dal mare». Si chiama Gilberto Naranjo, è un tecnico della radiotelevisione spagnola, ed è riuscito a fotografare questa cosa misteriosa che ha illuminato le Canarie per mezz'ora.

Gilberto Naranjo è un uomo colto, serio, molto rispettato nell'ambiente in cui lavora: non è un visionario e nemmeno un convinto sostenitore dell'esistenza dei dischi volanti. Anzi, fino alla sera del 5 marzo scorso, era, come dire, piuttosto scettico. Izaba è una cittadina ai piedi del monte Teide, sull'isola di Tenerife, alto più di duemila metri. A Izaba sorge l'antenna che

continua a pag. 11

GIORNALE DI SICILIA /14
Venerdì 9 febbraio 1979

Mercantile spagnolo circondato da una cinquantina di « UFO »

MURCIA, 8 — Un mercantile spagnolo è stato circondato da una cinquantina di « UFO » (oggetti volanti non identificati) per circa sei ore nel mare Mediterraneo. Lo si apprende oggi alla capitaneria di porto di Cartagena.

Il fenomeno si è prodotto nella notte tra mercoledì e giovedì al largo del porto di Cartagena. Il « Tamames » è stato circondato da parecchi oggetti giallastri che seguivano la rotta della nave. All'inizio il radar non segnalava la presenza di alcun oggetto, ma dopo alcuni minuti lo schermo ha cominciato a segnalare la presenza di corpi indeterminati.

Le testimonianze dei marinai sono concordanti, i misteriosi « UFO » sono spariti dopo sei ore.

DOMENICA DEL CORRIERE - N° 18-20 - 16/MAGGIO/1979

Martedì 13 novembre 1979

GLI UFO DALLA LUCE ROSSA FANNO ATTERRARE UN AEREO

VALENCIA — E' stata una notte da ricordare quella di domenica per i 119 passeggeri del volo Salsburgo-Palma di Majorca-Tenerife. La ricorderanno come la notte degli Ufo.

Segreto

Invece di sbarcare nelle isole Canarie i passeggeri del «Caravelle» della compagnia aerea TAE (una piccola società di voli charter, cioè a noleggio) hanno dovuto fare per forza una tappa che non era nel loro programma di vacanze al sole «tutto compreso». Sono scesi tutti nell'aeroporto più vicino, quel-

lo di Valencia, perché, proprio quando l'aereo stava sorvolando Ibiza, un'isoletta delle Baleari, il pilota si è accorto che stava succedendo qualcosa di misterioso.

Per sapere che cosa è accaduto ci siamo messi in contatto con uno dei dirigenti dell'ufficio traffico dell'aeroporto di Valencia. Non ha voluto dirci il suo nome perché, ha detto, tutte le informazioni su questo caso sono coperte da segreto militare. Ecco, comunque, la nostra conversazione.

«Per quale motivo l'aereo è atterrato improvvisamente a Valencia?»

«Il pilota aveva già puntato a sud verso Alicante quando

si è accorto della presenza di quattro stranissime luci».

«Che aspetto avevano?»

«Erano luci potentissime, rosse, grandi 4-5 volte una stella. Per qualche ora hanno seguito l'aereo da lontano».

«E poi?»

«Non sapendo che cosa fare il pilota ha chiesto di poter atterrare».

Inchiesta

«Dopo l'atterraggio dell'aereo che fine hanno fatto quelle luci?»

«Si sono appostate in diversi punti della città. Sono sparite del tutto solo dopo che quattro aerei militari Phan-

tom si sono levati in volo per cercare di capire che cosa erano quelle fonti luminose e da dove venivano».

«E che cosa hanno scoperto?»

«L'inchiesta è ancora in corso». E poi è segreto militare.

«E' la prima volta che compagno degli Ufo in questa zona?»

«No. Era già accaduto due anni fa. Ma allora il pilota in servizio sul volo Valencia-Barcellona, a differenza del comandante Tejada che era alla guida di questo «Caravelle», non ritenne l'episodio così allarmante da fare uno scalo imprevisto».

Valentina Stroda

OLCCHIO

IL MATTINO

- Anno XC - Giovedì

23 Aprile 1981 6

DC-3 scompare mentre sorvola il Mediterraneo

PALMA DI MAJORCA — Un DC-3 francese con a bordo quattro persone ed in volo da Orano a Tolosa è scomparso. L'ultimo contatto radio tra il velivolo e la torre di controllo dell'aeroporto di Palma di Majorca risale alle 20,30 di martedì. La ricognizione effettuata sulla zona del Mediterraneo in cui il DC-3 potrebbe essere precipitato si è rivelata infruttuosa.

A POCHE MIGLIA DALL'AEROPORTO DI LOS RODEOS NELLE CANARIE

Un Jumbo precipita a Tenerife Tutti morti i 146 passeggeri

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

MADRID — Ancora l'aeroporto «maledetto» di Los Rodeos, a Tenerife nelle Canarie, alla ribalta della cronaca tragica. Un «Boeing 727» di una compagnia inglese di charter, carico di turisti che erano partiti dalle brume di Manchester per trascorrere un periodo di vacanza sotto il sole africano, è precipitato in fase di atterraggio. A bordo si trovavano 146 persone, fra passeggeri ed equipaggio.

L'aereo aveva già ricevuto il permesso di atterrare. Ad un tratto il contatto radio con la torre di controllo si è interrotto. In pochi minuti — erano da poco passate le 13 — è risultato chiaro che era avvenuta una catastrofe. Sulle prime si è reputato che l'aereo fosse caduto in mare e per questo, aerei di soccorso e navi della marina spagnola sono partiti in cerca di relitti. Si calcolava che l'aereo dovesse trovarsi a non più di dieci-quindici miglia dalla

costa. Talune agenzie hanno parlato anche di relitti avvistati a cinque miglia dall'isola.

Invece l'aereo — secondo ultime notizie che giungono dall'isola — è caduto sulla terraferma, a una distanza, appunto, non superiore alle quindici miglia dall'aeroporto. Le squadre di soccorso sono partite immediatamente alla ricerca di eventuali superstiti. Si ignora, fino a questo momento, se ve ne siano.

«Los Rodeos» è tristemente famoso nel mondo perché vi è avvenuta la più grande tragedia dell'aviazione civile. 564 morti, nello scontro, in pista, fra due giganteschi «Jumbo»: uno della KLM olandese, un altro della TWA americana. Le responsabilità di quell'incidente non sono state ancora completamente chiarite.

Quel giorno, però, a Tenerife vi erano condizioni particolarmente avverse. Aeroporto intasato, in quanto era stato chiuso quello di Las Palmas per una minaccia di una bomba. Nubi basse che osta-

colavano la visibilità. Ieri, non vi era ingorgo, vi era buon tempo. L'incidente del charter inglese è sul momento inspiegabile.

Paolo Bugialli

Simone de Beauvoir ricoverata in ospedale

PARIGI — La scrittrice francese Simone de Beauvoir, assai provata dalla recente scomparsa del suo compagno, il filosofo Jean Paul Sartre, è stata ricoverata in un ospedale parigino «in osservazione».

Le sue condizioni non destano alcuna preoccupazione, hanno detto i familiari della scrittrice, precisando che il ricovero è stato deciso soltanto per precauzione. La de Beauvoir, che ha 72 anni, era stata colta da male dopo i funerali di Sartre, avvenuti sabato scorso.

CORRIERE DELLA SERA - 26/APR/1980 - PAG. 5

La fine preannunciata del capitano Moncla

Il suo caccia F-89 partì all'inseguimento di un UFO con cui si "fuse" e scomparve sul Lago Superiore

La sera del 23 novembre 1953, il personale radar del Comando di Difesa Aerea del Michigan rilevò sui suoi schermi il "blip" di un oggetto sconosciuto che stava sorvolando la zona di Soo Locks (sul Lago Superiore), dove erano situate le dighe del canale di Sault Sainte Marie. Venne dato l'allarme e, in pochi minuti, un caccia a reazione F-89C decollò dalla base USAF (v.) di Kinross (Wisconsin) con a bordo due veterani: il tenente pilota Felix E. Moncla e l'addetto radar, tenente Robert L. Wilson.

I due ufficiali, assistiti dal centro di controllo radar di terra, si diressero verso l'obiettivo e poco dopo il blip del caccia statunitense comparve sui radar del Comando di Difesa Aerea del Michigan.

Trascorsero solo alcuni istanti e l'UFO, quasi avesse rilevato la presenza del jet militare, cambiò improvvisamente rotta, dirigendosi verso il Lago Superiore.

E sul radar restò un solo "blip"

Il pilota, ricevuto da terra la comunicazione del cambiamento di rotta dell'oggetto, fece altrettanto.

Nello stesso momento gli operatori della base, che seguivano sugli schermi radar l'evolversi dell'operazione

di intercettazione, videro l'F-89 ridurre progressivamente la sua distanza dall'UFO. Ad un certo punto, l'operatore della base credette opportuno comunicare ai piloti che l'obiettivo sarebbe stato presto visibile anche sul radar di bordo. Ma si interruppe di colpo. Sul suo schermo i due "blip", quello dell'UFO e quello dell'F-89, si erano improvvisamente fusi in uno solo!

Il caccia militare non rispose più. Per circa un minuto l'enorme "blip" rimase immobile, sinistramente, sullo schermo; poi ne uscì rapidamente. La collisione aveva avuto luogo lontano dalla costa, a circa 100 miglia da Sault Sainte Marie. Ma si era trattato di una collisione? Per tutta la notte gli aerei di soccorso perlustrarono il Lago Superiore senza risultato e al mattino altri mezzi navali ed aerei statunitensi e canadesi parteciparono alle ricerche. Ma invano.

107

Non si trovò la benché minima traccia dell'F-89 e dei suoi piloti, e tanto meno della macchina sconosciuta.

Il giorno dopo l'incidente il "Chicago Tribune" riportava la notizia nella sua prima edizione: "Caccia a reazione con due piloti a bordo scomparsa sul Lago Superiore". Ma le successive edizioni, per intervento delle autorità, non ne fecero più menzione.

SAM (Surface-to Air) MISSILES AGAINST MYSTERIOUS OBJECT OVER HANOI

September 29, 1972. HANOI, Capital of North Vietnam, Asia.

A luminous orange colored object at a very high altitude was hovering motionless over the alerted capital of North Vietnam.

Three SAM missiles were launched to shot down the craft, but they were unable to reach it's altitude. (French News Agency)

1970: GLI UFO IN UN TESTO DELL'ACCADEMIA AERONAUTICA USA

Si tratta del testo utilizzato dalla Facoltà di Fisica dell'Air Force Academy di Colorado Springs: *Introductory Space Science* (Introduzione alla Scienza dello Spazio, Vol. II). Nell'ultimo capitolo, scritto dal magg. D. G. Carpenter (Cap. 33, intitolato *Unidentified Flying Objects*), il testo conclude spiegando ai cadetti che essi... «debbono mantenere la mente aperta e scettica, senza adottare delle posizioni dogmatiche su ogni aspetto del problema». Secondo il testo i russi hanno preso a cannonate un gruppo di UFO luminosi il 24 luglio 1957, «... ma i colpi non ebbero alcun effetto benché tutte le batterie antiaeree russe delle Isole Kurili fossero in azione (...). Anche noi abbiamo sparato agli UFO. Verso le 10 di mattina una centrale radar vicino a una base aerea segnalò un UFO che volava a 1.350 chilometri all'ora e decollarono due «F-86» per intercettarlo. Infine un «F-86» si avvicinò all'UFO a circa 2.400 metri d'altezza. L'UFO cominciò ad accelerare, ma per breve tempo il pilota riuscì a mantenersi entro 500 metri dall'aeromobile: aveva chiaramente la forma di un piatto (*saucershaped*). Quando il pilota raggiunse la massima velocità del caccia, l'UFO cominciò ad allontanarsi. Quando arrivò alla distanza di circa 1.000 metri, il pilota sparò tentando di abbattere il disco. Non vi riuscì e l'UFO si allontanò rapidamente, scomparendo all'orizzonte. Non dovremmo negare la possibilità che gli

223

9. UFO - VISITATORI DA ALTROVE -
DI: R. PINOTTI - EDIZ. UNIV. RIZZOLI



IL SECOLO XIX - 24/OTTOBRE 1978

Misterioso episodio tra l'Australia e la Tasmania

«Un Ufo è sopra di me» E poi l'aereo scomparve

Melbourne, 23 ottobre. L'oggetto volante è proprio sopra di me. Emanava una luce verde». Sono state le ultime parole di Frederick Valentich, 20 anni, un istruttore di volo che sabato sera si trovava solo a bordo di un piccolo aereo «Cessna 182» sopra lo stretto di Bass, fra l'Australia e la Tasmania. Poi si è udito un lungo fragore metallico e il contatto radio con la torre di controllo di Melbourne si è interrotto. Gli aerei inviati il giorno dopo, a perlustrare la zona, hanno avvistato soltanto una vasta chiazza di petrolio sul mare.

L'aviazione australiana ha disposto per oggi ricerche in

grandi sulle «con aerei e imbarcazioni». Il giovane pilota e il suo monomotore sembrano svaniti nel nulla. L'unica testimonianza dell'accaduto è un nastro della durata di sei minuti circa registrato dalla torre di controllo. La conversazione che vi si può ascoltare è tale da rendere ancora più fitto il mistero.

Valentich segnala di essere seguito da «qualcosa» che non riesce ad identificare. «Ha quattro luci brillanti — spiega — sembrano luci per l'atterraggio. E' appena passato trecento metri sopra di me. Ora si avvicina nuovamente e sembra che stia giocando. Vola a una velocità che non riesco a valu-

tare». Il «Cessna» di Valentich si trova in quel momento a 1.371 metri di altitudine. Il pilota domanda se vi sono aerei dell'aviazione militare australiana nelle vicinanze. Da terra gli rispondono di no e chiedono una descrizione più precisa di ciò che vede. «Sta passandomi al fianco», è la replica. «Ha una forma oblunga. Non saprei dire più di questo. Torna verso di me proprio ora. Sembra immobile. Io volo in cerchio e anch'esso gira in tondo su di me. Ha una luce verde, e una specie di bagliore metallico all'esterno».

L'oggetto si allontana e Valentich prega ancora la torre di controllo di aiutarlo a capire di

che cosa si tratta. Poi la sua voce si altera: «Il motore non mi risponde, sta tossendo. Mi dirigo verso King Island. E' sparso schiò sconosciuto ora si libra proprio sopra di me».

Uno schianto e poi più nulla. Soltanto una macchia di petrolio sul mare, scoperta al mattino quando da King Island, dove l'aereo di Valentich non è mai arrivato, altri piloti sono partiti alla sua ricerca.

I genitori di Frederick Valentich sono convinti che il figlio sia stato catturato da un disco volante. Essi sostengono che il ministero dei Trasporti sta cercando di fare il silenzio sull'incidente per non allarmare la popolazione.

Un funzionario dell'aviazione civile ha detto che Valentich aveva 18 mesi di esperienza di pilotaggio e stava accumulando ore di volo per poter conseguire il brevetto di pilota commerciale. Il giovane, ha aggiunto la stessa fonte, aveva però scarsa esperienza di volo notturno ed in particolare non aveva mai volato di notte nella zona dove è scomparso l'aereo. Il funzionario non ha escluso che Valentich possa aver perso l'orientamento e che non sia riuscito a tenere l'aereo in linea di volo, scambiando, in particolare, per misteriose luci nel cielo il riflesso delle nuvole di due fari esistenti nella zona.



COMMONWEALTH OF AUSTRALIA

DEPARTMENT OF TRANSPORT

AVIATION HOUSE
188 QUEEN STREET
MELBOURNE

Telephone: 42 0131 (Area Code 03)
Telegrams: AVIAT, MELBOURNE
Telex: 30499 and 30274
Postal Address: Box 18390, G.P.O.
MELBOURNE 3001

In reply quote M123/1/30

Attention:

Dear Sir,

I refer to your letter reference, RFO38, dated 30 October 1978 concerning the disappearance of Cessna 182L aircraft, VH-DSJ on 21 October 1978. It is noted that the interest of your organisation is confined to the UFO aspects of the occurrence and that you have requested a copy of the tape of the communications between the aircraft and the airways operations unit concerned.

It is contrary to Departmental policy to release copies of tape recordings, however a copy of a transcript of the pertinent communications may assist in your research and a copy is attached.

Yours faithfully,

A.R. Woodward
(A.R. Woodward)

A/Assistant Secretary
(Air Safety Investigation)

19 DEC 1978

Att:

The official report on the case of Frederick Valentich, who disappeared with his aircraft immediately after reporting a UFO in October 1978 (William Chalker)

Allegato 2.5

COMMONWEALTH OF AUSTRALIA DEPARTMENT OF TRANSPORT		AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION SUMMARY REPORT		Reference No.																																													
<p>1. LOCATION OF OCCURRENCE</p> <p>Not known</p>				V116/782/1047																																													
<p>2. THE AIRCRAFT</p> <p>Make and Model: Cessna 182L</p> <p>Registration: VH-DGJ</p> <p>Valid from: 14 February 1978</p> <p>Operator: SAS Southern Air Services, Moorabbin Airport, Victoria</p>		<p>3. THE FLIGHT</p> <p>Time of departure: 1819 hours</p> <p>Next point of intended landing: King Island</p> <p>Purpose of flight: Travel</p> <p>Class of aircraft: Private</p>																																															
<p>4. THE CREW</p> <table border="1"> <tr> <th>Name</th> <th>Position</th> <th>Age</th> <th>Class of license</th> <th>Hours on type</th> <th>Total hours</th> <th>Degree of injury</th> </tr> <tr> <td>Frederick VALENTICH</td> <td>Pilot</td> <td>20</td> <td>Private</td> <td>Not known</td> <td>158 (ADPGR.)</td> <td>Presumed Fatal</td> </tr> </table>					Name	Position	Age	Class of license	Hours on type	Total hours	Degree of injury	Frederick VALENTICH	Pilot	20	Private	Not known	158 (ADPGR.)	Presumed Fatal																															
Name	Position	Age	Class of license	Hours on type	Total hours	Degree of injury																																											
Frederick VALENTICH	Pilot	20	Private	Not known	158 (ADPGR.)	Presumed Fatal																																											
<p>5. OTHER PERSONS (All passengers and persons injured on ground)</p>																																																	
<p>6. RELEVANT EVENTS</p> <p>The pilot obtained a Class Four instrument rating on 11 May 1978 and he was therefore authorized to operate at night in visual meteorological conditions (VMC). On the afternoon of 21 October 1978 he attended the Moorabbin Briefing Office, obtained a meteorological briefing and, at 1723 hours, submitted a flight plan for a night VMC flight from Moorabbin to King Island and return. The cruising altitude nominated in the flight plan was below 5000 feet, with estimated time intervals of 41 minutes to Cape Orway and 28 minutes from Cape Orway to King Island. The total fuel endurance was shown as 300 minutes. The pilot made no arrangements for aerodrome lighting to be illuminated for his arrival at King Island. He advised the briefing officer and the operator's representative that he was splitting friends at King Island and took four life jackets in the aircraft with him.</p> <p>The aircraft was refuelled to capacity at 1810 hours and departed Moorabbin at 1819 hours. After departure the pilot established two-way radio communications with Melbourne Flight Service Unit (FSU).</p> <p>The pilot reported Cape Orway at 1900 hours and the next transmission received from the aircraft was at 1906:14 hours. The following communication between the aircraft and Melbourne FSU were recorded from this time: (Note: The word/words in brackets are open to other interpretations.)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>TIME</th> <th>FROM</th> <th>TEXT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1906:14</td> <td>VH-DGJ</td> <td>MELBOURNE this is DELTA SIERRA JULIET is there any known traffic below five thousand</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>FSU</td> <td>DELTA SIERRA JULIET no known traffic</td> </tr> <tr> <td>26</td> <td>VH-DGJ</td> <td>DELTA SIERRA JULIET I am seeing (to) be a large aircraft below five thousand</td> </tr> </tbody> </table>					TIME	FROM	TEXT	1906:14	VH-DGJ	MELBOURNE this is DELTA SIERRA JULIET is there any known traffic below five thousand	23	FSU	DELTA SIERRA JULIET no known traffic	26	VH-DGJ	DELTA SIERRA JULIET I am seeing (to) be a large aircraft below five thousand																																	
TIME	FROM	TEXT																																															
1906:14	VH-DGJ	MELBOURNE this is DELTA SIERRA JULIET is there any known traffic below five thousand																																															
23	FSU	DELTA SIERRA JULIET no known traffic																																															
26	VH-DGJ	DELTA SIERRA JULIET I am seeing (to) be a large aircraft below five thousand																																															
<p>7. RELEVANT EVENTS (cont'd)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>TIME</th> <th>FROM</th> <th>TEXT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>48</td> <td>VH-DGJ</td> <td>DELTA SIERRA JULIET // open microphone for 5 seconds // it's just vanished</td> </tr> <tr> <td>57</td> <td>FSU</td> <td>DELTA SIERRA JULIET</td> </tr> <tr> <td>1911:03</td> <td>VH-DGJ</td> <td>MELBOURNE would you know what kind of aircraft I've got it is (a type) military aircraft</td> </tr> <tr> <td>08</td> <td>FSU</td> <td>DELTA SIERRA JULIET confirm the aircraft just vanished</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>VH-DGJ</td> <td>SAY AGAIN</td> </tr> <tr> <td>17</td> <td>FSU</td> <td>DELTA SIERRA JULIET is the aircraft still with you</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>VH-DGJ</td> <td>DELTA SIERRA JULIET (it's ah nor) // open microphone 2 seconds // (now) approaching from the southwest</td> </tr> <tr> <td>37</td> <td>FSU</td> <td>DELTA SIERRA JULIET</td> </tr> <tr> <td>52</td> <td>VH-DGJ</td> <td>DELTA SIERRA JULIET the engine is in rough idling I've got it set at twenty three twenty four and the thing is (coughing)</td> </tr> <tr> <td>1912:04</td> <td>FSU</td> <td>DELTA SIERRA JULIET roger what are your intentions</td> </tr> <tr> <td>09</td> <td>VH-DGJ</td> <td>my intentions are ah to go to King Island ah Melbourne that strange aircraft is hovering on top of me again // two seconds open microphone // it is hovering and it's not an aircraft</td> </tr> <tr> <td>22</td> <td>FSU</td> <td>DELTA SIERRA JULIET</td> </tr> <tr> <td>28</td> <td>VH-DGJ</td> <td>DELTA SIERRA JULIET MELBOURNE // 17 seconds open microphone //</td> </tr> <tr> <td>49</td> <td>FSU</td> <td>DELTA SIERRA JULIET MELBOURNE</td> </tr> </tbody> </table> <p>There is no record of any further transmissions from the aircraft.</p> <p>The weather in the Cape Orway area was clear with a trace of stratocumulus cloud at 5000 to 7000 feet, scattered cirrus cloud at 30000 feet, excellent visibility and light winds. The end of daylight at Cape Orway was at 1918 hours.</p> <p>The Alert Phase of SAR procedures was declared at 1912 hours and, at 1933 hours when the aircraft did not arrive at King Island, the Distress Phase was declared and search action was commenced. An intensive air, sea and land search was continued until 25 October 1978, but no trace of the aircraft was found.</p>					TIME	FROM	TEXT	48	VH-DGJ	DELTA SIERRA JULIET // open microphone for 5 seconds // it's just vanished	57	FSU	DELTA SIERRA JULIET	1911:03	VH-DGJ	MELBOURNE would you know what kind of aircraft I've got it is (a type) military aircraft	08	FSU	DELTA SIERRA JULIET confirm the aircraft just vanished	14	VH-DGJ	SAY AGAIN	17	FSU	DELTA SIERRA JULIET is the aircraft still with you	23	VH-DGJ	DELTA SIERRA JULIET (it's ah nor) // open microphone 2 seconds // (now) approaching from the southwest	37	FSU	DELTA SIERRA JULIET	52	VH-DGJ	DELTA SIERRA JULIET the engine is in rough idling I've got it set at twenty three twenty four and the thing is (coughing)	1912:04	FSU	DELTA SIERRA JULIET roger what are your intentions	09	VH-DGJ	my intentions are ah to go to King Island ah Melbourne that strange aircraft is hovering on top of me again // two seconds open microphone // it is hovering and it's not an aircraft	22	FSU	DELTA SIERRA JULIET	28	VH-DGJ	DELTA SIERRA JULIET MELBOURNE // 17 seconds open microphone //	49	FSU	DELTA SIERRA JULIET MELBOURNE
TIME	FROM	TEXT																																															
48	VH-DGJ	DELTA SIERRA JULIET // open microphone for 5 seconds // it's just vanished																																															
57	FSU	DELTA SIERRA JULIET																																															
1911:03	VH-DGJ	MELBOURNE would you know what kind of aircraft I've got it is (a type) military aircraft																																															
08	FSU	DELTA SIERRA JULIET confirm the aircraft just vanished																																															
14	VH-DGJ	SAY AGAIN																																															
17	FSU	DELTA SIERRA JULIET is the aircraft still with you																																															
23	VH-DGJ	DELTA SIERRA JULIET (it's ah nor) // open microphone 2 seconds // (now) approaching from the southwest																																															
37	FSU	DELTA SIERRA JULIET																																															
52	VH-DGJ	DELTA SIERRA JULIET the engine is in rough idling I've got it set at twenty three twenty four and the thing is (coughing)																																															
1912:04	FSU	DELTA SIERRA JULIET roger what are your intentions																																															
09	VH-DGJ	my intentions are ah to go to King Island ah Melbourne that strange aircraft is hovering on top of me again // two seconds open microphone // it is hovering and it's not an aircraft																																															
22	FSU	DELTA SIERRA JULIET																																															
28	VH-DGJ	DELTA SIERRA JULIET MELBOURNE // 17 seconds open microphone //																																															
49	FSU	DELTA SIERRA JULIET MELBOURNE																																															
<p>8. OPINION AS TO CAUSE</p> <p>The reason for the disappearance of the aircraft has not been determined.</p> <p>Approved for Release: (A. R. Woodward) 27.4.1982</p>																																																	

Allegato 2.6

Page 4 INTERNATIONAL DAILY NEWS Saturday, December 1, 1979

A head-on meeting with death

New Zealand DC-10 plowed hard into volcano, investigators say

CHRISTCHURCH, New Zealand (UPI) — The pilot of the Air New Zealand DC-10 which crashed into an Antarctic volcano killing all 257 people aboard apparently took no evasive action, a New Zealand air force crew said Friday.

Crew members of a royal New Zealand air force Hercules plane which flew over the crash site on Mt. Erebus suggested the DC-10's crew did not see the mountain before they hit it.

"It is fairly clear that the crew took no evasive action as, if they had, the plane would have struck at a gentler angle and been forced up the mountain," said one of the airmen.

Instead, he said, the DC-10 seems to have struck the mountain in a "direct hit, burrowing deeply into the ice."

"The wreckage is concentrated in a relatively small spot, signifying the plane slipped straight into the mountain."

Air New Zealand's chief executive, Maurice Davis, said Friday he understood the jet to have hit the mountain under "power."

At the crash site, an advance team set up eight polar tents to prepare for the work of attempting to identify and recover the crash victims' bodies.

Taking a respite in the improved weather the group have built shelters for investigation near the site.

Later joined by an American team that includes Dennis Cross of the US National Transportation Safety Board.

The DC-10 slammed into the icy slope of the 4,270 m. Mount Erebus during a 8,000-km. sightseeing tour to the end of the world Wednesday.

The cause of the air crash, which killed all 257 persons on board, was not immediately known. But includes from the m. so it would have to gain altitude very quickly to leave out over the ridge, and then it would have been in fact on the wrong side of Ross Island," Thompson said.

Milton Wylie, inspector of aircraft accidents for the New Zealand Ministry of Transport, said the key to the accident investigation will be the flight data recorder aboard the DC-10.

The crash is the third, following tragedies in Chilean and the New Zealand base in the Antarctic, said however, the debris was scattered over a wide area.

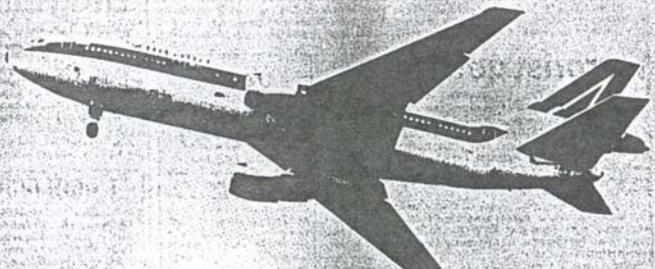
"An inspection shows there are only about a half a dozen sections of plane larger than a wheelbarrow the tail section, portion of the fuselage, a section of wheels, part of a wheel, and the galley and stove."

"The rest is scattered over a wide area in thousands of pieces. The human remains seem to bear little relation to bodies."

The DC-10's another blow for a troubled jumbo jet.

A 10-member American team made up of officials from McDonnell-Douglas, General Electric, the engine manufacturer, and the Federal Aviation Administration, were also in the group.

The joint team is set to leave for the crash site today and, the Americans are joining the mission at the New Zealand government's request, said head of the US investigation team Alan Crawford.



634.

IL MISTERO CONTINUA, MA...

Un UFO filmato in Nuova Zelanda

C'è chi ritiene che gli oggetti siano dotati di intelligenza e non appartengano al mondo della Terra. La registrazione della descrizione fatta a terra

WELLINGTON (Nuova Zelanda) — Nuovi particolari si sono appresi sull'avvistamento di oggetti non identificati che sono stati filmati da un gruppo televisivo australiano nella Nuova Zelanda. Il gruppo che ha filmato gli oggetti — «sette luci che danzavano nel cielo» — era composto dall'operatore australiano Crockett, dal giornalista Quentin Fogarty e dal pilota Bill Startup che era ai comandi dell'aereo a bordo del quale il gruppo era alla ricerca di «Ufo» dopo che molti oggetti volanti erano stati avvistati sull'Australia e sullo stretto di Cook (Nuova Zelanda). L'avvi-

stamento dei sette «Ufo» annunciato dai tre uomini è stato confermato dal radar dell'aeroporto neozelandese di Wellington.

Startup ha detto: «E' certo che vi erano alcuni oggetti, noi ci trovavamo a 40 chilometri a sud di Wellington quando abbiamo visto luci davanti a noi, a una distanza di circa ottanta chilometri. Abbiamo chiesto all'aeroporto di Wellington se il radar indicava un avvistamento e la risposta è stata positiva».

Mentre Crockett, seduto accanto al pilota, filmava gli «Ufo», Fogarty registrava ciò che vedeva. Ecco un brano della registrazione: «Adesso abbiamo un paio di oggetti luminosissimi proprio di fronte a noi. Più che altro si tratta di una luce arancione-verdognola che lampeggia e poi si è spenta e un'altra luce sulla destra. Abbiamo appena sentito dal radar di Wellington che alla distanza di circa un miglio c'è un oggetto che ci segue. Naturalmente non possiamo vederlo... speriamo che siano amichevoli». La registrazione così prosegue: «Sta diventando un po' agghiacciante qui. Dietro di noi c'è un'intera formazione di oggetti volanti non identificati. Vediamo cosa accadrà».

Fogarty dichiara quindi di ritenere che gli oggetti avessero un diametro di una trentina di metri e questa valutazione è stata confermata in via provvisoria da un docente di matematica dell'università di Monash di Melbourne, che ha esaminato il film. Secondo Fogarty, gli «Ufo» sembravano controllare la situazione ed essere consapevoli che venivano filmati.

Analogo parere è stato espresso da Crockett il quale ha detto di ritenere che gli «Ufo» fossero dotati di intelligenza, avessero il controllo della situazione e non appartenessero al mondo della terra.

Alto Adige

Mercoledì 3/Gennaio/1979.

Allegato 3

INTERCETTAZIONE ED ABBATTIMENTO DI UFOs

DAILY STAR, London, England - March 20, 1991 CR: D. Speed

How fighter pilot took on a giant alien space ship

MY DOGFIGHT WITH A UFO!



TOP GUN: Pilot Torres and his Sabre Picture by Gerald Davis/Color

By DICK DURHAM

TOP GUN fighter pilot Milton Torres has spoken for the first time about how he came within seconds of zapping a massive UFO over British airspace.

The American flier has lifted the lid on his amazing dogfight with a giant alien spaceship, despite warnings by defence chiefs to stay silent.

Torres was stunned when, as a 25-year-old ace, he was ordered to chase the UFO, which had been spotted over the Kent coast.

He flew his Sabre F-86D attack jet at 600 knots to get the alien ship into his sights. Fifteen miles from his target, Torres had achieved full lock-on and had 24 rockets ready to blast the UFO.

But, just as he got the command to fire, the alien craft vanished from his sights and his mission was over.

Torres, who flew 260 combat missions in Vietnam, now lectures as a professor of industrial engineering.

His story began while on "alert duty" at his base.

"The RAF and the US Air Force shared the duties, and this particular night the 514th Fighter Interceptor group was on call.

Alert

"Two F-86Ds were on alert at the end of the runway at RAF Manston, Kent, awaiting the signal to scramble," he says.

"We were airborne quickly and flew over the North Sea off East Anglia."

Torres' initial briefing told him a ship was entering the region. Checks revealed it was a UFO with strange flight patterns.

"The craft was motionless for long intervals and ground control described to me the strange antics of the UFO."

"I was given the exact manoeuvres so I could set my course. I was up to Mach 32, which is as fast as the F-86D can go," he reveals.

Then Torres got the order to fire a full salvo of rockets at the UFO.

"I realised it was now very serious. I asked who gave the order to fire. I received my answer and set about training 24 rockets on the target."

"The UFO was exactly where I was told it would be, a magnet of light."

But within seconds the ship had sped away.

Back on the ground Torres was debriefed and told his mission was "highly classified". He was told not to breathe a word about it to anyone.

The Ministry of Defence confirms Sabres were based at RAF Manston, but claim there is no record of the dogfight.

Close encounters

HAVE you had a close encounter with a UFO? We want to hear from you if you have.

Send your letters and any photos to: UFOs, Daily Star, Ludgate House, 243 Blackfriars Road, London SE1 9UX.



AMAZING: Torres recalls his experience

ANOTHER ACE JUST MISSED LOCK-ON

FIGHTER ace Milton Torres' amazing account of his dogfight with a UFO is backed up by another top American pilot.

Major David Hoberman was also alerted that night in his own Sabre jet.

Advised

He recalls leaving RAF Manston and then landing at RAF Bentwaters at Bawdsey, Suffolk, to have his jet armed with live rockets.

"I was advised that more than one ground control site and multiple UFOs were involved, and that the

area extended into Scotland.

"I gave chase to several of the UFOs, but was unable to maintain radar contact long enough to get a lock-on," he reveals.

These accounts both come from the files of respected expert Harry Harris, a Manchester-based lawyer who has been investigating UFOs for 12 years.

IL MIO DUELLO AEREO CON UN UFO

Il pilota 'Top Gun' Milton Torres ha parlato per la prima volta di come per alcuni secondi si sia trovato a prendere di mira un enorme UFO che volava nello spazio aereo britannico.

L'aviatore americano ha 'alzato il sipario sul suo incredibile duello con una gigantesca nave spaziale aliena, malgrado gli ammonimenti dei capi della Difesa che gli hanno chiesto di stare zitto.

Torres era sbalordito quando, a 25 anni, gli fu ordinato di inseguire un Ufo che era stato localizzato sopra le coste del Kent.

Volò con il suo jet d'assalto, un Sabre F-86 ad una velocità di 800 nodi per riuscire ad avvistare la nave aliena.

A 15 miglia dall'obiettivo, Torres aveva completato il puntamento ed aveva 24 missili pronti per fulminare l'Ufo.

Ma non appena si apprestò ad azionare i comandi di lancio, il velivolo alieno svanì alla vista e la sua missione fu annullata.

Torres, che ha volato in 260 missioni di combattimento in Vietnam, è ora insegnante di ingegneria industriale.

La sua storia ha inizio durante un 'allarme' alla sua base.

"La RAF e l'AIR FORCE statunitense partecipavano insieme agli 'allarmi' e, quella particolare notte, fu chiamato il 514° Gruppo Intercettori da Combattimento.

"Furono allertati due F-86D che si trovavano in fondo alla pista della base Manston della RAF, nel Kent, in attesa del segnale di azione"

racconta Torres. "Ci alzammo velocemente e volammo sul Mare del Nord, al largo dell'Anglia orientale".

Alcune indicazioni iniziali fecero rilevare a Torres che un 'blip' (segnale sul radar, n.d.t.) stava orbitando sulla regione. Dei controlli rivelarono che si trattava di un Ufo con strani modelli di comportamento aereo.

"Il velivolo rimaneva immobile per lunghi intervalli di tempo ed il controllo a terra mi descriveva le strane manovre dell'Ufo.

"Mi furono comunicate le esatte manovre da effettuare, così da poter correggere la mia rotta a secondo gli schemi di volo dell'Ufo. Eravamo su a Mach.92, la massima velocità che l'F-86D poteva sostenere", ha rivelato Torres.

Poi gli venne ordinato di sparare un'intera salva di missili sull'Ufo.

"Capii che ora la cosa era molto seria. Chiesi chi mi dava l'ordine di sparare. Ebbi la mia risposta ed allineai circa 24 missili sul bersaglio. L'Ufo era esattamente dove mi era stato detto che sarebbe stato, un magnete di luce".

Ma in pochi secondi la nave era velocemente volata via.

Tornato a terra, Torres fu ammonito e gli fu detto che la sua missione era 'altamente classificata' e che non doveva fiatare con nessuno.

Il Ministero della Difesa conferma che i Sabre erano dislocati alla base Manston della RAF ma comunica che non risulta alcuna registrazione del duello.

UN ALTRO ASSO FALLISCE IL PUNTAMENTO

Il sorprendente racconto dell'asso dell'aviazione Milton Torres sul suo duello con l'Ufo, è sostenuto da un altro importante pilota americano.

Anche il Maggiore David Robertson fu allertato quella notte con il suo Sabre. Robertson ricorda di aver lasciato la base Manston della RAF e poi di essere atterrato alla base di Bentwaters, sempre della RAF, a Bawdsey, nel Suffolk, dove il suo jet venne armato con missili.

"Fui avvertito che erano coinvolti più di un controllo a terra e svariati Ufo, e che l'area di volo si estendeva fino in Scozia.

"Diedi la caccia ad alcuni Ufo ma non fui in grado di mantenere il contatto radar abbastanza a lungo per poter effettuare il puntamento", ha rivelato.

Queste dichiarazioni provengono dall'archivio di un rispettabile esperto, Harry Harris, un avvocato di Manchester che ha indagato sugli Ufo per 12 anni.

INCONTRI RAVVICINATI

* Hai avuto un incontro ravvicinato con un UFO? Noi desideriamo sapere la tua storia.

* Invia una lettera e qualsiasi foto a: UFOs, Daily Star, Ludgate House, 245 Blackfriars Road, London SE1 9UX

NOTIZ: UFO (ORGANO DEL
C.U.N. - DEL FEB/1979

IRAN, 19 settembre 1976: ecco il resoconto testuale dell'inchiesta promossa dal governo dello Scià

(Quanto segue è stato ottenuto dall'ufologo Charles Huffer per il CENTER FOR UFO STUDIES del Prof. J.A. Hynek dal Pentagono di Washington in conformità al « Freedom of Information Act » statunitense ed è stato pubblicato sul numero del gennaio 1978 dell'INTERNATIONAL UFO REPORTER del CUFOS).

« Il presente rapporto fornisce informazioni in merito all'avvistamento di un UFO in Iran il 19 settembre 1976 ».

A — Verso le 0.30 del 19 settembre 1976 il (nominativo omissso) riceveva quattro telefonate da cittadini residenti nella zona Shemiran di Teheran che segnalavano di avere visto in cielo strani oggetti. Alcuni parlavano di un corpo simile ad un grosso uccello, mentre altri li definivano elicotteri con le luci accese. Ma non vi erano elicotteri in volo al momento. Dopo aver loro risposto che si trattava di stelle, e aver parlato con la Torre di Controllo di Meh-

rabad, egli decideva di verificare direttamente, notando così in cielo un oggetto simile ad una stella ma di dimensioni ed intensità maggiori. Decideva allora di far decollare un F-4 dalla aerobase di Shahrokhi per un'investigazione più accurata.

B — Alle 01.30 del 19 settembre l'F-4 decollava in direzione di un punto a circa 40 miglia nautiche da Teheran. A causa della sua brillantezza l'oggetto era visibile da una distanza di 70 miglia. A circa 25 miglia dall'obiettivo, l'F-4 constatava però la cessazione di ogni comunicazione strumentale (UHF e Intercom). Il pilota interrompeva quindi la caccia dirigendo nuovamente su Shahrokhi. Dopo la conversione di rotta e ad una distanza di sicurezza per l'aeromobile inseguito, l'F-4 riacquistava improvvisamente ogni comunicazione strumentale. Alle 01.40 veniva pertanto fatto decollare un secondo F-4. L'operatore elettronico di bordo stabiliva un contatto radar a 27 miglia nautiche e a ore 12 in



Allegato 3.1 (continua)

posizione elevata con VD (rateo di avvicinamento) a 150 miglia nautiche l'ora. Diminuita la distanza fino a 25 miglia nautiche, l'oggetto si spostava ad una velocità riscontrabile sullo schermo radar mantenendo inalterato tale sfasamento.

C — Le dimensioni dell'eco radar erano comparabili a quelle di un 707 da trasporto. Le dimensioni visuali dell'oggetto erano di difficile definizione a causa della sua intensa brillantezza. La luce che emetteva era come di lampeggianti luci stroboscopiche distribuite secondo una forma rettangolare e di colorazione alternata dal blu al verde al rosso e all'arancione. La sequenza delle luci era tanto veloce che tutti i colori potevano essere visti contemporaneamente. L'oggetto e l'F-4 inseguitori dirigevano verso la zona a sud di Teheran quando un altro oggetto fortemente illuminato, di dimensioni stimate da metà ad un terzo di quelle apparenti della luna, fuoriusciva dall'oggetto originale. Questo secondo oggetto si dirigeva direttamente verso l'F-4 a forte velocità. Il pilota tentava di lanciargli contro un missile AIM-9, ma di colpo il pannello di controllo dell'armamento di bordo cessava di funzionare e ogni comunicazione strumentale (UHF e Interphone) si interrompeva. A questo punto il pilota effettuava una conversione con picchiata a G negativo per disimpegnarsi. Mentre la compiva l'oggetto gli veniva dietro a 3-4 miglia nautiche. Mentre l'F-4 procedeva nella manovra di disimpegno dall'oggetto origina-

rio, il secondo oggetto risaliva la picchiata ritornando al primo e riunendosi in volo.

D — Poco dopo che il secondo oggetto si era riunito al primo, un altro ne veniva visto sganciarsi dall'altra estremità di quello principale e procedere verso terra a grande velocità. Sull'F-4 le comunicazioni strumentali ed il pannello di controllo dell'armamento di bordo avevano ripreso a funzionare e lo equipaggio osservava tale oggetto avvicinarsi al suolo anticipando una grande esplosione. Esso appariva discendere lentamente a terra illuminando di vivida luce un'area di 2-3 chilometri. L'F-4 discendeva quindi da 25 miglia ad una quota di 15 miglia continuando l'osservazione e individuando la posizione esatta dell'oggetto.

Riscontrate alcune difficoltà in fase di atterraggio dovute alla visibilità notturna, l'F-4 effettuava quindi alcuni giri su Mehrabad per procedere all'atterraggio. Si manifestavano allora tutta una serie di interferenze nella banda UHF e ad ogni loro passaggio lungo una rotta magnetica di 150 gradi da Fhrad ogni comunicazione strumentale (UHF e Interphone) si interrompeva e gli strumenti impazzivano con una deviazione di 30-50 gradi rispetto ai normali valori scalari del momento. Il solo velivolo civile in avvicinamento a Mehrabad in quel momento manifestava un analogo black-out nelle comunicazioni strumentali in prossimità della medesima zona (KZ) ma non segnalava di aver visto nulla. Men-

tre l'F-4 era nella fase finale di avvicinamento per l'atterraggio, l'equipaggio notava un altro oggetto di forma cilindrica delle dimensioni di un missile terra-aria « Thunderbird » procedere sopra di loro ad una quota approssimativa di 10.000 piedi, munito di brillanti luci fisse alle due estremità e di una lampeggiante al centro. Interrogata in merito la Torre di Controllo, si apprendeva che in zona non vi era altro traffico aereo conosciuto. Mentre l'oggetto transitava sull'F-4 la Torre non lo rilevava visualmente, individuandolo solo dopo che il pilota suggerì di osservare in direzione del tratto di cielo compreso fra le montagne e la raffineria.

E — Poco dopo l'alba, l'equipaggio dell'F-4 veniva portato in elicottero nella zona dove l'oggetto era apparentemente atterrato. Nulla veniva riscontrato sul posto in cui l'oggetto si riteneva disceso (il letto di un lago disseccato), ma incrociando ad ovest della zona la relativa strumentazione di rilevamento individuava un chiarissimo segnale acustico. Nel punto di massima intensità del segnale si trovava una piccola casa con giardino. Il personale atterrava e chiedeva poi alla gente del luogo se qualcosa di strano era stato notato nel corso della nottata. Gli interrogati parlavano quindi di un forte rumore e di una luce vivissima « simile al fulmine ».

Sono in corso esami atti ad individuare eventuale radioattività anomala sull'F-4 e nella zona del presunto atterraggio.

56
PRIORITY

~~UNCLASSIFIED~~

del

OCT1

MSG654

PAGE 01 267 0813

ACTION: NONE-DR
INFO: *[Handwritten initials]*

ATCZYUW RUEKJCS 97 17 76 0810 HTMS-CCCC-RUFFHQA-
NY ~~CCCCC~~

P 2308107 SEP 76

FM JCS

INFO RUSHC/SECSTATE WASH DC

RUFATIF/C I A

RUFOTAH/NSA WASH DC

RUFADUV/WHITE HOUSE WASH DC

RUFFHQA/CSAF WASH DC

RUFNAAA/CNO WASH DC

RUFADHD/CSA WASH DC

P 2306307 SEP 76

FM USDAO TEHRAN

TO RUFKJCS/DIA WASHDC

INFO RUFKJCS/SECDEF DEPSECDEF WASHDC

RUFRAA/COMIDFASTFOR

RUDOECA/CINCUSAFF I.INDSEY AS:GE/INCF

RHFRAAB/CINCUSAFF RAHSTEIN AB:GE/INOCN

RUSNAAA/FUDAC VAIHINGEN GER

RUSNAAA/USCINCEUR VAIHINGEN GER/ECJ-2

BT

C O N F I D E N T I A L 1235 SEP 76

THIS IS IR 6 846 0139 76

- 1. (U) IRAN
- 2. REPORTED UFO SIGHTING (U)
- 3. (U) NA
- 4. (U) 19 & 20 SEP 76
- 5. (U) TEHRAN, IRAN: 20 SEP 76
- 6. (U) F-6
- 7. (U) 6 846 0008 (NOTE NO COMMENTS)
- 8. (U) 6 846 0139 76
- 9. (U) 22SEP 76
- 10. (U) NA
- 11. (U) INITIATE IPSP PT-1440.
- 12. (U) USDAO, TEHRAN, IRAN
- 13. (U) FRANK B. MCKENZIE, COL, USAF, DA-T
- 14. (U) NA
- 15. (U) THIS REPORT FORWARDS INFORMATION CONCERNING THE SIGHTING OF AN UFO IN IRAN ON 19 SEPTEMBER 1976.

AT ABOUT 1230 AM ON 19 SEP 76 THE [REDACTED] RECEIVED FOUR TELEPHONE CALLS FROM CITIZENS LIVING IN THE SHEHIRAN AREA OF TEHRAN SAYING

~~UNCLASSIFIED~~

PRIORITY

6 - - - - - 15-37

UNCLASSIFIED

PRIORITY

DCTI

MSG654

PAGE 02 267 08 13

THAT THEY HAD SEEN STRANGE OBJECTS IN THE SKY. SOME REPORTED A KIND OF BIRD-LIKE OBJECT WHILE OTHERS REPORTED A HELICOPTER WITH A LIGHT ON. THERE WERE NO HELICOPTERS AIRBORNE AT THAT TIME.

AFTER HE TOLD THE CITIZEN IT WAS ONLY STARS AND HAD TALKED TO MEHRABAD TOWER HE DECIDED TO LOOK FOR HIMSELF. HE NOTICED AN OBJECT IN THE SKY SIMILAR TO A STAR BIGGER AND BRIGHTER. HE DECIDED TO SCRAMBLE AN F-4 FROM SHAHROKHI AFB TO INVESTIGATE.

B. AT 0130 HRS ON THE 19TH THE F-4 TOOK OFF AND PROCEEDED TO A POINT ABOUT 40 NM NORTH OF TEHRAN. DUE TO ITS BRILLIANCE THE OBJECT WAS EASILY VISIBLE FROM 70 MILES AWAY. AS THE F-4 APPROACHED A RANGE OF 25 NM HE LOST ALL INSTRUMENTATION AND COMMUNICATIONS (UHF AND INTERCOM). HE BROKE OFF THE INTERCEPT AND HEADED BACK TO SHAHROKHI. WHEN THE F-4 TURNED AWAY FROM THE OBJECT AND APPARENTLY WAS NO LONGER A THREAT TO IT THE AIRCRAFT REGAINED ALL INSTRUMENTATION AND COMMUNICATIONS. AT 0140 HRS A SECOND F-4 WAS LAUNCHED. THE BACKSEATER ACQUIRED A RADAR LOCK ON AT 27 NM. 12 O'CLOCK HIGH POSITION WITH THE VC (RATE OF CLOSURE) AT 150 NHPL. AS THE RANGE DECREASED TO 25 NM THE OBJECT MOVED AWAY AT A SPEED THAT WAS VISIBLE ON THE RADAR SCOPE AND STAYED AT 25NM.

C. THE SIZE OF THE RADAR RETURN WAS COMPARABLE TO THAT OF A 707 TANKER. THE VISUAL SIZE OF THE OBJECT WAS DIFFICULT TO DISCERN BECAUSE OF ITS INTENSE BRILLIANCE. THE LIGHT THAT IT GAVE OFF WAS THAT OF FLASHING STROBE LIGHTS ARRANGED IN A RECTANGULAR PATTERN AND ALTERNATING BLUE, GREEN, RED AND ORANGE IN COLOR. THE SEQUENCE OF THE LIGHTS WAS SO FAST THAT ALL THE COLORS COULD BE SEEN AT ONCE. THE OBJECT AND THE PURSUING F-4 CONTINUED ON A COURSE TO THE SOUTH OF TEHRAN WHEN ANOTHER BRIGHTLY LIGHTED OBJECT, ESTIMATED TO BE ONE HALF TO ONE THIRD THE APPARENT SIZE OF THE MOON, CAME OUT OF THE ORIGINAL OBJECT. THIS SECOND OBJECT HEADED STRAIGHT TOWARD THE F-4 AT A VERY FAST RATE OF SPEED. THE PILOT ATTEMPTED TO FIRE AN AIM-9 MISSILE AT THE OBJECT BUT AT THAT INSTANT HIS WEAPONS CONTROL PANEL WENT OFF AND HE LOST ALL COMMUNICATIONS (UHF AND INTERPHONE). AT THIS POINT THE PILOT INITIATED A TURN AND NEGATIVE G DIVE TO GET AWAY. AS HE TURNED THE OBJECT FELL IN TRAIL AT WHAT APPEARED TO BE ABOUT 3-4 NM. AS HE CONTINUED IN HIS TURN AWAY FROM THE PRIMARY OBJECT THE SECOND OBJECT WENT TO THE INSIDE OF HIS TURN THEN RETURNED TO THE PRIMARY OBJECT FOR A PERFECT REJOIN.

D. SHORTLY AFTER THE SECOND OBJECT JOINED UP WITH THE PRIMARY OBJECT ANOTHER OBJECT APPEARED TO COME OUT OF THE

UNCLASSIFIED

PRIORITY

58
PRIORITY

UNCLASSIFIED

DET1

MS6654

PAGE 03 267 0813

OTHER SIDE OF THE PRIMARY OBJECT GOING STRAIGHT DOWN AT A GREAT RATE OF SPEED, THE F-4 CREW HAD REGAINED COMMUNICATIONS AND THE WEAPONS CONTROL PANEL AND WATCHED THE OBJECT APPROACH THE GROUND ANTICIPATING A LARGE EXPLOSION. THIS OBJECT APPEARED TO COME TO REST GENTLY ON THE EARTH AND CAST A VERY BRIGHT LIGHT OVER AN AREA OF ABOUT 2-3 KILOMETERS.

THE CREW DESCENDED FROM THEIR ALTITUDE OF 26M TO 15M AND CONTINUED TO OBSERVE AND MARK THE OBJECT'S POSITION. THEY HAD SOME DIFFICULTY IN ADJUSTING THEIR NIGHT VISIBILITY FOR LANDING SO AFTER ORBITING MEHRABAD A FEW TIMES THEY WENT OUT FOR A STRAIGHT IN LANDING. THERE WAS A LOT OF INTERFERENCE ON THE UHF AND EACH TIME THEY PASSED THROUGH A MAG. BEARING OF 150 DEGREE FROM EHRABAD THEY LOST THEIR COMMUNICATIONS (UHF AND INTERPHONE) AND THE INS FLUCTUATED FROM 30 DEGREES - 50 DEGREES. THE ONE CIVIL AIRLINER THAT WAS APPROACHING MEHRABAD DURING THIS SAME TIME EXPERIENCED COMMUNICATIONS FAILURE IN THE SAME VICINITY (KILLO ZULU) BUT DID NOT REPORT SEEING ANYTHING. WHILE THE F-4 WAS ON A LONG FINAL APPROACH THE CREW NOTICED ANOTHER CYLINDER SHAPED OBJECT (ABOUT THE SIZE OF A T-BIRD AT 10M) WITH BRIGHT STEADY LIGHTS ON EACH END AND A FLASHER IN THE MIDDLE. WHEN QUERIED THE TOWER STATED THERE WAS NO OTHER KNOWN TRAFFIC IN THE AREA. DURING THE TIME THAT THE OBJECT PASSED OVER THE F-4 THE TOWER DID NOT HAVE A VISUAL ON IT BUT PICKED IT UP AFTER THE PILOT TOLD THEM TO LOOK BETWEEN THE MOUNTAINS AND THE REFINERY.

E. DURING DAYLIGHT THE F-4 CREW WAS TAKEN OUT TO THE AREA IN A HELICOPTER WHERE THE OBJECT APPARENTLY HAD LANDED. NOTHING WAS NOTICED AT THE SPOT WHERE THEY THOUGHT THE OBJECT LANDED (A DRY LAKE BED) BUT AS THEY CIRCLED OFF TO THE WEST OF THE AREA THEY PICKED UP A VERY NOTICEABLE BEEPER SIGNAL. AT THE POINT WHERE THE RETURN WAS THE LOUDEST WAS A SMALL HOUSE WITH A GARDEN. THEY LANDED AND ASKED THE PEOPLE WITHIN IF THEY HAD NOTICED ANYTHING STRANGE LAST NIGHT. THE PEOPLE TALKED ABOUT A LOUD NOISE AND A VERY BRIGHT LIGHT LIKE LIGHTENING. THE AIRCRAFT AND AREA WHERE THE OBJECT IS BELIEVED TO HAVE LANDED ARE BEING CHECKED FOR POSSIBLE RADIATION



MORE INFORMATION WILL BE FORWARDED WHEN IT BECOMES AVAILABLE.

~~X509-7-31062086~~

RT

F9717

PTCCZYUW RUFKJCS9712-2670810:0130-CCCC

2670814

PRIORITY

UNCLASSIFIED

Allegato 3.2 (continua)

DEFENSE INFORMATION REPORT EVALUATION		44 INSTRUCTIONS: To be completed by Typewriter, Part -	
ICR NUMBER/OTHER REFERENCE	SOURCE NUMBER	YEAR	MONTH
SIU CODE(S)	TARGET COUNTRY (IES)	YEAR	MONTH
REASON FOR EVALUATION		IR ORIGINATOR	
1. <input type="checkbox"/> ICR 2. <input type="checkbox"/> COLLECTOR'S REQUEST 3. <input type="checkbox"/> SELECTED BY COL MGR 4. <input checked="" type="checkbox"/> SPECIAL REQUEST 5. <input type="checkbox"/> ANALYST INITIATIVE		7 6 1 1 1 1 1 1	
A. IR RESPONDED TO		B. RELIABILITY OF INFORMATION	
<input checked="" type="checkbox"/> DIRM Part Three 2. <input type="checkbox"/> CIR <input type="checkbox"/> ICR - If checked, ICR was satisfied: a. <input type="checkbox"/> Completely b. <input type="checkbox"/> Partially (If b or c checked, include Guidance in Remarks-Section) c. <input type="checkbox"/> Not at all <input type="checkbox"/> Other		1. <input checked="" type="checkbox"/> Confirmed by other sources 2. <input type="checkbox"/> Substantially true 3. <input type="checkbox"/> Cannot be judged 4. <input type="checkbox"/> Doubtful 5. <input type="checkbox"/> False	
		C. VALUE OF INFORMATION	
		1. <input checked="" type="checkbox"/> High (Unique, Timely, and of Major Significance) 2. <input type="checkbox"/> Moderate (Contributory and Useful) 3. <input type="checkbox"/> Low (Marginal) 4. <input type="checkbox"/> None (Of no use) 5. <input type="checkbox"/> Cannot be judged (Analyst has no basis for value judgement)	
D. USABILITY OF INFORMATION			
<input type="checkbox"/> Used or planned for use in product: a. <input type="checkbox"/> Basic Intelligence b. <input checked="" type="checkbox"/> Current Intelligence c. <input type="checkbox"/> Estimative Intelligence d. <input type="checkbox"/> Other		2. <input type="checkbox"/> Incorporated in Data Base: a. <input checked="" type="checkbox"/> Potentially Useful b. <input type="checkbox"/> Background/Confirmatory 3. <input type="checkbox"/> Stimulus for Intelligence Guidance or Requirement	
		4. <input type="checkbox"/> Not used (All responses require explanation in Remarks section) a. <input type="checkbox"/> Unreliable b. <input type="checkbox"/> Too Fragmentary c. <input type="checkbox"/> Duplication d. <input type="checkbox"/> Not Pertinent to Needs	
REMARKS (Number and Classify each Paragraph)			
An outstanding report. This case is a classic which meets all the criteria necessary for a valid study of a UFO phenomenon:			
a) The object was tracked at two <u>three</u> different locations (i.e. Shamran, Manrabad and the dry lake bed) and viewpoints (both).			
b) The credibility of many of the witnesses was high (an air force general, qualified aircrews, and experienced tower operators).			
c) Visual sightings were confirmed by radar.			
d) Similar electromagnetic effects (EME) were reported by three separate aircraft.			
e) There were physiological effects on some crew members (i.e. loss of night vision due to the brightness of the object).			
f) an inordinate amount of maneuverability was displayed by the UFO's.			
EVALUATOR'S RELEASE and DISCLOSURE GUIDANCE			
<input type="checkbox"/> Paragraph(s) _____ above are releasable to the government of _____			

DISCHI VOLANTI o manovre militari al largo di Siracusa?

ALLARMATISSIMA LA POPOLAZIONE ARETUSEA SUI FENOMENI
STRAORDINARI ACCADUTI IN QUESTI GIORNI

Dischi volanti o manovre militari?

E' la domanda che ogni individuo, il quale abbia la testa a posto, si sta facendo proprio in questi giorni a Siracusa, da quando cioè stanno avvenendo dei fatti che finora non si erano mai registrati.

Non vi è dubbio che la colpa di tali allarmistiche notizie sia da attribuirsi ai comunicati ufficiali della radio e della televisione che nulla finora hanno fatto per conciliare la calma nella popolazione che alla vista di certi « strani » fenomeni, crede effettivamente

CONTINUA IN 7.a PAG.

Dischi

che ci si trovi di fronte a degli autentici marziani o spaziali extraterrestri.

Addirittura si è lasciato dire attraverso la TV, da Mike Bongiorno, che non ci sarebbero da meravigliarsi se gli Ufo fossero scesi a visitare la città aretusea!

Che cosa dunque è accaduto? Non sono poche le persone che sono disposte a giurare di avere visto dei fenomeni straordinari in questi giorni.

C'è stato addirittura, chi ha avuto l'occasione di eseguire delle fotografie.

Ma andiamo per ordine: già da mercoledì giorno 23 marzo c'è stato chi volgendo lo sguardo verso il mare, come il prof. Angelo Lo Giudice, è stato sorpreso di vedere un oggetto straordinario che

L'ERETUSEO - 21 APR/1977 - PAG. 1/7

aveva strutture proprie e sembrava essere illuminato dall'interno; seguiva la corrente marina innalzandosi a pochi metri dall'acqua.

Al binocolo dava l'impressione di un oggetto della grandezza di pochi metri di diametro che camminasse molto lentamente: si trattava di una sonda per studiare le correnti marine? Ma come mai aveva luce propria dall'interno?

Il fenomeno più strano si è verificato nel primo pomeriggio di sabato scorso, giorno 25 marzo: addirittura si notava una squadra navale che tentava di circondare un altro di questi dischi volanti, con l'ausilio di elicotteri; si trattava di una manovra a un due miglia dalla costa e effettivamente di un oggetto spaziale extraterrestre? Il bello è che ci sarebbero tanti, pronti a giurare di aver visto

a un certo punto un elicottero avvicinarsi al « disco volante » ed essere abbattuto da questo con il lancio di un laser, di un raggio giallo!

Sono aberrazioni fantastiche o pura verità? Non possiamo ancora dire: quello che incuriosisce è solo il fatto che nessuna comunicazione ufficiale di manovre è stata segnalata, né vi è stata una precisazione da parte degli organi responsabili. E ciò non ha fatto che accrescere il panico.

Soviets Report: Russian Jets Blasted Out of the Sky by Blinding White UFO

2148

**JET RUSSI SPAZZATI VIA DAL
CIELO DA UN ACCECANTE UFO
BIANCO**

Alcuni 'caccia' sovietici hanno attaccato un UFO che gironzolava nei pressi di una base militare super-segreta - rivelano fonti sovietiche - ma i Russi non sono stati in grado di competere con l'intruso di forma sferica.

Il Dr. Eduard Naumov, esperto ufologo Russo ha rivelato che circa cinque tra i più nuovi jet MiG sono stati spazzati via dal cielo, ed un altro - in avaria dopo essere stato speronato dall'UFO fiammeggiante - è tornato a malapena alla base

Soviet jet fighters attacked a UFO snooping near a supersecret military base — but the Russians were no match for the globe-shaped intruder, Soviet sources reveal.

As many as five of Moscow's newest MiG jets were blasted out of the skies, and another one — crippled when it was rammed head-on by the fiery UFO — managed to limp home. Russian UFO expert Dr. Eduard Naumov disclosed.

"The engagement turned out to be a disaster for our air force — a terrible embarrassment!" Dr. Naumov told The ENQUIRER.

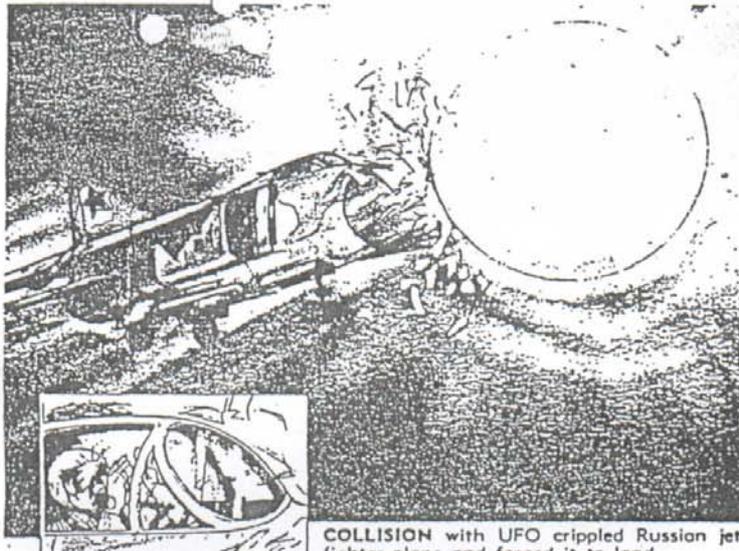
The mind-boggling clash occurred last August 26 in

the skies near the top secret Soviet submarine base at Ventspils on the Baltic Sea coast in Soviet Latvia, according to Dr. Naumov, who gave the following account.

"The UFO had been spotted flying along the coast at a leisurely pace about 9,000 feet up.

"Jet fighter planes equipped with heat-seeking missiles were sent up with orders to attack and destroy the intruder prying in a highly restricted military area.

"Missiles fired at the alien craft exploded an instant af-



COLLISION with UFO crippled Russian jet fighter plane and forced it to land.

ter they were launched, destroying the very planes that fired them.

"All but one plane fell into the sea — and the one that returned was badly crippled and barely made it."

A government account of the incident — published in an official newspaper a full two months after it happened — made no mention of a UFO.

It said the jets were on a "routine defensive mission" when one of them — piloted by 23-year-old Sr. Lieut. Mikhail Anisimov — was struck by "ball lightning."

"Something huge crashed into the fighter head-on in a collision of incredible force," the newspaper account said.

"The plane shuddered under the impact and was enveloped in a blinding, bluish-

there was only silence and empty skies."

When Anisimov landed and inspected his plane, "he saw a gaping hole in place of the nose. It was totally burned out and black, the skin of the craft was singed and peeling."

But Dr. Naumov isn't buying that official account.

"People are laughing at that explanation — how many times can they (the government) say it was ball

lightning?" asked the UFO experts. He noted that officials used the same excuse to explain an attack on a Soviet jet in 1981.

Dr. Victor Adamenko, another Soviet UFO expert and author, agreed, explaining, "There's no doubt that the UFO Lieut. Anisimov tackled was the same type that sideswiped Lieut. Boris Korotkov's fighter plane over the same area in 1981."

— HENRY GRIS

ENQUIRER (NATIONAL)-USA-
FEB/1984

Il Dr. Naumov ha detto all' "Enquirer": "Lo scontro avrebbe potuto essere un disastro per le nostre forze aeree - un terribile imbarazzo!".
Lo sconcertante scontro è avvenuto il 26 Agosto scorso nei cieli della base sottomarina sovietica 'top-secret' di Ventspils, sulla costa del Mar Baltico, nella Latvia Sovietica, secondo il Dr. Naumov, il quale ne ha dato il seguente resoconto: "L'UFO venne localizzato lungo la costa, mentre curiosava a circa 9.000 piedi d'altezza. Aerei 'caccia', equipaggiati con missili a ricerca-termica, furono inviati con l'ordine di attaccare e distruggere l'intruso che curiosava in una zona militare altamente riservata. I missili sparati contro i
esplosero un istante dopo il lancio, distruggendo così gli

stessi aerei che li avevano lanciati. Tutti gli aerei, tranne uno, caddero in mare - e l'unico che ritornò era in avaria e chiaramente danneggiato".
Un resoconto governativo dell'incidente - pubblicato in un quotidiano ufficiale 'solamente' due mesi dopo - non faceva alcun riferimento ad un UFO. Riporta che i jet erano in "missione difensiva di routine", quando uno di loro - pilotato dal 23enne Tenente Senior Mikhail Anisimov - fu colpito da un "fulmine globulare".

"Qualcosa si è scontrato frontalmente con il 'caccia', in una collisione di una forza incredibile," prosegue il resoconto del quotidiano. "L'aereo vibrò sotto l'impatto e fu avvolto in un'accecante nuvola bianco-bluastro. Alcuni secondi più tardi vi era solamente silenzio e cielo vuoto".
Quando Anisimov atterrò ed ispezionò il suo aereo, "vide uno squarcio al posto del muso, totalmente bruciato e nero. Anche il rivestimento del velivolo era bruciato e scorticato".

Ma il Dr. Naumov non si è lasciato convincere da quel resoconto ufficiale: "La gente ride a questa spiegazione - per quante volte possono dire (il governo) che era un fulmine globulare?" si chiedono gli esperti UFO. Egli ha rilevato che è stata usata la stessa scusa per spiegare un attacco ad un jet sovietico nel 1981.

Il Dr. Victor Adamenko, scrittore ed esperto ufologo, è della stessa opinione: "Non vi è alcun dubbio che l'UFO agganciato dal Ten. Anisimov fosse dello stesso tipo di quello che sfiorò l'aereo da caccia del Tenente Boris Korotkov nella stessa zona nel 1981".

Duello aereo SU Porto Rico

Due caccia "F-14" della Marina americana
svaniti durante un'intercettazione su Cabo Rojo

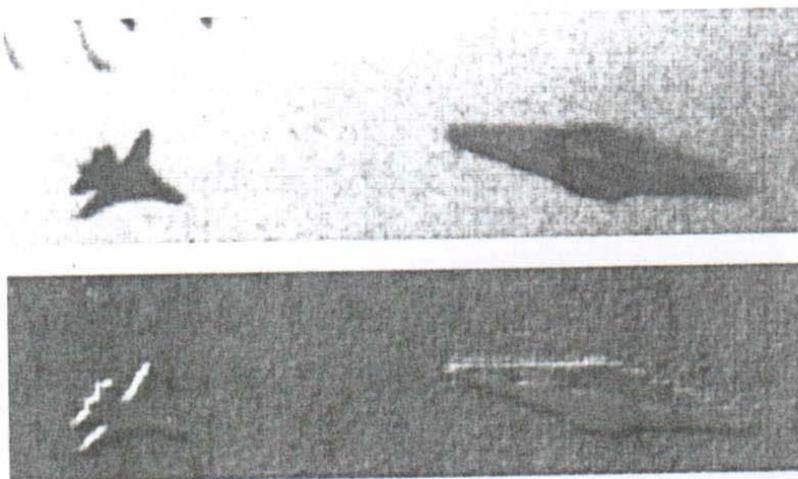
L'incidente di Cabo Rojo, sull'isola caraibica di Porto Rico è uno dei più documentati e ricchi di testimonianze, da confutare ogni tentativo di *cover-up* da parte di organismi governativi e militari, nonostante sia avvenuto in uno Stato che è praticamente una colonia degli Stati Uniti: il cosiddetto cinquantesimo Stato degli USA. Il giornalista, nonché ufologo, Jorge Martin (v.) è colui che ha indagato sull'accaduto e ha potuto raccogliere testimonianze ed impressioni dalle numerose persone che vi hanno assistito.

A Cabo Rojo, il 28 dicembre 1988 alle 19.35, alcune persone videro una luce di colore blu che si muoveva sopra le montagne della Sierra Bermeja, già luogo di numerosi altri avvistamenti. L'oggetto che, in un primo momento, appariva di forma semisferica, si rivelò in realtà facente parte di un oggetto molto più grande dall'aspetto triangolare.

Ad un tratto questa sfera cambiò colore, passando dal blu originario ad un giallo brillante e dando l'impressione di infuocarsi, terrorizzò chi stava assistendo all'accaduto.

Tre caccia all'inseguimento dell'UFO

Di lì a poco i testimoni videro entrare in scena tre caccia F-14 Tomcat, men-



tre sopra di loro un aereo-radar AWAC volava in copertura. Dopo qualche istante cominciarono le manovre di "ingaggio" da parte dei velivoli militari. La procedura di intercettazione dell'oggetto volante anomalo venne fatta da due F-14, mentre il terzo rimaneva più distante per proteggere le spalle ai due "cacciatori", come in caso di combattimento. Questi tentarono, quindi, un avvicinamento per costringere l'oggetto sconosciuto all'atterraggio, così come prevede la procedura nei casi di violazione dello spazio aereo nazionale. Ma i due aerei militari non ebbero modo di avvicinarsi all'UFO, che si muoveva, compiendo manovre improvvisate, ad una velocità molto elevata, con

Una foto del caso di Cabo Rojo. Le analisi non hanno evidenziato segni di manipolazione.

sbalzi di quota repentini, riuscendo anche ad arrestarsi in volo. I due F-14, impotenti di fronte a simili prestazioni, cercarono di ridurre al minimo la velocità, agendo sull'apertura delle ali a geometria variabile, così da consentire virate strette con un margine di recupero più ampio. Per ben tre volte l'oggetto lasciò che i due caccia, che a turno cercavano invano l'intercettazione, si approssimassero a lui, per poi eluderli con scatti improvvisi. Al terzo tentativo l'UFO si arrestò, mentre un F-14, che lo seguiva più da vicino, si trovò in rotta di collisione con la sua parte posteriore.

SI APRONO GLI ARCHIVI

I veri "x-files" UFO

Terrore per una "sciagura" evitata

La gente, che numerosa stava assistendo all'inseguimento, visse momenti di panico nel timore di uno scontro, con la conseguente esplosione dell'aereo militare e dell'oggetto dalla strana forma triangolare. Non appena però l'F-14 si trovò a ridosso dell'UFO, questi sparì, come se si fosse smaterializzato, tra lo stupore dei testimoni. Poco dopo il secondo F-14, che stava compiendo una manovra di avvicinamento e si trovava alla destra dell'oggetto sconosciuto, sparì come il primo. Il pilota del terzo "caccia", non appena si rese conto dell'accaduto, diresse il velivolo verso nord e si allontanò dal teatro dell'azione. Avvenuto questo tre piccole luci di colore rosso fuoriuscirono dall'UFO, all'inseguimento dell'ultimo F-14 rimasto in volo, per poi sparire anch'esse verso nord; del terzo velivolo nessuno seppe più nulla.

Il grosso oggetto triangolare, che intanto si era spostato dalla zona della Sierra Bermeja, ritornò verso il punto iniziale, sorvolando ad una quota di circa trenta metri le numerose palme che costeggiavano il lago Saman. Qui, un centinaio di testimoni furono spettatori di un epilogo dei fatti che lasciò tutti ancor più sconcertati.

L'ufologo portoricano Jorge Martin, inquirente principale del caso di Cabo Rojo.



276



Una foto scattata da Amaury Rivera. L'F-14 cerca di intercettare l'UFO prima di sparire misteriosamente.

Scissione dell'oggetto volante

L'UFO a questo punto cambiò la sua forma originale: un'esplosione luminosa separò in due parti ben distinte l'oggetto, senza provocare alcun rumore di sorta. I due oggetti risultati dalla scissione presero direzioni diverse: uno si diresse a nord mentre l'altro a est, per sparire dall'isola a velocità vertiginosa.

Le indagini, condotte da Jorge Martin, ebbero un risultato eccezionale ed eclatante, in quanto oltre cento persone ammisero di aver assistito alla stessa, identica dinamica dell'avvistamento e tutti disegnarono l'oggetto volante non identificato nello stesso modo, fornendo numerosi dettagli che coincidevano. Jorge Martin ipotizzò inoltre, dopo aver ascoltato diverse persone ed aver fatto un'indagine approfondita, che i velivoli militari da "caccia" dovevano essere della Marina degli Stati Uniti d'America, poichè quella sera nessun aereo della Guardia Nazionale portoricana si trovava in volo. Sembra, invece, che una base americana, di stanza nella zona caraibica, stesse compiendo esercitazioni proprio quella sera.

La smentita delle fonti ufficiali

Le fonti militari americane invece smentirono immediatamente la paternità dell'azione, negando l'accaduto ma, dalle fonti governative portoricane (e più precisamente dall'Ente Federale dell'Aviazione di San Juan), venne però la conferma che vi era un'esercitazione statunitense in corso nei Caraibi. Immediatamente dopo, l'Ente Portoricano per la Difesa Civile, la polizia ed il governo iniziarono un'azione per smontare e ridicolizzare ogni testimonianza dei fatti. Ma il maggiore impegno degli enti statali fu profuso nel cercare di disinformare la popolazione, per non permettere che quello che era stato visto da più di un centinaio di persone si estendesse all'intera isola.

Dato, però, che l'incidente era di grosse proporzioni e risultava difficilmente contenibile, il direttore dell'Ente per la Difesa Civile, colonnello José A.M. Nolla, uomo di contatto della DIA, la Defence Intelligence Agency, (v.) statunitense a San Juan, decise di mandare un lettera in cui spiegava la posizione dell'Ente in merito ai fatti.

SI APRONO GLI ARCHIVI

I veri "o-disea" UFO

Una "scomoda" verità

Secondo Fargany, un governativo, ciò che si diceva dell'incidente corrispondeva alla realtà e, sempre secondo l'Ente, la situazione era sotto controllo e le indagini sembravano concluse per accertare fino in fondo la reale dinamica dell'evento. In ogni caso, sparirono da così tante persone in un'ora di volo da essere considerata una tragedia secondo l'ammirazione governativa, cosa che rischiava di mettere in pericolo i cittadini e i territori di Porto Rico. La dichiarazione è lacerata dal colonnello Koffi, mente in evidenza l'accensione, da parte di un rappresentante della CIA, dell'esistenza di oggetti volanti non identificati. Nella lettera, inoltre, il colonnello cita il convegno tenuto nei fatti di voli "pericolosi" che da sempre avevano raggiunto ogni loro intrinsecamento ad eventi riguardanti gli UFO; tra questi spicca il radio-osservatorio oceanico di Arecibo. Le documentazioni raccolte da Jorge Martín sull'incidente di Cabo Rojo (in alcune occasioni) da non lasciare dubbi: si trattò di un oggetto volante anomalo. Questo creò allarme negli organi ufficiali e pretese una posizione, accettata da E. Leoni, interesse per il fenomeno UFO e la cosa straordinaria fu che tutto ciò avvenne in un paese che detiene nelle scacchiere NATO (2).

Un caso di abduction

Il protagonista di un incontro ravvicinato verificatosi la mattina del 14 maggio 1988 fu Amarty Rivera, un giovane portoricano che asseri di essere entrato in contatto con l'equipaggio del disco volante che egli stesso aveva fotografato mentre era sorvegliato da due intercettori. "Una sera, mentre tornavo a casa dopo una giornata di lavoro, incontrai lungo la strada due piccoli esseri che mi condussero in un luogo dove c'erano altre persone, probabilmente gente di Porto Rico. Entrò la scena un



terzo essere che affermava di provenire da un altro pianeta; era vestito di nero, aveva la pelle scura, lunghi capelli neri e ci parlò normalmente senza usare la telepatia. Improvvisamente ci mostrò degli obgettivi e da allora ne abbiamo viaggiato virtualmente nella spaziosa area il pianeta da cui dicono di provenire, lo case, la sua gente, il secondo obgettivo mostrava un oggetto che sembra doveva precipitare sulla Terra nel prossimo futuro, nei pressi di Porto Rico, devastato

Il 1988, il capitano Amarty Rivera. Sotto, due sequenze fotografate scattate da Rivera



SI APRONO GLI ARCHIVI

I vari "clicca" UFO



però gravissimi danni su tutto il pianeta. Infine il terzo ologramma mostrava il banco "fucinato" di sarebbe stato un unico Governato, situato su un'isola artificiale in un mare oscuro e inquieto.

Alla fine del ricambio nella mia auto e improvvisamente, come se mi fossi disteso da un sonno, vidi degli aerei nel cielo, presi la macchina fotografica e scattai alcune foto. Mi resi conto solo dopo qualche momento di smarrimento che si trattava di tre aerei militari che stavano ricercando uno strano oggetto compiendo attorno ad esso delle strane evoluzioni.

Una delicata indagine

Per Jorge Martin il caso di Rivera e Rivera fu di notevole importanza, in quanto oltre a riportare una serie di descrizioni dettagliate, era consistita di numerose fotografie dell'oggetto su cui il giovane era stato contattato. Uno degli alieni era di aspetto umano, mentre gli altri due erano piccoli e dissero di essere degli androidi organici, generati o biologici, che potevano rimanere per un certo periodo nella nostra atmosfera senza mettere in pericolo la loro vita. Nel corso delle sue indagini, Martin individuò altri testimoni, che erano stati protagonisti di casi analoghi

Zov Oliveira, il tecnico informatico responsabile della NASA, che fu analizzato in foto di Rivera.

pur se in luoghi differenti, raggiungendo testimonianze ancor più dettagliate. Da uno di questi, il ricercatore Arlene Maldonado, venne a conoscenza del nome dell'alieno che aveva parlato con Rivera e del fatto che a tre o quattro persone avevano ascoltato a quell'incontro insieme a lui.

L'USAF e Wendell Stevens

Su tutti questi casi, Wendell Stevens, ex colonnello dell'USAF, compì approfondite indagini. I suoi primi contatti con Rivera non furono molto felici. Dal momento che Alvarez era ancora in contatto dall'esperienza che aveva vissuto ed appariva riluttante a rivelare alcuni tipi di informazioni. Fortunatamente dopo una serie di incontri che gli fecero acquistare fiducia in sé stesso, riuscì a parlare chiaramente di quello che gli era accaduto, circostanze nettamente giustificate e convincenti provocate da tale rivelazione. Le sue foto, invece, furono fatte analizzare da un laboratorio di Scotsdale, che collabora con la NASA, e ne risultò che sia l'oggetto disciolto quanto l'aereo si trovavano ad una distanza compresa fra i cinque e gli otto chilometri dall'obietti-

vo fotografico. L'aereo era in movimento mentre l'oggetto era immobile o procedeva ad una velocità estremamente sostenuta; le condizioni ambientali erano ottimali e questo esclude la possibilità che si trattasse di un ricomaggio, di riflessi o di una qualsiasi forma di manipolazione.

Il coinvolgimento degli Enti governativi

Qualche tempo dopo l'incidente quattro uomini, che dichiararono di appartenere alla CIA, si recarono presso l'abitazione di Alvarez chiedendogli di consegnare le foto e i negativi ma, di fronte al suo rifiuto, esibito un mandato, gli permisero la casa, sottraendolo però il materiale, che era stato accuratamente incassato. Questo non fu il solo caso di intimidazione. Infatti dopo tali episodi, non sono altre persone, specialmente di sesso femminile, furono coinvolte in rapimenti, effettuati da piccoli aerei di colore grigio con grandi teste, sempre con lo stesso scopo: manipolazioni genetiche per modificare il nostro sistema riproduttivo, infatti alcune esperienze di provata "rapimento" parlare di intrusioni di piccoli creature perpetrate sequestri finalizzati, apparentemente, a scopi di riproduzione (1) ma non se ne è avuto riscontro, né con le indagini condotte da Michael Heiserman (2), che non è possibile in alcun modo verificare.

Sul caso di Porto Rico, nel complesso è molto prematuro trarre conclusioni, soprattutto in merito all'attendibilità delle testimonianze, se non per quanto indagato direttamente da Jorge Martin. Di certo, la zona è al centro di continue intrusioni che tutti hanno a che vedere, come ormai, con le forze aeree degli Stati Uniti, se non in quei particolari momenti che hanno evidentemente posto, e continuano a porre Porto Rico in uno stato d'allerta, per la sua troppo stretta parentela con gli Stati Uniti, quindi solo come azione di contenimento di effetti indesiderati.

CACCIA RUSSI ABBATTUTO UN UFO

Caccia russi hanno abbattuto un UFO che volava dritto verso di loro. I piloti lo hanno visto cambiare colore e precipitare a terra dopo avergli sparato dei missili.

Due contadini che aveva trovato un pezzo del relitto sono morti poco dopo. Il resto del velivolo è stato mantenuto nascosto dal KGB.

Le incredibili affermazioni sono state fatte ieri da scienziati sovietici che hanno partecipato ad una conferenza sugli UFO, nella Germania Ovest.

La Dr. Marina Popovic, ex colonnello dell'aviazione russa, ha dichiarato: "Io credo che i militari abbiano mantenuto nascosto qualcosa che ha origine al di fuori del nostro pianeta".

La delegazione ha affermato che l'UFO è stato abbattuto nel 1983 da un paio di Mig.

I due contadini che ne trovarono un pezzo di circa 20 piedi quadrati morirono più tardi, apparentemente per effetto delle radiazioni. Il Dr. Valery Uvarov ha dichiarato: "Noi abbiamo visto il rapporto dei piloti. Vi si dice che l'UFO non esplose ma che acquistò un colore trillante per poi precipitare a terra".

Uno scienziato tedesco di Rillievò ha dichiarato: "Naturalmente sono molto scettico sulla maggior parte delle storie sugli UFO ma questa non può essere trattata superficialmente".

MELLY KENNEDY, London, England - June 21, 1978 (G. T. Good)



UFO 'shot down by Russians'

RUSSIAN fighters shot down a UFO which fell through a cloud.

Two men a farmer and his son, who were in the area of the crash, were killed by the explosion.

The wreckage was found by the Soviet military and is being kept secret.

The wreckage was found by the Soviet military and is being kept secret.

The wreckage was found by the Soviet military and is being kept secret.

MELLY KENNEDY, London, England - June 21, 1978 (G. T. Good)

Russian fighters downed a UFO

RUSSIAN fighters shot down a UFO which fell through a cloud.

Two men a farmer and his son, who were in the area of the crash, were killed by the explosion.

The wreckage was found by the Soviet military and is being kept secret.

The wreckage was found by the Soviet military and is being kept secret.

The wreckage was found by the Soviet military and is being kept secret.

G. J. M. - N° 102 - FEB/1985



NOTIZIARIO UFOLOGICO ESTERO

a cura di Maja Giorgini

COME GUERRE STELLARI

«I piloti di un jet si lottano con un UFO», non questo esultante titolo il giornale newyorkese «Weekly World News» del 21 agosto 1984, pubblicò un eccezionale articolo di Mickey McInerney, in cui è vivamente descritto un duello aereo tra un jet da combattimento ed un'attorcione extraterrestre.

Come al solito, il giornalista non rivela le fonti delle sue informazioni, perfino non esistono prove circostanziate di quanto afferma. Questa, comunque, è l'area dell'articolo:

UN'ASTRONAVE ARABATE DA UN JET DA GUERRA STATUNITENSE

Un'astronave araba con i suoi dati avvertimenti prima di sparare il loro aereo militare. I nostri elettromagnetici rivelano il più spettacolare incontro dell'anno con un UFO extraterrestre.

La mattina del 18 gennaio 1984, un jet da combattimento F-15 della Air Force statunitense, esplose nel cielo sopra lo stato di Pering, durante un duello aereo con un nemico apparentemente invincibile: una nave spaziale proveniente da un altro pianeta. La notizia fu data alla Terra da un satellite in orbita che, non solo ha fotografato la storica battaglia aerea, ma ha anche registrato in un nastro la conversazione tra il pi-

loto del jet ed il comandante dell'attorcione extraterrestre.

Sebbene gli alti ufficiali del Pentagono abbiano dichiarato di essere a conoscenza dell'incredibile combattimento, la sincerità e non del pilota americano, conserva la sua decisione del duello, è filtrare attraverso fonti discepoli.

La intercettata jet accusò l'UFO all'azione sopra le acque gelate dello stato di Pering, mentre il pilota, che si pensa sia stato un agente civile della CIA, stava rientrando ad una base segreta nell'Alaska.

Probabilmente l'F-15 stava tornando da un volo segreto sulla penisola del Chukci, nel L'URSS, ed era in contatto con il satellite araba.

Mentre l'F-15 viaggiava alla velocità di 1.600 miglia all'ora, lo straordinario pilota entrò in contatto con il suo satellite pochi secondi dopo aver avvertito l'attorcione extraterrestre.

«Solo il mio aereo vide un mio nemico in battaglia che si trova a 3.760 piedi e circa 17.000 piedi d'altezza», fronda il pilota.

«Mi spinto di un angolo e vado (...) il suo lo vedo! Che diavolo è (...) è fatto di WO? e mi batte in buona posizione per vedere meglio di che si tratta (...) Non sono al mio vecchio Mio Dio? (...) è un UFO? Dannazione! È lì a destra... il proprio Mi Sto sognando (...)». Questo proprio non me lo aspettavo (...).

Mentre il pilota manovrava per avvicinarsi ancora di più, il satellite reagì un'altra volta. Era una voce dal tono strano, ma con un'accento stranamente umano.

«Vi state mettendo in una posizione molto pericolosa per la nostra astronave. Vi avvertiamo che siamo intenzionati a vostra azione e lasciare immediatamente questa zona, o avverti la voce.

«Chi diavolo siete voi e che cosa state facendo qui?», domandò a sua volta il pilota. La sua voce rivelava chiaramente un infuso terribile.

Probabilmente era intenzionato a trasmettere al satellite una dettagliata descrizione dell'astronave.

«Questa cosa... qualunque cosa sia... è come... è come un cappello da cuoco d'oro, capovolto con un rielvo al centro. È di un metallo argenteo... non come l'alluminio... sembra piuttosto d'acciaio inossidabile. Ho tali lampadine di varie colori... azzurro, rosso, blu, verde e bianco che sembra provengono da punti diversi. (...) sono, ma girando ad altissima velocità, eppure non si sposta (...). Sta proprio ferma qui (...). La sua descrizione fu di nuovo improvvisamente interrotta dalla voce araba che proveniva dall'attorcione:

«Questo è l'ultima avvertimento», dichiarò il comandante extraterrestre. «Avete 10 secondi per andarsene. Se non obbedite, vi li distruggerò. A voi identiche.

L'intercetta pilota continuò la sua descrizione, ma quando il tempo a sua disposizione fu scaduto, senza ulteriori avvisi dall'UFO, si spogliò un golo di luce rossa che si diresse verso l'F-15, attraversando il cielo a più di 300 miglia all'ora.

«Solo Dio del cielo! L'UFO mi ha lanciato un raggio laser! Che! Sembrava calore tutto in tutto e mi (...) Sto lanciando una azione evasiva e preparandomi all'attacco (...) Cerco un sistema per... preparati proiettili... modo di inquadrate il bersaglio... ecco, l'ho centrato... proiettili lanciati.

Il pilota lanciò 4 missili Sidewinder verso l'attorcione invisibile nello spazio e subito dopo per ancora 4 missili Sparrow.

Ma i proiettili, che non erano missili, esplosero inoffensivamente a mezzo miglio di distanza.

«Dannazione!», gridò il pilota. «È con l'attorcione? L'UFO deve essere piuttosto da un campo di forza. Non riuscirò ad abbatterlo!».

Questa furono le ultime parole registrate dal satellite. Ma le immagini riprese dalle apparecchiature, trasmesse sulla terra, tipificano il probe.

Dopo appena il pilota aveva lanciato i sei proiettili, un altro raggio laser proveniente dall'UFO colpì la sua corsa mortale, doppiando anche la parte posteriore del jet. Il totale colpì in pieno l'F-15, ed il jet scese piano in una esplosione di luci e fiamme. Quando il satellite si ritirò, non vide alcuna traccia del F-15, ed un secondo di poi anche l'attorcione arabo.

(Articolo tratto a «Weekly World News»

Air Force labels encounter 'TOP SECRET'

JET PILOT TAPES BATTLE WITH UFO

Alphas can be heard giving warnings before they launch deadly attack

Electrifying tapes reveal most chilling encounter with alien beings

Articolo tratto dal giornale «Weekly World News» del 21/8/1984 pubblicato a New York, fonte tradotta dal presente articolo.

60 EXCERPTS:

PRESS REMARKS CONCERNING UFOs

BY GENERAL GEORGE S. BROWN,

CHIEF OF STAFF, USAF

October 16, 1973

Q. General, one more question. What is the Air Force's position on the UFO business?

I don't know whether this story has ever been told or not. They weren't called UFOs. They were called enemy helicopters. And they were only seen at night and they were only seen in certain places. They were seen up around the DMZ in the early summer of '68. And this resulted in quite a little battle. And in the course of this an Australian destroyer took a hit and we never found any enemy, we only found ourselves when this had all been sorted out. And this caused some shooting there and there was no enemy at all involved but we always reacted. Always after dark. The same thing happened up at Pleiku at the Highlands in '69. And we found there that they had moved the radar in and the Army started to work and we finally got that radar out of there and then they quit worrying about their problem.

USAF CHIEF OF STAFF ADMITS ABDUCTIVE OPERATION (Page 60.)

Summer 1968 and 1969. DEMILITARIZED ZONE (DMZ), Vietnam, Asia. General George S. Brown, Chief of Staff, USAF in his Press Remarks concerning UFOs admits his battles with "INVISIBLE ENEMY" in early summer of 1968 in the DMZ, then in 1969 at Pleiku at the Highlands. The numbers of the missing GI's in these combats were not disclosed to the public.

Excerpts of Gen. George S. Brown Press Remarks issued on 29 January 1974, to ICUFON by the Department of the Air Force, Office of the Secretary. See page 60.

Allegato 4

INDAGINI TOP-SECRET UFFICIALI SUGLI UFOs

Intelligence

UNIDENTIFIED FLYING OBJECTS (UFO)

This regulation establishes the responsibility and procedure for reporting information and evidence on unidentified flying objects (UFO) and for releasing pertinent information to the general public.

SECTION A—GENERAL

	Paragraph
Background Information	1
Definitions	2
Objectives	3
Responsibilities	4
Guidance	5
Reporting UFO Information	6

SECTION B—PUBLIC RELATIONS, INFORMATION,
CONTACTS, AND RELEASES

Maintaining Public Relations	7
Releasing Information	8
Exceptions	9
Release by Non-Air Force Sources	10
Contacts	11

SECTION C—PREPARING AND SUBMITTING REPORTS

General Information	12
Methods for Transmitting Reports	13
Where To Submit Reports	14
Basic Reporting Data and Format	15
Negative or Inapplicable Data	16
Comments of Preparing Officer	17
Classifications	18
Reporting Physical Evidence	19

SECTION A—GENERAL

1. **Background Information.** The Air Force investigation and analysis of UFO's over the United States are directly related to its responsibility for the defense of the United States. Because prompt reporting and rapid identification are necessary to carry out the second of the four phases of air defense—detection, identification, interception, and destruction, the Air Force maintains the Unidentified Flying Object Program. Successful implementation of the program requires strict compliance with this regulation by all commanders.

2. **Definitions.** To insure proper and uniform usage in UFO screenings, investigations, and reportings, the objects are defined as follows:

a. **Familiar or Known Objects.** Aircraft, birds, balloons, kites, searchlights, and astronomical bodies (meteors, planets, stars).

**This regulation supersedes AFR 200-2, 5 February 1952, and 200-2A, 16 April 1959.*

OPT: AFCIN

DISTRIBUTION: S

b. **Unidentified Aircraft:**

(1) Flying objects determined to be aircraft. These generally appear as a result of ADIZ violations and often prompt the UFO reports submitted by the general public. They are readily identifiable as, or known to be, aircraft, but their type, purpose, origin, and destination are unknown. Air Defense Command is responsible for reports of "unknown" aircraft and they should not be reported as UFO's under this regulation.

(2) Aircraft flares, jet exhausts, condensation trails, blinking or steady lights observed at night, lights circling or near airports and airways, and other similar phenomena known to be emanating from, or to be indications of, aircraft. These should not

- 6) CHE I MILITARI TENESSERO IN GRAN CONTO OGNI TIPO D'INFORMAZIONE SUGLI UFOs, E CHE USASSERO OGNI MEZZO PER EVITARE IL DIFFONDERSI DELLE STESSE TRA IL PUBBLICO, SIA A LIVELLO NAZIONALE CHE INTERNAZIONALE, LO DIMOSTRANO I DUE REGOLAMENTI MILITARI USA DENOMINATI 'AFR 200-2' ED IL 'JANAP 146'. NEL PRIMO, LE DIRETTIVE SONO QUELLE DI CONSIDERARE POTENZIALMENTE OSTILE QUALSIASI VELIVOLO SCONOSCIUTO SORVOLI IL TERRITORIO DEGLI USA; CONSIDERARE GLI UFOs MATERIA RISERVATA A TUTTI GLI EFFETTI; NON RILASCIARE ALCUNA INFORMAZIONE AL RIGUARDO, SIA AL PUBBLICO CHE AI MASS-MEDIA, LA QUALE NON SI RIFERISCA AD UN FENOMENO POSITIVAMENTE IDENTIFICATO COME NATURALE O COME UN VELIVOLO CONVENZIONALE ERRONEAMENTE INTERPRETATO; INFINE, QUALORA IL PUBBLICO CHIEDESSE SPIEGAZIONI IN MERITO AD UN FENOMENO UFOs VERIFICATOSI NEI PRESSI DI UNA QUALSIVOGLIA INSTALLAZIONE MILITARE USA, LE UNICHE DICHIARAZIONI POSSIBILI SONO CHE "SI STA INDAGANDO E CHE SI INFORMERA' IL PUBBLICO SUI RISULTATI DELL'INDAGINE IN CORSO", CIO' CON IL PRECISO INTENTO DI TEMPERARE L'ATTENZIONE SUL CASO E, IN SEGUITO, POTERLO SPIEGARE IN TERMINI CONVENZIONALI.

AFR 200-2
6-12

and charts, and other required data, which can be supplied more quickly and economically by the Air Force activity that made the initial report. Therefore, ATIC is authorized to contact the appropriate Air Force activity.

c. Direct communication is authorized between ATIC and other Air Force activities in matters pertaining to UFO investigations. Specifically, the ATIC may call upon the Commander, 1137th Field Activities Group, Fort Belvoir, Virginia, to conduct further field investigation if review of the initial report indicates such a requirement. In this event, the AISS investigating will prepare the final report. (See paragraph 4b.)

SECTION B—PUBLIC RELATIONS, INFORMATION, CONTACTS AND RELEASES

7. **Maintaining Public Relations.** The Office of Information Services is responsible for:

a. In coordination with the ATIC when necessary, maintaining contact with the public and the press on all aspects of the UFO program and its related activities.

b. Releasing information on UFO sightings and results of investigations.

c. Periodically releasing information on this subject to the general public.

d. Processing, answering, and taking action on correspondence received from the general public, pertaining to the public relations, interest, and informational aspects of the subject. (See paragraph 9.) This office will forward correspondence and queries which are purely technical and scientific to ATIC for information on which to base a reply.

8. **Releasing Information.** All information or releases concerning UFO's, regardless of origin or nature, will be released to the public or unofficial persons or organizations by the Office of Information Services, Office of the Secretary of the Air Force. This includes replies to correspondence (except congressional inquiries) submitted direct to ATIC, and other Air Force activities by private individuals requesting comments or results or analysis and investigations of sightings.

9. **Exceptions.** In response to local inquiries resulting from any UFO reported in the vicinity of an Air Force base, information regarding a sighting may be released to the press or the general public by the commander of the Air Force base concerned only if it has been positively identified as a familiar or known object. Care

should be exercised not to reveal any classified aspects of the sighting or names of persons making reports. (See paragraph 18.) If the sighting is unexplainable or difficult to identify, because of insufficient information or inconsistencies, the only statement to be released is the fact that the sighting is being investigated and information regarding it will be released at a later date. If investigative action has been completed, the fact that the results of the investigation will be submitted to the ATIC for review and analysis may be released. Further inquiries should be referred to the local Office of Information Services.

10. **Release by Non-Air Force Sources.** If newsmen, writers, publishers, or private individuals desire to release unofficial information concerning a UFO sighting, every effort will be made to assure that the statements, theories, opinions, and allegations of these individuals or groups will not be associated with or represented as being official information.

11. **Contacts.** Private individuals or organizations requesting Air Force interviews, briefings, lectures, or private discussions on UFO's will be referred to the Office of Information Services, Office of the Secretary of the Air Force. Air Force personnel, other than those of the Office of Information Services, will not contact private individuals on UFO cases nor will they discuss their operations and functions with unauthorized persons unless so directed, and then only on a "need-to-know" basis.

SECTION C—PREPARING AND SUBMITTING REPORTS

12. **General Information:**

a. Paragraphs 2 and 5 will be used as an aid and guidance to screenings, investigations, and reportings. The format will be as outlined in paragraph 15. Activities initially receiving reports of aerial objects and phenomena will screen the information to determine if the report concerns a valid UFO within the definition of paragraph 2c. Reports not within that definition will not be considered for further action under the provisions of this regulation.

b. To assist activities and personnel responsible for handling, screening, and processing initial, incoming UFO information, the general sources and types of reports are given here:

(1) Generally, initial UFO reports are received from two sources:

(a) Civilian (airline, private and professional pilots, tower operators, technical personnel, casual observ-

JANAP 146(C)

COMMUNICATION INSTRUCTIONS FOR REPORTING
VITAL INTELLIGENCE SIGHTINGS FROM
AIRBORNE AND WATERBORNE SOURCES

JANAP 146(C)

THE JOINT CHIEFS OF STAFF
JOINT COMMUNICATIONS-ELECTRONICS COMMITTEE
WASHINGTON 25, D. C.

MARCH 1954

ORIGINAL
(REVERSE BLANK)

1

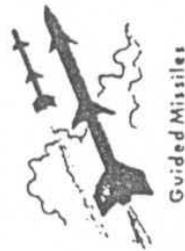
NEL REGOLAMENTO 'JANAP-146' CHE TRATTA L'ARGOMENTO 'SPIONAGGIO E CENSURA', INVECE, SONO CONTENUTE LE NORME GIURIDICHE DA APPLICARE NEI CONFRONTI DI QUEI CITTADINI AMERICANI, SIA CIVILI CHE MILITARI, I QUALI -SENZA ALCUNA AUTORIZZAZIONE- RIVELINO INFORMAZIONI E/O DATI SU AVVISTAMENTI DI UFOs RITENUTI RISERVATI O D'INTERESSE PER LA SICUREZZA NAZIONALE. IN CASI DEL GENERE, LA LEGGE AMERICANA PREVEDEVA PENE FINO A 10 ANNI DI CARCERE ED UN' AMMENDA FINO A 10.000 DOLLARI.

Please Post in Radio Room and on the Bridge
FOR EARLY WARNING IN DEFENSE OF THE NORTH AMERICAN CONTINENT

MERINT RADIOTELEGRAPH PROCEDURE

1. WHAT TO REPORT

Report immediately all airborne and waterborne objects which appear to be **HOSTILE, SUSPICIOUS or are UNIDENTIFIED.**



2. SEND TO ANY

- United States Naval Radio Station
- Canadian Naval Radio Station
- United States Coast Guard Radio Station
- United States Commercial Radiotelegraph Station
- Canadian Department of Transport Coastal Station

Receiving station will relay to military destination

3. HOW TO SEND

- * MERINT MERINT MERINT (Coastal Station) DE (Own Signal Letters) K (Own Signal Letters) DE (Coastal Station) K
- EMERGENCY (For U. S. or Canadian Naval or Coast Guard Radio Stations) or
- RAPID US GOVT COLLECT (For U. S. Commercial Coastal Stations) or
- RUSH COLLECT (For Canadian Dept of Transport Coastal Stations)

4. SEND TO ONE DESTINATION

7) L'INTERESSE DELL'ESTABLISHMENT MILITARE USA NEI CONFRONTI DEL FENOMENO UFOs, ANCHE DAL PUNTO DI VISTA STRATEGICO VERO E PROPRIO, E' ALTRESI' DIMOSTRATO DAL MANUALE 'MERINT' OSSIA DELLA PROCEDURA RELATIVA ALLE MISURE RADIO-TELEGRAFICHE DI EMERGENZA PER LA DIFESA DEL CONTINENTER NORD-AMERICANO. IN QUEST'ULTIMO, DIFATTI, E' CHIARA ED EVIDENTE LA DISTINZIONE TRA MISSILL, NAVI ED AEROMOBILI CONVENZIONALI OSTILI, E GLI UFOs VERI E PROPRIO. QUEST'ULTIMA CATEGORIA DI OGGETTI, PERALTRO, E' RAPPRESENTATA SIA CON LA TIPICA FORMA DISCOIDALE CHE COME UN AEROMOBILE DALLA FORMA DI AERONAVE PER IL VOLO SPAZIALE.

OPERATIONS



& TRAINING

UFO'S SERIOUS BUSINESS

Unidentified flying objects - sometimes treated lightly by the press and referred to as "flying saucers" - must be rapidly and accurately identified as serious USAF business in the ZI. As AFR 200-2 points out, the Air Force concern with these sightings is threefold: First of all, is there direct or potential threat to the defense of the U.S.? Secondly, does it contribute to technical or scientific knowledge? And then there's the inherent USAF responsibility to explain to the American people through public-information media what is going on in their skies.

The phenomena or actual objects comprising UFO's will tend to increase, with the public more aware of goings on in space and still inclined to some apprehension. Technical and defense considerations will continue to exist in U.S. era.

Published about three months ago, AFR 200-2 outlines necessary criteria, qualified reporting as well as public-information procedures. This is where the base should stand today, with practices judged at least satisfactory by commander and inspector:

- Responsibility for handling UFO's should rest with either intelligence, operations, the Provost Marshal or the Information Officer - in that order of preference, dictated by limits of the base organization;
- A specific officer should be designated as responsible;
- He should have experience in investigative techniques and also, if possible, scientific or technical background;
- He should have authority to obtain the assistance of specialists on the base;
- He should be equipped with binoculars, camera, Geiger counter, magnifying glass and have a source for containers in which to store samples.

What is required is that every UFO sighting be investigated and reported to the Air Technical Intelligence Center at Wright-Patterson AFB and that explanation to the public be realistic and knowledgeable. Normally that explanation will be made only by the CEIAF Information Office. It all adds up to part of the job of being experts in our own fields.

SEMPRE RIGUARDO ALLE CITATE IMPLICAZIONI STRATEGICHE DEL FENOMENO UFOs, C'E' UN ALTRO DOCUMENTO USA CHE RIBADISCE L'IMPORTANZA DI TALI ASPETTI DELLA QUESTIONE. TALE DOCUMENTO E' IL 'FOGLIO D'ORDINI TRASMESO DALL'ISPETTORE GENERALE DELL'AIR FORCE DEGLI STATI UNITI A OGNI COMANDANTE DI BASE AEREA CONTINENTALE IN DATA 24/DICEMBRE/1959, IL CUI TITOLO 'UFOs: SERIOUS BUSINESS' (IN ITALIANO 'UFOs: UN AFFARE SERIO') E' GIA' ELOQUENTE DI PER SE. I CONTENUTI DEL TESTO, POI, LO SONO ALTRETTANTO; ECCONE UN PICCOLO STRALCIO:

".....GLI OGGETTI VOLANTI NON IDENTIFICATI (TALORA DEFINITI CON LEGGEREZZA DALLA STAMPA "DISCHI VOLANTI") DEVONO ESSERE PRESI IN SERIA CONSIDERAZIONE QUALE MATERIA "GRAVE" DI PERTINENZA DELL'USAF IN ZI. COME POSTO IN EVIDENZA DAL FOGLIO D'ORDINI AFR 200-2, L'AIR FORCE HA UN TRIPlice INTERESSE IN TALI AVVISTAMENTI: PRIMA DI TUTTO, STABILIRE SE L'OGGETTO COSTITUISCA UNA MINACCIA PER IL SISTEMA DIFENSIVO DEGLI STATI UNITI; SECONDO, STABILIRE SE ESSO POSSA CONTRIBUIRE ALLE NOSTRE COGNIZIONI TECNICHE E SCIENTIFICHE; INFINE, L'USAF HA LA RESPONSABILITA' DI SPIEGARE AL POPOLO AMERICANO CHE COSA STA' SUCCEDENDO NEI SUOI CIELI.".....

PERATIONS  & TRAINING

UFO'S SERIOUS BUSINESS

Unidentified flying objects - sometimes treated lightly by the press and referred to as "flying saucers" - must be rapidly and accurately identified as well as a USAF business in the Z1. As AFR 200-2 states, the Air Force interest in all these sightings is threefold: First of all, is the object a threat to the defense of the U.S.? Secondly, does it contribute to technical or scientific knowledge? And then there's the inherent USAF responsibility to explain to the American people through public-information media what is going on in their skies.

The phenomena or actual objects comprising UFO's will tend to increase, with the public more aware of going on in space but still inclined to some apprehension. Technical and defense considerations will continue to exist in this era.

Published about three months ago, AFR 200-2 outlines necessary orderly, qualified reporting as well as public-information procedure. This is where the base should stand today, with practices judged at least satisfactory by commander and inspector:

- Responsibility for handling UFO's should rest with either intelligence, operations, the Provost Marshal or the Information Officer - in that order of preference, dictated by limits of the base organization;
- A specific officer should be designated as responsible;

Foglio d'ordini trasmesso dall'ispettore generale dell'Air Force degli Stati Uniti a ogni comandante di base aerea continentale in data 24 dicembre 1959

GLI UFO SONO UNA COSA SERIA

Gli oggetti volanti non identificati (talora definiti con leggerezza dalla stampa « dischi volanti ») devono essere presi in seria considerazione quale materia « grave » di pertinenza dell'USAF in Z1. Come posto in evidenza dal foglio d'ordini AFR 200-2, l'Air Force ha un triplice interesse in tali avvistamenti: prima di tutto, stabilire se l'oggetto costituisca una minaccia per il sistema difensivo degli Stati Uniti; secondo, stabilire se esso possa contribuire alle nostre cognizioni tecniche e scientifiche; infine, l'USAF ha la responsabilità di spiegare al popolo americano che cosa sta succedendo nei suoi cieli.

Il fenomeno o gli autentici oggetti compresi nel termine di UFO, sono destinati ad aumentare, poiché l'opinione pubblica è più consapevole di quanto avviene negli spazi, ma al tempo stesso è ancora portata a una certa apprensione. Considerazioni di ordine tecnico e difensivo continueranno a perdurare in questa nostra epoca.

Diramato circa tre mesi fa, l'AFR 200-2 indica quali debbano essere le procedure, necessariamente ordinate e qualificate, sia della notifica sia delle informazioni da fornire al pubblico. A tutt'oggi, la base dovrà attenersi a quanto segue, con attuazione giudicata soddisfacente dal comandante e dall'ispettore:

La responsabilità di trattare l'argomento UFO graverà sull'ufficiale dei servizi di avvistamento, della polizia militare o dei servizi di informazione, nell'ordine di preferenza dettato dai limiti organizzativi della base.

Sarà nominato un singolo ufficiale, quale direttore responsabile...

NICAP UFO Report

EXTENSION OF REMARKS

HON. LEONARD G. WOLF

of Iowa

IN THE HOUSE OF REPRESENTATIVES

Wednesday, August 31, 1960

Mr. WOLF. Mr. Speaker, under leave to extend my remarks, I include an urgent warning by Vice Adm. R. H. Hillenkoetter, former Director of the Central Intelligence Agency, that certain potential dangers are linked with unidentified flying objects—UFO's. Admiral Hillenkoetter's request that Congress inform the public as to the facts is endorsed by more than 200 pilots, rocket, aviation, and radar experts, astronomers, military veterans, and other technically trained members of the National Investigations Committee on Aerial Phenomena. Among them are Rear Adm. H. B. Knowles; Col. Joseph Bryan III, U.S. Air Force Reserve; Lt. Col. Jas. McAshan, USAFR; Lt. Col. Samuel Freeman, U.S. Army Reserve, Aviation; Mr. J. E. Hartranft, president, Aircraft Owners Pilot's Association; Capt. R. B. McLaughlin, Navy missile expert; Mr. Frank Rawlinson, physicist, National Aeronautical and Space Agency; Dr. Leslie Kaeburn, space consultant, University of Southern California; former Air Force Maj. William D. Leet, with three officially reported UFO encounters while an Air Force pilot; Frank Halstead, 25 years as curator, Darling Observatory; Rear Adm. D. S. Palmercy, former chief of the Navy missile program; Col. R. B. Emerson, U.S. Army Reserve, head of Emerson Testing Laboratories; Prof. Charles A. Manney, astrophysicist, DePauw University; Capt. W. B. Nash, Pan American Airways.

The "NICAP Report on Secrecy Dangers" with documented evidence on UFO's, was first submitted confidentially to me, and to several other Members of Congress, including Senator Lyndon Johnson. In a reply to NICAP, July 6, 1960, Senator Johnson stated that he had ordered the staff of the Senate Preparedness Investigating Subcommittee to keep close watch on UFO developments and to report on any recent significant sightings and the Air Force investigations of such sightings.

Although I have not had time for a detailed study, I believe the conclusions of these experienced NICAP officials should be given careful consideration. Certainly their sober evaluations should be completely dissociated from the obvious frauds and delusions about UFO's which unfortunately have been publicized. The NICAP report is stated to be the result of a 3-year investigation—its conclusions based only on verified visual, radar, and photographic evidence by trained, reputable observers.

On August 20, 1960, NICAP sent me the following statement to be added to the original report:

There is a growing danger that UFO's may be mistaken for Soviet missiles or jet aircraft, accidentally causing war. Several Air Defense commands and fleets already have

occurred when defense commanders mistook UFO formations for possible enemy machines. NICAP agrees with this sober warning by Gen. L. M. Chaslin, NATO coordinator of Allied Air Bases.

It is of first importance to confirm these objects . . . the business of governments to take a hand, if only to avoid the danger of global tragedy. If we persist in refusing to recognize the existence of these UFO's we will end up, one fine day, by mistaking them for the guided missiles of an enemy—and the worst will be upon us."

Today, this danger may surpass the one cited in NICAP's report: That the U.S.A. might spread false rumors that the UFO's are secret fleet devices which have mapped all the U.S. and allied territories and could be used as surprise-attack weapons. (Some Americans already suspect hidden fear of UFO's as the reason for secrecy.)

We are sure you will agree it is imperative to end the risk of accidental war from defense forces' confusion over UFO's. All defense personnel, not merely top-level groups, should be told that the UFO's are real and should be trained to distinguish them—by their characteristic speeds and maneuvers—from conventional planes and missiles. This is not in effect today.

Second, the American people must be convinced, by documented facts, that the UFO's could not be Soviet machines.

Certainly every Member of Congress will agree that any such danger of accidental war—even if slight—must be averted in every possible way. It is also important to prevent any unfounded fear that the UFO's are secret enemy devices.

After discussing the subject with colleagues, I am certain that there is real concern by many Members of Congress. Without necessarily accepting all the conclusions of the NICAP Board of Governors and technical advisers, we are convinced that a thorough study of the UFO problem should be made. Pending such action, I believe that publication of the NICAP report will help to reduce the dangers cited by Vice Admiral Hillenkoetter and the other NICAP officials.

For those Members desiring to do so the previously mentioned confidential report can be obtained upon request at the National Investigation Committee on Aerial Phenomena, 1536 Connecticut Avenue NW., Washington, D.C.

Congressional Investigations

EXTENSION OF REMARKS

HON. A. PAUL KITCHIN

of North Carolina

IN THE HOUSE OF REPRESENTATIVES

Thursday, September 1, 1960

Mr. KITCHIN. Mr. Speaker, under the leave to extend my remarks in the Record, I include the following address by Hon. L. H. Fountain, of North Carolina:

Congressional Investigations

(Address by Congressman L. H. Fountain, of North Carolina, during the 42d annual meeting of the North Carolina Bar Association at Myrtle Beach, S.C., June 16, 1960.)

I deem it a high privilege and a great honor to be able to speak to you, my distinguished colleagues of the North Carolina

IN USA, COME ALTROVE, IL FENOMENO UFOs CATALIZZA L'ATTENZIONE ED I TIMORI SIA DELL'ESTABLISHMENT MILITARE (CHE -NELLA COSA-VEDE UN AVVERSARIO CAPACE DI METTERE IN DISCUSSIONE LA SUPREMAZIA DELLE PROPRIE FORZE ARMATE, MA ANCHE L' OPPORTUNITA' DI SCOPRIRE UNA TECNOLOGIA AVANZATA LA QUALE, APPLICATA IN CAMPO BELLICO, GLI CONFERIREBBE L'EGEMONIA SUL RESTO DEL PIANETA) CHE QUELLO DEI MASSIMI VERTICI DEL POTERE POLITICO. AL RIGUARDO, BASTA PRENDERE VISIONE DI DOCUMENTI QUALI L'INTERVENTO -IN MERITO SEMPRE AL FENOMENO UFOs- DELL'ONOREVOLE LEONARD G. WOLF ALLA CAMERA DEI RAPPRESENTANTI DEGLI USA IL 31/AGOSTO/1960;

[No. 55]

UNIDENTIFIED FLYING OBJECTS

HEARING

BY

COMMITTEE ON ARMED SERVICES

OF THE

HOUSE OF REPRESENTATIVES

EIGHTY-NINTH CONGRESS

SECOND SESSION

APRIL 5, 1966



[Pages of all documents printed in behalf of the activities of the House Committee on Armed Services are numbered cumulatively to permit a comprehensive index at the end of the Congress. Page numbers lower than those in this document refer to other subjects.]

U.S. GOVERNMENT PRINTING OFFICE

99-596 O

WASHINGTON : 1966

IL RESOCONTO DEL
DIBATTITO ALLA COMMISSIONE DIFESA DELLA CAMERA -SEMPRE SUL PROBLEMA UFOs-
SVOLTOSI IN USA IL 5/APRILE/1966:

HOUSE COMMITTEE ON ARMED SERVICES

2D SESSION, 89TH CONGRESS

L. MENDEL RIVERA, South Carolina, Chairman

MICHAEL J. PHILLIPS, Massachusetts	WILLIAM H. BATES, Massachusetts
F. EDWARD HEBERT, Louisiana	LESLIE C. ARENS, Illinois
MELVIN PRICE, Illinois	ALVIN E. O'KONSKI, Wisconsin
O. C. FISHER, Texas	WILLIAM G. BRAY, Indiana
PORTER HARDY, JR., Virginia	BOB WILSON, California
CHARLES E. BENNETT, Florida	CHARLES R. GUNNER, California
JAMES A. BYRNE, Pennsylvania	CHARLES E. CHAMBERLAIN, Michigan
SAMUEL R. STRATTON, New York	ALEXANDER PIRNIE, New York
OTIS G. PIKE, New York	DURWARD G. HALL, Missouri
RICHARD (DICK) ICHEM, Missouri	DONALD D. CLANCY, Ohio
LUCIEN N. NEZI, Michigan	ROBERT T. STAFFORD, Vermont
ALTON LENNON, North Carolina	RICHARD B. SCHWEIKER, Pennsylvania
WILLIAM J. RANDALL, Missouri	
G. ELLIOTT HAGAN, Georgia	
CHARLES H. WILSON, California	
ROBERT L. LEUGETT, California	
DONALD J. IRWIN, Connecticut	
JED JOHNSON, JR., Oklahoma	
FRANK E. EVANS, Colorado	
RODNEY M. LOVE, Ohio	
FLOYD V. HICKS, Washington	
HERVEY G. MACHEN, Maryland	
SPEEDY O. LONG, Louisiana	
E. B. JOHNNY WALKER, New Mexico	
SANTIAGO POLANCO-ABREU, Puerto Rico, Resident Commissioner	

PROFESSIONAL STAFF

JOHN R. BLANDFORD, Chief Counsel
PHILIP W. KELLEHER, Counsel
FRANK M. SLATINSHEK, Counsel
WILLIAM H. COOK, Counsel
EARL J. MORGAN, Professional Staff Member
RALPH MARSHALL, Professional Staff Member
JOHN FORD, Professional Staff Member

RISERVATISSIMO

l'idea di 90.000 pariche annue, sottraendo preziose energie ad altre importanti attività istituzionali tipiche del Reparto.

(3) Raccolta Dati sugli U.F.O..

Dal 1979, su direttiva dello S.M.D., il 2° Reparto è stato incaricato di raccogliere e coordinare i dati inerenti gli avvistamenti di U.F.O..

Per questo compito, si avvale di una commissione operante presso l'I.T.A.V. per l'analisi tecnico-scientifica dei casi di comprovata attendibilità sulla base delle segnalazioni degli organi della D.A., T.A., Meteo.

Tuttavia, in considerazione del notevole incremento di tali avvistamenti, in particolar modo da parte di equipaggi di volo civili e militari, si è ritenuto opportuno di dover costituire un più organico ed articolato complesso organizzativo teso a fornire, quanto più possibile, una interpretazione valida e completa dei fenomeni segnalati.

A tale scopo si sta provvedendo ad integrare la citata organizzazione con il concorso del Centro Elaborazione Dati Spaziali (in relazione soprattutto ai fenomeni connessi con il rientro nell'atmosfera di corpi naturali o artificiali) nonché con il contributo del competente Servizio dell'Aviazione Civile con il quale sono state già concordate le prime procedure per una idonea ed efficace registrazione di U.F.O. da parte dei piloti di linea.

Infine, è da sottolineare che non vengono trascurati i contatti con quei Paesi che si trovano all'avanguardia in tale settore.

- 3) IN QUESTO DOCUMENTO, CONTRASSEGNA TO COME 'RISERVATISSIMO', SONO RIFERITI I TERMINI IN CUI, SU DIRETTIVA DELLO STATO MAGGIORE DELLA DIFESA, IL 2° REPARTO DELLO STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA MILITARE ITALIANA E' STATO INCARICATO -DAL GOVERNO ANDREOTTI- DI SEGUIRE IL FENOMENO UFOs IN ITALIA.

RISERVATISSIMO



LETTERA DI ACCOMPAGNAMENTO DEL DOSSIER

★
KOMITET GOSUDARSTVENNOI
BEZOPASNOSTI SSSR

K G B (COMITATO PER LA SICUREZZA DELLO STATO DELL'URSS)

24/10/1991 - no. 1953/sc
Mosca

Al Presidente dell'Unione
delle Associazioni Ufologiche
cosmonauta-aviatore dell'URSS
Pavel Romanovich Popovich

no. 5-53 del 24/09/1991

Egr. Pavel Romanovich,

il KGB non si occupa in modo sistematico della raccolta ed analisi delle informazioni sui fenomeni anomali (quali i cosiddetti oggetti volanti non identificati). D'altronde anche il KGB dell'URSS si muove nei confronti di organizzazioni diverse e di enti civili di informazione circa le osservazioni di tali fenomeni.

Vi inviamo in copia del materiale di interesse. Questo materiale è stato precedentemente inviato al ZNII (Istituto Nazionale Centrale Informazioni) per la costruzione di macchine della città di Kaliningrad.

Nota Bene: Su tali testi, in 124 pagine, non c'è vincolo di segretezza se non limitatamente all'Ente Originatore mittente.

Il Vicepresidente del Comitato di Presidenza del KGB
(firmato) N. A. Sciam

- 2) IN OCCASIONE DEL 2° SIMPOSIO INTERNAZIONALE SUGLI OGGETTI VOLANTI NON IDENTIFICATI E I FENOMENI CONNESSI, SVOLTOSI NELLA REPUBBLICA DI SAN MARINO IL 7-8/MAGGIO/1994, IL RICERCATORE RUSSO BORIS CHOURINOV (INQUIRENTE E SAGGISTA, PRESIDENTE DELL'UNIONE UFOLOGICA RUSSA -UFOS-, MOSCA/CSI), DIFFUSE TUTTA UNA SERIE DI DOCUMENTI ORIGINALI PROVENIENTI DAGLI ARCHIVI DEL K.G.B. DELL'URSS, RELATIVI AD AVVISTAMENTI DI UFOs SU BASI MILITARI E DA PARTE DI PILOTI DI AEREI DA CACCIA. IN ALCUNI DI QUESTI CASI, GLI UFOs HANNO BLOCCATO TUTTE LE APPARECCHIATURE ELETTRONICHE DEI CENTRI DI TELECOMUNICAZIONI E DI COMANDO, COMPRESI I COMPUTERS CHE CONTROLLANO IL LANCIO DEI MISSILI ARMATI CON TESTATE NUCLEARI.



КОМИТЕТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СССР
24.10.91г № 1953/Ш
Москва

Президенту Всесоюзной
уфологической ассоциации
летчику-космонавту СССР
тов. Поповичу П.Р.

На № Б-53 от 24.09.91 г.

Уважаемый Павел Романович!

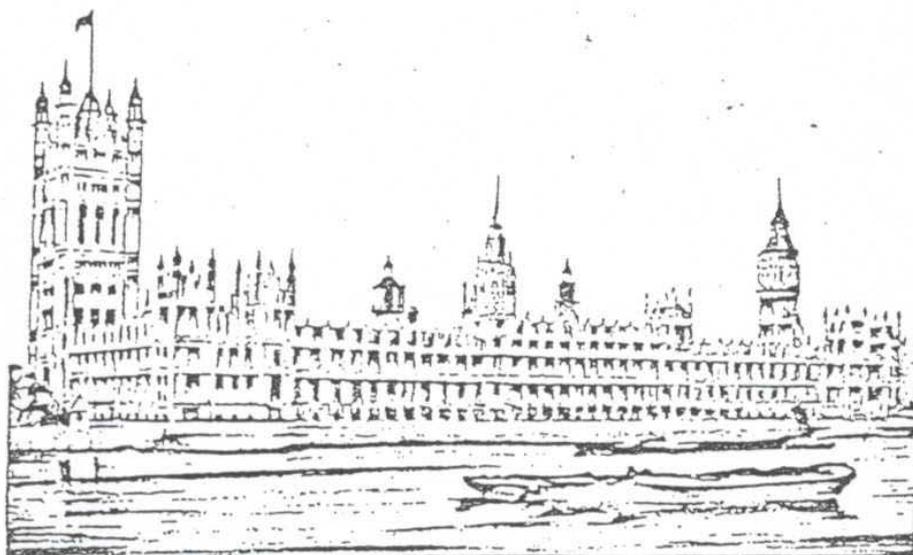
Комитет государственной безопасности не занимается систематическим сбором и анализом информации об аномальных явлениях (так называемых неопознанных летающих объектах). Вместе с тем, в КГБ СССР поступает от различных организаций и граждан информация о случаях наблюдения таких явлений. Направляем Вам копии соответствующих материалов. Ранее эти материалы по запросу были высланы в ЦНИИ машиностроения г. Калининград.

Приложение: по тексту, на 124 листах, не секретно, только в адрес.

Заместитель Председателя Комитета

Н.А.Шам

PARLIAMENTARY DEBATES



House of Lords
Weekly Hansard

No. 1062

16th - 18th January 1979

LONDON

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

80p net

~~16 JANUARY 1979~~ January 1979

UNIDENTIFIED FLYING OBJECTS

7.7 p.m.

The Earl of CLANCARTY rose to call attention to the increasing number of sightings and landings on a world-wide scale of unidentified flying objects (UFOs), and to the need for an intra-governmental study of UFOs; and to move for Papers. The noble Earl said: It is with much pleasure that I introduce this debate this evening about unidentified flying objects—known more briefly as UFOs and sometimes as flying saucers. I understand that this is the first time the subject of UFOs has been debated in your Lordships' House, so that this is indeed a unique occasion. Before proceeding further I think I should declare an interest, in that I have written a number of books about UFOs. I am grateful to those noble Lords who are going to follow me in this debate and I am sure that it will be a most stimulating discussion.

- 1) NEL GENNAIO DEL 1979, IL CONTE DI CLANCARTY AVVIO' UNO STORICO DIBATTITO SUGLI UFOs ALLA CAMERA DEI LORDS. DA TALE INIZIATIVA SCATURÌ LA COSTITUZIONE, PRESSO LA CAMERA ALTA BRITANNICA, DELLO "HOUSE OF LORDS UFO STUDY GROUP", DIRETTO DALLO STESSO LORD CLANCARTY.

Before speaking about the need for an intra-governmental study of UFOs, which is the basis of my Motion being debated today, I think it advisable to give your Lordships some background to this fascinating subject of UFOs. I shall briefly cover a little history, the classes of witnesses, the characteristics of UFOs and some important sightings, and then I shall deal with the vital subject of the attitude of governments to these important phenomena.

Although UFOs have come to the fore since the end of the last World War, there are reports of them all through history. Among the papers of the late Professor Alberto Tulli, former director of the Egyptian Museum at the Vatican, was found one of the earliest known records of a fleet of flying saucers. It was written on papyrus long ago in ancient Egypt—actually, it was at the time of Thutmose III, circa 1504 to 1450 BC, who, with his army witnessed the sighting of what we today would call UFOs.

Now, I, am not going to bore your Lordships with accounts of UFOs in every century because I want to get on to the very interesting things happening today. In modern times things began to happen during World War II when both allied and German pilots saw strange circular lights around their planes. We called them Foo fighters. Both Allied and German pilots thought that they were secret weapons of the other side. After the war, on 24th June, 1947, an American called Kenneth Arnold, piloting his own plane, was on a mercy mission trying to find another aircraft that had crashed somewhere in the Cascade Mountains in the State of Washington. Suddenly, he spotted nine gleaming objects, crescent shaped, flying in a zigzag fashion between his plane and the mountains. He managed to calculate their speed because he was able to get a fix—I think that is the technical term—between two mountain peaks, Rainier and Baker. It appeared that the objects were travelling at some 1,400 miles per hour—a very fast speed in 1947.

Some time after landing, Arnold, in answer to a question from the Press, described the motion of the flying objects as being like saucers skimming over water. Next day the Press headlined them as "flying saucers". Since Arnold's sighting

in 1947, millions of people all over the world have seen the UFOs. This brings me to the class of witnesses that see UFOs. It is true that occasionally one gets the odd crank or hoaxer; but the majority of witnesses are sincere people. Then again many witnesses are pilots, police officers, coastguards, radar operators—in short, trained observers. Many astronauts have seen UFOs. Many people ask me: "Why is it that astronomers do not see them?" The answer is that they do. In a letter published in the *Daily Telegraph* on 4th January last year, I listed eight well-known astronomers who had seen UFOs, including Dr. Clyde Tombaugh, discoverer of the planet Pluto.

Now a few words, my Lords, about the UFOs themselves. Actually, the name "flying saucer" given by the Press in 1947 was a misnomer as they come in all sorts of shapes and sizes: cigar, oval, disc, sphere, doughnut, crescent and tadpole shaped. You name it, my Lords, the list is endless. I should like to say a few words about their characteristics. UFOs often have very bright lights and sometimes when in flight change colours all the way through the colour spectrum. Sometimes the light from a UFO is so intense that its shape is obscured from view. This light energy is so powerful that witnesses have been burned on the face and hands if in too close a proximity to a UFO.

Another characteristic of the UFOs is electrical interference with various machines. UFOs have been notorious for stopping cars at short range. The driver will hear his engine splutter and it stops running. Besides cars, many other machines have been affected, including aircraft, motor cycles, buses, lorries and tractors. UFOs are said to be the cause of some of the power blackouts in the USA, Mexico and other countries. Indeed, UFOs have been seen flying along power lines in the USA just before black-outs. Furthermore, I have a picture on the wall of my study at home of a UFO doing just that!

Now, I will mention one or two of the more impressive sightings since the war. On the 29th June, 1954, a BOAC Boeing strato-cruiser "Centaurus" had taken off from New York for London. Dinner had been served. The time was just after sunset when the skipper, Captain James

Howard, first sighted the UFOs. Some of the passengers by then were asleep. There was one big object with six smaller ones. Captain Howard pointed them out to his co-pilot. First Officer Lee Boyd, who flew with the famous Pathfinder force in World War II. The objects were five miles from the "Centaurus". They stayed parallel with the aircraft for 80 miles. From time to time the big object appeared to change shape. The radio officer checked with Goose Bay, Labrador, to see if any other aircraft were in the area and was told, No. Goose Bay sent a fighter up to investigate. All the crew saw the objects. Just before the fighter arrived, the objects began to disappear, and it seemed that the smaller ones went inside the large one. Altogether, a crew of eight and 14 of the 51 passengers saw the UFOs.

In November 1975, at Strategic Air Command Bases in Michigan, Montana, North Dakota and Maine, a number of UFOs were sighted over a 13 day period. Several were hovering near nuclear weapons storage areas. When interceptor planes were sent up to investigate, the UFOs dimmed their lights and became invisible. One of the most amazing UFO incidents ever occurred in September, 1976. A report of this event written by Geoffrey Levy appeared in the *Daily Express* on 27th February, last year. I shall try and give you his account in my own words. A very large glowing object was seen over Teheran, Iran. Hundreds of witnesses telephoned the authorities. At 1.30 a.m. the Iranian Air Force scrambled a Phantom jet to investigate the UFO which was some 70 miles away. As the jet reached about half the distance to the UFO, all of the Iranian plane's communications and instrument systems malfunctioned. The pilot had no alternative but to return to base.

A second Phantom jet took off flying faster than the speed of sound. The UFO began to move at a very fast speed indeed, and soon outpaced the jet. Then, an extraordinary thing happened. Suddenly a second smaller UFO came out of the big one, and headed straight for the jet. The jet pilot tried to release an AIM-9 air-to-air missile at the glowing object. No success at all. The weapons control panel was not working and all electronic systems were out of action. There was only one thing for the pilot to do, and that

was to make his escape. He put his plane in to a dive. Then something extraordinary happened. The second UFO turned around and went back inside the "mother ship". The jet pilot's instruments started working again. So once more he tried to pursue the UFO, but it moved away too rapidly, and so the Phantom jet returned to base.

There are literally vast numbers of these astounding reports. Indeed, my Lords, this worldwide UFO invasion of every country's air space is of growing importance and therefore I suggest that Parliament keeps a continuous watch on the situation. I have thought of one way of doing this. In the same way that there is a House of Lords Defence Study Group ably chaired by the noble Lord, Lord Shinwell, perhaps we could have a House of Lords UFO Study Group to meet periodically. If any of your Lordships are interested, please let me know!

I should like to touch on the attitudes of Governments towards this subject and to stress the need for an intra-governmental study, which is the object of my Motion. I am only going to talk about four Governments, your Lordships will probably be pleased to know. First, let us take a look at the United States. I think that one of the reasons for "playing down" UFOs some years ago in the United States was the fear of panic among the public. This was partly based on an actual panic that did occur in 1938 due to a very realistic broadcast by Orson Welles of H. G. Wells' *War of the Worlds*. Thousands of people left their homes.

However, after the war, the United States Air Force investigated pilots' reports without any debunking. Then the Central Intelligence Agency, the CIA, stepped in. The CIA controls the intelligence departments of the United States military services. They ordered the United States Air Force to clamp down on UFO reports. That was, I believe in 1953 and it has been going on ever since. Pilots who reported seeing UFOs were ridiculed, and after a time other pilots did not report them for fear of damaging their reputation. We had high hopes during President Carter's election campaign that there was a strong possibility of a breakthrough to the truth about UFOs. He disclosed during his campaign that he had seen a UFO a few years previously in Georgia, and he added that if he got into

[The Earl of Clancarty.]
the White House he would release to the public all the UFO information in the Pentagon. Unfortunately, that election pledge has not been fulfilled.

What has been happening in the Soviet Union? Probably the leading ufologist in that country is Doctor Felix Zigel, Professor of Higher Mathematics and Astronomy at the Moscow Aeronautical Institute. For a long time he had been trying to form a big UFO research group on a worldwide scale. Many UFOs have been seen over the Soviet Union. In July, August, September and October 1967, for instance, giant space ships were seen over various parts of the USSR by astronomers and other witnesses. On 10th November of that year, it was announced that there was to be a full investigation of UFOs. This was announced on Russian television. The operation was to be headed by Major General Anatoly Stolyerov, with Doctor Zigel as Number Two. Thousands of UFO cases were to be analysed by scientists and Soviet Air Force officers. However, the Russian Academy for Sciences came down hard on the new UFO group and on 27th February, 1968, *Pravda* published the official attitude of the authorities, and the cover-up was on.

There is, however, one country which can be relied upon to take a line independent from others over many matters, and UFOs proved to be no exception. In February, 1974, the then French Minister of Defence, M. Robert Galley, was interviewed entirely about UFOs on France-Inter radio station. The interviewer was Jean Claude Bourret. At the time there was tremendous publicity in France, but for some reason our newspapers did not even mention the broadcast. M. Galley stated that the UFOs were real but admitted that it was not known where they came from. He said that since 1954, there had been a unit in the French Ministry of Defence collecting UFO reports. Some of this material was sent to the National Centre for Space Studies in Toulouse, the French equivalent of the American NASA. In this Centre there was also a unit—a scientific one—studying both UFO sighting and landing reports.

A little over a year ago, I received some information that this particular unit was under government sponsorships and so I put down a Question for Written Answer.

The noble Lord, Lord Donaldson of Kingsbridge, kindly confirmed to me in his reply that the GEPAN unit—those are the initials of the group—had been set up under the French Ministry of Industry, Commerce and Artisans at the centre in Toulouse. M. Galley also added that the gendarmerie were playing a very important part in UFO investigations, questioning witnesses and examining burnt circular marks on the ground where UFOs had landed, or were alleged to have landed. So the French have been taking it all seriously and keeping their own people informed. Nobody panicked and people did not rush like lemmings into the sea.

Is it not time that Her Majesty's Government informed our people of what they know about UFOs? The UFOs have been coming in increasing numbers for 30 years since the war, and I think it is time our people were told the truth. We have not been invaded from outer space. Most incidents have not been hostile. Indeed it is us, the earthlings, who have fired on them. There may have been a few allegedly hostile incidents, but I maintain that if there is a disturbing element in a phenomenon which is pretty friendly on the whole, we should be told the truth. Whatever the truth is, I am sure that an informed public is a prepared one. Another thing: it is on record that both sighting and landing reports are increasing all the time. Just suppose the ufonauts decided to make mass landings tomorrow in this country—there could well be panic here, because our people have not been prepared.

The noble Lord, Lord Strabolgi, is to reply for Her Majesty's Government at the end of this debate. I should like to ask the noble Lord whether he will contact his right honourable friend the Minister of Defence about the possibility of giving a broadcast interview about UFOs, as his counterpart across the Channel did in 1974. That would go a long way to discredit the view held by a lot of people in this country that there is a cover-up here and that in some way we are playing along with the United States over this. I should also like to see an intra-governmental study of the UFOs. All Governments should get together and pool their knowledge about UFOs, and the results should be passed on to the public. Finally, I should like to thank your Lordships for your kind attention, and I beg to move for Papers.



NOTIZIARIO archivio stampa

C.U.N. * Banca delle documentazioni * GIAN PAOLO GRASSINO C.P. 82 10100 TORINO

LA STAMPA

Martedì 6 Marzo 1984

Ufo «veri» nel cielo di Londra

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

LONDRA — Una cauta ammissione del ministero della Difesa ha rilanciato a Londra il «mistero» degli Ufo: per la prima volta il governo britannico ammette ufficialmente che gli Ufo «esistono». Sedici «avvistamenti» di oggetti volanti non identificati sono stati pagliati dagli specialisti della Difesa che non hanno trovato modo per inficiarne la veridicità.

Ma se un grande passo avanti è stato compiuto dalle autorità con questa ammissione, il portavoce del ministero della Difesa si è preoccupato di ridimensionarne la portata, sostenendo che non esistono però prove che questi «oggetti non identificati» provengano effettivamente dallo spazio. Stando a quanto ha riferito infatti il portavoce del ministero inglese, citato dal settimanale l'Observer: «non ci sono prove che veicoli spaziali alieni siano atterrati sul nostro pianeta».

Secondo quanto precisa il settimanale, l'indagine del ministero della Difesa mirava a vagliare anzitutto il carattere «non offensivo» degli Ufo avvistati. E assodata questa condizione, almeno per adesso rassicurante, la curiosità «ufficiale» del governo si è ritenuta appagata. Si può presumere, naturalmente, che in realtà il ministero della Difesa sappia ben più di quanto oggi ammetta pubblicamente.

Ma il rapporto fatto pervenire dalle autorità alla «British Ufo Research Association», che si occupa attivamente di questi fenomeni, si limita a registrare sedici segnalazioni, senza spingersi oltre nella ricerca di una spiegazione più approfondita.

Il numero degli avvistamenti ufficialmente recensiti dal ministero della Difesa è minimo rispetto a quello delle segnalazioni di Ufo nel cielo britannico: tra il 1978 e l'83 sono state infatti scorte diverse centinaia di «oggetti volanti non identificati», ogni anno. Ma per i sedici citati dal ministero non sussistono più dubbi.

Del rapporto ufficiale fa parte, ad esempio, la storia raccontata da David Manson e dalla moglie Angela sull'avvistamento di un Ufo il 14 settembre di due anni fa davanti alle finestre di casa loro, nel Nord dell'Inghilterra. Quella sera, dunque, mentre marito e moglie guardavano tranquillamente la tv una luce improvvisa era apparsa alla loro finestra. Tanto lucente da attirarli fuori e da farli restare impietriti dallo stupore un quarto d'ora, a fissare quella luce abbagliante come il Sole e grande come mezza Luna, che si dondolava a mezz'aria sulla cresta delle colline a un miglio da casa prima di scomparire in un lampo.

Racconti analoghi sono stati raccolti nel rapporto a proposito di un Ufo con un «raggio verdastro» scorto presso Aberpavenn nel settembre di due anni fa, di «due oggetti bianchi circolari» comparsi a Pontypool, di «una striscia verdastria» segnalata ancora a Pontypool, luogo prediletto per questo genere di apparizioni.

Paolo Patrino

- 2) NEL MARZO DEL 1984, LA STAMPA, SIA STRANIERA CHE ITALIANA, HA DATO AMPIO RISALTO AL FATTO CHE, PER LA PRIMA VOLTA, IL GOVERNO BRITANNICO HA AMMESSO UFFICIALMENTE L'ESISTENZA DEL FENOMENO UFOs. DI BEN 16 CASI DI AVVISTAMENTO OVNI-SEGNALATI ANCHE DA PERSONALE MILITARE-, DIFATTI, IL MINISTERO DELLA DIFESA NON E' RIUSCITO A TROVARE UNA SPIEGAZIONE LOGICA E RAZIONALE

1'Unione Sarda - del 30/ottobre/1977 -

DOPO IL RAPPORTO DEL COLONNELLO D'ANGELO

Sull'«Ufo» di Elmas inchiesta ministeriale

Un professore avalla la testimonianza dei due piloti degli elicotteri inseguiti dalla «palla di fuoco»

Il Ministero della difesa ha aperto un'inchiesta sull'«Ufo» che giovedì pomeriggio avrebbe inseguito due elicotteri dell'Esercito nel cielo di Elmas. Gli accertamenti sono stati disposti in seguito al rapporto inviato a Roma dal comandante della base, colonnello Mario D'Angelo, che aveva subito raccolto la testimonianza dell'operatore della torre di controllo e dei due piloti. Nessuno è riuscito finora a dare una spiegazione del misterioso episodio. I responsabili dell'aeroporto di Elmas e di Decimomannu avevano avanzato l'ipotesi che si trattasse di un aereo staccatosi in volo da una portaerei al largo, ma è poco credibile.

La testimonianza dei due piloti è stata intanto avallata da un professore di tedesco che ha telefonato ieri alla nostra redazione. «Non sono un mitomane — ha detto Paolo Lai, che insegna a S. Gavino e risiede in città in via dei Giudicati — e anzi avevo deciso di non raccontare niente nemmeno a mia moglie. Avevo paura di esser preso in giro. Ma io non sono un visionario e l'articolo pubblicato sul giornale mi ha convinto a usci-

re allo scoperto. Giovedì pomeriggio, poco prima delle 17,30, ero in via Bacaredda. Avevo appena posteggiato l'auto e mi stavo chiedendo perché molti automobilisti avessero già acceso gli ana-

baglianti. Ho alzato lo sguardo per vedere se l'illuminazione stradale era in funzione e ho visto l'oggetto. Non so come descriverlo, forse una palla di fuoco è abbastanza precisa come definizione. Emanava una luce intensissima arancione e sfrecciava a gran velocità in direzione di Sarroch. Tutto è durato pochi secondi.

Il prof. Lai è ancora perplesso e ha paura di non esser preso sul serio. «Non credo agli extraterrestri — dice ancora — e sono più propenso a credere alla tesi della portaerei».

L'«Ufo» era stato avvistato dai due piloti, in volo di addestramento notturno, a bassa quota, circa trecento metri d'altezza. Avevano immediatamente avvertito l'operatore della torre di controllo che era riuscito a scorgerlo con un cannocchiale. Poi la palla di fuoco aveva ripreso quota a velocità costante, scomparendo. Era stato subito accertato che, in quel momento, nessun aereo civile o militare si trovava nel cielo della Sardegna meridionale, ed è per questo che difficilmente l'inchiesta del Ministero approderà a qualcosa di concreto.

6 Gennaio 1978 L'UNIONE SARDA

ca di Cagliari

SECONDO IL MINISTERO DELLA DIFESA

Era un jet militare l'Ufo visto a Elmas

Non era un aereo misterioso né tantomeno un «Ufo» l'«oggetto volante» che il 27 ottobre scorso verso sera aveva attraversato il cielo di Cagliari, ma un normale aereo militare impegnato in una esercitazione. Lo si deduce da un comunicato del ministero della difesa a proposito delle recenti richieste di alcuni lettori che volevano sapere l'esito degli accertamenti disposti dallo stesso ministero in seguito alla segnalazione fatta dal personale della torre di controllo dell'aeroporto di Cagliari-Elmas e dai piloti di due elicotteri in volo. Le prime indagini sono bastate per chiarire che la «esercitazione era stata erroneamente interpretata dal personale che ha segnalato l'avvistamento» anche per le «non perfette condizioni di visibilità».

Tutto regolare pertanto, secondo il rapporto del Ministero della difesa. La «palla di fuoco» che decine di persone avevano visto nel cielo della città era soltanto un normalissimo jet. La precisazione del Ministero deluderà forse i patiti dello spazio che avevano trovato in questo avvistamento «misterioso» un motivo in più per dimostrare la fondatezza delle loro tesi a proposito degli «Ufo».

Dove sono finiti gli Ufo?

Nessuno ha più saputo nulla dell'inchiesta ufficiale (la prima del genere) aperta dal Ministero Difesa sull'«Ufo» segnalato su Cagliari-Elmas da piloti ed apparecchiature militari oltre un mese fa.

Chi paga le tasse ha diritto, per indefinite che siano, di conoscere le risultanze dell'inchiesta. Il Ministero ci farà in ogni caso miglior figura che tacere, forse nella speranza che l'opinione pubblica dimentichi. Sovietici o extraterrestri, chi è preposto alla nostra difesa deve dirci chi pilotava l'aeromobile estraneo che ha evoluto in barba a tutti sulle nostre teste.

Giorgio Matta - Cagliari

UNIONE SARDA - 13/12/1977

Allegato 5

***DIFESA DI INTERESSI STRATEGICI E VITALI PER IL
POTERE E COVER-UP SU UFOs***

~~CONFIDENTIAL~~

1968

DRAFT

NSA Report

U F O HYPOTHESIS AND SURVIVAL QUESTIONS

It is the purpose of this monograph to consider briefly some of the human survival implications suggested by the various principal hypothesis concerning the nature of the phenomena loosely categorized as U F O (1).

5/ SOME UFO'S ARE RELATED TO EXTRA-TERRESTRIAL INTELLIGENCE: According to some eminent scientists this hypothesis can not be disregarded. This hypothesis has a number of far-reaching human survival implications:

- a/ Human history has shown us time and again the tragic results of a confrontation between a technologically superior civilization and a technologically inferior people. The "inferior" is usually subject to physical conquest.
- b/ In confrontation between two peoples of significantly different cultural levels, those having the inferior or less virile culture, most often suffer a tragic loss of identity and are usually absorbed by the other people.

6/ COMMENT: Investigation would become an intensive emergency action to isolate the threat and to determine it's precise nature. It would be geared to developing adequate defensive measures in a minimum amount of time.

It would seem a little more of this survival attitude is called for in dealing with the UFO problem.

UFO Hypothesis and Survival Questions:

IL RAPPORTO FORNITO DALLA 'NATIONAL SECURITY AGENCY -NSA-' NEL 1968, DIETRO RICHIESTA DELL' ALLORA PRESIDENTE DEGLI USA LYNDON B. JOHNSON CHE, IN CONSIDERAZIONE DI UN EVENTUALE TENTATIVO DI INVASIONE DA PARTE DI ALIENI, DIETRO RICHIESTA DEL PENTAGONO, RICHIESE ALLA 'NSA' DI FORNIRE UNA VALUTAZIONE SUI POTENZIALI RISCHI -PER LO STAU-QUO SOCIALE DELL'UMANITA'- DERIVANTE DAL FENOMENO UFOs INTESO, QUEST'ULTIMO, QUALE MANIFESTAZIONE DI INTELLIGENZE ALIENI NEL NOSTRO AMBITO PLANETARIO, DAL TITOLO CHIARO ED ELOQUENTE 'UFO HYPOTHESIS AND SURVIVAL QUESTIONS', OSSIA 'IPOTESI SUGLI UFOs E QUESTIONI DI SOPRAVVIVENZA' TERMINE, QUEST'ULTIMO, RIFERITO ALL' ATTUALE CULTURA UMANA. IN SINTESI, NEL DOCUMENTO IN QUESTIONE SI AFFERMA CHE:

- A) ALCUNI UFO SI RIFERISCONO AD INTELLIGENZE EXTTRATERRESTRI;
- B) LA STORIA UMANA HA DOMOSTRATO CHE, IL CONFRONTO TRA UNA CULTURA TECNOLOGICAMENTE INFERIORE CON UNA DI TIPO SUPERIORE, HA SANCITO LA CONQUISTA DELLA PRIMA DA PARTE DELLA SECONDA;
- C) NEL CONFRONTO TRA DUE POPOLI DI LIVELLO CULTURALE SIGNIFICATIVAMENTE DIVERSO, QUELLO MENO PROGREDITO SUBISCE UNA TRAGICA PERDITA DELLA PROPRIA IDENTITA' E, DI SOLITO, VIENE ASSORBITO DALL' ALTRO.

COMMENTO:
SI CONSIGLIA DI ISOLARE LA "MINACCIA" (OSSIA LA PRESENZA ALIENA - N.D.A.-) E SVILUPPARE IDONEE MISURE DI DIFESA CHE TENGANO CONTO, IN MODO PRIORITARIO, DELLA NOSTRA SOPRAVVIVENZA CULTURALE.

RAPPORTO DELLA NATIONAL SECURITY AGENCY
(1968)

«... La politica non è una scienza esatta...»

Otto von Bismarck
Cancelliere tedesco

IPOSTESI SUGLI UFO E QUESTIONI DI SOPRAVVIVENZA

È scopo di questa monografia considerare brevemente alcune delle implicazioni riferite alla sopravvivenza dell'umanità suggerite dalle principali, diverse ipotesi relative alla natura del fenomeno genericamente indicato dal termine UFO.

(...Omissis...)

5/ALCUNI UFO SI RIFERISCONO A INTELLIGENZE EXTRA-TERRESTRI: Secondo alcuni eminenti scienziati tale ipotesi non può non venire considerata. Questa ipotesi presenta una quantità di implicazioni profonde circa la sopravvivenza dell'umanità:

a/La storia umana ci ha mostrato nel suo corso e più volte i risultati tragici di un confronto fra una civiltà tecnologicamente superiore e un popolo tecnologicamente inferiore. Chi è «inferiore» è solitamente soggetto a una conquista a livello fisico.

b/Nel confronto di due popoli di livelli culturali significativamente diversi, chi esprime una cultura inferiore o meno virile molto spesso subisce una tragica perdita di identità e viene di solito assorbito dall'altro.

6/COMMENTO: *L'investigazione al riguardo dovrebbe dunque tradursi in un'azione di emergenza intensiva al fine di isolare la minaccia e determinarne la precisa natura. Essa dovrebbe portare a sviluppare adeguate misure difensive in un arco di tempo minimo. Sembra che nei confronti del problema UFO si dovrebbe richiedere in misura maggiore tale atteggiamento attento alle questioni della nostra sopravvivenza.*

(...Omissis...)

BARRY GOLDWATER
SENATOR

COMMITTEE
AERONAUTICAL AND SPACE SCIENCES
ARMED SERVICES
PERSONNEL AND MILITARY OPERATIONS
TERRITORIAL AND OTHER DEVELOPMENTS
DEFENSE, SECURITY AND PUBLIC AFFAIRS
DEFENSE INFORMATION

United States Senate
WASHINGTON, D.C. 20510

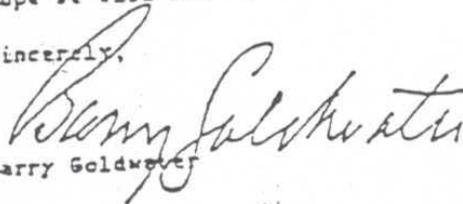
March 28, 1975

Mr. Shlomo Arnon
U.C.L.A. Experimental College
308 Westwood Plaza
Los Angeles, California 90024

Dear Mr. Arnon:

The subject of UFOs is one that has interested me for some long time. About ten or twelve years ago I made an effort to find out what was in the building at Wright Patterson Air Force Base where the information is stored that has been collected by the Air Force, and I was understandably denied this request. It is still classified above Top Secret. I have, however, heard that there is a plan under way to release some, if not all, of this material in the near future. I'm just as anxious to see this material as you are, and I hope we will not have to wait too much longer.

Sincerely,


Barry Goldwater

9) IL FATTO CHE, LE INFORMAZIONI SUGLI UFOs, SONO STATE SEMPRE RITENUTE MATERIA ALTAMENTE CLASSIFICATA E, PERTANTO, ACCESSIBILE SOLO AD UN RISTRETTO NUMERO DI PERSONE APPARTENENTI AI MASSIMI VERTICI DEL POTERE ISTITUZIONALE, LO SI DESUME, TRA L'ALTRO, DA UNA LETTERA DELL'ALLORA SENATORE REPUBBLICANO USA BARRY GOLDWATER (GENERALE USAF DELLA RISERVA E CANDIDATO ALLA PRESIDENZA DEGLI USA CONTRO LYNDON B. JOHNSON) DATATA 28/MARZO/1975 ED INDIRIZZATA AD UN PROFESSORE DELL'U.C.L.A. EXPERIMENTAL COLLEGE. IL DOCUMENTO IN QUESTIONE SI RIFERISCE ALLA SUA ATTIVITA' ALL'INTERNO DEL 'COMITATO SENATORIALE SULLE SCIENZE AEROSPAZIALI E I SERVIZI ARMATI'. NELLA LETTERA IN QUESTIONE EGLI Afferma TESTUALMENTE ".....L'ARGOMENTO DEGLI UFO E' UNO DI QUELLI CHE MI HA INTERESSATO DA TEMPO. CIRCA 10 O 12 ANNI FA TENTAI DI SCOPRIRE CHE COSA SI TROVAVA NELL'EDIFICIO DELLA BASE USAF DI 'WRIGHT PATTERSON' IN CUI VENGONO ACCENTRATE LE INFORMAZIONI RACCOLTE DALL'AERONAUTICA, E ALLA MIA RICHIESTA FU OPPOSTO UN COMPRESIBILE RIFIUTO. IL TUTTO HA ANCORA UNA CLASSIFICA DI SEGRETEZZA SUPERIORE AL TOP SECRET. HO COMUNQUE SAPUTO CHE C'E' UN PIANO PER RENDERE PUBBLICO ALMENO IN PARTE TALE MATERIALE NEL PROSSIMO FUTURO. SONO ANCH'IO ANSIOSO DI VEDERLO, E SPERO CHE NON DOVREMO ATTENDERE TROPPO".

EXECUTIVE CORRESPONDENCE

XPD

**THE
MAJESTIC
DOCUMENTS**

DO NOT WRITE ON THIS COVER AS IT IS INTENDED FOR RE-USE
RETURN IT WITH THE FILE COPIES TO ORIGINATING OFFICE

DELL'ESISTENZA DI UN GRUPPO DI 12 PERSONE, ESPONENTI DEI MASSIMI VERTICI DELL'ESTABLISHMENT POLITICO, ECONOMICO, MILITARE E SCIENTIFICO USA -DENOMINATO 'MAJESTIC /12'- ISTITUITO NEL 1947 DALL'ALLORA PRESIDENTE TRUMAN CON IL PRECISO SCOPO DI APPROFONDIRE LA QUESTIONE, TENERE CELATO AL PUBBLICO LA COSA, PROCEDERE AL RECUPERO DI SCAFI UFO PRECIPATI, ALLA PRESA DI CONTATTO CON TALI PILOTI ALIENI, E MOLTO ALTRO ANCORA, SI E' SAPUTO SOLO 40 ANNI DOPO, NEL 1987.

TOP SECRET/MAJIC

TOP SECRET / MAJIC

EYES ONLY
NATIONAL SECURITY INFORMATION

.....
TOP SECRET
.....

EYES ONLY

COPY ONE OF ONE

BRIEFING DOCUMENT: OPERATION MAJESTIC 12

PREPARED FOR PRESIDENT-ELECT DWIGHT D. EISENHOWER: (EYES ONLY)

18 NOVEMBER, 1952

WARNING: This is a TOP SECRET - EYES ONLY document containing compartmentalized information essential to the national security of the United States. EYES ONLY ACCESS to the material herein is strictly limited to those possessing Majestic-12 clearance level. Reproduction in any form or the taking of written or mechanically transcribed notes is strictly forbidden.

.....
TOP SECRET / MAJIC

TS2-EXEMPT

EYES ONLY

EYES ONLY

TOP SECRET / MAJIC

EYES ONLY

002

TOP SECRET

EYES ONLY

COPY ONE OF ONE.

SUBJECT: OPERATION MAJESTIC-12 PRELIMINARY BRIEFING FOR
PRESIDENT-ELECT EISENHOWER.

DOCUMENT PREPARED 18 NOVEMBER, 1952.

BRIEFING OFFICER: ADM. ROSCOE H. HILLENKOETTER (MJ-1)

NOTE: This document has been prepared as a preliminary briefing
only. It should be regarded as introductory to a full operations
briefing intended to follow.

OPERATION MAJESTIC-12 is a TOP SECRET Research and Development/
Intelligence operation responsible directly and only to the
President of the United States. Operations of the project are
carried out under control of the Majestic-12 (Majic-12) Group
which was established by special classified executive order of
President Truman on 24 September, 1947, upon recommendation by
Dr. Vannevar Bush and Secretary James Forrestal. (See Attachment
"A".) Members of the Majestic-12 Group were designated as follows:

- Adm. Roscoe H. Hillenkoetter
- Dr. Vannevar Bush
- Secy. James V. Forrestal*
- Gen. Nathan F. Twining
- Gen. Hoyt S. Vandenberg
- Dr. Detlev Bronk
- Dr. Jerome Hunsaker
- Mr. Sidney W. Souers
- Mr. Gordon Gray
- Dr. Donald Menzel
- Gen. Robert M. Montague
- Dr. Lloyd V. Berkner

The death of Secretary Forrestal on 22 May, 1949, created
a vacancy which remained unfilled until 01 August, 1950, upon
which date Gen. Walter B. Smith was designated as permanent
replacement.

TOP SECRET

TOP SECRET / MAJIC

EYES ONLY

EYES ONLY

T52-EXEMPT (E)

00

TOP SECRET/MAJIC

TOP SECRET / MAJIC
EYES ONLY

• TOP SECRET •
.....

EYES ONLY

COPY ONE OF ONE

On 24 June, 1947, a civilian pilot flying over the Cascade Mountains in the State of Washington observed nine flying disc-shaped aircraft traveling in formation at a high rate of speed. Although this was not the first known sighting of such objects, it was the first to gain widespread attention in the public media. Hundreds of reports of sightings of similar objects followed. Many of these came from highly credible military and civilian sources. These reports resulted in independent efforts by several different elements of the military to ascertain the nature and purpose of these objects in the interests of national defense. A number of witnesses were interviewed and there were several unsuccessful attempts to utilize aircraft in efforts to pursue reported discs in flight. Public reaction bordered on near hysteria at times.

In spite of these efforts, little of substance was learned about the objects until a local rancher reported that one had crashed in a remote region of New Mexico located approximately seventy-five miles northwest of Roswell Army Air Base (now Walker Field).

On 07 July, 1947, a secret operation was begun to assure recovery of the wreckage of this object for scientific study. During the course of this operation, aerial reconnaissance discovered that four small human-like beings had apparently ejected from the craft at some point before it exploded. These had fallen to earth about two miles east of the wreckage site. All four were dead and badly decomposed due to action by predators and exposure to the elements during the approximately one week time period which had elapsed before their discovery. A special scientific team took charge of removing these bodies for study. (See Attachment "C".) The wreckage of the craft was also removed to several different locations. (See Attachment "B".) Civilian and military witnesses in the area were debriefed, and news reporters were given the effective cover story that the object had been a misguided weather research balloon.

.....
• TOP SECRET •
.....

EYES ONLY

TOP SECRET / MAJIC
EYES ONLY

T52-EXEMPT (E)

00

A-1
TOP SECRET / MAJIC
EYES ONLY

001

* TOP SECRET *

COPY ONE OF ONE.

EYES ONLY

A covert analytical effort organized by Gen. Twining and Dr. Rush acting on the direct orders of the President, resulted in a preliminary consensus (19 September, 1947) that the disc was most likely a short range reconnaissance craft. This conclusion was based for the most part on the craft's size and the apparent lack of any identifiable provisioning. (See Attachment "D".) A similar analysis of the four dead occupants was arranged by Dr. Bronk. It was the tentative conclusion of this group (30 November, 1947) that although these creatures are human-like in appearance, the biological and evolutionary processes responsible for their development has apparently been quite different from those observed or postulated in homo-sapiens. Dr. Bronk's team has suggested the term "Extra-terrestrial Biological Entities", or "EREs", he adopted as the standard term of reference for these creatures until such time as a more definitive designation can be agreed upon.

Since it is virtually certain that these craft do not originate in any country on earth, considerable speculation has centered around what their point of origin might be and how they get here. Mars was and remains a possibility, although some scientists, most notably Dr. Menzel, consider it more likely that we are dealing with beings from another solar system entirely.

Numerous examples of what appear to be a form of writing were found in the wreckage. Efforts to decipher these have remained largely unsuccessful. (See Attachment "E".) Equally unsuccessful have been efforts to determine the method of propulsion or the nature or method of transmission of the power source involved. Research along these lines has been complicated by the complete absence of identifiable wings, propellers, jets, or other conventional methods of propulsion and guidance, as well as a total lack of metallic wiring, vacuum tubes, or similar recognizable electronic components. (See Attachment "P".) It is assumed that the propulsion unit was completely destroyed by the explosion which caused the crash.

* TOP SECRET *

EYES ONLY

TOP SECRET / MAJIC
EYES ONLY

T52-EXEMPT (E)

004

^{A-3}
TOP SECRET / MAJIC
EYES ONLY

005

.....
TOP SECRET
.....

EYES ONLY

COPY ONE OF ONE.

A need for as much additional information as possible about these craft, their performance characteristics and their purpose led to the undertaking known as U.S. Air Force Project SIGN in December, 1947. In order to preserve security, liason between SIGN and Majestic-12 was limited to two individuals within the Intelligence Division of Air Materiel Command whose role was to pass along certain types of information through channels. SIGN evolved into Project GRUDGE in December, 1948. The operation is currently being conducted under the code name BLUE BOOK, with liason maintained through the Air Force officer who is head of the project.

On 06 December, 1950, a second object, probably of similar origin, impacted the earth at high speed in the El Indio - Guerrero area of the Texas - Mexican border after following a long trajectory through the atmosphere. By the time a search team arrived, what remained of the object had been almost totally incinerated. Such material as could be recovered was transported to the A.E.C. facility at Sandia, New Mexico, for study.

Implications for the National Security are of continuing importance in that the motives and ultimate intentions of these visitors remain completely unknown. In addition, a significant upsurge in the surveillance activity of these craft beginning in May and continuing through the autumn of this year has caused considerable concern that new developments may be imminent. It is for these reasons, as well as the obvious international and technological considerations and the ultimate need to avoid a public panic at all costs, that the Majestic-12 Group remains of the unanimous opinion that imposition of the strictest security precautions should continue without interruption into the new administration. At the same time, contingency plan MJ-1949-04P/78 (Top Secret - Eyes Only) should be held in continued readiness should the need to make a public announcement present itself. (See Attachment "G".)

.....
TOP SECRET MAJIC
EYES ONLY

EYES ONLY

T52-EXEMPT (E)

TOP SECRET / MAJIC
EYES ONLY

000

.....
TOP SECRET
.....

EYES ONLY

COPY ONE OF ONE.

ENUMERATION OF ATTACHMENTS:

- *ATTACHMENT "A".....Special Classified Executive Order #092447. (TS/EO)
- *ATTACHMENT "B".....Operation Majestic-12 Status Report #1, Part A. 30 NOV '47. (TS-MAJIC/EO)
- *ATTACHMENT "C".....Operation Majestic-12 Status Report #1, Part B. 30 NOV '47. (TS-MAJIC/EO)
- *ATTACHMENT "D".....Operation Majestic-12 Preliminary Analytical Report. 19 SEP '47. (TS-MAJIC/EO)
- *ATTACHMENT "E".....Operation Majestic-12 Blue Team Report #5. 30 JUN '52. (TS-MAJIC/EO)
- *ATTACHMENT "F".....Operation Majestic-12 Status Report #2. 31 JAN '48. (TS-MAJIC/EO)
- *ATTACHMENT "G".....Operation Majestic-12 Contingency Plan MJ-1949-04P/78: 31 JAN '49. (TS-MAJIC/EO)
- *ATTACHMENT "H".....Operation Majestic-12, Maps and Photographs Folio (Extractions). (TS-MAJIC/EO)

.....
TOP SECRET
TOP SECRET MAJIC
EYES ONLY

EYES ONLY

T52-EXEMPT (E)

000

228

TOP SECRET/MAJIC

TOP SECRET / MAJIC
EYES ONLY

007

.....
• TOP SECRET •
.....

EYES ONLY

COPY ONE OF ONE.

ATTACHMENT "A"

.....
• TOP SECRET •
.....

EYES ONLY TOP SECRET / MAJIC
EYES ONLY

T52-EXEMPT (E)

007

Appendix A

229

^{A-9}
TOP SECRET
EYES ONLY
THE WHITE HOUSE
WASHINGTON

008

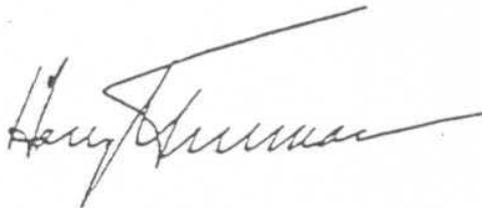
September 24, 1947.

MEMORANDUM FOR THE SECRETARY OF DEFENSE

Dear Secretary Forrestal:

As per our recent conversation on this matter, you are hereby authorized to proceed with all due speed and caution upon your undertaking. Hereafter this matter shall be referred to only as Operation Majestic Twelve.

It continues to be my feeling that any future considerations relative to the ultimate disposition of this matter should rest solely with the Office of the President following appropriate discussions with yourself, Dr. Bush and the Director of Central Intelligence.



TOP SECRET
EYES ONLY

008

This unclassified copy is for research purposes. Rev 10.2; 10/25/98; Helvetica and Times New Roman, 6x9 size

\$6

RESTRICTED **SOM1-01**

TO 12D1-3-11-1
MAJESTIC-12 GROUP SPECIAL OPERATIONS MANUAL

EXTRATERRESTRIAL
ENTITIES AND TECHNOLOGY,
RECOVERY AND DISPOSAL

TOP SECRET/MAJIC
EYES ONLY

WARNING! This is a TOP SECRET—MAJIC EYES ONLY document containing compartmentalized information essential to the national security of the United States. EYES ONLY ACCESS to the material herein is strictly limited to personnel possessing MAJIC—12 CLEARANCE LEVEL. Examination or use by unauthorized personnel is strictly forbidden and is punishable by federal law.



MAJESTIC—12 GROUP • APRIL 1954

MJ—12 4838B—Mar 270485⁰—54 —1

Allegato 6

***IL “TRIANGOLO DEL MAR TIRRENO” COME
POLIGONO DI TIRO***

PAESE GRECO 14 MARZO 1992

Più di dieci esercitazioni aeronavali nell'ultimo anno Il Tirreno tra Ustica e Ponza trasformato in poligono Nato

Strani fenomeni atmosferici accrescono i rischi per le rotte civili

di ANDREA SANTINI

«L'ESERCITAZIONE era stata regolarmente segnalata con Nota numero A-17882 del 31 marzo scorso». Così l'aeronautica militare ha commentato, domenica mattina, il «mancato» incidente occorso al DC9, volo AZ 1122 del comandante Murabito, sulla rotta Milano-Palermo, ossia «Ambra 13 alfa». L'esercitazione è la conclusione delle manovre Nato «Distant Drum» (tamburi lontani), nella zona di mare tra Ponza e Ustica, in un raggio di dieci miglia nautiche intorno al punto 40 gradi nord e 13 gradi est. All'incirca, sono le stesse parole con cui i vertici militari avevano giustificato, il 12 settembre dello scorso anno, la «mancata» collisione del DC9 volo AZ 16, pilotato dal comandante Eraldo Tortarolo sulla rotta Palermo-Napoli-Roma, ossia «Ambra 18 alfa», con un oggetto non identificato esploso dinanzi al muso dell'aereo. L'episodio risaliva alla notte fra il 7 e l'8 agosto, e il comandante Tortarolo aveva fatto subito la sua segnalazione, ma solo più di un mese dopo la vicenda era stata resa nota: «L'esercitazione era stata regolarmente segnalata — aveva detto il capo dell'Itav — con Notam numero A 3798 del 6 agosto». L'esercitazione era della sesta flotta Nato, tra le 14 del 7 e le 2 dell'8 agosto, nella zona che oggi, dopo la denuncia del comandante Murabito, torna di attualità: 58 miglia circa da Ustica, a 39 gradi nord e 14 gradi e 23 primi est.

Siamo di nuovo nel triangolo Ponza-Napoli-Ustica, all'incirca a metà strada. Nel '71 la denuncia del comandante Tortarolo, il quale disse che un missile era esploso dinanzi e sopra il suo aereo, quasi sconfinò nel grottesco. L'aeronautica militare italiana, infatti, dichiarò che in quella zona e in quelle ore c'era una esercitazione della sesta flotta Usa, e fece riferimento al Notam. Il giorno seguente l'ambasciata americana smentisce: mai state esercitazioni. Poche ore dopo, smentita della smentita: il primo comunicato non è esatto. Ancora un giorno, e nuovo comunicato, probabile provenienza Pentagono: l'esercitazione c'è stata, ma non con i missili. Si è trattato di cannonate. E quindi, dato che le cannonate non arrivano a 3000 metri, e che il DC9 volava a circa 10.000 metri — dicono gli americani — il comandante civile si sbaglia.

Oggi, a nove mesi di distanza, nella stessa zona, quasi nelle identiche circostanze, siamo punto e a capo. E le spiegazioni che giungono da fonte militare, pur se tecnicamente ineccepibili, lasciano inalterato l'allarme di un fattore rischioso che va chiarito fino in fondo. Questa volta non si parla né di missili (smentiscono anche le fonti Nato di Bagnoli, pur aspettando per oggi l'imprimatur ufficiale del comando in capo) né di cannonate. C'è stato il «bang» di un F 14 «Tomcat», ma volava a bassa quota,

circa 300 metri, sulla portaerei Usa Eisenhower, sulla quale era tra l'altro imbarcato, come osservatore, il sottosegretario alla difesa Scovaccicchi. Il DC9 può averne risentito?

Fonti della Marina parlano di «canalizzazioni radio» rilevate nella zona, vale a dire vere e proprie pareti d'aria e di vento che potrebbero, in particolari condizioni, aver fatto rimbalzare anche il «bang» sonico sulla superficie del mare, rilanciandolo attraverso il «canale» fino al DC 9; sempre lo stesso fenomeno, dicono avrebbe potuto riflettere visivamente il passaggio del caccia militare, facendolo credere molto più vicino di quanto in realtà non fosse. Una sorta di giochi di specchi aerei, insomma. Ma, per quanto riguarda la sicurezza, aggiungono, il DC9 non è mai stato in pericolo. Anche se quella zona, mancando un radar a Ustica (la difesa doveva costuirlo entro l'81, ma è ancora di là da venire), risulta «cieca», durante le esercitazioni ogni nave si trasforma in CRC, vale a dire Centro riporto e controllo, e i sensori radar catturano ogni oggetto volante che entra nel raggio delle operazioni.

Resta il fatto che il triangolo Ponza-Napoli-Ustica, chiuso fra le rotte civili Ambra 13 e Ambra 18, è da tempo considerato il meno sicuro, proprio a causa delle manovre aeronavali che vi si susseguono (nell'ultimo anno, non meno di una decina). Per la maggior parte sono manovre Nato, la

cui pianificazione dipende da CincSouth (il comandante è l'ammiraglio Crowe). Le esercitazioni italiane, infatti avvengono in genere in poligoni non attraversati da rotte aeree, come Gaeta, Salto di Quirra, La Spezia (la zona dinanzi alla Spezia è denominata Tango 801), e devono essere rispettati codici di sicurezza ben precisi per evitare incidenti.

Perché allora questa predilezione, nelle manovre Nato, per questo «triangolo» di cui già si comincia a parlare con una certa psicosi da «bermude»? Le spiegazioni ufficiali sono che le manovre vanno fatte in condizioni verosimili, su rotte reali, che offrano condizioni esatte, ad esempio, per la caccia al sommergibile (correnti, grado di salinità del mare, eccetera), e che quel triangolo è strategicamente influente. Tanto che, nella zona, con Notam emesso il 29 aprile con il numero A 190/82, sono già state annunciate operazioni aeronavali estese dal 31 maggio al 24 giugno. Mari e cieli italiani continuano così ad essere i più trafficati d'Europa, se è vero che la nostra media è di 40 Notam, di fronte ai 10 degli altri paesi dell'Alleanza. In realtà, il Tirreno è il più grosso poligono aeronavale della Nato, a portata delle varie basi aeree di Gioia del Colle, Grazzanise, Sigonella, Decimomannu. E quel triangolo di mare diventa il crocevia quotidiano di decine di aerei militari. Anche senza considerare le esercitazioni.

Allegato 7

FENOMENI NEL “TRIANGOLO DEL MAR TIRRENO”

- a) Boati “fantasma”*
- b) Scomparsa di aerei e natanti - Incidenti aerei anomali - Ritrovamento di natanti privi di equipaggio*
- c) Oggetti Sommersi Non Identificati o U.S.O.*
- d) Naufragi di natanti attribuiti alla collisione con U.S.O.*
- e) Immersione e/o emersione di UFOs*
- f) Avvistamenti di OVNI*

Washington Rivelazioni del Pentagono su 32 gravi incidenti con ordigni nucleari



Il bombardiere supersonico B-1

Aereo con bombe termonucleari scomparve nel Mediterraneo

DAL NOSTRO CORISPONDENTE LUCIO MAASSO

NEW YORK — Secondo un rapporto del Pentagono sono stati 32 e non 27 gli incidenti con armi nucleari che sono andati distrutti, sono state perdute nei mari e hanno disperso materiale radioattivo. Il documento, destinato a tranquillizzare l'opinione pubblica mondiale con l'assuefazione che negli ultimi 13 anni i bombardieri strategici e tattici americani non hanno più avuto a bordo bombe atomiche, ha ottenuto un effetto diametralmente opposto e non solo perché ha rivelato a distanza di anni il verificarsi di cinque in-

cidenti mai prima menzionati, ma perché degli altri 27 presumibilmente così, diversi vennero divulgati solo parzialmente o non vennero riportati affatto dalla stampa. È questo il caso di un bombardiere «B-47» con a bordo due tonnellate di plutonio che nel 1956 andò in aereo nel Mediterraneo quasi certamente per esaurimento del carburante: il rapporto del Pentagono menziona che la perdita del bombardiere fu dovuta al suo mancato appuntamento in volo con un aereo di riserva, ma non indica la località del sinistro. Un controllo

effettuato sul quotidiano e sulla stampa «sicca» americana ha permesso di accertare che tre anni indietro l'«aeroplano disperso» sprofondò nel Mediterraneo tra le coste della Sicilia e le Baleari e nell'alto Tirreno uno dei tre era evidentemente il «B-47» che con i suoi contenitori di plutonio regna fino da 25 anni a ore sul fondo marino in un punto mai identificato.

IL MATTINO - 15

Anno LXXXVII - Martedì 24 Gennaio 1978

Mistero sulla nave ellonica affondata al largo di Siracusa

SIRACUSA, 22 gennaio

Un sempre viva a Siracusa, il mulino sul capo ellenico «Caplo Christos», di 700 tonnellate, si è rotto nel 1974 a 100 metri da Capo Passero, nell'estrema punta a sud della Sicilia. Nell'attimo, prima che scendesse a picco con una larga zana a poppa, i soccorritori non hanno trovato alcun membro dell'equipaggio né i documenti di bordo. Le ricerche di eventuali naufraghi hanno dato esito negativo.

Nella Capitaneria di porto di Siracusa, ufficiali stanno lunedì a dire: «Tutto è possibile. Vi sono varie ipotesi, circa la scomparsa del mulino». Una delle ipotesi che vengono fatte è che i membri dell'equipaggio del «Caplo Christos» — con un carico di materiale vario, erano partiti dal porto di Siracusa, alcuni dei quali, prima dell'affondamento, hanno ingiustamente le idee — si siano messi in salvo su un'altra nave che faceva rotta pure nel canale di Sicilia.

Informazioni sulla «Caplo Christos», sul suo arrivo e sul suo equipaggio straniero sono state chieste dalla Capitaneria di porto all'ambasciata di Grecia a Roma.

IL TEMPO - Anno XXXIV - N. 303

Mercoledì 16 Novembre 1977 - Pag. 21

NON C'E' TRACCIA DI EQUIPAGGIO

Naufraga in Sardegna un panfilo misterioso

AGGIUNTA, 15 — Le autorità marittime italiane stanno facendo indagini sul naufragio di un panfilo francese avvenuto presso le coste della Sardegna, a 15 chilometri da Alghero. Il panfilo, di 250 tonnellate, era diretto a Cagliari dal porto di Dunquerque, di proprietà di Viviano Basso Di Bona, il quale ha denunciato la nave senza incidenti, ma senza segnalare al prefetto di Cagliari né al prefetto di Alghero.

Sulla spiaggia, i militari cercano per parecchie settimane l'equipaggio. Hanno trovato due naufraghi e un paio di macchinari a motore. Tra le ipotesi che si fanno, una dice che il panfilo aveva una scorta, quella che trova più credibile riguarda un possibile furto compiuto da uomini della Marina italiana per fuggire dalla Corsica. Passa infatti che il «Molosso» Tevere fosse ancora lì fino a qualche giorno fa in un porto della Corsica.

Il panfilo è solo a 100 metri ha riportato una zana da cui sembra scendere. Le condizioni del mare sono pessime (onda 10-15) e così è possibile l'arrivo di un altro al sicuro il naufraga che rischia pertanto di affogare definitivamente contro le rovine.

Giovedì - 23 febbraio 1978

Il Messaggero 2

Sabato 21 aprile 1979 - Pag. 25

Al largo della costa palermitana

Un bireattore precipita con 3 a bordo

PALERMO 21 febbraio

Un aereo jet, con un pilota bireattore e due passeggeri con a bordo tre piloti, due milanesi e un palermitano, è precipitato in mare a circa 30 miglia dalla costa palermitana, probabilmente nel pressi dell'isola di Ustica. Il jet, di proprietà dell'impresa di esecuzioni aeree di Palermo, una delle più importanti della Sicilia, era partito dall'aeroporto romano di Ciampino alle 12.30 con a

bordo il comandante Antonio Mascheroni, 38 anni, ucraino, il pilota di copula, il secondo pilota Giovanni Di Stefano, 23 anni, di San Marino e il pilota Giuseppe Galante, 33 anni, palermitano.

L'aereo era diretto a Palermo ed era affollato di posta aerea e di altri passeggeri, tra cui il tutto ai suoi circuiti. Ogni tentativo compiuto per risalire alla causa è risultato vano. A questo punto sono scattate le procedure di emergenza. L'aereo è stato localizzato e raccolto in Porto Cervo, le deviazioni in volo e i circuiti della polizia, della Marina e dei carabinieri e presidiato il mare e l'area di atterraggio, anche le capitanerie di porto di Palermo e di Trapani. Il servizio di salvataggio è stato attivato in tutta Sicilia e in tutta la zona di mare. Da Trapani si sono diretti due elicotteri di linea e un elicottero di linea palermitano per il salvataggio. La Guardia di finanza, la Marina e la Guardia di finanza sono state allertate in tutta la zona di mare. Da Trapani si sono diretti due elicotteri di linea e un elicottero di linea palermitano per il salvataggio. La Guardia di finanza, la Marina e la Guardia di finanza sono state allertate in tutta la zona di mare.

combustibili. Manca, viene detto, il pilota di copula, il secondo pilota Giovanni Di Stefano, 23 anni, di San Marino e il pilota Giuseppe Galante, 33 anni, palermitano.

Mercoledì 23 aprile 1980 pagine 20

il Giornale

Scomparso in Sicilia aereo con 4 tedeschi

Due anni fa un velivolo carico di armi fece perdere le tracce nella stessa zona

Notizie servite

Catania, 22 aprile

Un Piper biposto decollò in ritardo dal campo di Partinella di Catania con due membri di un'organizzazione di estrema sinistra e due passeggeri. È scomparso dopo appena 7 minuti di volo. Il velivolo guastò l'atollo di Catania di Marina e crollò fuocamente a Marina di Pisciotta. Il velivolo precipitò poco dopo le ore 11. Il pilota, il capitano tedesco Kruber, aveva ottenuto il permesso di volo il giorno prima e si era fermato dalle parti messinesi. A Catania l'aereo si era fermato per un breve sosta a per rifornirsi di carburante.

Oltre al pilota Kruber, si trovava a bordo un secondo ufficiale di nome Wiesbach, e due passeggeri, di cui uno si è riconosciuto la generalità. Il Piper fu identificato nei registri della Compagnia Aerea con la sigla "Delfino" e l'indirizzo in cartella rossa con la matricola di Fortino, presso Catania, al suo stesso e con quella di Marina. Il velivolo si è improvvisamente interrotto dopo 7 minuti di volo.

A Catania le ricerche sono scattate verso le ore 11, un elicottero della base di Martignoli ha individuato le tracce, che però non hanno dato alcun risultato. È un altro esempio del tipo di aereo che si è abbattuto in volo, ma

del Piper tedesco con il 4° grado di un'ala mancante.

I piloti di Martignoli e i suoi aiuti hanno dichiarato che le tracce sono state perse perché il velivolo precipitò senza aver più sentenze. Venne anche la Guardia di Finanza a essere interrogata sulla vicenda ed fu già effettuato un sopralluogo. Le ricerche si sono svolte, senza avere per il momento alcun risultato, che è ancora in stato dubbio per i tratti non chiari.

Due anni or sono, il 27 luglio del '76, un Dc-3 di compagnia francese si schiantò dopo essere decollato da Catania in direzione di Trapani, a quello che si è per l'atollo. Allora della traccia si interessarono anche i servizi competenti. Il Dc-3 precipitò a Marina di Pisciotta ma questo aereo lo stesso di Martignoli interseppò il contatto, fatto che in parte di un'ala di 2° grado mancante fu di perdere le tracce. La compagnia palermitana del Dc-3 non aveva mai chiesto e fu la parte finale di che si trattava, quella che precipitò perché fu che è sempre trasportato, anzi, destinato a voli di linea e di servizio di un'ala mancante.

Per il Piper tedesco vennero inviati i tecnici almeno fino a quando non furono più, e restò di quella di un'ala mancante e di quella di un'ala mancante, con nella probabilità, nel 1976. Purtroppo la matricola di Martignoli, il numero di matricola di Fortino che però è identica con l'indirizzo di Fortino.

Calabria Mistero: peschereccio alla deriva senza equipaggio

CROTONE — Il più feroce mistero avvolge la vicenda del peschereccio «M.P.», denominato «Aveva una, iscritto nei registri nei nomi di Messina con il numero 2639, si stabilisce a 9.00 e di Hp 93. La mattina di lunedì scorso in stato di emergenza il velivolo fu visto dai pescatori di Capo di Ferro, Raffaele Faracca e Romano Lanata. Avvertita la capitaneria di porto di Crotone, il comandante ha diramato numerosi telese per individuare la presenza e l'eventuale naufragio. Ciò perché il relitto risulta semicostituito da un incendio e dall'abbandono del velivolo.

Alle 12.30 di sera si presentò alla capitaneria Giuseppe Spina, 25 anni, da Giardini (ME), residente in via Naxos, 26. Al comandante dichiarò di essere il proprietario e di volere recuperare il relitto. L'ufficiale lo invitò a procedere con cautela e due pescatori che lo avevano ritrovato, avendo essi detto ad un compagno, ed a presentarsi poi per le dichiarazioni di cui Giuseppe Spina, però, si è rifiutato senza farsi più sentire. Venne anche la Guardia di Finanza a essere interrogata sulla vicenda ed fu già effettuato un sopralluogo. Le ricerche si sono svolte, senza avere per il momento alcun risultato, che è ancora in stato dubbio per i tratti non chiari.

IL RELITTO TROVATO SULLA COSTA SUD-OCCIDENTALE DELLA SARDEGNA

Naufraga panfilo fantasma: 3 dispersi

CAGLIARI — È stato il naufraga fantasma, apparso brevemente a una distanza dalle coste e stato preso dal capitano dell'isola di Sant'Antioco, che ha fatto scendere sul relitto della "Panfilo", a venti chilometri da Iglesias. I naufragi, con i nomi di "Piero", "Giovanni" e "Antonio", sono rimasti a bordo della nave per un periodo di tempo insufficiente per essere salvati. Il relitto è stato scoperto il 2 gennaio scorso da un pescatore di Sant'Antioco, che ha avvertito il capitano della nave "Panfilo" di Sant'Antioco, il quale ha fatto scendere il relitto sulla costa sud-occidentale della Sardegna.

Il relitto della nave, con a bordo il capitano, il primo ufficiale e il secondo, è stato scoperto il 2 gennaio scorso da un pescatore di Sant'Antioco, che ha avvertito il capitano della nave "Panfilo" di Sant'Antioco, il quale ha fatto scendere il relitto sulla costa sud-occidentale della Sardegna. Il relitto è stato scoperto il 2 gennaio scorso da un pescatore di Sant'Antioco, che ha avvertito il capitano della nave "Panfilo" di Sant'Antioco, il quale ha fatto scendere il relitto sulla costa sud-occidentale della Sardegna.

Il relitto della nave, con a bordo il capitano, il primo ufficiale e il secondo, è stato scoperto il 2 gennaio scorso da un pescatore di Sant'Antioco, che ha avvertito il capitano della nave "Panfilo" di Sant'Antioco, il quale ha fatto scendere il relitto sulla costa sud-occidentale della Sardegna.

IL MATTINO - Anno XCIV - Mercoledì 16 Gennaio 1985

Il relitto della nave, con a bordo il capitano, il primo ufficiale e il secondo, è stato scoperto il 2 gennaio scorso da un pescatore di Sant'Antioco, che ha avvertito il capitano della nave "Panfilo" di Sant'Antioco, il quale ha fatto scendere il relitto sulla costa sud-occidentale della Sardegna.

Il relitto della nave, con a bordo il capitano, il primo ufficiale e il secondo, è stato scoperto il 2 gennaio scorso da un pescatore di Sant'Antioco, che ha avvertito il capitano della nave "Panfilo" di Sant'Antioco, il quale ha fatto scendere il relitto sulla costa sud-occidentale della Sardegna.

Il relitto della nave, con a bordo il capitano, il primo ufficiale e il secondo, è stato scoperto il 2 gennaio scorso da un pescatore di Sant'Antioco, che ha avvertito il capitano della nave "Panfilo" di Sant'Antioco, il quale ha fatto scendere il relitto sulla costa sud-occidentale della Sardegna.

Il relitto della nave, con a bordo il capitano, il primo ufficiale e il secondo, è stato scoperto il 2 gennaio scorso da un pescatore di Sant'Antioco, che ha avvertito il capitano della nave "Panfilo" di Sant'Antioco, il quale ha fatto scendere il relitto sulla costa sud-occidentale della Sardegna.

Il relitto della nave, con a bordo il capitano, il primo ufficiale e il secondo, è stato scoperto il 2 gennaio scorso da un pescatore di Sant'Antioco, che ha avvertito il capitano della nave "Panfilo" di Sant'Antioco, il quale ha fatto scendere il relitto sulla costa sud-occidentale della Sardegna.

12 Cronaca di Napoli

Yacht s'arena ad Ischia Nessuno a bordo: giallo

ISCHIA - Giallo nel mare del Maronti, davanti alla costa meridionale dell'isola d'Ischia. Uno yacht di sedici metri, 25 tonnellate di stazza, si è arenato con un profondo squarcio sulla fiancata destra, quasi completamente distrutta dalla onda, sul versante orientale della spiaggia, nei pressi del promontorio dello Scopello.

Nessuna richiesta di aiuto, nessun messaggio, l'atterraggio è stato dato dal proprietario di una pensione della zona, che ha fatto avvertire i carabinieri della locale stazione di Ischia, al comando del maresciallo De Biola, ed i vigili del fuoco che con un apposito argano hanno tirato in salvo l'imbarcazione, ormai ridotta ad un relitto. Il «Panfilo», questo il nome del natante, il cui valore era stimato sui 100 milioni di lire circa, iscritto al registro navale di Porto Santa Stefano, è di proprietà della

signora Annalia Morelli & Consorti del Murolo (Livorno), attualmente residente a Treviso, era ormeggiato nel porticciolo di S. Angelo.

A Ischia era giunto proveniente da Gallipoli domenica scorsa, per fare tappa prima di proseguire per la propria destinazione Gaeta.

Due gli uomini dell'equipaggio, dei quali in un primo momento non si avevano notizie sul luogo dell'incidento, e che invece poi sono stati rintracciati nel pomeriggio e prestamente interrogati dal capitano della stazione dei carabinieri di Ischia, Pasport. I due uomini, il emmanuele Germano Flaminio di 23 anni, di Napoli e il marinaio Paolo Bonica, 24 anni, di Capriano Veneta, sono però risultati estranei alla vicenda, assume sempre più i contorni misteriosi del giallo.

Numerosi gli interrogati e

le ipotesi che vengono formulate.

Forse nel buio la nave ha scivolato il porticciolo di S. Angelo nella notte? qualcuno la tentata di rubarla? Un tentativo di furto mai riuscito, comunque, dal momento che l'ancora era rimasta nel porto di S. Angelo, impigliata sul fondo.

A cosa sarebbe servita una barca senza pilota, con a bordo le due condizioni ambiziose peggiorate?

Il fatto in un primo momento aveva suscitato tutti i sospetti della brigata di carabinieri, con la spiaggia del Maronti coperta di ricami e di cappellacci, si era pensato ad un incidente, ad uno spericolato avvertito nella notte con eventuali dispersi. Un mistero che, comunque, si spera di risolvere nelle prossime ore.

Ciro Cenatiempo

Nostro servizio

IRACUSA - Seconda imbarcazione scomparsa nel canale di Sicilia, in venti giorni. Dopo lo yacht inglese «Emergence» con due persone a bordo sparito lo scorso 2 settembre, adesso non si hanno più notizie del motorizzato tedesco «Dermonico», con 4 marinai a bordo, iscritto al comprensorio nautico di Augusta (Siracusa). Due giorni fa si notava una in mare per una battuta di pesca, giunta dall'armatore e esautorata. Domestico tricolore, di anni 45, agguato. Il motorizzato tedesco, secondo le ultime notizie, aveva solcato i mari del canale di Sicilia con direzione Libia.

Scompare un'imbarcazione nel canale di Sicilia È la seconda in venti giorni

Appena ventotto giorni, sono state segnalate le sparizioni, una con unità navali con sei velisti ma del «Dermonico», il motorizzato di stanza. Finora nessuno traccia.

Il motore è ingalliano del tipo che al momento non è stata trovata traccia di resto di imbarcazione, marciante e di altri. I parenti dei quattro marinai scon-

pari hanno chiesto al ministero italiano di continuare le ricerche anche in acque territoriali albanesi, sulla scorta di una segnalazione pervenuta dai componenti di alcuni equipaggi di pescherecci secondo cui il peschereccio avrebbe visto avvistato in giorni difficili una motovedeola inglese.

Avrebbe potuto essere

lo scomparso nel giorno scorso dalle acque tirreniche che, secondo l'armatore, l'unità inglese sommersa, lo yacht «Emergence» lungo 27 metri con a bordo Julio e William Forstaler di Friburgo. L'unità era partita con la traversata e i naufraghi italiani la hanno vista il 2 settembre scorso quando, via radio, hanno avvertito alcuni patrullieri di

gli Istituti della Guardia di finanza del Mar Mediterraneo.

Restando in tema, rimane da segnalare l'annegamento di Roberto Avolante ieri mattina, nelle acque di «Capo Cossu» nei pressi di Siracusa, di un ciclista con cinque amici a bordo che s'è affogato e quattro soltanto prescelti da un'armata di soccorsi. L'operazione salvatistica si è conclusa, fortunatamente, senza vittime e con il recupero del cadavere. Quattro persone sono protette dall'elicottero in attesa di un altro veicolo pronto per il lancio aereo, mentre il quinto militare è stato soccorso dall'elicottero di una motovedeola.

Franco Castaldo

Nelle acque di Cagliari

Scomparso un panfilo con 4 a bordo

CAGLIARI - Giallo a Cagliari per la scomparsa di un panfilo, il «Formosa» appartenente al registro navale di Cagliari. Da quando ha naufragato la mattina prima, intorno alle 20 di mercoledì sera, non si hanno più notizie del panfilo (9 metri) con a bordo quattro persone.

Le ricerche proseguono lungo tutto il golfo di Cagliari con l'impiego di due motovedette della Capitaneria di Porto, e di una motovedetta e un elicottero della Guardia di Finanza. Finora nessuno segnale. L'azione della scomparsa del quarto membro dell'equipaggio.

Secondo la prima ricerca fatta dalla Capitaneria di Porto di Cagliari fatto ha inizio intorno alle 20 del 25 ieri quando un radiomatore captava una del panfilo e simultaneamente lo riferiva alla Capitaneria di Porto. Sulla scorta la Guardia, dalle Capitanerie messe in mare due motovedette equipaggiate da due elicotteri, le ricerche vengono estese a tutto il golfo di Cagliari, anche se prima, provando dalla parte sud occidentale dell'isola, dopo tutta la notte e tutta la giornata di ieri non si è visto però nessun panfilo in difficoltà. Tanto meno giunge notizia alla Capitaneria di Porto di pericoli disperati. A bordo dell'imbarcazione si trovano quattro persone, non è dato sapere i loro nomi né tantomeno da dove provengono.

Le ricerche sono proseguite fino al calar del buio senza esito. Tant'è che alla Capitaneria di Cagliari pensano già ad uno scerzo di qualche giorno, visto che nessuno ha ancora denunciato la scomparsa delle quattro persone facenti parte dell'equipaggio.

Si tenta ancora il fatto del naufragio, imbarcazione del panfilo, anche perché le condizioni del mare non sono tali da quantificare presunte, perciò le ricerche sono proseguite senza ostacoli fino alla tarda sera di ieri, senza però arrivare a nessuna unità di rilievo.

Paolo Caboni

IL MATTINO - 26/09/1989 - PAG. 7

IL MATTINO -
26/09/1989 -
PAG. 7

Con 5 persone Panfilo inglese scomparso nel Tirreno

ROMA - Un'imbarcazione inglese «Amalgam» che navigava nel mar Tirreno tra la Sicilia e la Corsica non dà notizie di sé dallo scorso 23 settembre. Il catamarano, un panfilo di 28 metri con 5 persone a bordo, era partito da Messina diretto ad Antico. Il ministero della Marina Mercantile ha appreso le operazioni di ricerca dell'imbarcazione segnalando la scomparsa alle capitanerie di porto del versante tirrenico, sono stati anche inviati appositi avvisi ai mezzi in navigazione per la segnalazione di eventuali avvistamenti.

Olbia, 19 febbraio 1974
 Sono state riprese stamane le ricerche dei sette marinai del mercantile greco Omega di 497 tonnellate, affondato durante la notte al largo della costa nord-orientale sarda. Le ultime comunicazioni tra il mercantile e la Società armatrice erano avvenute alle 10,30 di domenica. Il Comandante dell'Omega aveva asserito che le condizioni del mare erano peggiorate, ma aveva aggiunto che non c'era pericolo. Il relitto fu localizzato e l'unico superstite fu il Capitano 26enne Domenico Barone il quale, trovatosi misteriosamente solo (queste sono le sue dichiarazioni) sulla nave dopo aver urtato un corpo solido in acque navigabili, si tuffò e a nuoto raggiunse l'isola di Tavolara. Di questa storia, in seguito, non si è più saputo nulla, e io sarei curioso di conoscere quale carico la nave trasportava e la natura del corpo solido che il Capitano dice di aver urtato.

GLI ARCANI -
 N° 31 - DIC/1974
 PAG. 12

Trascinato per mezzo miglio nel Canale di Sicilia Sommergibile misterioso aggancia un peschereccio

AGRIGENTO, 25 marzo. La marina di Porto Empedocle è in allarme. La notizia che le acque del canale di Sicilia sarebbero infestate da sommergibili-fantasma ha messo a rumore i numerosi pescatori della Sicilia meridionale. L'ultimo gravissimo episodio è quello accaduto qualche giorno fa: un sommergibile non identificato ha agganciato un motopeschereccio, che ha rischiato di capovolgersi, trascinandolo per oltre mezzo miglio.

Il fatto è accaduto al largo della costa compresa tra Porto Empedocle e Mazara del Vallo, nella fascia tra le 15 e le 30 miglia, dove la profondità varia da un minimo di 100 ad oltre 500 metri. Il motopeschereccio stava rimorchiando le sue reti quando, improvvisamente, è stato «agganciato» e trascinato per oltre mezzo miglio. Dopo una corsa in pieno Mediterraneo, il cavo d'acciaio delle reti che era rimasto impigliato al sommergibile si è tranciato ed il motopeschereccio ha ripreso la sua rotta. Ha però perduto le reti, i «calamenti» ed i cavi di acciaio. Secondo gli uomini dell'equipaggio a bordo c'è stata molta paura.

Sull'accaduto si fanno molte ipotesi: e si parla di sommergibili-spia, ma non si sa bene di quale nazionalità. Non sono pochi a sostenere che nel pescoso tratto di mare di Porto Empedocle (dove operano 100 pescherecci che danno lavoro a più di 600 pescatori) in questi ultimi tempi sono stati visti affiorare i sommergibili sempre più frequentemente. I pescatori empedoclini hanno avvertito la Federazione nazionale delle imprese di pesca di Roma, il cui presidente, Jandolo, ha chiesto l'intervento delle autorità perché venga aperta un'inchiesta e perché venga tutelato il «libero esercizio della pesca nella zona di mare fra Capo Scalambi e Capo Granitola».

UN DUBBIO INQUIETANTE NEL NAUFRAGIO DI LUNEDÌ

Contro un sommergibile-spia l'urto della nave affondata?

Altrimenti inspiegabile l'ipotesi della collisione della «Marimma/S», colata a picco al largo di Capo Vaticano - Esclusa la presenza di sottomarini italiani e NATO nella zona

Lo inabissamento della motonave «Marimma-S», avvenuto lunedì scorso al largo di Capo Vaticano, è tuttora avvolto nel mistero più fitto. La nave, che sfiorava 500 tonnellate ed era iscritta al compartimento marittimo di Roma, era diretta a Tripoli con un grosso carico di cemento. Navigava già da oltre due giorni quando, alle 19,07 di lunedì, ad oltre sette miglia al largo della costa calabrese, un tremendo urto — questa la testimonianza dei naufraghi, tutti tratti in salvo — ha squassato le strutture ed ha provocato una grossa falla che in poco meno di mezz'ora ha mandato a picco l'imbarcazione. «Quantità», si legge, l'equipaggio ha appena avuto il tempo di prendere posto su una scialuppa di salvataggio, «prima» che la «Marimma-S» fosse inghiottita dalle onde. I naufraghi sono stati poi tratti in salvo da una motovedetta della Guardia di Finanza che ha avvistato i truzzi.

Nella zona del naufragio, stimata a 220 gradi per sette miglia e mezzo da Capo Vaticano, il fondale è di 650 metri: neppure parlarne, quindi di secche e scogli semisommersi contro i quali la nave avrebbe potuto schiantarsi. Le ipotesi, pertanto — ferma restando la testimonianza dell'equipaggio sulla collisione — restano due: o la «Marimma-S» ha cozzato violentemente contro un grosso cetaceo, oppure ha trovato sulla sua rotta un sommergibile in manovra di emersione. Sulla ipotesi del cetaceo è quasi superfluo soffermarsi, pure se la eventualità può essere considerata affascinante, specie dopo l'episodio delle orche che hanno affondato il «Surprise» di Fogar. Occorre considerare che la «Marimma-S» non era certo una piccola barca di legno. Le sue 500 tonnellate di stazza, la pesantezza dovuta al carico di cemento, la velocità di crociera stimabili in intorno ai 12-13 nodi le avrebbero permesso infatti di superare senza danni apprezzabili l'urto contro qualsiasi mammifero marino, per grosso che potesse essere. Pertanto, se collisione

C'è stata, non può essere avvenuta che contro un sommergibile.

Al ministero della Marina si tratta di un sommergibile italiano, né di una unità delle forze NATO. Il «Rapporto P.O.» (l'ufficio piani operativi in grado di fornire, ora per ora, la dislocazione di ogni mezzo navale, in porto e in mare) ha comunicato che al momento del naufragio nessun sommergibile italiano si trovava in quelle acque. Per quanto riguarda invece l'eventualità della presenza di un mezzo della NATO, l'ipotesi sarebbe da scartare a priori in quanto, per accordi internazionali, i sommergibili alleati non possono navigare in immersione nelle nostre acque territoriali. Sarebbe facile obiettare che una violazione degli accordi è sempre possibile, ma nel caso specifico — fanno rilevare negli ambienti della Marina — l'episodio non avrebbe potuto essere nascosto per il semplice fatto che, in un simile incidente, il primo a colare a picco sarebbe proprio il sommergibile.

Non resta dunque che formulare e analizzare l'ipotesi più suggestiva ed inquietante: quella di un sommergibile-spia. Questa circostanza suscita però qualche perplessità, anche se negli ambienti militari, pur con la necessaria prudenza, si ammette che l'ipotesi è possibile. Il Mediterraneo, non è un segreto, è tranquillamente sorvegliato da una intera squadra navale sovietica, che dipende dalla flotta del Mar Nero di stanza nei porti di Odessa e Sebastopoli. Questa squadra è composta, tra l'altro, di una trentina di sommergibili: sia nucleari che di tipo convenzionale, sia del tipo «da attacco» che del tipo «lancia-missili».

Per dovere di cronaca, va anche ricordato che i sommergibili sovietici sono stati più volte protagonisti di incidenti altrettanto misteriosi di quello dell'affondamento della «Marimma-S». Si sono registrati vari casi di affondamenti e una volta un sommergizzatore russo rimase bloccato all'interno di un fiordo norvegese e fu successivamente liberato al termine di trattative diplomatiche. I sovietici non hanno però mai ammesso perdite, perché in tal caso confermerebbero di operare anche nelle acque territoriali altrui.

Non dovrebbe essere questo però, il caso dello affon-

damento del «Marimma-S», in quanto nel tratto di mare del naufragio non erano presenti formazioni alleate navali, né la costa presenta in quel punto caratteristiche militari appetibili da parte di unità straniere. Insomma se collisione c'è stata, la circostanza lascia perplessi e disarmati anche gli ambienti della nostra Marina. Un sommergibile-spia, specie se nucleare, non emerge mai in quanto gode di una altissima autonomia. D'altro canto, se fosse costretto a farlo da qualche gravissima avaria, ha la possibilità di perlustrare preventivamente la superficie del mare con i suoi sensori elettroacustici ed accettare qualsiasi presenza di eliche in moto.

Altrettanto ragionevolmente, nel caso di un sommergibile-spia, bisognerebbe escludere inoltre il fatto che potesse navigare a quota periscopica, con il pericolo di venire facilmente avvistato. Piccole avarie alle batterie lo indurrebbero invece a salire alla cosiddetta quota «snorkel» a circa 15 metri, si da consentire la fuoriuscita di una presa di aria in grado di dare ossigeno ai propulsori diesel e ricaricare gli accumulatori. Anche in questo caso, però, sarebbe impossibile una collisione tra scafo e scafo e quella contro lo snorkel non avrebbe mai conseguenze così disastrose. L'unica spiegazione possibile di un simile cozzo, pertanto, potrebbe restare quella di una avaria ai timoni del sommergibile che, rimasti «incastati», si sarebbero bloccati «a salire» anche quando il timoniere li ha azionati per la manovra «a scendere». Ecco in tal caso spiegata la improvvisa emersione al passaggio della nave, proprio quando sarebbe invece stata necessaria una pronta immersione.

Non è però neppure escluso che il mistero abbia origini meno suggestive. Per il momento, a far luce sull'episodio sono chiamati il capitano di fregata Giorgio Arcolao e il capitano di corvetta Francesco Clemente, comandante in prima e in seconda della capitaneria di porto di Vibo Valentia. Terminata la loro inchiesta, passeranno gli atti alla direzione marittima per la inchiesta formale e quindi, se saranno ipotizzate colpe o dole, subentrerà la Procura. Per il momento, il segreto è gelosamente custodito dai 650 metri di mare che ricoprono il relitto. O forse i relitti?

MASSIMO DE ANGELIS

SCONCERTANTE EPILOGO DELL'INCIDENTE AL LARGO DI PANTELLERIA

Fuggito il sommergibile «catturato» dai pescatori

Non è emerso e si è allontanato senza farsi riconoscere - I comandi militari italiani non precisano la nazionalità, ma i marittimi di Mazara del Vallo sono sicuri: l'equipaggio del sottomarino avrebbe chiesto aiuto, via radio, in russo, e sulla zona è apparso un aereo sovietico

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE PALERMO — All'alba di ieri mattina, dopo una notte trascorsa in coperta nel tentativo di disincagliare il sommergibile impigliato nelle reti, i sei marittimi del peschereccio «Socrate I» di Mazara del Vallo sono riusciti a liberare completamente quell'oggetto misterioso che — dopo i primi contatti radio avvenuti intorno alle 17 di venerdì — non ha risposto neanche ai segnali lanciati dalle unità militari della Marina italiana accorse nella zona di mare interessata. 22 miglia a Sud dell'isola di Pantelleria, in acque internazionali.

Il capitano Vito Campo, comandante e proprietario del peschereccio, e cinque componenti l'equipaggio non immaginavano che, una volta spezzati i cavi delle reti, il sommergibile sarebbe scomparso azionando al massimo i motori per darsi alla fuga senza farsi riconoscere invece di emergere in superficie.

Ufficialmente negli ambienti militari si evita adesso di dire a quale nazionalità appartenga il sommergibile. Dal canto loro a Marescilia, il comando della Marina Militare dell'isola, parlano di un «Ufo» sottomarino. Ma alcune valutazioni confermano un'impressione diffusa. Ne ha discusso proprio il capitano Campo via radio con gli uomini della Capitaneria di Porto di Mazara del Vallo: nel pomeriggio di venerdì, lanciate le reti in mare ed avvertito subito un forte stratonio, i pe-

scatori del «Socrate I» in cabina di pilotaggio hanno distinto bene alla radio di bordo delle voci che chiedevano aiuto — in una lingua simile al russo. Non solo, ma alcuni minuti dopo sulla zona di mare è apparso a bassa quota un aereo di nazionalità sovietica.

Da qui la convinzione che il sommergibile faccia parte della flotta URSS nel Mediterraneo, una flotta che — secondo dati di buona fonte — sarebbe composta da una dozzina di moderne navi da guerra, numerose unità destinate alla raccolta di notizie e all'intercezione radio. Una ventina di navi ausiliarie.

Dopo questa brutta avventura che ha allarmato la marina siciliana, il «Socrate I» ieri ha navigato tutto il giorno per tornare a Mazara del Vallo do-

ve Vito Campo dovrà acquistare altre reti pagandole quasi certamente di tasca propria. Secondo le norme di diritto internazionale avrebbe dovuto provvedere al risarcimento dei danni lo Stato al quale appartiene il sommergibile.

Le ultime fasi dell'operazione di disincaglio all'alba si sono svolte mentre il «Socrate I» andava su e giù di poppa e prua bistrattato dal mare forza 7 con onde altissime che impedivano di stare a lungo in coperta sia agli uomini del capitano Campo sia ai pescatori dell'altra motobarca di Mazara del Vallo giunta in zona, il «Benedetto I»; sia a marinarai ed ufficiali della Marina a bordo della fregata «Todaro» e del dragamine «Sgombro».

Felice Cavallaro

SI E' PENSATO ANCHE A UN SOTTOMARINO

Mazara: oggetto misterioso nella rete d'un peschereccio

MAZARA DEL VALLO — Un peschereccio della flotta mazarese si è incagliato con le sue reti ieri pomeriggio nel Canale di Sicilia in una zona di mare dal fondo sabbioso ed è riuscito a liberarsi e a rientrare solo dopo sei ore di lavoro. Per qualche ora si è pensato che nelle reti fosse innocciato un sottomarino.

E' accaduto alle 14.45. Il peschereccio «Luana», di 170 tonnellate di stazza, con undici pescatori a bordo, si trovava a una quindicina di miglia al largo delle coste tunisine. Ad un tratto c'è stato un violento strappo e il peschereccio non è stato più in grado di muoversi. Evidentemente le reti si erano impigliate in qualche cosa di pesantissimo. In quel punto il fondo del mare è sabbioso e assolutamente piatto.

Via radio è stato dato l'allarme e sul posto si sono diretti una nave della Marina militare di sorveglianza nel Canale e un elicottero. Nel frattempo il capitano ha messo in atto la classica manovra di disincaglia-

mento: virate improvvise, motore a tutta forza, ma il «Luana» è rimasto fermo, come ancorato al fondo. Il comandante del peschereccio ha anche tentato un collegamento radio pensando appunto di aver preso nella rete un sommergibile, ma non ha ottenuto risposta.

IL TEMPO 17 OTTOBRE 1980 INTE

DOPO UN SOS AL LARGO DELLE EOLIE

Diventa più fitto il mistero sullo yacht tedesco scomparso

A tredici giorni dall'ultimo messaggio del «Niobe» inesplicabile la presunta fine del battello - Contraddittorie informazioni

Messina, 16 ottobre
A tredici giorni dall'803 lanciato dal panfilo tedesco «Niobe», in navigazione nel mare delle Isole Eolie, nessuna traccia di rottami, o di qualsiasi altro segnale che faccia comprendere quale possa essere stata la fine dello yacht e dei suoi membri di equipaggio.
Il tragico «May Deys» (sabbiamo urtato contro qualcosa, probabilmente uno scoglio. Stiamo affondando), comunicava una voce concitata venne raccolto giovedì 7 scorso verso le ore 22 dalla Capitaneria di porto di Lipari. Prima che cadesse il silenzio il radiofonista dell'imbarcazione di diporto indicò le coordinate geografiche: il «Niobe» si trovava in navigazione nei pressi dell'isola «Panarea», all'altezza degli scogli affioranti nel tratto di mare delle «Formiche».
Partiva immediatamente una motovedetta militare, mentre «Marsicilia» predispona subito i servizi di

soccorso con gli elicotteri di «Marsicilia» di stanza a Catania. Alla mezzanotte di giovedì, i soccorritori sono sulla zona («38,38» gradi a nord, «15,07» ad ovest) ma del natante tedesco nessuna traccia.
Le condizioni atmosferiche quella notte non erano tali da provocare una tragedia: mare calmissimo, vento zero, assenza totale di pioggia, visibilità discreta.
Le ricerche continuavano per giorni, ma del «Niobe» nessuna traccia. Si è ritenuto che il panfilo possa essere affondato a seguito di un violento urto contro gli scogli, ma a parte il rinvenimento di un salvagente, anulare «Zodiac» provvisto di viveri e razzi di segnalazione, nessun relitto in mare che ha svalorizzato l'ipotesi del naufragio.
Un cadavere spinto dalle onde sulla spiaggia di Coronia, nei pressi di Sant'Agata di Militello ad una settantina di chilometri da Messina sul litorale tirrenico, due giorni dopo il

«May Deys» del «Niobe» davano l'avvio alle indagini dei carabinieri: si pensò, infatti, che il corpo inanimato facesse parte del gruppo di persone imbarcate sul panfilo. I militi raccolsero anche le testimonianze di alcuni pescatori, i quali dichiararono d'aver avvistato al largo relitti di una imbarcazione. Contemporaneamente venivano chieste notizie al consolato tedesco per cercare di appurare la identità dei passeggeri a bordo dello yacht.
Il Consolato tedesco di Messina, però, non forniva alcuna informazione: ai funzionari non risultavano denunce di persone scomparse. Qualche notizia i carabinieri riuscivano a raccogliere a Lipari, dove alcuni pescatori affermavano di aver visto ormeggiato alla banchina «Pignataro» un veliero tedesco con a bordo un uomo, una donna ed un bambino. A Panarea c'era

chi, invece, sosteneva d'aver visto ormeggiato uno yacht di una decina di metri con sei uomini a bordo (una coppia di cinquantenni, tre giovani di una trentina di anni, ed un arabo). Informazioni contraddittorie che hanno infittito il mistero, anziché chiarirlo. Unico dato certo che i carabinieri hanno ottenuto riguarda la identità del cadavere ritrovato semivestito sulla spiaggia di Coronia: il morto era un armatulo di mente. (Placido Guerrero di 43 anni) allontanatosi dalla sezione neurologia dell'ospedale circoscrizionale di Sant'Agata di Militello. L'uomo era riuscito a sfuggire alla sorveglianza degli addetti al reparto: la fuga gli è stata fatale. Nessun collegamento, dunque, tra il cadavere e la scomparsa del panfilo.
Il «Niobe» risulta essere scritto al compartimento marittimo di Duesseldorf, con sigla «D.B.G. 31680», ma dalla città tedesca nessuna richiesta di ricerche è sino ad oggi stata avanzata alle nostre autorità.
Gli interrogativi che l'episodio ha posto sono di diversa natura. Sono irti molti a chiedersi come possa una imbarcazione straniera entrare e uscire tranquillamente da un porto senza che nessun controllo venga effettuato. A quei che risultano il passaggio del «Niobe» non è stato segnalato, tant'è che gli inquirenti non sono riusciti a scoprire neppure il reale numero dei passeggeri dello yacht, se fossero tutti di nazionalità tedesca, e quale potesse essere la loro destinazione.
Se non fosse stato lanciato il «May Deys», e se non fosse stato rinvenuto in mare il battello «Zodiac» con la dicitura del natante d'appartenenza, del «Niobe» probabilmente non si sarebbe saputo nulla. E' un altro mistero che si aggiunge ai molti che animano la Sicilia di questi anni.

AL LARGO DEL GOLFO DI CAGLIARI

Mercantile affonda Salvo l'equipaggio

Una falla nella stiva - I 10 uomini (3 di Monte di Procida) hanno raggiunto la costa in canotto dopo una notte all'adiaccio - Inascoltata la radio

CAGLIARI — Un piccolo mercantile panamense è affondato al largo delle coste sarde presso il golfo di Cagliari. I dieci uomini dell'equipaggio si sono messi in salvo.

Il «Simri», partito dalla Spezia e diretto a Bengasi in Libia, è affondato esattamente a poche miglia da Capo Carbonara, l'estrema punta sul versante orientale del golfo di Cagliari. I dieci uomini dell'equipaggio, compreso il comandante, imbarcati su una zattera autonavigante, dopo aver trascorso la notte all'adiaccio sono riusciti a toccare terra nella zona di Solanas, una frazione di Sinnai nel golfo di Cagliari a circa 40 chilometri dal capoluogo. Infortunati e sotto choc per la brutta avventura, sono stati soccorsi e trasferiti alla Capitaneria di porto dove, dopo essere stati rificollati, sono stati interrogati sulle cause del naufragio. Il comandante e diversi componenti dell'equipaggio sono italiani nati di Monte di Procida. Le condizioni dei

10 naufraghi sono buone, per nessuno è stato necessario il ricovero in ospedale.

Né la radio costiera di Campo Mannu né le tante navi in rotta al largo della Sardegna hanno ricevuto o captato alcun segnale di soccorso. Peraltro la zona dove è avvenuto il naufragio non è fra quelle definite «ombra» cioè dove le comunicazioni radio non vengono captate. Del naufragio si è quindi avuta notizia soltanto quando la zattera autonavigante gettata in mare dagli uomini del piccolo mercantile panamense ha toccato terra nella spiaggia di Solanas. I dieci uomini si sono salvati grazie alle eccellenti condizioni meteorologiche: mare calmo, niente vento e giornata limpida.

La nave è affondata per una falla apertasi nella stiva. Lo ha reso noto la Capitaneria di porto di Cagliari. Il «scarico» di proprietà della società «Pan Nautica» con sede a Lugano (Svizzera), aveva una stazza di 1.400 tonnellate ed era stato costruito nel 1957. L'equipaggio, che si è salvato, era

ni, tre egiziani, un jugoslavo, un giordano e un maltese.

Sono il comandante Umberto Scotto di Masse di 44 anni, Aniello Lubrano Lavandera, 23 anni, direttore di macchina, Salvatore Coppola, 44 anni, primo macchinista, tutti nativi di Monte di Procida (Napoli); Pietro Catania di 63 anni, nativo di Sfax (Tunisia) e residente a Torre del Greco, cuoco; il primo ufficiale Niko Trosecky nato a Tribanj (Jugoslavia); l'ingrassatore Ali Hasan Nassar Masri di 48 anni, nativo di Ramtha (Giordania); i marinai Ali Ibrahim Assan Osman di 25 anni, Mohamed Mahmoud Hamza, 30 anni e Gaber Mohammed Ussein 34 anni tutti nativi di Port Said (Egitto); ed il mozzo Martin Abdilla di 19 anni nato a Malta.

Secondo quanto ha raccontato il comandante il «cargo» panamense, che trasportava 2.400 tonnellate di ferro, viaggiava sottocosta a causa delle pessime condizioni del mare. «Arrivati all'altezza dell'Isola dei Cavoli (all'estremità Sud-orientale della Sardegna) — ha detto — avevamo il mare di traverso a sinistra e non riuscivamo più a governare. Un'ispezione alle stive — ha proseguito — ha rivelato che stavamo imbarcando acqua. Abbiamo attaccato le pompe ma non è servito a niente e alle sei del mattino la nave è affondata».

Tutti i membri dell'equipaggio hanno affermato di aver chiesto aiuto con la radio di bordo e che nessuno ha risposto.

Adriano Mereu

TRAPANI / UN ALTRO MISTERIOSO EPISODIO

Sommersibile nelle reti

Un motopeschereccio di Mazara del Vallo è stato trascinato per quattro miglia da un sottomarino di nazionalità sconosciuta

PALERMO — C'è un intasato, acque costose e affollate, sponde armatissime. E' l'inquieto scenario del Mediterraneo nel quale ormai sembra che non passi giorno senza che succeda un incidente grande o piccolo che sa.

Un sommersibile — e non è la prima volta — si è infilato come un sarago nelle reti di un peschereccio mazarese distese nel canale di Sicilia. Se n'è distrutto dopo una serie di strappi, disgregandosi senza rivelare la sua nazionalità. E' accaduto otto miglia a sud-est di Pantelleria mercoledì scorso, ma se n'è avuta notizia soltanto ora quando il peschereccio — il «Gianna», 64 tonnellate, dodici uomini di equipaggio — ha fatto rientro in porto.

«Erano circa le sei del pomeriggio — ha raccontato il comandante Sigorello — quando ho sentito un violento strappo. Ho fatto mollare subito i cavi e il peschereccio è stato trascinato per oltre 4 miglia prima che la rete si staccasse danneggiando gli archi posti sul pontone. Tutto

è svolto in silenzio e senza interventi esterni, per non più di quattro o cinque minuti. E' questo, che ha consentito al sommersibile di mantenere l'incognito e di allontanarsi; insulato ospite lasciando l'armatore a piangersi i danni subiti, permette ora alla Capitaneria di porto di Mazara del Vallo di parlare prudentemente di «oggetto subacqueo», di un «probabile sommersibile».

Ben altro clamore (ma la conclusione fu, tutto sommato, analoga) ebbe l'episodio dello stesso tipo che, pressappoco nelle stesse acque, si svolse l'anno scorso. Allora a ritrovarsi nelle reti un sommersibile fu un altro peschereccio mazarese, il «Socrate», la sera del 14 marzo. Per dodici ore i due natanti manovrarono per liberarsi l'uno dall'altro. Sul posto accorso da parte italiana il dragamine «Sgombro» e la fregata «Todaro» oltre ad alcuni elicotteri. Aerei americani sorvolarono la zona. Ma nessuno osò intervenire. Il comandante del «Socrate», Vito

Campo, cercò inutilmente di mettersi in contatto radio col sommersibile che non rispose e non tentò mai di venire in superficie. Conversazioni radio, però, vi furono tra il sommersibile e intercettatori sconosciuti.

Il comandante del peschereccio disse che si erano svolte in una lingua a lui ignota, ma fece capire che si trattava del russo. I marinai testimoniarono che aerei misteriosi volteggiarono su quel tratto di mare per tutto il tempo che il sommersibile restò prigioniero.

Anche quello del «Socrate» non era il primo caso. Due anni prima, la stessa ventura era toccata a un altro peschereccio, l'«Aramis», che fu trainato per alcune ore.

Questi tre sono, tuttavia, solo alcuni — i più clamorosi — dei tanti episodi (contatti, avvistamenti, inseguimenti, fughe) che contrassegnano la vita quotidiana del Mediterraneo.

Mario Obole

Palermo. Forse da una balena

Yacht affondato Tre giovani salvati dopo 18 ore

di LUCIO GALLUZZO

PALERMO — Due giovani palermitani ed un tedesco occidentale sono stati salvati dopo diciotto ore di estenuante lotta con le onde del canale di Sicilia in tempesta da una petroliera sovietica.

Il piccolo panfilo di dodici metri e di nove tonnellate di stazza sul quale viaggiavano tra l'Algeria e la Sicilia, è stato affondato da una «cosa grossa» immersi subito dopo la violenta collisione. Forse si tratta di una balena. Ogni tanto piccole balene superano Gibilterra e si inoltrano nelle calde per quanto sporche acque del Mediterraneo in cerca di un clima migliore di quello Atlantico.

Terminata la brutta avventura, i naufraghi finalmente rinfanciati ne hanno narrato i particolari. Si considerano pressappoco dei redivivi. E ne hanno ben ragione. Sono lo psicologo Achille Zeoner, 25 anni, proprietario e comandante del piccolo yacht «Dwewn»; Francesco Di Marco, 33 anni, funzionario dell'associazione siciliana amici della musica; ed Andreas Dietrich, 23 anni, un musicista di Hamm nella Westfalia.

Lo scontro con il grosso e nero oggetto misterioso («siamo certi che era un grosso cetaceo», ripetono i naufraghi) è avvenuto a 43 miglia a nord dalla costa algerina, al largo di Hammabba. Il «Dwewn» è affondato in neanche cinque minuti e i naufraghi, sconvolti, hanno appena avuto il tempo e la presenza di spirito per calare in mare il canotto di salvataggio con poche cose essenziali.

E quindi cominciata la loro piccola, quanto angosciata odissea nel mare infuriato, spazzato da un vento forte ed incessante. Sei navi abbastanza grandi sono passate a breve distanza dal canotto senza accorgersene. Di notte, da bordo di una non è stato notato neppure il bagliore di un razzo luminoso sparato dai tre. «A quel punto abbiamo pensato che stavamo per morire», hanno raccontato.

La salvezza è giunta con la petroliera sovietica «Zuldidi» di trentamila tonnellate di stazza, in navigazione tra l'Algeria e la Romania.

A bordo, sono stati curati, rificollati ed invitati a comunicare dove avrebbero preferito essere sbarcati. La scita è caduta sul porto industriale di Gela, nel litorale meridionale della Sicilia e poche ore dopo i tre vi sono stati sbarcati. I sovietici sono stati gentili, addirittura commoventi e desideriamo ringraziarli pubblicamente», ha detto Francesco Di Marco.

Zeoner e Di Marco erano partiti sul «Dwewn» dopo Capodanno da Palermo, facendo una sosta ad Orano. Nel porto algerino avevano atteso i venti e le correnti più favorevoli prima di proseguire la crociera che intendevano concludere nelle Antille. Ma il maltempo, che ha imperverato tra il nord Africa e la Sicilia, alla fine li ha persuasi a desistere e i due palermitani hanno pensato di rientrare a Palermo.

Avendo conosciuto Andreas Dietrich, che desiderava trascorrere una vacanza in Sicilia, gli avevano dato un passaggio.

Domenica 28 Marzo 1982

A GENOVA I TREDICI NAUFRAGHI

LA NAVE NAPOLETANA È STATA AFFONDATA DA UN SOTTOMARINO?

NAPOLI — «Due colpi secchi, improvvisi, un rumore cupo, poi una fortissima vibrazione, una falla irrimediabile, tanta acqua nelle stive». I marittimi del «Lavinia Coppola» (il cargo abbandonato, alla deriva, 80 miglia ad ovest di Trapani, dopo la misteriosa collisione di venerdì notte) non hanno dubbi. E' stato qualcosa di molto duro a spezzare la chiglia e a provocare l'immediato semiaffondamento della nave. Forse acciaio, un grosso corpo d'acciaio galleggiante appena sul pelo dell'acqua. Il riferimento è lampante: si è trattato di un sommergibile? Tecnici e protagonisti confermano l'impressione, ma naturalmente si affrettano a precisare di non avere al momento prove sicure dell'incidente.

Di certo c'è ancora un drammatico eguallo del mare, un'altra tragedia evitata d'un soffio, ancora protagonisti marittimi e mezzi napoletani (meno di tre mesi dopo l'alcunante sacrificio del «Marina di Equa», nel golfo di Guascogna) i tredici maritti-

mi salvati dal traghetto turco «Habiba» sono sbarcati ieri sera nel porto di Genova, accolti dall'armatore Michele Coppola. Sette napoletani, quattro trapanesi, un genovese, un tunisino. Un'avventura drammatica, sedici ore in balla delle onde a bordo di una scialuppa di salvataggio, con burrasca e mare «forza settes». Nessuna possibilità di scampo dalle 5 del mattino alle 21 di venerdì. Poi l'arrivo, providenziale, del traghetto turco, da Tunisi diretto a Genova.

L'inquietante sequenza nel racconto dei protagonisti. Cristoforo Pugliese, il capitano, Monte di Procida: «Ho visto la morte in faccia, tanti anni di navigazione mai avuta tanta paura. Subito dopo la tremenda vibrazione le stive si sono allagate, la nave s'è inclinata paurosamente sul fianco di dritta. Abbiamo appena avuto il tempo di lanciare l'S.O.S., poi siamo dovuti scappare in fretta, a bordo della

Franco Mancusi

CONTINUA IN SECONDA PAGINA

La nave

CONTINUA DALLA PRIMA PAGINA

scialuppa di salvataggio». Antonio Gramatico, mozzo diciottenne imbarcato a Trapani: «Il primo e ultimo viaggio in mare della mia vita. Non salirò mai più su una nave. Ho visto e sofferto troppo».

Al momento dell'incidente le condizioni del mare non erano, per fortuna, ancora difficili. L'operazione-salvataggio è stata completata senza problemi. Soltanto nel tardo pomeriggio, però, quando ormai le onde si erano fatte altissime, un aereo della base militare di Catania è riuscito a scorgere i naufraghi e a dare l'allarme. Il cargo napoletano (1.246 tonnellate di stazza) era uscito dal bacino di Trapani nei primi giorni di marzo, revisionata e rimessa a punto in ogni settore. L'ultimo viaggio da Baia ad Augusta, il 16 marzo, con un carico di pozzolana. Quindi la partenza da Trapani per Malaga. Costruita nei cantieri di Amburgo nel '57, la «Lavinia Coppola» era stata acquistata da Michele Coppola (armatore di quest'unica nave) quattro anni or sono.

I tredici marittimi sono rimasti stanotte a Genova. In giornata faranno ritorno a casa. Due soltanto di essi sono rimasti leggermente contusi nel movimentato trasbordo sul traghetto «Habiba». Gli altri stanno benissimo. Della nave si sono perse le tracce. Tre rimorchiatori, usciti dal porto di Trapani, hanno perlustrato a lungo il tratto di mare interessato, senza concreti risultati. Col passar delle ore le possibilità di ritrovarlo e di trasportarlo al sicuro sono sensibilmente diminuite. L'armatore, però, ha lanciato un appello «a tutte le Capitanerie d'Italia» per assicurare continuità alle ricerche. Sono già state preannunciate due inchieste.

Franco Mancusi

● Ecco l'elenco dei marittimi imbarcati a bordo del «Lavinia Coppola»: Cristoforo Pugliese, capitano, Monte di Procida; Amedeo Di Giovanni, 42 anni, Napoli; Calif Zawli, 35 anni, Tunisi; Giuseppe Sciacco, 35 anni, Trapani; Giuseppe Scotti D'Antonio, 30 anni, motorista, Monte di Procida; Filippo Scotti, 27 anni, primo ufficiale, Monte di Procida; Nicolò Sciarone, 43 anni, Genova; Michele Zanzica, 40 anni, Trapani; Michele Esposito, 34 anni, Castellammare di Stabia; Giuseppe Ehrig, 37 anni, Trapani; Salvatore Napoli, 19 anni; Antonio Gabriele, 19 anni, Napoli; Antonio Gramatico, 18 anni, Trapani.

P.8 - LA STAMPA

- Mercoledì 8 Giugno 1983 -

Sommergibile sconosciuto cola a picco un peschereccio

Salvi i tre uomini dell'equipaggio. La rete si era impigliata nel natante in immersione. Episodi frequenti nel Canale di Sicilia

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE Palermo, 6 giugno. È stato un maremoto, era appena l'alba quando ci siamo sentiti trascinare e l'imbarcazione si è capovolta ed è affondata nel giro di pochi minuti. Questo il racconto del comandante del motopesca «San Gaetano», Gaetano Aprea, che si è salvato insieme con altri due membri dell'equipaggio, Vittorio Maria Di Chiello e Martino Pes. Il capitano ha lasciato intendere che il capovolgimento della sua imbarcazione sarebbe stato provocato da un sommergibile di nazionalità sconosciuta. Il «San Gaetano» di 13 tonnellate di stazza, del compartimento marittimo di La Maddalena (Sassari), di proprietà dell'armatore Carmela Pigno, era impegnato in una operazione

di raccolta del corallo a 18 miglia ad est dell'isola di Pantelleria. L'imbarcazione si è improvvisamente capovolta e i tre uomini sono finiti in mare. Sono stati raccolti e trasportati all'ospedale dell'isola di Pantelleria dall'equipaggio di un altro motopeschereccio, «Il Colosseo», che si trovava nelle vicinanze. Le condizioni dei tre naufraghi non sono preoccupanti. Carabinieri e militari della Capitaneria di porto stanno interrogando i tre marinai mentre non si scarta l'ipotesi di un incidente provocato da un sommergibile; si valuta anche l'eventualità che il «San Giacomo» sia affondato perché la sua rete si è incagliata. La pesca del corallo si effettua infatti con una particolare attrezzatura; il co-

siddetto «ingegno» che costituisce la parte terminale della rete, ed è una sorta di croce artigianale che raschia i banchi agganciando il corallo. Il «San Gaetano» era partito una settimana fa dal porto di Santa Teresa di Gallura e avrebbe dovuto rimanere in zona ancora per qualche settimana. Già, altre due volte, in passato, sono avvenuti incidenti del genere; oltre un anno fa un motopeschereccio di Mazara del Vallo, il «Diolezzano», agganciò con le sue reti un sommergibile. L'equipaggio affermò di aver captato brani di conversazione in lingua russa. Un altro motopeschereccio sempre della flottiglia di Mazara del Vallo fu catturato da un sommergibile il-

ENZO QUARATINO

Peschereccio colato a picco nessuna traccia di sommergibili

ROMA — La Marina militare non ha trovato alcun indizio che possa avvalorare l'ipotesi che a far affondare il motopeschereccio «San Gaetano» sia stato un sommergibile.

Gaetano Aprea, comandante dell'imbarcazione colata a picco durante la pesca del corallo a 18 miglia ad Est di Pantelleria, aveva infatti lasciato intendere che l'improvviso affondamento fosse stato causato da un sommergibile.

Mentre proseguono le ricerche si stanno anche vagliando le testimonianze del comandante e degli altri due membri dell'equipaggio del motopeschereccio affondato e dell'equipaggio di un'imbarcazione vicina

IL TEMPO - DEL 7 GIUGNO 1983

IL GIORNALE DI NAPOLI - DEL 10/LUGLIO/1985

Un giornale americano riporta un'ipotesi da fantascienza

Il «Carmela Madre» affondato da un Ufo

È stato un Ufo ad affondare il «Carmela Madre»? Questa notizia da fantascienza non è il risultato dell'inchiesta giornale tuttora in corso presso la Direzione Marittima di Napoli, ma è stata riportata con grande evidenza dalla stampa americana. Ci riferiamo in particolare al servizio, a firma Pat Cotter, pubblicato dal «Sun» giornale della California con tanto di disegno illustrativo che mostra l'Ufo colpire con un raggio, evidentemente mortale, la piccola nave dei pescatori.

Il titolo: «La Maledizione del Triangolo della Morte» è quanto mai significativo, come la didascalia che accompagna il disegno e che parla di misteriose spazzate per colpa degli Ufo che spazzano nel tratto di mare compreso tra Roma, la Sardegna e la Sicilia. L'articolo di Pat Cotter è stato pubblicato poche settimane dopo la tragica misteriosa sparizione, avvenuta nella notte tra il 7 e l'8 ottobre 1984 del motoscafo «Carmela Madre» di sessanta tonnellate, iscritto al compartimento marittimo di Torre del Greco, salpato da Pozzuoli e scomparso nel golfo di Napoli con cinque membri di equipaggio.

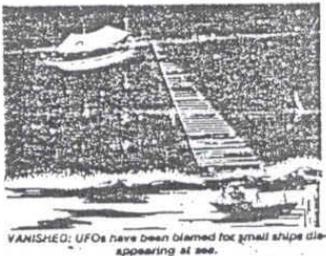
Dopo giorni di affannose e incessanti ricerche, effettuate con largo impiego di mezzi marittimi e aerei, furono ritrovati i corpi ormai privi di vita di tre marittimi: Ciro De Rosa di 19 anni da Napoli, Nuozzo De Rosa di 17 anni da Ercolano, Raimondo Grasto di 60 anni da Torre del Greco,

Curse of the TRIANGLE MURDEROUS UFO OF THE DAMNED

Maliciously massacred defenseless fishermen in the "Triangle of the Damned" off the coast of Italy, say terrified local residents.

The bodies of three of the four crewmen from the fishing vessel Carmela Madre were recently found scattered far and wide in the triangle between Rome, Sicily and Sardinia, where several ships and aircraft have disappeared without a trace. Eye-witnesses say the bodies were horribly mutilated — and search parties have been unable to find any trace of their ship. Other fishermen who cruise these waters are certain the killer UFOs are to blame.

The Carmela Madre was headed from Naples to a port



VANISHED: UFOs have been blamed for small ships disappearing at sea. The radio operator screamed, and then there was silence. Fishing boats have been

L'articolo pubblicato dal giornale californiano «Sun» sulla vicenda del «Carmela Madre»

Non sono stati invece ritrovati altri due marittimi a bordo della «Carmela Madre»: Antonio De Rosa di 46 anni e Salvatore Cozzolino di 27 anni entrambi da Ercolano. Nessuna traccia anche del «Carmela Madre», solo due salvagente di bordo furono rinvenuti addosso a due delle tre vittime. Il motoscafo sembra davvero inghiottito nel nulla; è questo l'elemento più

sconcertante della tragica vicenda. Ora dall'America rimbalza questa notizia da fantascienza, che tuttavia trae spunto da un fatto autentico: una comunicazione via-radio tra il «Carmela Madre» e una nave di transito, nel corso della quale le due navi si sono scambiate informazioni meteorologiche. All'improvviso il radio-telegrafista del pesche-

rioso torrese interrompe le notizie, la sua voce diventa concitata: «Vedo una gran luce», dice, «c'è qualcosa che fluttua nell'aria e ci viene addosso». Poi le comunicazioni vengono interrotte. Questa stranissima conversazione è autentica, non è un'invenzione della stampa americana ma risulta dagli atti dell'inchiesta sommaria esplicita dalla Capitaneria di Por-

to di Napoli. Da qui a parlare di Ufo il passo, per gli americani, è brevissimo. L'ipotesi è di quelle che fanno la felicità della folla schiera di appassionati del mistero e della «science-fiction» che è nata proprio negli Stati Uniti, dove ancora oggi viene alimentata da una stampa a caccia di sensazionalismo.

La conferma è facilmente rintracciabile nell'articolo di Cotter, che si abbandona a una serie di illusioni, parla di «Curse of the Triangle of the Damned», cita analogie vicende e costruisce castelli di dubbi e di incertezze, indicando piste da seguire e indizi da controllare.

Che vi siano, nella vicenda del «Carmela Madre», segreti da scoprire appare chiaro a chiunque. Tuttavia queste disgrazie accadono con grave frequenza. L'ultimo episodio in ordine di tempo è la scomparsa nel golfo di Bisceglia dei «Marina di Equas» con trentuno membri di equipaggio, inghiottiti da una tempesta di mare, come ha accertato l'inchiesta speciale promossa dal Ministero della Marina Mercantile.

Sul mare, nella notte dell'8 ottobre 1984 era calmo nel golfo di Napoli. È evidente che non sono state le forze travolgenti di una natura nemica a distruggere il «Carmela Madre». Ne è stato un «oggetto volante non identificato». È questo mistero che l'inchiesta formale promossa dalla Direzione Marittima di Napoli cercherà di svelare.

Pasquale Di Napoli

dotti odontotecnici, e non ha badato a spese pur di raddoppiare la possibilità di ritrovare i due giovani noleggiando per le ricerche aerei, elicotteri e motoscafi) non avevano fatto rinvenire né un cuscino né qualsiasi altro relitto del battello. Mario ed Eliana sembravano, dunque, misteriosamente scomparsi nel nulla. Probabilmente, invece, la causa del disastro è stata proprio una falla enorme improvvisata apertasi nello scafo: a causarla, un corpo semisommerso, tipo bombola di gas, bidone di ferro, tronco di legno alla deriva. Quanto ai relitti, i mille metri di profondità del mare in quella zona e le mareggiate di questi giorni probabilmente hanno provveduto a disperderli. Queste le circostanze che hanno colpito chi non li conosceva.

Dolore e rammarico invece hanno toccato, in questi 15 giorni di ricerche, coloro che li conoscevano: e sono molti. Mario, era un giovane e brillante manager, che aveva il giro di amicizie sparso fra Napoli, Milano e Roma: anche perché era lui che, in massima parte, si occupava della «Paudalca» l'industria di prodotti odontotecnici creata dal padre, Eliana, bellissima, amante dell'arte, lei stessa artista e pittrice, aveva frequentato l'accademia napoletana e quella milanese di Brera ed anche lei apparteneva ad una ricca e conosciuta famiglia napoletana.

Un tragico intoppo in un freddo mare di ottobre, ha travolto, però, il loro futuro.

Serena Romano
(ha collaborato Maurizio Comte)

IL MATTINO - 17 OTTOBRE 1984

LA TRAGEDIA DEL MOTOSCAFO SCOMPARSO NELLE ACQUE DI PONZA

Un falla, poi il naufragio

Ritrovato, a Castelvolturno, anche il corpo di Mario Paudice, partito per una gita due settimane fa con Eliana Calvanese

CASTELVOLTURNO - Dopo che, l'altro ieri mattina, sul lungomare di Mondragone era stato trovato il corpo inanimato di lei, di Eliana Calvanese, la speranza di trovare in vita lui, Mario Paudice, si era praticamente dissolta. Ieri mattina, alle 9, comunque, la conferma: anche il corpo del giovane è stato restituito dal mare che quindici giorni fa l'aveva inghiottito al largo di Ponza. Il cadavere di Mario Paudice, infatti, è stato trovato da alcuni passanti, con il volto nella sabbia, nella zona di Castelvolturno: all'altezza dei Regi Lagni, dov'è la scogliera grande, non lontano dal Villaggio Coppola Pinetamara. È proprio all'ufficio vendita del villaggio turistico si sono rivolti quelli che hanno rinvenuto il cadavere. Il personale dell'ufficio ha, a sua volta, avvertito i carabinieri di servizio presso il complesso turistico e questi ultimi hanno passato la notizia ai carabinieri di Castelvolturno.

Quindi, lo stesso iter drammatico e pietoso che si era svolto il giorno prima, quando era stato rinvenuto il corpo di Eliana: ovvero, il trasporto della salma all'obitorio del cimitero di Castelvolturno, la constatazione del decesso da parte del vicepretore di Capua, avvocato Capozzi, e del medico che ha emesso il referto, (emorte per annegamento avvenuta da almeno 10-12 giorni), la telefonata ai parenti perché venissero a riconoscerlo.

Ai genitori di Mario Paudice, però, alcuni amici del giovane hanno risparmiato il doloroso compito del riconos-

cimento: sono andati sul posto, infatti, Nino Riccio, il dottor Perillo ed il dottor Carotenuto ed hanno confermato che il corpo in slip e camicia e con l'orologio al polso, appartenevano effettivamente al 34enne Mario.

Si è conclusa, così, una vicenda che per certi particolari sconcertanti oltreché drammatici aveva colpito un po' tutta la città ma che purtroppo, statisticamente parlando, non è un caso raro: «Da maggio a settembre, quasi non passa giorno senza che il mare restituisca il corpo di qualcuno, depositandolo o sulla scogliera o sulla riva della lunga spiaggia di questo litorale», commenta il medico.

Nonostante, il caso di Mario Paudice ed Eliana Calvanese è stato avvolto, fin dall'inizio, da una serie di circostanze strane che facevano sperare di ritrovare, anche se dopo tanto tempo, ancora

vivi i due giovani. Innanzitutto, il motoscafo che è andato a picco: era un Gary Marine di oltre 10 metri e con due motori diesel per cui sembrava difficile che entrambi i motori potessero essere finiti in panne, quindi il giorno della partenza da Ponza, per rientrare a Napoli: domenica 3 ottobre, tempo buono, poi la telefonata di Eliana, la mattina di domenica: confermava ai suoi, il rientro in città in serata. Questi particolari davano per certo, quindi, che guasti, tempo cattivo, pernottamento a Ponza, sicuramente non erano i motivi per cui la coppia non era rientrata.

Allora, uno scontro, una falla? A questa ipotesi sembrava opporsi il fatto che le ricerche, sia della Capitaneria di Porto, che della Marina Militare, che degli stessi parenti di Mario (il padre è uno dei più grossi industriali a livello nazionale, nel settore del pro-

IL GIORNALE - DEL 9/MARZO/1987

Sciagura al largo delle coste sarde, finiscono in mare fusti di materiale tossico

«Qualcosa» l'ha urtato nella notte e il cargo è affondato Salvati da una motovedetta i 4 tedeschi dell'equipaggio

Cagliari — Un piccolo mercantile, battente la bandiera di un piccolo e sconosciuto Stato delle isole Fiji, l'«Arno», di 418 tonnellate di stazza, è affondato nel cuore della notte a una quindicina di miglia dalle coste della Sardegna centro-orientale,

dopo aver urtato contro un misterioso oggetto semisommerso. I quattro uomini che costituivano l'equipaggio, tutti di nazionalità tedesca, si sono salvati con una zattera prima che il cargo si inabissasse.

Il «My Day», il segnale di

soccorso, è stato dato, da una piccola radio in dotazione alla zattera solo alle 9,10 di stamane, otto ore dopo il naufragio, ed è stato captato solo da due traghetti in servizio tra la Sardegna e Civitavecchia: il «Gallura» e il «Boccaccio» della Tirrenia.

Sono stati i comandanti dei due traghetti a informare il centro radio di Porto Cervo, che, a sua volta, ha diramato la richiesta di soccorso alla potente stazione radio del porto di Cagliari, che ha diffuso l'SOS a tutte le navi in transito al largo della costa orientale sarda.

Coordinate dal comandante della capitaneria di porto di Cagliari, Pietro Gaddu, sono scattate le operazioni di soccorso. Da Cagliari e da Arbatax (il porto più vicino) sono salpate alcune motovedette della capitaneria e della Finanza. Nella zona sono anche confluite il «Boccaccio», una nave francese, il «Corso», e il «Capo Falcone». La prima ad avvistare i naufraghi, comunque, è stata una motovedetta dei carabinieri che si trovava già in mare quando è scattato l'allarme. Alle 11,10 è stata avvistata la scialuppa. Dieci minuti più tardi è stata agganciata e alle 11,30 i quattro naufraghi sono stati presi a bordo della motovedetta.

Solo alcune ore più tardi, quando il mezzo dei carabinieri è giunto nel porto di Ar-

batax e i quattro naufraghi sono stati interrogati, è stato possibile sapere qualcosa sul naufragio dell'«Arno», che presenta alcuni aspetti poco chiari.

Il mercantile, che batteva la bandiera dello Stato di Vanuatu, aveva cambiato proprietà nel mese di gennaio. Prima apparteneva a

una società tedesca. Sul piccolo mercantile c'erano solo quattro persone: Kuhn Ing, di 24 anni, Horst Maitius, di 50 anni, Andreas Hulsebusch, di 23, e Siegfried Lehnert, di 35. Sono usciti tutti incolumi dalla tragedia.

L'«Arno» era partito il 6 marzo da La Spezia con un carico di 14 contenitori di merce varia, e 11 tonnellate di sostanze corrosive contenute in fusti. Era diretta ad Algeri e ad un altro porto della costa nordafricana. Le autorità portuali italiane hanno stabilito che il carico era composto da materiale elettrico e pezzi di ricambio per mezzi meccanici. Uno dei container è rimasto a galla dopo l'affondamento del mercantile ed è stato agganciato.

I mezzi della Capitaneria non hanno finora recuperato i fusti finiti in mare in attesa di precisare la natura del contenuto. In base alla tabella di carico è comunque accertato che è possibile la formazione di vapori tossici se il contenuto dei fusti entra in contatto con l'acqua.

La zona del naufragio, a 15 miglia dal Capo Bellavista, è stata sorvolata per alcune ore da un elicottero della Finanza, che non ha trovato traccia del mercantile. Sono in corso accertamenti per stabilire la natura dell'oggetto semisommerso contro il quale ha urtato l'«Arno», all'una di notte. La collisione — secondo quanto hanno riferito i quattro marittimi tedeschi — ha provocato l'apertura di una falla a prua. Il natante si è subito inclinato su un lato di 30 gradi. In bre-

ve l'acqua entrata nella stiva ha inclinato ulteriormente il mercantile di 70 gradi e l'equipaggio ha capito che non c'era più nulla da fare e ha calato la scialuppa in mare. Appena in tempo. Pochi istanti dopo la nave è affondata. Resta da chiarire perché non sia stato dato subito l'SOS.

Quello dell'«Arno» è l'ennesimo naufragio avvenuto nei mari della Sardegna in pochi mesi. Dopo la tragedia dello «Stainless Trader», in cui perirono otto marittimi sudcoreani, avvenuto al largo di Capo Carbonara il 26 dicembre scorso, negli ultimi giorni sono naufragati due panfili fra la Sardegna e la Corsica: uno tedesco, il «Kiebitz», con cinque persone a bordo, tutte di nazionalità tedesca, che sono state salvate da un elicottero; e l'altro greco, il «Windlife», arenatosi il 4 marzo scorso sulla spiaggia di Rena Maiore, nella Sardegna settentrionale. Del navigatore solitario che si trovava a bordo, un ingegnere greco, Apostolos Bachas, non è stata trovata traccia.

Gianni De Candia

Fra la costa siciliana e l'isola di Stromboli

Una grossa meteora precipitata in mare

MESSINA, 22. Una grossa meteora è precipitata in mare alle 19.25 nelle acque cagone comprese fra la costa siciliana e l'isola di Stromboli.

La meteora, presentata da un testimone, scese da un cielo di 40 mila lunghe ore luminosa, visibile anche da Messina, particolarmente dalle località discazzate lungo la riviera nord. La visibilità è stata invece migliore da capo Rasombrano.

All'osservatorio Astronomico viene comunque rilevato che non si tratta di un fenomeno eccezionale, essendo questo simile al recente accadimento delle stelle cadenti.

Il maggiore testimone si è verificato come si disse alle 19.25. È stato osservato un enorme globo luminoso che ha attraversato trasversalmente il cielo in direzione sud-est nord-ovest con una velocità impressionante. In seguito una sua frammento, a quattro chilometri dall'epicentro del globo luminoso, un secondo fenomeno breve e a volte in tutto la coda di stelo vive parso fra le precipitazioni.

A Messina e precisamente in via Salandra, un pezzo di meteorite ha invece la caduta. Il fenomeno è stato notato anche al di là dello stretto.

IL MATTINO - 24/10/1955
PAG. 1

- Lunedì 24 Gennaio 1983

IL GIORNALE D'ITALIA A pagina 10

Allarme a Capri per un oggetto luminoso caduto in mare (ma non era il satellite sovietico)

NAPOLI. — Vico affarato ieri pomeriggio a Capri (Napoli) dove una donna, Luisa Fedele, avrebbe visto — secondo quanto ha dichiarato — cadere in mare, ad un miglio dai Faraglioni, un oggetto luminoso di natura non precisa. Si è subito pensato ad una parte del satellite sovietico. Per il Capitanato della Capitaneria di porto dell'isola e di quella di Napoli, sono salpite due motovedette che hanno perlustrato fino a sera la zona di mare indicata dalla donna, ma invano. Per molte ore le evoluzioni dei natanti della Capitaneria e di imbarcazioni private sono state seguite sulla riva da centinaia di persone, tra cui molti turisti stranieri.

AL LARGO DI CAPRI

Oggetto misterioso precipita in mare

Il tempestivo intervento d'un fotografo

Il nostro corrispondente da di sera di una nuvola, un ne Capri ci telefona. gella che precipita.

ieri pomeriggio, verso le cinque, alcune persone hanno messo in allarme la capitaneria di porto ed i carabinieri quando si è avuta notizia precipitare in mare, al largo dell'isola, un oggetto che, a prima vista, sembrava un paracadute.

Il fotografo Willy Colucci riuscì a scattare alcune fotografie dell'oggetto misterioso. Il comandante del porto di Capri si metteva subito in comunicazione con il comando di Napoli, ma gli veniva risposto che nessun aereo era stato visto disperso.

Suocera, mente del fido di Piazza Carmine che sta a Marina Diocleziana, veniva avvertita la capitaneria che erano stati visti sparare, dal mare verso il cielo, alcuni palli, ma il comandante del porto decideva di far uscire un piroscafo, il «Mercurio», per tentare la ricerca e per perlustrare le zone.

Fino al momento in cui telefoniamo la nave è ancora in giro ma senza esito. Le fotografie scattate sembrano, al

IL ROMA - LUN. 13/01/1985
PAG. 4

SCONCERTANTI TESTIMONIANZE DI DECINE DI PERSONE.

Globo misterioso nel cielo: e poi Napoli piomba nel buio

● Il «disco luminoso» si è abbassato fino a mille metri ● Avvistato anche da due jet della NATO ● E' sparito verso Capri ● L'ENEL sulla mancanza della luce: linea sovradimensionata per il maltempo

ANCHE A ROMA LUNGHE INTERRUZIONI IN MOLTE ZONE

PAESE SERA - 10/GEN/1966 - PAG. 1/4

NAPOLI, 10. — Un fenomeno che per molti sarà ricordato per il giorno in primo piano della scorsa domenica mattina, è stato visto anche da due jet della Nato a estremo sud della Campania. Una misteriosa sfera luminosa si abbassò fino a mille metri, e poi scomparì verso Capri. L'ENEL sulla mancanza della luce: linea sovradimensionata per il maltempo. Anche a Roma lunghe interruzioni in molte zone.

«Un globo di luce nel cielo quando è mancata la corrente»

Forse al buio soltanto di suggestione, ma alcune persone affermano di aver visto un misterioso oggetto luminoso fermarsi col sole proprio mentre, sabato sera, si verificava il «black-out»

Nonché l'ENEL, allora, non ha mai comunicato spiegata la causa di un fenomeno che ha avuto un'eco internazionale nel mondo. Per gli scienziati, in ogni parte della regione meridionale, la voce di sabato scorso, non solo aveva creato, ma anche gli è venuta incontro, che le popolazioni di zona, quali, questi che nessuno gli ha mai detto, e che hanno potuto a ragione, con il giorno, alla volta del buio, esporsi per una serie di ore, come tutti sanno.

Il perché dell'individuo suggerisce che il globo era in grado di emettere una luce propria ed era in grado di muoversi, dal momento che si è abbassato fino a mille metri, e poi è sparito verso Capri. L'ENEL sulla mancanza della luce: linea sovradimensionata per il maltempo. Anche a Roma lunghe interruzioni in molte zone.

La notte persone sono state in grado di affermare con sicurezza che il misterioso oggetto è scomparso nel momento in cui due jet — gli aerei della Nato — erano in volo sopra il mare di Capri. L'ENEL sulla mancanza della luce: linea sovradimensionata per il maltempo. Anche a Roma lunghe interruzioni in molte zone.

Questo fatto, però, è stato ampiamente commentato da tutti i giornali, e in questi giorni si sta vedendo che in molte zone della Campania, e in altre parti della Campania, si sono verificati, sabato sera, interruzioni di corrente elettrica. L'ENEL sulla mancanza della luce: linea sovradimensionata per il maltempo. Anche a Roma lunghe interruzioni in molte zone.

IL TEMPO - 11/GEN/1966 - PAG. 6

IL MATTINO
 MERC. 29/GIUGNO
 1966 - PAG. 5

Corpi luminosi avvistati sul Tirreno

ROMA, 28 giugno

«Dischi volanti» sul Tirreno? L'equipaggio di un motoscafo-riccio che stava navigando alle prime luci dell'alba tra l'isola del Giglio e il monte Argentario, ha avvistato tre corpi luminosi che attraversavano il cielo. Erano circondati da un alone bianco e, ad un certo punto, da essi si sono staccati alcuni frammenti incandescenti che sono caduti in mare.

I marinai del natante — la «Ochetta» — hanno valutato la distanza che li separava dal punto di caduta dei frammenti ad una trentina di miglia. Una cinquantina di chilometri, quindi sono da non potersi tenere subito sul posto per accertare se qualcosa fosse rimasto a galla. Dall'«Ochetta» è partita subito una segnalazione radiofonica per la stazione costiera di Civitavecchia che ha a sua volta preso contatto con altre navi incrocianti nella zona per aver eventuali altre conferme sull'avvistamento del fenomeno. Pure che per il momento tali conferme non siano state raccolte.

Ma molto probabilmente l'avvistamento dei misteriosi corpi luminosi è da collegarsi con uno dei numerosi lanci di razzi sonde dal poligono sardo di Sella Marina. I marinai dell'«Ochetta» hanno visto i «dischi volanti» intorno alle cinque e dalla base era stato lanciato un missile alle quattro e quaranta.

MEZZA CITTA' LI HA VISTI

Dischi volanti a Palermo?

Avevano al centro una palla rossa luminosa, provvista di antenna — Volavano a circa 100 metri di altezza

(Dalla nostra corrispondenza)

PALERMO, 14 (E. C. I.)
 — Dischi volanti questa

volta sul cielo di Palermo? Sarebbero stati visti da molte persone,

In poco tempo piazza Pollicina, da dove sarebbero stati visti i primi oggetti misteriosi, è diventata il raduno di centinaia di curiosi.

La notizia si è diffusa come un fulmine nel centro della città. Verso le 24 merco, Palermo,

non all'incirca, attendeva il passaggio dei dischi volanti. Qualcuno ha dichiarato di averli osservati a circa 100 metri dalla terra e di aver notato che, al centro di ognuno di essi, si distinguono una palla rossa luminosa con antenna.

IL GIORNALE D'ITALIA 14 - 15 MAGGIO 1969

IERI SERA NEL CIELO DI CAGLIARI

Avvistati centinaia di «oggetti luminosi»

Il fenomeno è stato seguito da diverse persone — Sembravano corpi fastidiosi che volteggiavano sopra la città

Dieci volanti nel cielo di Cagliari? I numerosi avvistamenti furono causati dagli aerei per andare a prendere gli oggetti volanti non meglio identificati sono stati volati anche in città. In alcune città passate proprio sul serio tra persone che sono state scalfite ferite della loro abitazione per sembrare ricambiato e si sono avvertiti il primo ad avvertirlo è stato un giovane addetta al telefono, Salvatore Pardi, di 27 anni, è questo ha avvertito la sua il telefono insieme a due linee non servivano per un paio di

ore i «dieci» hanno al che spuntavano ad altre avvisazioni dall'altro lato dell'isola, avvisando in città compiendo parecchi voli. Per alcuni, poi, sembrava un oggetto di tipo o quadrilatero, in altri, invece, la ragazza, in un momento di paura, ha avvertito il primo ad avvertirlo è stato un giovane addetta al telefono, Salvatore Pardi, di 27 anni, è questo ha avvertito la sua il telefono insieme a due linee non servivano per un paio di

avvistate straordinarie — ha aggiunto l'addetto Pardi — tanti che ho visto oggetti volanti sopra la città. Ho visto i diecimila proprio nel momento in cui ho messo piede sul terrazzo del piano sesto. Sono rimasti lì per un po' di tempo, ma ho visto un oggetto di tipo o quadrilatero, in altri, invece, la ragazza, in un momento di paura, ha avvertito il primo ad avvertirlo è stato un giovane addetta al telefono, Salvatore Pardi, di 27 anni, è questo ha avvertito la sua il telefono insieme a due linee non servivano per un paio di

Il 10 dello scorso mese di settembre. A tanta gente sul viale torinese per vedere un po' di luce, dato che la giornata era stata particolarmente buia. Era sceso in una poltroncina con la ruota di guida come quella usata ad un tempo orologi di legno. In quel momento appena gli occhi si erano aperti volanti che ho visto era assieme a mio padre ed alla mia ragazza. Volevano bastare e dopo aver volteggiato per qualche tempo intorno alla città si allontanarono volutamente scomparso in un istante. Rimasi letteralmente sbalordito. Ho parlato con i miei familiari, ma tutti mi dissero che non avevo visto niente. Ho parlato con il mio amico che probatamente aveva visto qualcosa nel cielo, ma non aveva potuto più, pensando che la mia mente era ancora in stato di confusione. Da allora, però, ogni tanto da me tornava a casa. E' così, per me la città è un posto di paura. Molti si sono dimostrati perplesso, altri invece allarmato, mentre che alcuni, invece, hanno detto che sono stati avvertiti altri fatti non è il caso di fare una lista di questi avvistamenti. D'altro canto, l'eventuale fenomeno rilevante.

UNIONE SARDA - 25/10/1975 - No. 5

UFO TORRES - LA NUOVA SARDEGNA - 2/11/79

E' STATO VISTO DALL'EQUIPAGGIO DI UN MOTOSCAFO DEI CARABINIERI

UFO nel cielo dell'Asinara: stava spiando il supercarcere?

PORTO TORRES — Un UFO anche sull'isola dell'Asinara. È stato avvistato dal motoscifo dei carabinieri che sorvegliava tutta la costa sino a sfiorare il supercarcere più sicuro d'Italia. L'avvistamento è avvenuto qualche giorno fa, ma la notizia è trapelata soltanto da pochi perché i militari si sono guardati bene da non rivelare, seppure con

avvistamenti sembrano le avvisazioni al più moderno supercarcere nazionale. E

non ingiusto se Cossu e compagni non si sono più da un pezzo. Questo per vedere, per spione

che fosse dovuta a un refugio, o un sommergibile o a un UFO venuto al da lontano, con degli elicotti militari.

Un disco volante, con la girata rotante, e movimenti a infrasuono, era immobile nel cielo, ora è inespugnabile e infuocata le evoluzioni del motoscifo, manovrato così a bell'appello dagli uomini che — dopo tanto essere entrato da agenti della polizia, che nella penisola sono i sicari per il supercarcere UFO, a firma di dieci e di altri volanti — hanno voluto, per questo avvistamento, sapere se nell'immediato futuro, magari a partire proprio da qui, si potesse prevedere un nuovo avvistamento di questo tipo. L'UFO avrebbe rivelato a una certa altezza, a pianura sulla collina che ricomincia la trasmissione del supercarcere, per sparire dopo pochi minuti nello spazio.

Un disco volante, con la girata rotante, e movimenti a infrasuono, era immobile nel cielo, ora è inespugnabile e infuocata le evoluzioni del motoscifo, manovrato così a bell'appello dagli uomini che — dopo tanto essere entrato da agenti della polizia, che nella penisola sono i sicari per il supercarcere UFO, a firma di dieci e di altri volanti — hanno voluto, per questo avvistamento, sapere se nell'immediato futuro, magari a partire proprio da qui, si potesse prevedere un nuovo avvistamento di questo tipo. L'UFO avrebbe rivelato a una certa altezza, a pianura sulla collina che ricomincia la trasmissione del supercarcere, per sparire dopo pochi minuti nello spazio.

Fuori come nel luglio dello scorso anno, il 30, quando all'Asinara il ne-vevo era colto e i brigatisti s'incamminarono cristallo, sede e ciondoli. Allora il oggetto misterioso non toccò i cieli ma il golfo dell'Asinara. All'equipaggio di un motoscifo della 278, il Monteforte, avvertì di vedere emettere da poggio una grossa massa bianca, quasi argentata, enorme, che dallo specchio d'acqua della monobon pendeva prima decisamente verso l'Asinara, lasciando dietro una scia che, stranamente, reggeva alla scacchiera. Si vide abbastanza presto. Venne detto l'addetto e così in particolare, una che fu l'impugnatura della capitaneria che vide la sua avvisazione al più moderno supercarcere nazionale. E

A proposito di UFO: non è che i militari notarono qualcosa di... non, però ci sono rimasti male quando hanno sentito e detto il battente pubblicitario per spingere a sbarco per il servizio di E. Schuster in questo e in quel locale. I prezzi non erano poi molto alti, tenuto conto della crisi che affonda tutta la penisola: da 22 a 40 mila lire. Però, anche dopo si profittano prezzi ancora più alti, forse alle 20 mila lire, tuttora compreso, anche l'anno scorso, non è che di prenotazioni e, anche, di clienti se ne sono stati fatti. Con tutta tranquillità e onestà. E i proprietari di un ristorante ci ho con fidato: «Come è andato il lavoro? Bene, giusto, ed è tutto finito tra di noi, è famiglia. Che si profitti di noi da quest'anno e cominciamo a dimenticare e sul prezzo?». Abbiamo capito tutto: è UFO ed sono stati noi, e me per quelli che possono da molti italiani, sono appena cominciate in forma di clienti inabbidati dagli che? (11/11/79) A1

Insomma anche gli av-

RELAZIONE DI AVVISTAMENTO DI OGGETTO VOLANTE NON IDENTIFICATO (*)

1) Quando avete visto l'oggetto? (**). Dal 27 al 28 Ottobre 1967
(1967) (1967)
 (Se l'avvistamento è avvenuto di notte segnate il giorno in cui la notte aveva inizio e quello in cui essa aveva fine; per es.: * dal 16 al 17*.)

2) Che ora era all'inizio dell'avvistamento (ora locale) _____ 10 _____ 35
(local) (local)

3) Era pieno giorno oppure notte, alba, crepuscolo? Notte

4) Il cielo era limpido? Se c'erano nuvole indicate se erano sparse o coprivano tutto il cielo e, possibilmente, di che tipo erano e a che altezza si trovavano. Se era notte, indicate se si vedevano bene le stelle e la luna. Indicate inoltre se c'era pioggia, neve, nebbia ecc. In caso di fosce cieli avete precisato se era forte e in che direzione soffiava. Cielo sereno, 3/8 Ca 2600ft, 3/8 Ac 3000ft, visib. >10 con foschia, luna piena, stelle visibili e vento da 150° 10 kts.

5) Dove eravate in quel momento? Indicate la regione, città, strada ecc. disegnando inoltre nello spazio vuoto qui sotto a destra una piantina della zona con una crocetta sul posto esatto ove vi trovavate. Indicate inoltre se eravate in casa o per la strada o altrove. Se eravate su un mezzo di trasporto indicate quale e, se si trattava di un aereo, precisatene il tipo, la quota e cui volava e la rotta.

Corre di Controllo dell'Aeroporto di Cagliari Alghero.



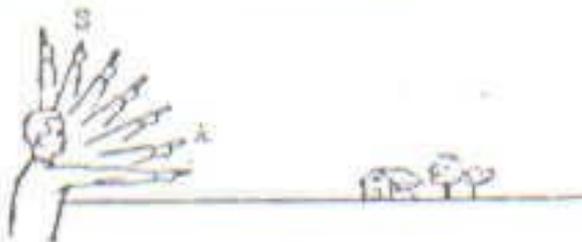
6) Vedeste l'oggetto attraverso un vetro di finestra, attraverso occhiali, binocolo e altri strumenti? Attraverso i vetri della TWA prima, poi uscita dalla Torre, a occhio nudo e con il binocolo successivamente.

(*) NOTA BENE

- 1) Se gli oggetti erano più d'uno, mandate ogni risposta per: 1° oggetto _____; 2° oggetto _____ ecc.
- 2) Se le sporie per qualche risposta non è sufficiente riportate su di un qualsiasi foglio di carta il numero dell'interrogatorio e la corrispondente vostra risposta. Iniziate pure su di un foglio di carta qualsiasi tutti gli esempi di particolari, non previsti nelle domande del presente questionario.
- 3) Se non ricordate i particolari richiesti nella varie domande, riportate solo quelli che vi rammentate; nel caso non siano rammentate ve ne di un particolare e aggiungete aggiungendo qualche parola come: circa; mi sembra, ecc.

- 7) Come fu che vi accorgeste della presenza dell'oggetto? Controllando in posizione di tre elicotteri in circuito ad Cvat Coll'Aeroporto.
- 8) Per quanto tempo avete osservato l'oggetto? $\frac{1}{11}$ cinque circa
(min) (secondi) (ore-min)
- 9) Inizialmente da che parte si trovava l'oggetto? (Indicate per es. se si trovava a Nord o Sud o Sud-Est ecc. oppure in appoggio al di sopra del punto A, del punto B ecc.) L'oggetto proveniva da S/3 in direzione E/4 fino alla posizione di notteventi dentro per pista 14.
- 10) Come è stato che avete perduto di vista l'oggetto? L'ho perduto con il binocolo mentre effettuavo una salita rapida fino alle perniciosità ottiche.
- 11) Da che parte si trovava l'oggetto al momento in cui avete cessato di vederlo? (precisate con A o B). L'oggetto è scomparso in direzione N/12.

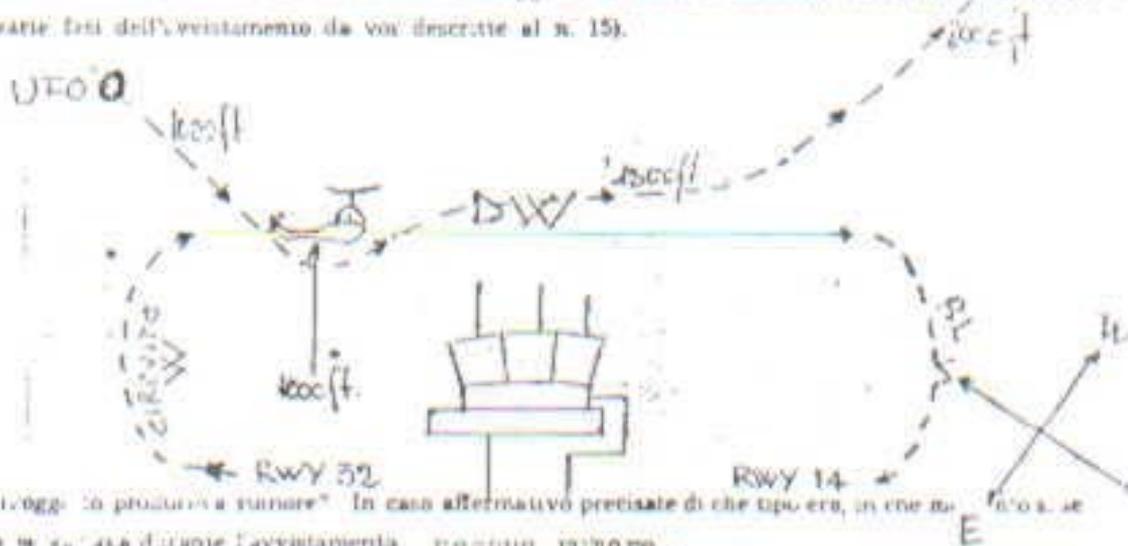
- 12) Indicate a che altezza appariva l'oggetto al di sopra dell'orizzonte all'inizio e alla fine dell'istamento. A questo scopo procedete così: puntate il dito in alto verso la zona di cielo ove l'oggetto appariva e fate segnare da un'altra persona che vi sta guardando una lettera «A» al dito corrispondente del disegno qui a destra riportato. Puntate poi il dito verso la zona di cielo ove è l'oggetto alla fine dell'istamento e fate segnare una lettera «B» verso il dito corrispondente dello stesso disegno (il braccio più sollevato indica una zona di cielo proprio al di sopra della vostra testa, mentre quello più basso indica una zona di cielo proprio all'orizzonte).



- 13) Secondo voi a che altezza dal suolo volava l'oggetto? 10000 circa
- 14) Secondo voi a che distanza si trovava l'oggetto dal punto ove eravate? 450-500mt.
- 15) Descrivete tutti gli spostamenti dell'oggetto (da che parte andava, con che velocità si muoveva, saliva o scendeva, se passava davanti o dietro una nuvola o montagna o altro punto di riferimento fisso o mobile, se a un dato momento accelerava o rallentava o si fermava, se ruotava su se stessa e quante rotazioni faceva in ogni minuto ecc. ecc.) Indicate anche quanto tempo impiegava in alcuna delle operazioni descritte; a questo scopo controllate con un orologio i tempi indicati aggiungendovi di essere di nuovo presenti al fattorino da S/3 verso la T42, volava orizzontalmente con velocità ridotta 300km/ora circa, poi in posizione di notteventi dentro per pista 14 ha iniziato la salita accelerando progressivamente e salendo con un'angolazione di circa 40/45°.



- 8) Nel seguente spazio vuoto, rappresentante il cielo dinanzi a voi come apparirebbe il cielo, grafico, fate uno schizzo del percorso e tracciate mediante una linea tratteggiata il profilo dell'oggetto nel cielo durante tutto l'avvicinamento, aggiungendo ogni tanto su tale linea una crocetta secondo il senso del movimento dell'oggetto e tutte le indicazioni utili ad individuare le varie fasi dell'avvicinamento da voi descritte al n. 15).



- 17) L'oggetto produceva rumore? In caso affermativo precisate di che tipo era, in che modo si manifestava durante l'avvicinamento: nessun rumore.

- 18) L'oggetto era più luminoso del cielo? In caso affermativo indicate se aveva la luminosità di una stella (grande, media, piccola) oppure di un fari di automobile visto di fronte e a una certa distanza (es. un chilometro, cento metri ecc.) oppure se tale luminosità era accecante. Se la luminosità dell'oggetto non rimaneva costante col passar del tempo ma aumentava o diminuiva, precisate in che modo.

momento essa cambiava e, nel caso in cui i cambiamenti si ripetevano con regolarità, indicate quante volte in un minuto ciò avveniva. L'oggetto era più luminoso del cielo, di colore arancione forte, di intensità costante, di grandezza ingiustificabile, molto più grande di un aereo di autocollante a 150 km. e comunque più piccolo dell'elicottero in circolo visto a 400 mt. Durante l'allontanamento verso N/W è diventato sempre più piccolo fino alla scomparsa totale dalle possibilità ottiche umane.

19) Che forma aveva l'oggetto? A che cosa poteva somigliare? Fate anche possibilmente un disegno dell'oggetto nella pagina vuota qui sotto a destra, aggiungendo, vicino, una freccia per far capire quale era la parte anteriore dell'oggetto mentre si muoveva.

Essendo sferico, poteva somigliare ad un pallone di calcio un po' più grande, non è possibile definire quale fosse la parte anteriore o posteriore perché si è sempre visto come una palla luminosa in tutte le sue fasi di avvicinamento e di allontanamento.



20) Di che colore era l'oggetto? (indicate anche se il colore variava durante l'avvicinamento, in che momenti ciò si verificava e, nel caso in cui la variazione di colore si ripeteva con regolarità, precisate quante volte in un minuto ciò avveniva) Arancione forte o di intensità intensa.

21) I contorni dell'oggetto si vedevano bene o erano un po' confusi? Uscivano dall'oggetto fiamme o fumo, oppure l'oggetto appariva circondato da un alone luminoso? Indicate la forma e il colore di tali fenomeni e tutti i loro eventuali cambiamenti durante le varie fasi dell'avvicinamento, riprendendo infine i particolari nel disegno al N. 19. I contorni apparivano confusi, non da fiamme o vici uscite dall'oggetto.

- 5 -
- 22) Secondo voi quanto era grande l'oggetto? Non lo posso dire, forse come un Al-47J visto alla distanza di 5000 ft.
- 23) Di quanto volte l'oggetto appariva più piccolo e più grosso della luna piena o del sole o ancora di cinque lire tenuta tra le dita con il braccio teso in avanti verso il cielo? Appariva della stessa grandezza di una stella? Se la grandezza apparente dell'oggetto variava durante l'avvicinamento, indicate quando e come variava la metà della luna piena visto però alla distanza di 400/450 ft.
- 24) Avete potuto fotografare (o cinematografare) l'oggetto? In caso affermativo sarebbe utile esaminare le negative e conoscere il tipo di macchina usata e la lunghezza focale del suo obiettivo, oltre all'apertura di diaframma, la durata di esposizione e il tipo di pellicola utilizzati.
- 25) Altre persone, oltre a voi, hanno visto l'oggetto? In caso affermativo fornite le loro generalità e indirizzi o almeno indicate quale erano.
- 26) Avete visto oggetti volanti non identificati in altre occasioni? In caso affermativo indicate la data in cui è avvenuto e in che luogo vi trovavate; riportare poi in un questionario a parte tutto ciò che vi autoritate in proposito.
- 27) Riportate, per favore, qui sotto le vostre memorie.

- 7) Come fu che vi accorgete della presenza dell'oggetto? Seguito - vista tre elicotteri dell' E. I. in adiacenza notturno nell'aeroporto.
- 8) Per quanto tempo avete osservato l'oggetto? circa 4'
- 9) Inizialmente da che parte si trovava l'oggetto? (Indicate per es. se si trovava a Nord o Sud o Sud-Est ecc. oppure se appariva al di sopra del paese A, del monte B ecc.) A Sud-Est dell'aeroporto in prossimità di uno dei suddetti elicotteri.
- 10) Come è stato che avete perduto di vista l'oggetto? si è allontanato troppo e ad una notevole altezza.
- 11) Da che parte si trovava l'oggetto al momento in cui avete cessato di vederlo? (precisi come si è) A Nord-Ovest dell'aeroporto.

12) Indicare a che altezza appariva l'oggetto al di sopra dell'orizzonte all'incirca e alla fine dell'osservazione. A questo scopo procedete così: puntate il dito in alto verso la zona di cielo che l'oggetto all'inizio e fate segnare da un'altra persona che vi sta guardando una lettera «A» verso il dito corrispondente del disegno qui a destra riportato. Puntate poi il dito verso la zona di cielo dove era l'oggetto alla fine dell'osservazione e fate segnare una lettera «B» verso il dito corrispondente dello stesso disegno. (Il braccio più sollevato indica una zona di cielo proprio al di sopra della vostra testa, mentre quello più basso indica una zona di cielo proprio all'orizzonte).

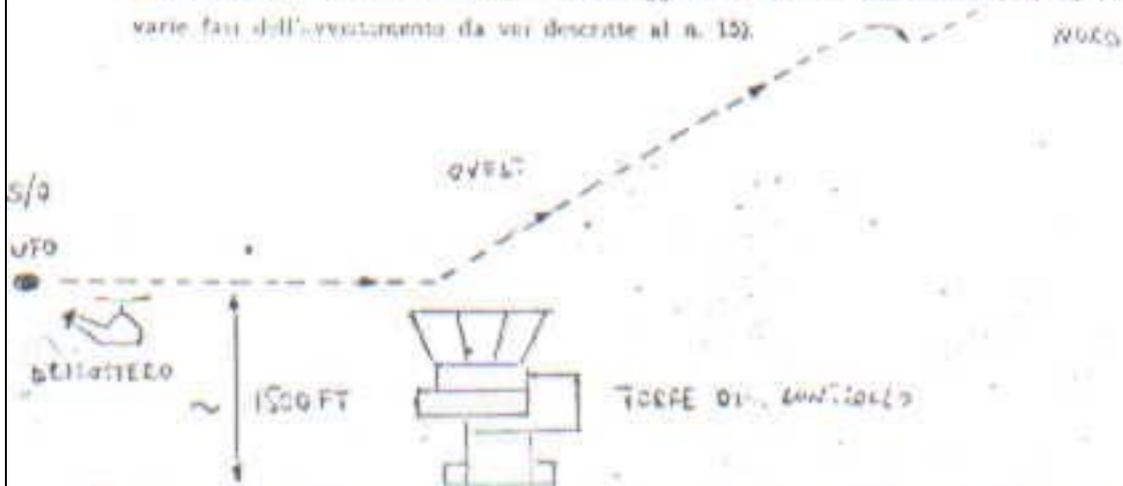


- 13) Secondo voi a che altezza dal suolo volava l'oggetto? Inizialmente circa 1.500 FT
- 14) Secondo voi a che distanza si trovava l'oggetto dal punto ove eravate? Circa 4 miglia
- 15) Descrivete tutti gli spostamenti dell'oggetto (da che parte andava, con che velocità si muoveva, se saliva o scendeva, se passava davanti e dietro una nuvola o montagna o altro punto di riferimento fisso e mobile, se a un dato momento accelerava o rallentava o si fermava, se ruotava su se stesso e quante rotazioni faceva in ogni minuto ecc. ecc.). Indicate anche quanto tempo impiegava la ciascuna delle operazioni descritte; a questo scopo controllate con un orologio i tempi indicati, senza guardare di essere di nuovo pescati al fatto. All'inizio dell'avvicinamento si trovava appena dietro un elicottero, procedendo poi ad una velocità poco superiore a questo lo ha sorpassato, mantenendo una prua approssimativa verso NORD e mantenendo la quota dell'elicottero; appena a OVEST della Torre di Controllo (tempo trascorso circa 50") ha iniziato a salire aumentando progressivamente la velocità fino a raggiungere e superare, senza dubbio, la velocità di un jet militare (circa 300 Nodi). Si riferisco ad un jet militare perchè anche il suo rufio di salita era notevole. Ha mantenuto questo aspetto per circa 3" cioè fino a scomparire alla mia vista * ed era già ad una altezza rilevante.

... più di 45.000FT.

Voci prima che scompariva e alla sua vista, ho avuto l'impressione che stesse virando verso destra e ci è costato di più comando, coprendo in seguito la sua azione mantenendomi per 20" dopo pochi secondi l'ho perso di vista.

6) Nel seguente spazio vuoto, rappresentante il cielo davanti a voi come apparirebbe in una fotografia, fate una schiera del paesaggio e tracciate mediante una linea tratteggiata il percorso dell'oggetto nel cielo durante tutto l'avvicinamento, aggiungendo ogni tanto su tale linea una freccia secondo il senso del movimento dell'oggetto e tutte le indicazioni utili ad individuare le varie fasi dell'avvicinamento da voi descritte al n. 15).



- 7) L'OGGETTO PRODUCOVA rumori? In caso affermativo precisate di che tipo era, in che momento si sentì e se veniva durante l'avvicinamento. Non sono in grado di affermarlo in quanto c'erano i due elicotteri nelle vicinanze.
- 8) L'oggetto era più luminoso del cielo? In caso affermativo indicate se aveva la luminosità di una stella (grande, media, piccola) oppure di un faro di automobile visto di fronte e a una certa distanza (per es. 10 chilometri, cento metri ecc.) oppure se tale luminosità era accecante. Se la luminosità dell'oggetto non rimaneva costante nel passar del tempo ma aumentava o diminuiva, precisate in quale

momento essa cambiava e, nel caso in cui i cambiamenti si ripetevano con regolarità indicarci quante volte in un minuto ciò avveniva. L'oggetto era certamente più brillante del cielo in quanto era notte, il suo colore era di un porra-cino e non abbagliante di intensità costante, la sua grandezza era pari a quella di un furo di automobile visto da una distanza di 1 Km. L'ultimo dato è molto approssimativo.

19) Che forma aveva l'oggetto? A che cosa poteva somigliare? Fare anche possibilmente un disegno dell'oggetto nello spazio vuoto qui sotto a destra, aggiungendo, vicino, una freccia per far capire quale era la parte anteriore dell'oggetto mentre si muoveva.

È un cerchio che non fosse perfettamente rotondo, piuttosto una forma ovale con il diametro maggiore non necessariamente superiore al diametro minore. Sembrava non risse o paragonare questo oggetto luminoso (brasso a poco una palla da rugby brillante di luce propria).



20) Di che colore era l'oggetto? (Indicare anche se il colore variava durante l'avvicinamento in momenti in cui si verificava e, nel caso in cui la variazione di colore si ripeteva con regolarità, indicare quante volte in un minuto ciò avveniva)

Arancione senza variazione di colore.

21) I nastri dell'oggetto si vedevano bene o erano un po' confusi? Uscivano dall'oggetto fiamme, vapore fumo oppure l'oggetto appariva circondato da un alone luminoso? Indicare le forme e i colori tali fenomeni e tutti i loro eventuali cambiamenti durante le varie fasi dell'avvicinamento, riportare infine i particolari nel disegno al N. 19. I CONTINUI AL VEDOVDOO 2000.

- 22) Secondo voi quanto era grande l'oggetto? Come un elicottero radio.
- 23) Di quante volte l'oggetto appariva più piccolo o più grosso della luna piena o di una moneta da cinque lire tenuta tra le dita con il braccio teso in avanti verso il cielo. Appareva di della stessa grandezza di una stella? Se la grandezza apparente dell'oggetto variava durante l'avvicinamento indicate quando e come variava. Più grande di una moneta di 5 lire tenuta tra le dita con il braccio teso in avanti. La grandezza diminuiva aumentando la distanza.
- 24) Avete potuto fotografare (o cinematografare) l'oggetto? In caso affermativo sarebbe utile poter vedere le negative e conoscere il tipo di macchina usata e la lunghezza focale del suo obiettivo oltre all'apertura di diaframma, la durata di esposizione e il tipo di pellicola utilizzati.
Negativo.
- 25) Altre persone, oltre a voi, hanno visto l'oggetto? In caso affermativo fornite le loro generalità e indirizzi o almeno indicate quante erano.
- 26) Avete visto oggetti volanti non identificati in altre occasioni? In caso affermativo indicate se, e in che luogo vi trovavate; riportare poi in un questionario a parte tutto ciò che vi ricordate in proposito. Negativo.
- 27) Riportate, per favore, qui sotto le vostre generalità e indirizzo:
COC
PRC
INU
Data

7) Come fu che si accorse della presenza dell'oggetto? QUANDO CAG/BCR PERDÉ L'OGGETTO ALL'ARRIVO DI UN ECO DELL'ATI

8) Per quanto tempo avete osservato l'oggetto? 5'

9) Inizialmente da che parte si trovava l'oggetto? (indicate per es. se si trovava a Nord, a Sud, a Sud-Est ecc. oppure se appariva al di sopra del paese A, del monte B ecc.)
PROVENIENTE DA S-W 5/6000 FT VERSO CAG/BCR

10) Come è stato che avete perduto di vista l'oggetto?
SI È ALLONTANATO BALZANDO VERSO S-SE PIÙ A OCCIDENTE

11) Da che parte si trovava l'oggetto al momento in cui avete cessato di vederlo? (precisate come al n. 9)
UNA VOLTA SU CAG/BCR (un po' più ad W) HA INDICATO LA DIREZIONE VERSO S-SE ANCHE L'ESPRESSIONE DI FALGASCI SUI 10/15000 FT. DOPO LA SEGNALA CHE RICHIEDEREBBE LA SALITA PIÙ A OCCIDENTE

Indicare a che altezza appariva l'oggetto al di sopra dell'orizzonte all'inizio e alla fine dell'avvistamento. A questo scopo procedete così: puntate il dito in alto verso la zona di cielo dove l'oggetto appariva e fate segnare da un'altra persona che vi sta guardando una lettera «5» sulla scala corrispondente del disegno qui a destra riportato. Puntate poi il dito verso la zona di cielo dove era l'oggetto alla fine dell'avvistamento e fate segnare una lettera «6» sulla scala corrispondente dello stesso disegno. (Il braccio più sollevato indica una zona di cielo proprio al di sopra della vostra testa, mentre quello più basso indica una zona di cielo proprio all'orizzonte).



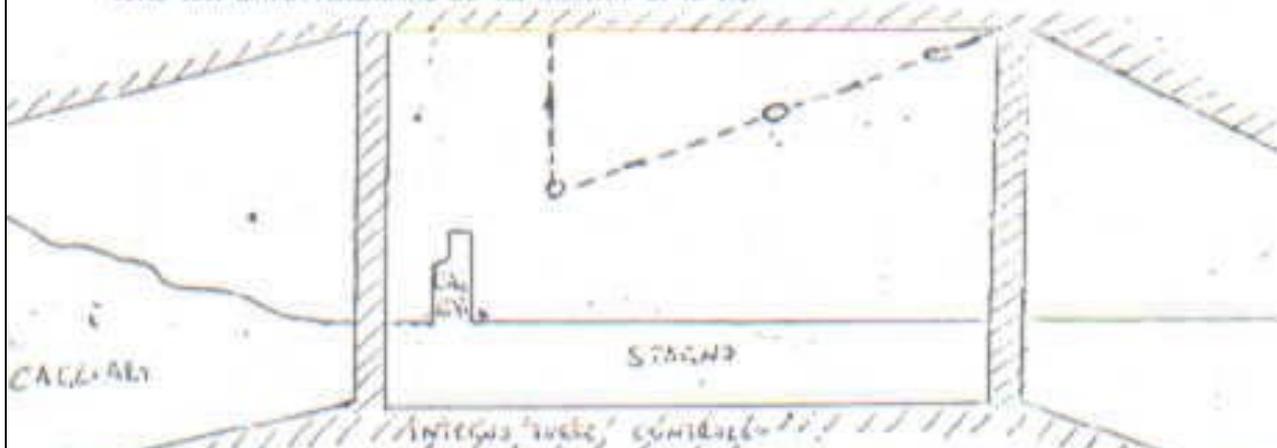
12) Secondo voi a che altezza dal suolo volava l'oggetto? 5' 6.000 FT IN SALITA
PIÙ A OCCIDENTE

Secondo voi a che distanza si trovava l'oggetto dal punto ove eravate?
5 - 6 KM

13) Descrivete tutti gli spostamenti dell'oggetto (da che parte andava, con che velocità si muoveva, se saliva o scendeva, se passava davanti o dietro una nuvola o montagna o altra parte di rilievo fisso o mobile, se a un dato momento accelerava o rallentava o si fermava, se puntava in un certo e quante rotazioni faceva in ogni minuto ecc. ecc.). Indicate anche quanto tempo impiegava in ciascuna delle operazioni descritte, a questo scopo controllate con un orologio i tempi cubiti, come giandovi di essere di nuovo presenti al fatto.
PROVENIENTE DA S-W SU CAG/BCR SU 5/6000 FT PERDÉ L'OGGETTO BALZANDO VERSO S-SE ANCHE L'ESPRESSIONE DI FALGASCI SUI 10/15000 FT. DOPO CUI LA SEGNALA CHE RICHIEDEREBBE LA SALITA PIÙ A OCCIDENTE PER S-SE. CAG/BCR CON IL RADAR IN FUNZIONE NON HA RILEVATO NULLA. UN ECO DELL'ATI A CIRCA 3000 FT IN AVVICINAMENTO AL MONT. PIÙ A OCCIDENTE PROVENIENTE DA NORD È STATO CHIESTO SE AVESSE IN VISTA L'OGGETTO. L'ESCLUSIVO CHE IN QUEL MOMENTO SI TROVAVA A SUB ORA 13 MILE PIÙ A

ALTO SE LA SCELTA CON FURIA SUE, IL PILOTA HA RISCHIATO ESPRESSAMENTE
 IMPONENDO NEL FATTO IL COMPLESSIVO DELLA TORRE DI LIGGIO SE CONTE-
 CA, A CA' VILSA, DI ESSERE VISTO A CONOSCENZA DEI MARCHI E PRIMO
 MILIGANI FEDERICO DI FIORE HANNO AVVESTITO LO STESSO OGGETTO IN-
 GETTO IN PROSSIMITA' DI CAPO VASCO ALLE ORE 17.30 LOCALI.

- 16) Nel seguente spazio vuoto, rappresentate il cielo davanti a voi come appa-
 rrebbe in una foto-
 grafa, fate uno schizzo del passaggio e tracciate mediante una linea tratteggiata il percorso
 dell'oggetto nel cielo durante tutto l'avvistamento, aggiungendo ogni tanto su tale linea una freccia
 recita secondo il senso del movimento dell'oggetto e tutte le indicazioni utili ad individuare le
 varie fasi dell'avvistamento da voi descritte al n. 15).



- 17) L'oggetto produceva rumore? In caso affermativo precisate di che tipo era, in che momento si levava
 e se variava durante l'avvistamento **NO**

- 18) L'oggetto era più luminoso del cielo? In caso affermativo indicate se aveva la luminosità di una
 stella (grande, media, piccola) oppure di un faretto di automobile visto di fronte e a una certa distanza
 (per es. un chilometro, cento metri ecc.) oppure se tale luminosità era accecante. Se la luminosità del-
 l'oggetto non rimaneva costante nel passare del tempo ma aumentava o diminuiva, precisate in quale

- 4 -

momento essa cambiava e, nel caso in cui i cambiamenti si ripetevano con regolarità, indicare quante volte in un minuto ciò avveniva. **SEMPLICE UN PAIO DI LINEE PARALLELE, LUNGHE
UNA CINQUANTINA DI MMT. MOLTO PIU' GRANDE CON LUMINOSITA' COSTANTE
MA NON ACCRESCENTE**

19) Che forma aveva l'oggetto? A che cosa poteva somigliare? Fate anche possibilmente un disegno dell'oggetto nello spazio vuoto qui sotto a destra, aggiungendo, vicino, una freccia per far sapere quale è la parte anteriore dell'oggetto mentre si muoveva.

**SEMPLICE UN SFERA DI LUCE ARANCIONE
CON L'INTENSITA' CHE POTEVA SCHIAC-
CIATA LATERALMENTE**



20) Di che colore era l'oggetto? Indicate anche se il colore variava durante l'avvicinamento o il momento in cui si verificava e, nel caso in cui la variazione di colore si ripeteva con regolarità, indicare quante volte in un minuto ciò avveniva.

ARANCIONE CON INTENSITA' COSTANTE

21) I contorni dell'oggetto si vedevano bene o erano un po' confusi? Uscivano dall'oggetto forme o come appare l'oggetto appariva circondato da un alone luminoso? Indicate la forma e il contenuto, fenomeni e tutti i loro eventuali cambiamenti durante le varie fasi dell'avvicinamento, ripetete i particolari nel disegno al N. 19. **CONTORNI CONFUSI CON UN ALONE
BRILLANTE COME PUO' ESSERE UN FARO VISTO DA UN CERT. DISTANZA**

20) Se... sul punto era grande l'oggetto? **FORSE QUANTO LE NON PIU' GRANDE DI UN DCG**

21) In quante volte l'oggetto appariva più piccolo o più grosso della luna piena o del sole...
moneta da cinque lire tenuta tra le dita con il braccio teso in avanti verso il cielo. Anche...
della stessa grandezza di una stella? Se a grande... l'oggetto aveva in quel
lavoramento indicato quando e come variava. **ERA CIRCA 1/4 DELL'ALTEZZA DELLA LUNA
ALLA DISTANZA LUNARE PER NOI ECCESSIONE UNIFORMEMENTE VISO A
SCOPPIARE DI SALITA**

22) Avev... fotografare (o emulsionografare) l'oggetto? In caso affermativo indicare il...
modello e negative e indicare il tipo di macchina usata e la lunghezza focale...
oltre all'apertura di diaframma, la durata di esposizione e il tipo di pellicola usata:
NO

23) Altri persone, oltre a voi, hanno visto l'oggetto? In caso affermativo fornire le loro...
nomi e almeno indicate anzitutto erano

24) Avev... visto l'oggetto volante non identificati in altre occasioni? In caso affermativo indicare il...
data ed è avvenuta e in che luogo vi trovavate; riportare poi in un questionario a parte come se di
vi ricordate in proposito.
NO

25) Per favore, per favore, qui sotto le vostre generalità e indirizzo:

Un professore racconta ero con alcuni amici nella zona del porto di Ognina quando abbiamo visto un corpo luminoso volare, subito dopo ne è arrivato un altro. Il ricercatore americano: solo un'intelligenza superiore può aver reso possibile la vita

A Siracusa strane luci nel cielo «Abbiamo avvistato gli Ufo»

SIRACUSA. (21) Facevo gli occhiali, occhi puntati verso il cielo. Respira, commenti ininterrotti e dubbi in circolo. Gli stessi eventi hanno visto. Gli Ufo, oggetti volanti non identificati, sarebbero stati avvistati la sera di due giorni fa nella zona balneare di Siracusa, a Ognina, proprio sopra il porticciolo dei pescatori.

A intravedere l'episodio, non certo un aereo che avvicinato di terra, tipo il più esperti riconoscono che per questo occorre un occhio allenato, in questo caso senza neppure la meglio ed altri due amici, che insieme ad altre decine di persone hanno avvistato queste strane luci. «In casi come questo meglio mantenere l'anonimato, purtroppo è facile farsi scambiare per visionari, od altre anche se non siamo stati i soli a vederle. Rappettiamo la richiesta del distretto oculare ed andiamo avanti nella storia».

Una serata d'estate, ore 22.30 circa, i quattro amici insieme a diversi altre persone vengono attratti da una forte luce, a un'ora, proprio sopra il porticciolo-canale, granaio di barbe di pescatori. Questa rimane ferma, ondeggia, dopo alcuni secondi schizza via, velocissima lasciando sbalorditi i quattro amici ed anche le decine di persone in quel momento sulla balconata.

«Cedere ad quello che pensano, dice il professore agli amici. Non c'è il

tempo di attendere una risposta. Usciamo fuori dalle la stregia, riappare volutamente, alla stessa maniera della prima. Termina nello stesso punto della precedente, e dopo pochi secondi sparisce verso l'alto».

Secondo i testimoni non esiste alcuna spiegazione a quello che hanno

visto. Il professor parlano di «obiettivi puntati ad altri fenomeni simili».

Ma in ogni caso non si può negare che qualcosa a sera di due giorni fa sul porto di Ognina sia avvenuta. Non è la prima volta che episodi simili si sono verificati nella stessa zona. Una decina di anni fa, altre persone hanno avvi-

stato strane luci in cielo, che si muovevano liberamente lungo percorsi che poi nel spazio non presentavano mai nessun altro apparato.

E tutto come della Etna, in collegamento più a sud. O Ognina, qualche pensiero gratis di aver visto strane luci balenare il notte sul'acqua.

Renato Ventura

A San Giuseppe Jato agente filma una macchia bianca L'esperto: si tratta solo di palloni aerostatici

PALERMO. Una luce strana macchia bianca nel cielo azzurro del porto a nord di San Giuseppe Jato il 4 parlato di un Ufo. Giuseppe La Greca, un agente delle polizia di Sicilia, testimonia che si trovava nel mattino attorno a mezzogiorno nella sua abitazione di San Giuseppe Jato, ha filmato l'oggetto volante con una telecamera. Il fenomeno è prolungato per alcuni minuti ed è molto simile a quello verificatosi nei giorni scorsi a Dittia, in Spagna. Anche in quel caso si è parlato di Ufo, ed la prima a credere ai dischi volanti — la dichiarata test a Tito Salvatore Sarto, direttore dell'Osservatorio astronomico di Palermo — la realtà di uno dei maggiori centri scientifici.

Allora di che si tratta? «Ho chiamato, per avere conferma, la base di lancio dell'Agricoltura spaziale italiana di Sirgi. Si tratta di palloni aerostatici, lanciati recentemente. Ho controllato anche che gli orari di avvistamento dagli oggetti corrispondono con quelli di lancio dei palloni aerostatici. Non c'è dubbio non sono Ufo».

E quello avvistato ad Jato potrebbe provenire da Sirgi? «No, assolutamente non stato lanciato un pallone aerostatico di qualche altro stazione. Ho visto le fotografie le immagini di film e a dire il vero vedere un disco volante da camera. Per quanto riguarda gli oggetti avvistati nei nostri cieli, è facile affermare che si tratti di palloni aerostatici. La loro forma è una sorta di goccia, cambia di una sorta che si alza nell'atmosfera».

Nell'osservatorio astronomico di Palermo aveva mai avvistato degli oggetti che si hanno fatto indovinare? «Non è mai successo, neppure negli altri osservatori d'Italia».

Cristina Accardi



Giuseppe La Greca



Allegato 8

ESERCITAZIONI MILITARI

Un documento rivela: fino alle 19 del 27 giugno tiri nel basso Tirreno

“Anche il giorno di Ustica esercitazioni militari”

Il partito sardo: “Ecco le prove”

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA - Il giorno della tragedia di Ustica erano in corso delle esercitazioni militari. Nel basso 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 alle manovre è 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 il documento, inviato alla stampa dal 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 8 alle 19. Il Dc 9 dell'Itavia, in volo da Bologna a Palermo, ha interrotto improvvisamente i suoi contatti con il radar di Ciampino alle 21 e 04 del 27 giugno 1980. Due ore dopo la fine delle manovre.

La precisazione del ministro

Sollecitato a riferire sulle esercitazioni compiute in quei giorni nell'area interessata dalla tragedia di Ustica, il ministro Zanone ha sempre sostenuto che ogni tipo di manovra si era conclusa il 27 giugno 1980 alle 9 del mattino. Anzi, scendendo nel dettaglio, ha precisato: i lanci di missili nelle acque del poligono di Salto di Quirra sono avvenuti il 23 e 24 giugno; l'esercitazione di tiri a Capo Teulada il 26 e 27 giugno. Tale ultima attività è terminata la notte tra il 26 e il 27 giugno. Ma nel suo

comunicato 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.

Abbiamo tentato di rintracciare il ministro della Difesa per ottenere una risposta su questa nuova, inquietante ipotesi. Zanone era impegnato in una riunione per mettere a punto la rosa dei nomi che faranno parte della supercommissione su Ustica decisa dal consiglio dei ministri. L'organismo entrerà in funzione entro oggi: probabilmente ne faranno parte 7-8 esperti, tra i quali almeno tre alti ufficiali delle altrettante armi, andati in pensione prima del 1980. Siamo riusciti a parlare con gli stretti collaboratori del ministro. Ma anche loro non sono stati in grado di confermare o di smentire o quantomeno di precisare se tale esercitazione sia avvenuta secondo quanto programmava l'ordinanza di sgombero della zona di mare interessata.

Al cronista non resta dunque che registrare la circostanza. Per due buoni motivi: primo, perché se le esercitazioni sono proseguite fino alle 19 del 27 giugno, qualcuno ha informato male il ministro; secondo, perché se così fosse, questo significa che continuano i tentativi di omissione e di copertura su quello che è avvenuto la notte del 27 giugno 1980 a sud-est della Sardegna. Le esercitazioni, probabilmente, non sono continuate il 28: era caduto il Dc 9 presso Ustica e la stessa *Rivista militare*, nella sua cronaca quotidiana delle attività navali,

ricorda che quel giorno «unità navali, elicotteri e velivoli sono stati impegnati nelle ricerche e nel recupero delle vittime dell'aereo precipitato in mare». Ma niente e nessuno, finora, ci esclude che le manovre siano proseguite fino alle 19 del 27, cioè due ore prima che il velivolo civile dell'Itavia venisse abbattuto da «quell'oggetto non identificato» e che ora tutti identificano con un missile.

Secondo Mario Carbone, vicesegretario nazionale del Partito sardo d'Azione, «la gravità delle omissioni ministeriali e degli alti gradi militari è dimostrata dal fatto che il 27 giugno 1980 era in pieno svolgimento un'altra esercitazione a fuoco, mai ammessa dal ministro e dai militari, proprio nella zona dove è accaduto l'incidente al Dc 9. Se le manovre in corso a Capo Teulada, nel sud-ovest della Sardegna, possono ritenersi, ad un esame superficiale, difficilmente (ma possibilmente) collegabili con l'abbattimento dell'aereo civile, le esercitazioni a fuoco in corso il 27 giugno 1980 nel mare a sud-est della Sardegna possono aver interessato il Dc 9 Itavia».

“La materia è top-secret”

E poi, a proposito del documento, che fu affisso in tutti i comuni interessati, Carbone aggiunge: «Non è possibile sapere il coinvolgimento degli aerei di Decimomannu, nell'esercitazione programmata fino al 30 giugno. Semplicemente perché tutta la materia è top-secret».

Allegato 9

RELITTO CACCIA USA A GAETA



IL GIALLO La cartina del luogo del ritrovamento del Phantom americano e, a sinistra, i rottami dell'aereo Usa depositati sul molo di Gaeta (Foto Ap)

LA VICENDA

- **IL RITROVAMENTO**
Il 21 gennaio scorso un peschereccio di Gaeta trova, impigliato nelle reti, a nove miglia da punta Stendardo, al largo di Gaeta, i resti di un aereo. Con l'aiuto di una barca lo riporta a riva e avverte la Capitaneria di Porto
- **LA SCOMPARSA**
Dopo due giorni, il relitto scompare. Viene rintracciato solo mercoledì scorso, nel deposito di un autodemolitore
- **LA VERSIONE USA**
Avvertiti del ritrovamento, gli americani chiedono di riavere l'aereo, spiegando che si tratta dei resti di un Phantom caduto in mare con un altro il 23 ottobre del '74, perché rimasto senza carburante. Ma il governo italiano non restituisce il relitto e la procura di Latina apre un'inchiesta
- **LA COINCIDENZA**
Nel giugno del 1980, non lontano da punta Stendardo, precipita il Dc9 dell'Itavia. A collegare il nuovo ritrovamento alla tragedia di Ustica c'è una coincidenza: il 18 maggio del '92, durante una campagna di recupero dei resti del Dc9 Itavia, fu trovato il serbatoio supplementare di un cacciabombardiere americano, un Phantom. Serbatol, avevano spiegato gli esperti, sganciati solo in caso di avaria o di velocità eccessiva. Anche in quel caso gli americani parlarono di avaria

Giallo sul Phantom trovato in mare

L'aereo ripescato vicino a Ustica. Gli americani: ridatecelo. No del governo

ROMA — Una piccola «Sigonella 2» per un pezzo d'aereo trovato in mare, e torna l'ombra del mistero di Ustica. Attorno alla sezione di coda di un vecchio Phantom II F4J, cacciabombardiere americano degli anni '70, governo italiano e ambasciata Usa hanno ingaggiato nei giorni scorsi un braccio di ferro discreto ma piuttosto deciso. Una storia dai contorni ancora poco chiari, che comincia il 21 gennaio scorso. Quando il «Bartolomeo», un peschereccio di Gaeta, trova, impigliato nelle sue reti, a nove miglia da punta Stendardo, un pezzo di lamiera corroso dall'acqua. Tre metri e mezzo, vernice bianca e azzurra che il tempo sembra non aver intaccato.

Il «Bartolomeo» però non riesce ad issare a bordo il relitto, e chiede aiuto ad un'altra barca, il «Falco Pescatore». E sono i suoi uomini a riportarlo fino a terra, per poi scaricarlo al molo dell'ex Genepecca, dopo aver avvertito la capitaneria di porto. Due giorni dopo però il pezzo di aereo scompare misteriosamente. Per ricomparire soltanto mercoledì scorso nel deposito di un autodemolitore di Gaeta.

Appena avvertiti del ritrovamento, gli americani chiedono di riaverlo, spiegando che si tratta dei resti di un Phantom caduto in mare assieme ad un altro il 23 ottobre del '74 dopo che i due cacciabombardieri si erano alzati in volo assieme



RICOSTRUITO I resti del Dc9 precipitato nel mare di Ustica nel giugno 1980 così come vennero ricostruiti per l'inchiesta nell'hangar dell'aeroporto di Pratica di Mare. Punta dello Stendardo, luogo del ritrovamento del Phantom, è a poche decine di miglia da dove l'aereo Itavia spari dagli schermi radar

dalla portaerei «Saratoga», reduce da due anni di campagna in Vietnam. I due aerei si erano trovati in un fitto banco di nebbia, erano rimasti senza carburante e i piloti (recuperati poi da un elicottero della portaerei) erano stati costretti a lanciarsi. Dall'ambasciata facevano sapere di aver identificato con certezza l'aereo dai numeri di serie impressi sul relitto (157303), e manifestavano una certa fretta, sostenendo di considerare chiusa la questione. Il governo però era stato di tutt'altro avviso: il relitto è sotto

sequestro in un capannone della capitaneria di porto, e prima di restituirlo la Procura di Latina dovrà terminare le sue indagini.

Ma cosa c'è da indagare? Perché un pezzo di aereo dalla storia apparentemente «banale» finisce per far intervenire addirittura Palazzo Chigi? E perché è addirittura il ministero dei Trasporti a scomodarsi per raccontare la storia di quel pezzo di ferro? Perché nel giugno del 1980, a circa ottanta miglia da punta Stendardo, era precipitato un Dc9 del-

l'Itavia. La tragedia di Ustica, con il suo contorno di duelli aerei, tracce radar e bugie. «Prima di pronunciarsi e dire se il relitto ha qualche attinenza con il caso Ustica è essenziale accertarsi se ci siano segni del numero di matricola dell'aereo», avverte adesso Rosario Priore, che per anni ha condotto in solitudine l'inchiesta sul Dc9 Itavia.

L'esperienza insegna che le coincidenze, in una storia come quella di Ustica, difficilmente vanno sottovalutate. E in questa storia c'è appunto una coincidenza grossa come una montagna: il 18 maggio del '92, durante una seconda campagna di recupero dei resti del Dc9 Itavia, era stato trovato il serbatoio supplementare di un cacciabombardiere americano, un Phantom. Serbatol, avevano spiegato gli esperti, che vengono sganciati solo in caso di avaria o quando c'è bisogno di spremere dai motori la massima velocità possibile.

Anche quella volta dall'ambasciata degli Stati Uniti avevano fatto sapere che si trattava dei resti di un aereo precipitato per avaria. Proprio come è successo con il relitto di Gaeta. Una coincidenza, appunto. Sulla quale però il governo italiano ha intenzione di indagare fin dove è possibile.

Giuliano Gallo
ggallo@res.it

Allegato 10

AVVISTAMENTO DEI CONIUGI MAFFINI

Nella presente ricostruzione della tragedia del DC-9 Itavia, trova la sua giusta collocazione anche la testimonianza del Sig. Angelo Maffini e della moglie, Domenica, riportata, alcuni mesi dopo i tragici eventi di Ustica, dal noto settimanale "OGGI" (N°41-8/ott/80). Ecco, di seguito, la riproduzione integrale della testimonianza in oggetto:

Angelo Maffini è pavese, ha 40 anni, lavora a Milano. Sul finire di giugno era in vacanza con la famiglia in un campeggio nei pressi di Praia a Mare (costa calabro). Ma sentiamo il suo racconto.

«Ero arrivato a Praia a Mare, con la mia roulotte, e ci eravamo fermati al camping "La mantinera". È un campeggio che si trova sulla costa, circa 3 chilometri a sud di Praia. La sera del 27 giugno ho cenato come il solito, con la mia famiglia, nella piccola veranda della roulotte; poi le ragazze sono andate a divertirsi con altri coetanei; mia moglie Domenica e io, invece, ci siamo incamminati verso la piscina del campeggio, attorno alla quale si svolge un po' tutta la vita sociale del luogo. Ci siamo seduti su un muretto che divide la zona della piscina dalla spiaggia. Erano passate da poco le 21, cominciava a diventare scuro.

«Improvvisamente la mia attenzione è stata attratta, in cielo, da un oggetto che volava in modo irregolare. Aveva forma affusolata, tanto che a me è sembrata una fusoliera senza ali, e procedeva scodinzolando e avvitando continuamente come fanno gli aerei che, in acrobazia, eseguono la figura del "tonneau". È stata proprio questa condotta irregolare a incuriosirmi. L'aereo era alto, difficile distinguere se avesse le ali o un'ala sola o che altro, ma era ancora illuminato dal

sole. Noi abitiamo, presso Pavia, in una zona prossima al sentiero di avvicinamento all'aeroporto di Linate e siamo abituati a vedere aerei. Questo per dire che, se si fosse trattato del volo normale di un aereo, non gli avrei prestato molta attenzione. Invece quello aveva qualcosa di strano, e così con mia moglie sono stato a guardarlo finché è stato possibile. Arrivava dal mare e si dirigeva verso le montagne della Sila. Ben presto, sbalottando in tutti i sensi, quell'oggetto scomparve dietro le colline. Ricordo di aver pensato che forse era andato a cadere proprio su quelle cime che dividono il Tirreno dallo Jonio.

«Per quella sera», prosegue Angelo Maffini, «non pensai più alla cosa. Ma il giorno dopo rimasi sconvolto a sentire della sciagura aerea di Ustica. Quando poi lessi su Oggi, diverse settimane fa, le prime ipotesi di una possibile collisione in volo tra due aerei, il DC 9 e

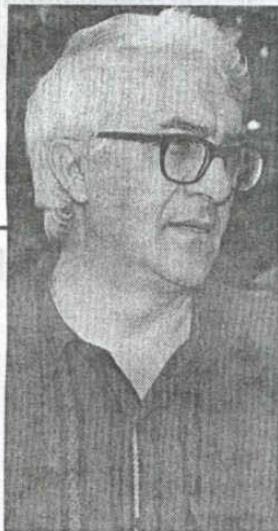
il "Mig" libico, automaticamente collegai quello che avevo visto con l'incidente. Mi chiesi se fosse il caso di andare a parlarne ai carabinieri ma ci rinunciai: temevo di creare inutile confusione intorno a qualcosa che, forse, aveva una spiegazione del tutto plausibile. Adesso però, dopo aver letto su Oggi le rivelazioni della settimana scorsa, ho cambiato idea. Credo proprio di aver visto, quella sera, il Mig libico che precipitava».

Fin qui la testimonianza di Angelo Maffini, confermata ovviamente anche dalla moglie, signora Domenica.

IL GIORNO
DOMENICA
25 GIUGNO 1995
PAG. 2

IL TESTIMONE

Aveva la forma di un sigaro, nessun rumore



LANDRIANO (Pavia) - (G.Mor.) «Aveva la forma di un sigaro. Volava senza rumore. Non faceva fumo». Angelo Maffini, fotocompositore in pensione della Rizzoli, ha 56 anni. Vive a Landriano, nel Pavese.

L'ala della Storia (e del mistero) lo sfiora la sera del 27 giugno del 1980. La sera di Ustica. Era dopo cena. Non ricorda con precisione l'ora, parla oggi della «nove e qualcosa». L'ultima comunicazione che il comandante Gatti fa dal Dc 9 in volo verso la morte è delle 20.56. Solo una coincidenza, per strana e singolare che sia?

Maffini è in vacanza nel villaggio turistico «La mantinera», a Praia a Mare, in provincia di Cosenza, con la moglie e il figlio Giampaolo, 13 anni all'epoca. Ci è capitato per caso. Quell'anno è stato a Milano alla Bit, la Borsa del turismo. L'hanno invitato in quel nuovo

villaggio turistico, con la moglie hanno deciso di provare. La famiglia ha cenato. Tutti e tre sono seduti a parlare sul bordo della piscina. È Giampaolo il primo ad alzare lo sguardo al cielo dove la luce resiste alla sera che incalza: «Guardate, guardate che cosa strana».

Dice Angelo Maffini: «Abbiamo visto questo sigaro che viaggiava dal mare verso la Sila. Basta. Era abbastanza grande. C'era ancora un po' di sole che lo illuminava. È durato diversi secondi, parecchi, trenta o quaranta». Che cosa poteva essere? «Per me era un missile. Non un aereo. Guardi, noi abitiamo a Landriano, di aerei che vanno a Linate ne vediamo. Questo era più veloce».

I Maffini non sanno nulla della tragedia di Ustica, non possono sapere. Apprendono la notizia il giorno dopo mentre sulla loro roulotte stanno facendo ritorno a Landriano.

Allegato 11

AFFONDAMENTO DEL DC-9

ESCLUSIVO. UN SUPERTESTIMONE RIBALTA L'INCHIESTA SUL CASO USTICA. IL DC9 FU ABBANDONATO AL SUO DESTINO?

Dieci ore a galla

L'aereo cadde alle 9 di sera. Alle 7 del mattino successivo un pilota della Marina lo vide ancora intatto a pelo d'acqua. Ma la sua testimonianza è stata tenuta segreta per 9 anni. Perché? E, soprattutto, i passeggeri potevano essere salvati?

Daniele Protti - Sandro Provvionato - Vittorio Scutti

USTICA Altri misteri sulla tragedia del Dc9 Itavia: una testimonianza inquietante, una sagoma misteriosa sul mare, un relitto che si inabissa all'alba

PIERLUIGI FICONERI 31

Agguato sul fondo

Ancora un mistero nel giallo di Ustica. Dopo la tragedia che si svolse in cielo alle 20,59 del 27 giugno di dieci anni fa, nella quale restò coinvolto il Dc9 Itavia Bologna-Palermo con 81 persone a bordo, ce n'è forse un'altra che si compì dodici ore dopo nel tratto di mare prospiciente l'isola tirrenica. Alle sette del mattino successivo, infatti, la sagoma minacciosa di un sommergibile era vicina al relitto del Dc9 che ancora galleggiava «a pelo d'acqua». Lo ha raccontato ai magistrati il capitano di corvetta Sergio Bonifacio, che a bordo del suo Breguet Atlantic (un velivolo particolarmente attrezzato per individuare i sommergibili) partecipò alle operazioni di ricerca e di soccorso dell'aereo di linea.

Per la verità Bonifacio, nella sua deposizione, non ha parlato espressamente di sommergibile ma di «una massa scura, di forma oblunga, con una striscia nera sul dorso». Ha però spiegato ai giudici che, secondo la sua esperienza (oltre seimila ore di volo in gran parte impiegate a bordo dei Breguet), non poteva trattarsi che di un sottoma-

rino. Una presenza ingombrante che, se confermata, pone interrogativi ai quali non è facile dare risposta.

Che ci faceva un sottomarino in quel tratto di mare? Era forse stato spedito sul luogo per far sparire eventuali tracce e testimonianze del duello aereo che si era svolto dodici ore prima, a causa del quale venne colpito per errore

l'aereo Itavia?

Di elementi inquietanti nella deposizione di Bonifacio ce ne sono altri: tutta la ricostruzione del suo volo di ricerca e soccorso, del resto, è così strana e anomala da suscitare negli stessi inquirenti dubbi e interrogativi. E' una tessera che fatica a trovare collocazione nel complesso mosaico della tragedia di Ustica. Bonifacio ha raccontato ai giudici che, partito con il suo Breguet alle 3,10 del 28 giugno '80 dalla base di Cagliari,

scorge all'alba (subito dopo che un elicottero del soccorso aereo aveva segnalato al centro di Martinafranca una vasta macchia d'olio in zona) la sagoma del Dc9 che ancora galleggiava «a pelo d'acqua». L'elicottero si allontanava per rifornirsi di

carburante e, per oltre un'ora, il Breguet resta solo a perlustrare la zona. E' a questo punto che l'ex capitano di corvetta individua, a poca distanza dal relitto, la minacciosa «massa nera e oblunga». Bonifacio assiste a uno spettacolo sconvolgente: vede l'acqua «ribollire» mentre l'aereo si inabissa rapidamente. E piano piano cominciano ad affiorare i primi cadaveri.

Fin qui il racconto del pilota del Breguet. Un racconto, per la verità, che contiene elementi al limite del credibile (l'aereo che ancora galleggia dopo dodici ore, la massa scura che somiglia a un sommergibile, l'acqua che ribolle come per un'esplosione e così via), e che presta il fianco a parecchie perplessità.

L'Espresso 9 SETTEMBRE

1990

Allegato 12

MIG-23 LIBICO

ITALIA

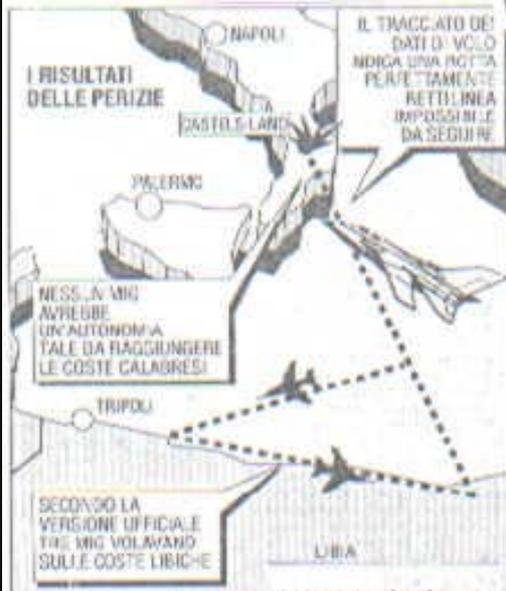
LA TRAGEDIA DI USTICA

18 - L'ESPRESSO - 18 GENNAIO 1987

IL MIG CANCELLATO

di Sandro Acciari e Pierluigi Ficoneri

Perché tanti misteri intorno all'aereo libico precipitato in Calabria nell'estate dell'80? La sua caduta è collegata con l'esplosione in volo del Dc-9 dell'Itavia avvenuta in quei giorni? Vediamo le contraddizioni più clamorose di un'inchiesta per la quale si sono mossi anche i servizi segreti



«In base al tracciato che abbiamo visto l'aereo avrebbe dovuto percorrere 400 chilometri in linea retta. In volo è una cosa impossibile»

La ricostruzione fatta dai periti conferma tutti i dubbi sulla traiettoria del Mig libico

TRA I MISTERI
DI USTICA

PRIMO PIANO

DOMINICA
23 GIUGNO 1993

Tra le contraddizioni, un'unica certezza: l'aereo ondeggiava

Volò basso, forse una sceneggiata..

C'è chi lo vide rasente alle querce, poi scomparve dietro i monti

A GIUSEPPE PICCOLO, UN GIOVANE DI CASTELSLANO, VEDE DA CASA SUA IL NRG BASSO E ONDEGGIANTE

B ADDOLORATA CARCINI È SULLA SOGLIA DI CASA. SU UN'ALTURA LA DONNA VEDE IL NRG VENIRLE INCONTRO A CIRCA 600 METRI DA LEI, VIRARE SULLA DESTRA, SPARIRE. SENTE LO SCHIANTO, VEDE IL FUNGO E LE FIAMME.

C

Allegato 13

COVER-UP / DEPISTAGGI SU USTICA

La tragedia del DC-9 Si lavora su una nuova testimonianza.

Inchiesta prorogata di un anno

Su Ustica il fantasma di Remstein

Il Messaggero

I misteri di Naldini, morto nello scontro tra Freccie

Tricolori

ROMA - «Sei stato tu?»: Andrea Crociani, imprenditore, stava ricevendo una confessione angosciante da un pilota militare che era in volo la notte in cui l'aereo di Ustica fu abbattuto, uccisi i suoi 81 passeggeri. E chiese: «Sei stato tu?». Era l'87. Mario Naldini, tenente colonnello, ucciso nella tragedia di Ramstein dell'88, rispose: «No, ci hanno pensato gli altri. Ma ora voglio mettere tutto per iscritto».

Naldini restò ucciso con il compagno che aveva volato con lui la notte della strage del Dc9. Nessuno dei due fece in tempo a parlare con il giudice Vittorio Bucarelli che li aveva convocati. Ha fatto in tempo, Naldini, a depositare da un notaio il suo racconto? È attendibile, inoltre, la testimonianza dell'amico che va, oggi, dal giudice istruttore Priore e gli racconta quello che fu raccontato a lui? Un amico che afferma di aver fatto quella domanda enorme («sei stato tu?») ad un uomo avvilito, spaventato, angosciato?

Priore, ora, sta valutando l'ennesima novità. Vediamo qual'è, in sintesi, il racconto di Crociani. La notte della tragedia di Ustica erano in volo due aerei fantasma, non identificati. Naldini, con il collega Nutarelli, anche lui morto a Ramstein, stava per inseguirli ed intercettarli. Ma l'ordine fu di lasciarli fare. «Seppi tutto, il Dc9, la strage, quando tornai a terra» avrebbe detto Naldini. Andrea Crociani, toscano, imprenditore, cercò di incalzare l'amico. «Perché non hai raccontato tutto?». Perché, fu la risposta del militare, devo tutto all'Arma, ho fatto un

giuramento. Poi, chiede all'amico: «Conosci qualcuno di cui fidarsi per depositare uno scritto?». A questo punto Crociani sostiene di non avere aiutato in nulla Naldini. Non conosceva nessuno «di cui fidarsi». Né sa se Naldini quel qualcuno l'abbia trovato. Però qualche elemento di riscontro Crociani deve pure averlo offerto. Perché, a quindici giorni dalla sua deposizione di cinque ore, l'ufficio di Priore sta ancora «valutando» la testimonianza, senza accantonarla. Un lavoraccio. A meno che non salti fuori qualche altro testimone che ha parlato con Naldini. O che non salti fuori il racconto scritto dall'ufficiale morto nello spettacolo incidente della pattuglia delle Freccie Tricolori. Due apparecchi si sfiorarono ed esplosero in volo. I sospetti furono rilanciati quasi subito. Due piloti che raccontavano la perfezione non potevano aver commesso un errore così grave. Si disse, dopo poco, che la colpa poteva essere di un sabotaggio. Scoppiò, impedire ai due di rispondere alla chiamata del giudice che, all'epoca, indagava su Ustica.

Ora l'inchiesta ha un altro anno di tempo. E di ieri la proroga, per questo ed altri procedimenti, concessa dalla commissione Giustizia della Camera su proposta del ministro Giovanni Conso. Su questa inchiesta pende l'incognita delle perizie, alcune minori e la ormai celebre superperizia per la quale è stato minato un simulacro di Dc9 con cariche sempre più leggere, senza riuscire a trovare come una bomba avrebbe potuto causare quel disastro. Ogni tanto si annuncia che ci siamo. Ora si parla di febbraio. Un avvocato di parte civile sorride e commenta: «Febbraio? Magari...».

c.g.

IL GIALLO INFINITO

Dodici persone che sapevano sono morte misteriosamente

ROMA - Ci sono dodici morti sospette, dietro la strage di Ustica. Dodici vittime che forse allungano la lista dei caduti sul Dc9 Itavia. Si comincia due mesi dopo la strage, l'8 agosto '80. Il colonnello Giorgio Teoldi si schianta sulla via Aurelia, in auto, con moglie e figli. Era comandante dell'aeroporto di Grosseto, dal quale dipendeva il radar di Poggio Ballone. Proprio da Grosseto, la sera della strage di Ustica, si alzarono in volo tre caccia dell'Aeronautica italiana per vedere cosa stava succedendo. A bordo c'erano anche Ivo Nutarelli e Mario Naldini, gli stessi che si schiantarono nella tragedia di Ramstein, durante l'esibizione delle Freccie Tricolori. Al radar di Poggio Ballone, che quella sera registrò tutto sui suoi apparecchi, c'erano il capitano Maurizio Gari e il maresciallo

al Registro Aeronautico Italiano, la struttura che fu tirata in ballo subito dopo la strage. Il capo di Giorgeri, al Rai, era il generale Saverio Rana, il primo a ipotizzare davanti alla commissione d'inchiesta che intorno al Dc9 Itavia c'erano aerei militari. Rana e Giorgeri avevano in mano i primi tracciati radar che lo dimostravano. Morì pure Rana, d'infarto.

Poi tocca a un maresciallo dell'Aeronautica che la sera maledetta era alla base di Decimomannu. Si chiamava Ugo Zammarelli, venne investito da una moto mentre passeggiava con la fidanzata sul lungomare di Gizzeria Marina, in Calabria. Non era in vacanza: stava indagando sul Mig libico caduto in Sila, il cui pilota era stato recuperato dalla ditta Fratelli Argento, di Gizzeria Marina, appunto. Anche il maresciallo

Incidenti sospetti, suicidi, e anche un paio di omicidi

Alberto Dettori. Morirono senza mai essere stati interrogati a fondo, perché giudici scoprirono che Poggio Ballone aveva «visto» tutto solo nel 1988. Gari morì d'infarto nel 1981; aveva solo 32 anni ed era sano come un pesce. Dettori si impiccò nel 1987, dopo aver detto alla moglie, quasi piangendo, che la sera del 27 giugno '80 «era successo un casino, quasi scoppiava la guerra». A Grosseto muore pure il sindaco, Giovanni Finetti. Incidente stradale nell'84, dopo che alcuni giovani di leva all'aeroporto militare, gli avevano raccontato la storia dei caccia la sera della strage. Nella macabra lista bisogna inserire anche il generale Licio Giorgeri: muore il 20 marzo '87, trucidato dalle Unità combattenti comuniste. Al tempo di Ustica era

Antonio Muzio sapeva molto del Mig libico; lavorava allo scalo di Lametia Terme. Lo ammazzarono con tre colpi di pistola, al ventre, nella sua casa di Pizzo Calabro. Che c'è di strano? Che la pistola era la sua. Dopo Muzio tocca a Sandro Marcucci, colonnello pilota. Il 2 febbraio '92 si schianta con il aereo sulle Alpi Apuane. Si scopre che c'era stato un sabotaggio; si scopre pure che cinque giorni prima di morire, Marcucci aveva rilasciato un'intervista al quotidiano il Tirreno, puntando il dito su Zeno Tascio, uno dei quattro generali sotto inchiesta per Ustica. Chiude la lista Franco Parisi, maresciallo in servizio al radar di Otranto, la sera del disastro. Si è impiccato. Anche lui aveva confidato di sentirsi in pericolo.

M.Mart.

MIA60510/1998-PAG.4

Si riapre la polemica sul Dc 9: interpellanza a De Mita e ai ministri della Difesa e dei Trasporti

Ustica: Formica sapeva tutto

«Un generale mi disse che l'aereo fu colpito da un missile»

ROMA — Il primo cassetto l'ha aperto Rino Formica. Un cassetto della memoria, con dentro un pezzo di verità sul giallo di Ustica. «Poche ore dopo l'incidente telefonai al generale Saverio Rana, allora presidente del Registro aeronautico italiano... mi diede subito un'informazione precisa: disse che al Dc9 Itavia esplose in volo... si era avvicinato un oggetto volante non identificato e che subito dopo l'aereo di linea era stato colpito da un missile», ha dichiarato Formica all'Espresso (numero 17, pagina 22). Un'affermazione che in ventiquattro ore ha già provocato una interpellanza al presidente del Consiglio, ai ministri della Difesa e dei Trasporti, ha attivato il Comitato per la verità su Ustica e rischia di farlo finire davanti al magistrato.

Rino Formica (ministro dei Trasporti all'epoca dell'incidente e oggi ministro del Lavoro) ieri si trovava a Francoforte. Non è stato possibile rintracciarlo telefoni-

camente. Nemmeno per chiedergli il motivo di un ritardo di sette anni e dieci mesi nel raccontare un particolare tutt'altro che marginale sull'ipotesi del missile.

Saverio Rana non potrà aggiungere nulla: è morto alcuni anni fa. Non potrà confermare l'altro brano delle dichiarazioni del ministro che proprio a lui si riferiscono. Eccolo: «Rana mi chiarì che le sue tempestive informazioni gli derivavano da un'analisi dei tracciati radar e da sue fonti precise all'interno degli ambienti militari che conosceva bene. Ebbi l'impressione che volesse mantenere una certa riservatezza su quello che lui poteva considerare un segreto militare».

Dunque, si aprono i «cassetti chiusi» di cui tanto parlò l'allora sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Giuliano Amato? Cassetti che contengono la verità sulla fine del Dc9 e la morte di 81 persone che nella notte del 27 giugno 1980 erano in volo tra Bologna e Palermo?

Le dichiarazioni di Formica contengono forse alcune inesattezze. Rana non poteva disporre dei tracciati radar «poche ore dopo l'incidente».

Semplicemente perché quei tracciati furono decodificati e analizzati a novembre, cioè cinque mesi dopo l'esplosione. Quando ne ebbe una copia, il presidente del Rai li mostrò anche a noi. E fece le stesse valutazioni di cui parla Formica. Ma il ministro qualcosa doveva già saperla. Pochi giorni dopo l'incidente, si trovava in Calabria. Dove lo raggiunse una telefonata importante.

Era un ufficiale dell'Aeronautica militare a chiamarlo, da Roma. Un ufficiale che si occupava delle indagini. Formica non poteva andare personalmente all'apparecchio, perché impegnato in una riunione. Mandò il suo segretario, che raccolse le informazioni dirette al ministro: i primi elementi a disposizione, diceva l'ufficiale, sembravano indicare che il

Dc9 era stato abbattuto da un missile. E subito si parlò di un coinvolgimento francese (le portiere Clemente e o Foch), di uno scambio di dispacci riservatissimi tra il nostro servizio segreto militare e quello d'oltralpe: tra il generale Santovito e il collega De Mareneche.

All'epoca, ministro della Difesa era Lelio Lagorio (oggi presidente della commissione Difesa della Camera).

«Mi ricordo che allora fu Formica il primo a dirmi che c'era da mettere nel conto anche un missile. Ma mi disse solo questo senza aggiungere altro. Poi ho visto che vennero fuori altre informazioni, ma già avevo lasciato l'incarico. Si parlò di navi francesi. E credo che se il nostro servizio di informazioni si rivolse a quello francese non fece che il suo dovere», ricorda Lagorio. «Si parlò anche di un attentato libico, ma non ci ho mai creduto».

Nella interpellanza presentata ieri, Rodotà (Sinistra indipendente) chiede conferma delle informazioni in possesso di Formica e Rana all'indomani dell'incidente. E «quali siano le ragioni per cui queste informazioni non sono state comunicate né alla magistratura inquirente né al Parlamento».

Pietro Ingrao (Pci), dice: «Non resta che una cosa da fare: nominare e mettere subito al lavoro la Commissione parlamentare d'inchiesta. L'unica in grado di sciogliere ogni interrogativo. Prima si arriva a questo risultato e meglio è, per tutti».

Franco Ferrarotti (Sinistra indipendente), dichiara: «Già Amato parlava di cassette chiuse che andavano aperte. Spero che prima o poi questi nostri governanti si decidano a considerare gli italiani come maggiorenti». Ieri si è riunito il Comitato per la verità su Ustica (presidente Bonifacio): è stata sollecitata la nomina della Commissione d'inchiesta parlamentare. Non è da escludere che nei prossimi giorni gli avvocati di parte civile chiedano al magistrato di ascoltare Formica.

Andrea Purgatori

la Repubblica sabato 21 aprile 1984

Prese di posizione, appelli, commenti e precisazioni sul Dc9 esploso in volo

Sciagura di Ustica, un giallo e la verità rimane "segreta"

Il presidente della commissione d'inchiesta: «Leggete le relazioni che consegnammo al ministero dei Trasporti». Il magistrato specialista: «Il veto si applica solo in caso di incidente durante le esercitazioni militari»

ROMA — Chi ha posto il segreto militare sul caso Ustica? Il mistero s'infittisce. La notizia viene smentita negli ambienti dell'Aeronautica, ma confermata dai legali che curano gli interessi sia dell'Itavia (la compagnia di bandiera cui apparteneva il Dc-9 esploso in volo) sia di familiari delle vittime, sia infine, dai magistrati. Dicono i vertici militari: i risultati cui è pervenuta l'apposita commissione d'inchiesta furono notificati, per competenza, al ministero dei Trasporti che l'aveva istituita. Per quel che ci riguarda, quindi, non c'è stata alcuna interferenza o limitazione. Anzi, nel corso delle indagini abbiamo offerto la nostra massima collaborazione.

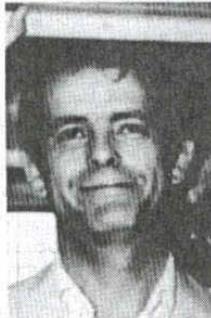
Abbiamo interpellato il ministro dei Trasporti per tentare di ottenere chiarimenti sul giallo. Nessuna dichiarazione, se non quella: «Siamo all'oscuro della vicenda. Nessun tipo di reazione anche dalla presidenza del Consiglio e dal ministero della Difesa».

Ai silenzi e ai misteri si contrappone però una pioggia di comunicati. Dice Carlo Ripa di Meana, relatore del Parlamento europeo sui problemi della sicurezza nel trasporto aereo: «Se la notizia risultasse vera, sarebbe uno scandalo internazionale. Sono passati quattro anni da quella catastrofe e, nonostante i solleciti ufficiali, non è stata ancora fatta luce. I parenti delle vittime, il Parlamento europeo e l'opinione pubblica esigono la verità, qualunque essa sia. Si tratti di un missile libico, francese, americano, o di una bomba terroristica. O si tratti, invece, di un missile italiano». Ripa di Meana, poi, ricordando che assieme all'onorevole De Pasquale presentò una risoluzione sul caso, s'impegna «a non

di DANIELE MASTROGIACOMO

dare tregua perché si appuri come sono andate le cose». Anche a costo, aggiunge di picchettare giorno e notte, con i familiari degli scomparsi e i loro legali, i ministri della Giustizia e della Difesa». Infine, un appello, al presidente Craxi, «perché assicuri alle famiglie la verità dei fatti e il risarcimento dovuto e perché metta fine a questo infame black-out, inaccettabile in un paese civile, democratico e occidentale».

Raggiungiamo per telefono ad Alghero il presidente della commissione d'inchiesta sulla tragedia di Ustica. Carlo Luzzati ha steso, assieme ad un gruppo di esperti inglesi, la prima relazione sul disastro. E' un uomo molto scrupoloso, che raramente tradisce emozioni. Anche egli si dichiara all'oscuro della decisione, ma non si sottrae alle domande. Precisa subito: «Non saprei chiarire nulla e questo per un semplice motivo: finora non mi è stata comunicata alcuna informazione di segreto militare sui risultati delle analisi tecniche condotte dall'Aeronautica». E aggiunge: «Certo, il solo fatto di non aver comunicato una tale decisione al presidente della commissione,



Carlo Luzzati

sarebbe un caso unico a livello mondiale».

Dottor Luzzati — replichiamo — la decisione è stata comunicata all'avvocato Osvaldo Fassari, che cura gli interessi dell'Itavia. Il legale non ha potuto prendere visione dei risultati della perizia perché coperti da segreto militare... «Lo apprendo in questo momento. Ma ciò non mi autorizza a fare delle supposizioni che non rientrano nei miei compiti». Ma ieri, dottor Luzzati, ha ricevuto i risultati della perizia? «No comment. E l'espressione inglese mi sembra chiarisca perfettamente il tipo di risposta». Insistiamo: cosa pensa della vicenda? Attimi di silenzio. «Suggerirei di rileggere il rapporto sull'inchiesta che consegnammo al ministro e poi al Parlamento». E cioè? «Concluderemo dicendo che eravamo ragionevolmente certi che la causa della disgrazia era stata provocata da un'esplosione. Ma aggiungemmo che non eravamo in grado di stabilire se tale esplosione fosse stata provocata da un ordigno interno o da una collisione esterna al Dc-9».

All'Anpac, questa «storia del

segreto militare» non piace. Per il presidente dell'associazione, Antonio Ferraro, «è presto per esprimere un giudizio. Sono ancora troppi gli elementi oscuri della vicenda. Quello che ci preme chiarire, sin da adesso, è che l'Anpac non ha paura di nessuna verità: né se le responsabilità dell'incidente sono da attribuirsi al pilota né se queste dipendono da fattori esterni. E' la prima volta che il segreto militare viene apposto su un incidente che riguarda un aereo civile, salvo per il caso del Boeing sudcoreano abbattuto dai sovietici. Ma lì la causa dell'incidente non era in discussione».

Per la tragedia di Ustica, infatti, il problema è diverso. Talmente diverso che, secondo Vito Maggi, presidente dell'Associazione dei magistrati militari, se i componenti la commissione d'inchiesta nella loro richiesta di apporre il segreto militare avessero allegato i risultati della perizia rischierebbero 24 anni di carcere. A suo parere, «non si riesce a capire come nella perizia possano essere contenute notizie costituenti segreto militare. Se il magistrato non è autorizzato a conoscere determinate cose — dice Maggi — consegnargli un dossier segreto, significa violare un articolo, il 91 del Codice militare di pace. Chi lo fa viene punito con una condanna fino a 24 anni di reclusione. A meno che — suggerisce il magistrato — il segreto sia stato applicato in forza di un decreto regio del 1941. In questo caso il motivo del provvedimento sarebbe chiaro: al numero due del decreto si parla esplicitamente di incidenti durante le esercitazioni militari». Già, ma allora è stato un incidente militare.

846.7

Nel caos delle polemiche sul disastro del Dc-9 parte un «j'accuse» dal sottosegretario

liberale De Luca

«Gli 007 celarono la verità su Ustica»

«Hanno saputo la verità, e probabilmente l'hanno depistata e coperta»

- La Malfa difende le Forze Armate e ne biasima il linciaggio

Roma - L'Italia ha fatto abbastanza per conoscere la verità su Ustica? Una volta esclusa la responsabilità diretta dell'Aeronautica militare nell'abbattimento del Dc-9 Itavia (ammesso che fu abbattuto), le polemiche investono i vertici dello Stato che si sono succeduti in questi otto anni. Il neo-segretario generale della Nato, Manfred Woerner, ha infatti dichiarato giovedì che l'Alleanza «farà tutto il possibile per arrivare alla verità, fornendo tutto l'aiuto necessario, se richiesto». Se richiedo, appunto. Come se non tutto fosse stato chiesto.

Woerner ha poi confermato la versione Nato: non ci fu-

rono esercitazioni dell'Alleanza nel periodo compreso fra il 16 maggio e il 27 settembre 1980. Interpellato a Cotignola (Ravenna), il ministro degli Esteri, Giulio Andreotti, ieri ha ribattuto: «Lo sapevamo già che non c'erano manovre in corso. Che cosa dovevamo chiedere alla Nato?». Se non alla Nato, agli alleati. «Se chiederemo informazioni di questo tipo - ha proseguito Andreotti - credo che non ci mancheranno da parte di nessuno». La commissione d'indagine governativa in via di formazione comprenderà anche funzionari degli Esteri, proprio per progredire sulla «pista internazionale». Andreotti è per-

plesso: «Ogni tanto sento dire che al Consiglio dei ministri sapremo tutto. E invece...». Per sapere tutto c'è la neo-commissione di De Mita (oltre alla magistratura) ma sono in molti a preferire una commissione d'inchiesta parlamentare. Ad Andreotti poco interessa: «Non importa chi sia a indagare - dice -, basta che si sappia la verità».

Secondo De Luca, i servizi segreti italiani dovrebbero saperne qualcosa, chissà che proprio loro non abbiano fatto la soffiata a Gheddafi. «Sicuramente - prosegue il sottosegretario - c'è una responsabilità dei servizi che hanno saputo, probabilmente depistato e certamente coperto».

Il segretario del Msi-Dn, Gianfranco Fini, si chiede «perché questa protervia accusatoria verso i soldati italiani da parte dei telegiornale di obbedienza democristiana» e il perché del «silenzio della Dca». «Si vuole forse coprire - conclude Fini - qualche altro Paese, magari quella Libia nella quale l'Italia di De Mita riversa ancora molte delle sue attenzioni?».

di tutti i servizi segreti italiani m.v.

il Giornale 13/NOV/1988 pag. 4

I dubbi di Carlo Luzzatti, che diresse l'inchiesta tecnica del ministero dei Trasporti

«Marsala cambiò quel nastro senza motivo»

Roma - All'epoca del disastro di Ustica, Carlo Luzzatti dirigeva l'aeroporto di Alghero. Il 28 giugno 1980 fu chiamato dall'allora ministro dei Trasporti, Rino Formica, a presiedere la commissione tecnica d'inchiesta sul Dc-9 Itavia inabissatosi nel Tirreno il giorno prima. «A causare l'incidente - concluse la commissione nel marzo dell'82 - è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo. Ma non seppe decidere se si trattava di una bomba o di un missile».

- Dottor Luzzatti, Formica le comunicò e no che il generale Rana, presidente del Registro aeronautico Italiano, propendeva per l'ipotesi del missile? E se sì, perché fra i commissari non risulta un esperto di balistica?

«Non ricordo se me lo disse o no. Ma quella del generale Rana sarebbe stata comunque un'ipotesi, un'illazione, un *pour parler*. La mia era una commissione tecnica che aveva il solo obiettivo di indivi-

duare le cause dell'incidente per prevenirne altri analoghi».

- Proprio per questo l'informazione di Rana poteva essere decisiva.

«Sì, ma allora avrebbe dovuto darci le pezze d'appoggio. In ogni modo, un esperto di balistica in quella fase non ci sarebbe stato d'aiuto perché il relitto era in fondo al mare».

- Fu escluso anche il rappresentante dell'Itavia.

«C'era Gaetano Manno, che era pilota dell'Itavia».

- Non è la stessa cosa. Lei sa che la compagnia fallì in seguito all'incidente.

«Questo problema non era di mia competenza, quindi non mi interessava. Però la commissione interna dell'Itavia fu autorizzata ad accedere alla nostra documentazione. E collaborò con noi, tutto sommato».

- Nei primissimi giorni, avete contatti politici?

«Il ministro Formica ci chiese di andare a fondo, senza privilegiare un'ipotesi sull'altra».

- Che rapporti avete con la magistratura e l'Aeronautica?

«Collaborazione strettissima col giudice. Anche con l'Aeronautica non abbiamo mai avuto problemi. Non voglio difendere nessuno, però le tracce di esplosivo T4 le hanno tirate fuori i loro esperti. Volendo, avrebbero potuto cancellare tutto».

- Non ci furono intoppi col centro radar di Marsala?

«All'inizio ci diedero notizie sotto forma di coordinate. In pratica, il nastro già letto. Allora chiedemmo l'originale, e ce lo diedero. C'era un vuoto di otto minuti, parzialmente colmato da un altro nastro».

- Otto minuti e non tredici, come sostiene Tg1 Sette, va bene. Ma questo secondo nastro cos'era?

«Direi un nastro parallelo. Presumo che lo abbiano analizzato».

- Dalla relazione non risulta.

«Questo particolare, adesso... Non ricordo quanti nastri

avevamo. Evidentemente non c'erano echi interessanti, infatti ci siamo basati solo sulle registrazioni di Ciampino».

- Esclude quindi che da Marsala possano venire informazioni utili?

«Aspettiamo la conferma del magistrato, ma non credo che da parte nostra ci siano state dimenticanze. I nastri di Marsala non erano attendibili».

- Il vuoto di otto minuti si spiega col cambio di nastro?

«Così hanno detto al magistrato. Ma non c'era una ragione tecnica, tanto è vero che poi lo hanno riutilizzato. Non capiamo perché lo abbiano cambiato».

- Gli esperti Usa dedussero dalle registrazioni radar il passaggio di un oggetto volante ad alta velocità nella zona e nell'ora dell'incidente. Perché non lo diceste nelle conclusioni?

«Per noi era solo un'ipotesi. Mica bisogna per forza accettare il parere degli altri. Noi, qui abbiamo il vizio di pensare

che gli americani abbiano la scienza infusa».

- Avete mai chiesto la documentazione radar Nato o Usa?

«Una richiesta generica dev'esserci stata. Specifica, non ricordo. Se sapevo che questo era un esame, mi studiavo gli incartamenti. Però ricordo che chiedemmo agli americani se il loro satellite aveva visto qualcosa. Risposero che stava da un'altra parte. Altro non ricordo».

- Ma non è una cosa da poco.

«Che sia da poco o da tanto non m'interessa: non lo ricordo. Non c'è scritto da nessuna parte che le registrazioni americane avrebbero potuto dirci qualcosa di più di quello che già avevamo».

- L'inchiesta si concluse, ma non era completa.

«Ci riservammo di finirlo, se fossero emersi nuovi elementi. Ma qualcuno ci ha dato più qualcosa? Abbiamo continuato da dormienti, leggendo i giornali».

Marco Ventura

TOP SECRET/LE CAUSE DELLA TRAGEDIA DI USTICA

I misteri di Parigi

Cosa c'era di misterioso nella gara di appalto che assegnò alla ditta francese Ifremer i lavori per il recupero del Dc9 abbattuto da un missile nel cielo di Ustica il 27 giugno 1980? È ciò che si stanno chiedendo da un paio di settimane i servizi segreti italiani. È il governo che vuole sapere, che ha chiesto ai servizi di ricostruire la storia di quell'appalto: troppe cose non tornano. Vediamo.

Come mai fu chiesto a una società francese di recuperare il relitto del Dc9? Forse non solo per motivi economici o tecnici. Ma per scendere a quote riservate

EUROPEO 48/25 NOVEMBRE 1988 Pialuisa Bianco - Luigi Irdi

Quotidiano del mattino - il Giornale - VENERDI - 13 OTTOBRE 1989

*** Milano

Il generale Pisano ha deposto per 9 ore alla commissione stragi

Ora nel giallo di Ustica spunta un aereo fantasma

Secondo il capo di stato maggiore dell'Aeronautica, solo Civilavia potrebbe essere in grado di identificare i velivoli presenti quella sera nella zona del disastro

Roma - Un interrogatorio-fiume. Domanda, risposta, domanda, risposta. Carte alla mano per molte ore, dal mattino fino a notte. Il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, Franco Pisano, risponde alla commissione inter-parlamentare sulle stragi che indaga sul «caso Ustica». Ammette che non vi scriverebbe tale o quale la relazione che lui stesso presentò all'ex ministro della Difesa, Valerio Zanone, e rivela che per stendere la relazione non interpellò né il Sismi né il Sios (servizio informazioni dell'Aeronautica). Tutto liscio nella mattinata. Tensione, contestazioni, toni duri nel pomeriggio. Emerge una novità forse molto importante: Pisano non sa dire quale bandiera nazionale porti una delle tracce «amiche» rilevate dal radar di Ciampino la sera del 27 giugno 1980, giorno del disastro. E non può dirlo non perché ci siano segreti, ma perché Civilavia (la direzione generale del ministero dei Trasporti che vigila sul traffico aereo civile) non gli ha ancora inviato il quadro complessivo prima e dopo l'incidente: i piani di volo degli apparecchi rilevati dal



Il generale Pisano, capo di stato maggiore dell'Aeronautica

radar di Ciampino.

Nel giallo di Ustica spunta dunque un aereo fantasma che andava verso la Corsica. La chiave della verità, nell'ipotesi missile, potrebbe nascondersi lì. Ma Pisano non lo dice: si rifiuta di disegnare scenari. Sono i commissari a puntare l'indice su quella traccia (*Friendly*), forse un caccia (ma la Nato e i nostri alleati hanno sempre negato la presenza di aerei militari nella zona), che alle 20.36 viaggiava sull'Ambra 13 (l'aerovia del Dc-9 Itavia precipitato alle 20.59) a 70 miglia a sud del punto dell'incidente, e alle 20.57 sfrecciava a 80 miglia a nord-ovest sull'isola di Ponza. «Verso la Corsica», precisano i commissari-parlamentari Tomaso Stalti (Msi) e Antonio Cipriani (Dp). Il che non significa che fosse francese; ma è un'ipotesi.

L'aereo ebbe una parte nel disastro? Fu «visto» la prima volta a 39mila piedi, l'ultima circa a 32mila. Da Civilavia, forse, potrebbe arrivare qualche lume in più. Per il resto, nella mattinata, una pedissequa ricognizione del dossier. Pisano smentisce le clamoro-

se «rivelazioni» alla magistratura del maresciallo Antonio Carico, che nove anni or sono avrebbe notato sul monitor del centro-radar di Marsala l'anomalo «scadimento» della traccia del Dc-9 e avrebbe subito avvertito i superiori Avio (Giordano e Adulio Ballini (che negano).

L'allarme partì allora da Marsala? «No, da Ciampino - conferma Pisano -. Ho il brogliaccio delle telefonate di quella sera». I commissari gli chiedono se possiede anche le registrazioni delle chiamate da Marsala. «Mi riservo di procurarle», risponde il generale. Che «quantifica» l'affievolimento della traccia da punto 6 a punto 3 in una manciata di secondi. Succede tutte le sere? Il capo dell'Arma si riserva di «esibire» uno studio comparato delle tracce di aerei in discesa verso Palermo. Cita per l'ennesima volta il cono d'ombra del monte Erice.

Nel pomeriggio, a detta di

Cipriani, ammette però che un operatore super-esperto avrebbe potuto insospettirsi per quell'anomalia. Stalti richiede il libretto con le note personali di carico. A differenza di Lamberto Bartolucci, responsabile dell'Arma azzurra nel giugno '80, ascoltato dalla commissione mercoledì, Pisano evita i «non ricordo», «non so», «non escludo che...». Per esempio, frantuma i dubbi di Bartolucci sull'esercitazione Synadex che avrebbe provocato il buco di 8 minuti nella regi-

strazione di Marsala. «Ci fu» e basta. Ma perché tanti ritardi nella consegna del materiale al giudice?

Nessuna novità rispetto alla relazione. Dati (e soprattutto *date*) alla mano, Pisano documenta i ritardi della magistratura, le sovrapposizioni di provvedimenti, il caos dell'istruttoria.

La seduta è segreta. Trapelano solo stralci riferiti dai commissari meno abbottonati. Nella pausa di pranzo, Pisano dichiara di trovarsi a San Mauro «nel solco della collaborazione che l'Aeronautica ha sempre dato, per dimostrare - insiste sereno - che ci siamo sempre mossi in quel solco». L'interrogatorio prosegue fino a tarda sera. Nel pomeriggio fornisce informazioni sull'unità di crisi Nato «verticalizzata» a Bruxelles, che dovrebbe intervenire nel caso di un conflitto che coinvolgesse l'alleanza. Difficile, avrebbe sottolineato il generale, tenere il segreto se un episodio traumatico ne avesse determinato il coinvolgimento.

Marco Ventura

ALTRO SERVIZIO A PAG. 6

Il centro di difesa aerea di Martina Franca quella sera registrò tutto. Rivelazioni

Ustica, un mare di prove è scomparso

Dalla nostra redazione

ROMA - Il Soc (Sector operation center), la difesa aerea di zona, del 3° Roc di Martina Franca, che sovrintendeva a tutti i centri-radar del Sud, seguì in tempo reale quanto avvenne di «significativo» sul cielo di Ustica la sera del 27 giugno '80. Su allarme di Marsala, fece partire il soccorso aereo. Raccolse su nastro le registrazioni dei contatti telefonici coi Dat del Meridione, Potenza picena compresa. Ricevette via telex le informazioni di Licola (relative a tutti i plottaggi sull'«Ambra 13» e su una fascia esterna all'aerovia di 60 miglia). Martina Franca però non è in grado oggi contribuire alla verità: i nastri del sistema automatico di Marsala, il telex di Licola, le copie dei modelli «Da-1» ricevute dalla base napoletana, da Siracusa e dalle consolle di Marsala rimaste attive durante la «Sinadex», non si trovano. Non c'è traccia - «per difficoltà nelle trasmissioni» - delle telefonate tra Martina

Franca e il centro siciliano (di cui però si sente l'eco in sottofondo nelle registrazioni tra Soc e Licola). Non c'è più il brogliaccio sul quale il maggiore Vito Patroni Griffi segnò, con tanto di orario, le operazioni eseguite la sera dell'incidente alla consolle della sala operativa del Soc. Patroni Griffi - all'epoca della sciagura del Dc-9 Itavia, capo-controllore a

Martina Franca - rivela questi dettagli alla commissione-stragi, che ieri ha ascoltato, oltre al maggiore, il generale Giancarlo Arati, già comandante della difesa aerea della base pugliese. «Quando nel luglio '88, aprii la cartella sul caso-Ustica - ha detto l'ufficiale dell'Aeronautica - non trovai più il mio brogliaccio. C'era solo quello di Marsala». «Do-

cumenti e nastri - aveva spiegato in precedenza il generale Arati - non furono mai sequestrati né acquisiti direttamente. Nè ora sono ricostruibili attraverso carte, in quanto la regola era di distruggere, dopo alcuni mesi, nastri e tracciati». Patroni Griffi ha aggiunto altri particolari, che fanno sorgere nuovi dubbi: il centro radar di Siracusa - diversamente da quanto sostenuto dallo stato maggiore dell'Arma azzurra - non era in manutenzione quella sera ed aveva una portata eguale a quella di Marsala e Licola. Tant'è che dalle 21 alle 21,28 fu in contatto diretto con il Soc di Martina Franca. Patroni Griffi - che ha fornito un elenco orario di operazioni contrastante in alcuni punti con quanto sin qui emerso - ha detto d'essersi molto

preoccupato nell'apprendere da Marsala (via Ciampino) del contatto interrotto col Dc-9, di aver pensato al peggio e quindi di aver allertato mezza Italia. Non ricorda però se autorizzò l'avvio dell'esercitazione «Sinadex». Quanto al Mig 23 cadute in Sila - a quella quota d'ingresso sul nostro territorio, Siracusa o Otranto - ha chiarito il maggiore - avrebbero dovuto acquisirlo». Dopo la deposizione del maggiore Patroni Griffi - che, per certi aspetti, conferma quanto testimoniato dal mar. Carico - la commissione ascolterà, il 16, i capitani

Adulio Ballini (interlocutore del maggiore) e Fulvio Salmè di Marsala, e il capitano Antonio Smelzo del soccorso aereo. I dc Bosco e Toth vogliono che Gualtieri convochi il prof. Blasi, sollecitano Bucarelli a inviare a palazzo San Macuto le carte sulla rogatoria con Tripoli. Per Boato la commissione deve sentire i ministri della Difesa e dei Trasporti succedutisi dal 1980.

Gianpietro Olivetto

MISTERI. Nuove «rivelazioni» sulla tragedia del Dc-9

USTICA: QUEL RADAR FU «OSCURATO» APPOSTA

Mercoledì saranno ascoltati i capi dei servizi segreti

Tra rivelazioni e smentite, l'inchiesta sulla strage di Ustica prosegue, sia a livello giudiziario che parlamentare, senza che si intraveda il minimo spiraglio di luce nel fitto mistero che avvolge la vicenda. Mercoledì la commissione bicamerale sulle stragi ascolterà i responsabili dei due servizi di sicu-

Nostro servizio

rezza: il direttore del Sismi, ammiraglio Fulvio Martini e quello del Sisd, prefetto Riccardo Malpica.

Gli scoop giornalistici continuano intanto ad alimentare il clamore sulla misteriosa esercitazione che la sera del 27 giugno 1980, quando il Dc 9 precipitò nelle acque di Ustica, oscurò il radar di Marsala. Il settimanale «Rinascita», ora sostiene (ed afferma di

avere la prova) che la cosiddetta «esercitazione Synadex» non era stata affatto programmata da mesi come si è detto finora. E il telegramma sempre esibito a prova della «casuale» coincidenza tra incidente ed esercitazione sarebbe stato fabbricato ad arte. Il presunto responsabile - secondo Rinascita - sarebbe il Sios Aeronautica, che agì in questo modo per impedire volutamente al radar di Marsala di vedere quanto stava per accadere nel cielo di Ustica.

Il settimanale comunista rivela anche che «il nastro del computer di Marsala in mano ai giudici ha una durata abnorme: oltre 23 ore rispetto alle 4-6 normali per questo tipo di nastro». La maggiore durata sarebbe quindi la prova delle manipolazioni fatte sul nastro medesimo.

«Il fatto che l'esercitazione Synadex fosse da tempo programmata - scrive «Rinascita» - non era mai stato sinora messo in dubbio. Semmai si è sempre discusso se sia stata davvero fatta o se invece non sia stata sospesa». Gli autori dell'inchiesta giornalistica hanno trovato un documento che a loro giudizio «dimostra come il telegramma spedito dal radar di Marsala al comando di settore con la programmazione trimestrale da aprile a giugno delle Synadex sia stato quasi certamente fabbricato a posteriori e la data del 27 giugno non era probabilmente inserita nella programmazione trimestrale originaria». Secondo la ricostruzione del settimanale «la Synadex venne «inventata» pochi giorni prima del 27 giugno dal Sios aeronautica per oscurare il radar di Marsala, in modo da impedirgli di vedere cosa sarebbe successo quella sera nei cieli attorno la Sicilia. Per giustificare la falsa-vera Synadex venne poi fabbricato il telegramma, che tra l'altro è l'unico documento sopravvissuto dieci anni mentre è sparito tutto il resto: nastri, registri, turni del personale».

L'ex deputato Falco Accame ha fatto una proposta per arrivare alla verità. Per risolvere il caso di Ustica - ha affermato - è necessario «assegnare un premio in denaro, da parte del governo, per chi sia disposto a parlare (ammesso che vi sia chi sappia qualche cosa) assicurandogli l'impunità stabilita per i pentiti».

Un altro suggerimento di Accame che è presidente dell'associazione nazionale assistenza vittime arruolate nelle forze armate e famiglie dei caduti, è quello di «togliere il segreto istruttorio agli atti e rendere disponibile alla consultazione sia il materiale raccolto presso la magistratura, sia quello raccolto dalla commissione stragi».

r.i.

IL GIORNALE
DI NAPOLI -
17/GEN/1990

Ustica, incriminato l'ex comandante del centro radar di Licola

ROMA (Ansa) - Il colonnello dell'Aeronautica Aurelio Mandes, che comandava il centro radar di Licola nel settembre del 1984, ed il maresciallo Pietro Tessitore, il quale era in servizio presso lo stesso Cram, saranno interrogati il 5 febbraio prossimo dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che nei giorni scorsi ha inviato loro un mandato di comparizione nell'ambito dell'inchiesta giudiziaria sulla tragedia del Dc9.

A sollecitare l'incriminazione dell'ufficiale e del sottufficiale, che avrebbero rispettivamente ordinato e disposto la distruzione di un registro denominato «Da Q» il quale conteneva i rilievi radar fatti dal centro il 27 giugno del 1980 sul viaggio del velivolo tra Bologna e Palermo, fu alcuni mesi fa il sostituto procuratore della repubblica Giorgio Santacroce. Ora il giudice Bucarelli ha contestato a Mandes e a Tessitore i reati di soppressione di atti veri e violazione dell'obbligo di pubblica custodia.

Allegato 14

COMLOTTO INTERNAZIONALE

Mercoledì 17 gennaio 1990

IL GIORNALE DI NAPOLI - ED. ULT

Caso Ustica, l'audizione del colonnello Lippolis

«Nella zona del disastro c'erano aerei americani»

ROMA (Ansa) - Quella sera su Ustica vi era «traffico americano nella zona dell'incidente»: l'indicazione venne dal centro radar di Ciampino e fu annotata, alle 22,27 sul quaderno che serviva a raccogliere tutto il lavoro del centro operativo per il soccorso di Martina

Franca. Questa indicazione, già allegata sinteticamente alla relazione del capo di Stato Maggiore, gen. Pisano, è stata ieri confermata con sicurezza dal col. Guglielmo Lippolis nel corso della audizione di ieri pomeriggio davanti alla commissione parlamentare sulle stragi e il terrorismo che indaga sul disastro aereo del 27 giugno 1980.

Lippolis, che all'epoca comandava il soccorso aereo di Martina Franca ha espresso la convinzione che causa del disastro sia stata una bomba affermando anche che in base alla sua esperienza determinò la zona dell'aereo dove l'ordigno poteva essere stato collocato. Per arrivare a questa conclusione, Lippolis si basò sui reperti dell'aereo e sullo stato dei cadaveri recuperati.

«Quando abbiamo recuperato i reperti vi erano dei sedili sostanzialmente integri e identificabili attraverso il numero di posto, altri bruciati e altri ancora che riportavano tracce di reperti umani: ci chiedemmo il perché di questo. La compagnia — ha spiegato — ci diede la pianta dell'aereo e arrivammo all'ipotesi che la bomba poteva essere stata posta nella seconda fila di sedili, dopo la porta d'ingresso, sul lato destro del velivolo».

Il colonnello, oggi a riposo, ha detto anche che espresse questa sua convinzione al magistrato palermitano Guarino e al gen. Mangani.

volta il ministro della Difesa, Valerio Zanone, aveva rivelato alla Camera che quattro aerei militari (non in grado di sparare missili) erano in volo il 27 giugno 1980 all'ora dell'incidente. Lo stesso Zanone ha dovuto ieri precisare che i due aerei «Vips» del 31° stormo (un Dc-9 e un Pd-808) portavano, il primo un ammalato a Parigi, l'altro il generale Luciano Meloni a Ciampino. Nessun bersaglio appetibile.

La «pista internazionale» è stata sostenuta ieri, con dichiarazioni rese a due settimanali, anche dal sottosegretario alle Finanze, il liberale Stefano De Luca: «Può essere stato un aereo alleato, americano o francese, ma più probabilmente francese



perché in casi analoghi gli Usa hanno subito ammesso le loro colpe, oppure l'aereo di uno Stato mediterraneo arabo». Forse un Mig di Gheddafi lanciato contro un

aereo da trasporto con un carico di armi per i ribelli di Tobruk.

Il polverone politico è ancora alto. Il segretario del Pri, Giorgio La Malfa, accusa democristiani e socialisti di essersi impegnati in una «gara di popolarità» in un tema troppo delicato, com'è Ustica.

Bolla come «irresponsabili» gli attacchi alle Forze armate. È scettico sulla commissione d'indagine governativa («Non sono convinto che possa portare a indagini più penetranti di quelle dei magistrati e delle richieste di chiarimento che il governo ha compiuto in passato nei confronti delle autorità politiche e militari di Paesi stranieri»).

Altri prendono di mira la Tv di Stato, che ha rilanciato il «caso Ustica» incolpando l'Arma azzurra. «Le illusioni irresponsabilmente divulgate come asserzioni di verità — ha dichiarato ieri Zanone —, le insinuazioni e le polemiche ingiuste non inarcano né la fiducia della cittadinanza verso le Forze armate, né il loro impegno a svolgere il proprio dovere con disciplina e dedizione».

A proposito di piste, venerdì ne era saltata fuori un'altra: il Dc-9 Itavia sarebbe stato abbattuto da un caccia terrorista che mirava in realtà a un Dc-9 dell'Am con a bordo un'alta personalità politica. Giovedì, infatti, per la prima

Nuove rivelazioni dai dossier di Cogliandro: la battaglia aveva come obiettivo l'aereo di Gheddafi in volo sul Tirreno

«Francese il missile che colpì il DC9»

Gli Orion americani passarono al setaccio la Calabria: cercavano il Mig libico?

*Si prevede la convocazione di Cossiga alla Commissione stragi Cogliandro sotto inchiesta per reticenza e favoreggiamento
Brutti: in tutto questo c'è ormai la prova di attività illegali*

**Cogliandro, ex capo del controspionaggio, accusato di reticenza e favoreggiamento. Cossiga alla commissione stragi
Ustica, obiettivo Gheddafi ma il missile francese colpì il DC 9**

ROMA — Un'operazione segreta per far fuori Gheddafi, finto caccia libico in volo contro l'aereo del colonnello, poi una reazione non prevista della scorta dello stesso Gheddafi. Così, con l'intervento di americani e francesi e una vera battaglia nel cielo del Tirreno si sarebbe consumata la strage di Ustica: il DC9 Itavia abbattuto e abbattuto anche un Mig 23, precipitato sulla Slla. Questo c'è scritto in 15 delle cento schede compilate dall'ex capo del controspionaggio del Sismi, generale Demetrio Cogliandro, che ora è accusato di reticenza e favoreggiamento.

In Parlamento, nella prossima settimana le convocazioni di Cossiga in commissione stragi e dello stesso Cogliandro davanti al Comitato di controllo per i servizi.

Nelle Cronache



ROMA — L'aereo di Gheddafi in volo nel cielo del Tirreno, finto caccia libico che devono intercettare e abbatterlo nel quadro di un'operazione segreta, la scorta del colonnello che reagisce, caccia americani e francesi che si alzano in volo e poi il duello inquadrato dal radar della nostra Difesa aerea. Il DC9 Itavia, decollato con due ore di ritardo da Bologna e diretto a Palermo con 81 persone a bordo, si trova nel posto sbagliato al momento sbagliato. E' un missile (francese) che lo centra, mentre un Mig libico viene colpito e finisce sulle montagne della Slla. I particolari contenuti nelle 15 schede sulla strage di Ustica compilate da Demetrio Cogliandro, ex capo del controspionaggio del Sismi, ricostruiscono un vero scenario di guerra, attribuiscono all'allora presidente del Consiglio, Francesco Cossiga, la decisione di nascondere la verità, chiamano pesantemente in causa i nostri alleati e il nostro bizzarro vicino libico.

A Cogliandro sono stati contestati i reati di reticenza e favoreggiamento, è stato già interrogato a lungo, gli è stato chiesto conto di fonti, informazioni, del lavoro che per dieci anni e più ha svolto da «esterno» al servizio segreto militare raccogliendo ogni genere di notizia sui misteri italiani, sui leader politici, sulle loro alleanze e sui loro rapporti con imprenditori, industriali e finanziari. Un archivio di cento dossier che racconta dell'asse di ferro tra Andreotti e Craxi e della lotta per scardinarlo ingaggiata dalla sinistra dc di De Mita e del suo fedelissimo Mastella. «E' la prova di attività illegali dei servizi, di cui chiederemo ufficialmente conto pretendendo l'interruzione di questi comportamenti e anche l'allontanamento di tutti gli agenti reclutati per compiti non istituzionali», dice il senatore progressista Massimo

Brutti, che presiede il Comitato di controllo sui servizi. Cossiga convocato dalla Commissione stragi, Cogliandro dal Comitato, il capo del Sismi a rapporto.

L'indagine va avanti. La caccia alle fonti di Cogliandro ha già portato nell'ufficio dei giudici Priore e Mastelloni uno degli informatori: un giornalista che a sua volta raccoglieva confidenze di politici e militari. Il generale veniva pagato per il suo lavoro, altro che appunti personali. «E a scorrere le schede la sensazione è che il suo referente fosse proprio l'allora direttore del Sismi», dice Brutti. Cioè, l'ammiraglio Martini. Un'altra convocazione davanti alle Commissioni e al Parlamento? Alcune notizie inquietano. Ad esempio che dentro l'elenco degli ufficiali della Prima divisione del Sismi da perquisire i magistrati avessero intenzione di inseri-

re il colonnello Mario Ferraro: morto suicida, impiccato all'asta dell'asciugamano nel bagno della sua stanza. Il suo nome è un'altra novità. Ma non filtra a caso. Nella brutta storia di Ustica di morti impiccati ce ne sono altri tre: un radarista di Poggio Ballone, Mario Alberto Dettori; un medico ed ex ufficiale dell'Aeronautica di Udine, Giovanni Totaro; un radarista di Otranto, Franco Parisi.

Coincidenze? Possibile. Ma intanto la salma di Parisi è stata riesumata per qualche accertamento in più sulle due ecchimosi alla nuca. Mentre da un nuovo esame delle tracce radar di Marsala si scopre che, per tutta la notte del 27 giugno, da Sigonella si alzarono in volo a turno cinque P3 Orion da ricerca e ricognizione che passarono al setaccio la Calabria: cercavano il Mig 23 abbattuto e precipitato e poi ufficialmente ritrovato a Castelsilano il 18 luglio? Quante coincidenze. Ne parla Cogliandro nelle sue schede, cita le pressioni sui medici (Zurlo e Rondanelli) chiamati in fretta e furia per l'autopsia sul corpo del pilota del caccia libico. Pressioni per convincerli a non retrodatarne la

morte al 27 giugno, giorno della strage di Ustica. Pressioni effettuate direttamente anche da un maggiore medico dell'Aeronautica, inviato a Crotona con delle Polaroid del cadavere da cui si sarebbe potuto vedere bene il «sangue ancora fresco». Era il maggiore Simini, questo ufficiale dell'Aeronautica. Solo incidentalmente cognato di quel Totaro che l'anno scorso si impiccò a Udine.

Dunque: pista libica, pista francese e americana. Stanno parlando molti imputati e testimoni convocati in queste ore dal giudice istruttore Rosario Priore. Si scopre un altro registro radar manipolato, si scoprono sette militari del radar di Licola mai citati dall'Aeronautica in organico la sera della strage. «La cosa che più sorprende è che quelle quindici schede compilate da Cogliandro su Ustica sembrano anche le più istituzionalmente corrette tra le cento e più sequestrate nella sua abitazione. La questione semmai è di capire perché non siano mai arrivate alla magistratura così come sarebbe dovuto avvenire», dice Brutti. Portano la data del 1990, le schede. Cioè un paio d'anni prima che Fulvio Martini, direttore del Sismi, andasse a dire in Commissione stragi che, se missile era, non poteva che essere americano o francese. Al cinquanta per cento. Infatti.

Andrea Purgatori



Qui sopra: a sinistra, il giudice istruttore Rosario Priore, titolare dell'inchiesta sul disastro del «DC9» Itavia nei cieli di Ustica; a destra, l'ex presidente della Repubblica, Francesco Cossiga

Allegato 15

“AIR MISSING” CON UFOs

- il Roma - del 24/novembre/1957

MA CHE SUCCEDDE IN CIELO?

Insegue un aereo il "cilindro", luminoso

Il misterioso oggetto è stato avvistato da numerose persone

Ieri pomeriggio, alle 18,25 circa, un oggetto luminoso sconosciuto ha solcato il cielo di Napoli, dal Vomero verso il Vesuvio. Così ci ha segnalato un nostro lettore che ha veduto il fenomeno da un balcone di uno stabile in via Duomo.

Poco dopo — circa un quarto d'ora — lo stesso oggetto ha solcato nuovamente il cielo, ma navigando in direzione opposta. Esso aveva cambiato colore: non aveva più una luce brillante ed argentea, ma decisamente un colore rosso.

D'un tratto, il misterioso og-

getto ha incrociato un aereo; gli si è affiancato (a circa mille metri) e lo ha seguito per un lungo tratto. Poi, di colpo, è scomparso.

Questa volta, l'oggetto osservato non procedeva lentamente, ma, bensì, ad altissima velocità. Esso è rimasto in campo per un brevissimo periodo.

Un'altra segnalazione ci viene da Castel di Sangro, ove un corpo luminoso è stato visto, ieri, solcare in cielo ad elevatissima velocità.

Una signora — Erminia Gasparro — avendo udito un insistente rumore sordo nel cielo, ha alzato gli occhi ed ha scorto un oggetto, fortemente illuminato, che rapidamente si spostava verso est, in direzione di Ateleta.

L'oggetto misterioso era di forma cilindrica con una accentuata gibbosità al centro, ed appariva della lunghezza di circa mezzo metro.

Il corpo luminoso è rimasto in campo per circa 5 secondi, scomparendo, quindi, dietro la cima del castello sul quale è installato il ripetitore della televisione.

L'AERONAUTICA MILITARE PARLA DI «EFFETTI RADIOELETRICI»

L'esplosione nel cielo di Taranto Fulmine o «oggetto misterioso»?

ROMA — La magistratura romana ha richiesto tutte le informazioni relative all'esplosione segnalata la sera del 7 dicembre scorso nel cielo di Taranto (testimoni gli equipaggi di due aerei di linea, volo AZ 481 Atene-Roma e volo BM 387 Bari-Roma) e che, secondo l'Aeronautica militare italiana, è «da attribuire ad effetti radioelettrici dovuti alle condizioni meteorologiche in atto in quel momento nelle regioni meridionali». In altre parole: un fulmine.

Rapida e secca dunque la risposta degli ambienti militari. Che non tiene conto però degli interrogativi ancora aperti dopo una analoga segnalazione fatta da un altro equipaggio in volo tra Palermo e Roma la sera del 7 agosto passato. Ventun giorni per rispondere con certezza sul «fulmine» di Taranto, mentre del rapporto che parla di un missile nel cielo di Ustica ancora non si è saputo nulla di ufficiale.

Il magistrato che conduce l'inchiesta sull'incidente del 27 giugno 1980, il pubblico ministero Giorgio Santacroce, ha intanto richiesto all'Aeronautica militare i dati che sono relativi a quest'ultimo episodio (così come fece per quello del 7 agosto 1981) e alle altre segnalazioni che si riferiscono alla presenza di aerei militari sconosciuti in prossimità di velivoli civili nei giorni 4, 7 e 12 settembre di quest'anno.

Queste informazioni potrebbero rivelarsi utili all'indagine che sta faticosamente ma seriamente accertando le cause del disastro del DC-9 Itavia disintegratosi in volo con 81 persone a bordo. La commissione ha, infatti, lasciato aperte due sole possibilità tra le molte prese in esame: bomba a bordo o esplosione provocata da un missile.

Le interferenze di aerei militari «sconosciuti» nello spazio aereo italiano, registrate in nu-

merosi rapporti e nelle conversazioni radio con i centri di controllo di Roma, Palermo e Marsala, riguardano:

- 1) un caccia segnalato dall'equipaggio del volo AZ 125 Catania-Roma mentre si trovava a circa 8.000 metri di quota tra Sorrento e Ponza.
- 2) un caccia segnalato dall'equipaggio del volo AZ 018 mentre si trovava anche questo a circa 8.000 metri di quota e a 100 miglia nautiche a Sud di Ponza sull'aerovia Ambra 18: il caccia era «in rotta di collisione».
- 3) quattro «aeromobili» non meglio identificati ma registrati dal radar di Palermo mentre si spostavano tra le radiali 330 gradi e 360 gradi ad una distanza compresa tra le 15 e le 40 miglia nautiche: questi «aeromobili» risultavano «sconosciuti».

In questi tre giorni e in questi tre casi non erano stati emessi particolari avvisi riguardo ad esercitazioni militari per le zone in cui sono state poi fatte le segnalazioni, tutte puntualmente confermate dai centri radar che hanno a loro volta compilato precisi rap-

porti ora all'esame dell'Aeronautica. Il sindacato dei piloti commerciali, Anpac, ha da tempo investito la sua speciale commissione tecnica per raccogliere ogni dato utile a delineare il problema delle possibili interferenze tra aerei civili in servizio di linea e le necessità militari di operare nell'ambito di esercitazioni programmate e segnalate. Per oggi è prevista una presa di posizione ufficiale dei piloti su questi nuovi episodi venuti alla luce.

Le segnalazioni di eventi anomali o mancate collisioni non sono comunque preoccupanti al punto di mettere in discussione la sicurezza dei voli. Il termine «AIR MISS» che viene dato ai moduli compilati dai piloti civili si riferisce, infatti, anche a semplici registrazioni di situazioni non perfettamente regolari, che debbono successivamente essere esaminate dagli organi competenti per la sicurezza della navigazione aerea.

Andrea Purgatori

"Il Tempo" del 29/10/77

L'INCONSUETO EPISODIO NEL CIELO DI UNA BASE NATO IN SARDEGNA

Elicotteri militari inseguiti da un Ufo

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

Cagliari, 28 ottobre. Le apparizioni di edischi volantis sulla Sardegna diventano sempre più frequenti. Dopo la segnalazione dell'UFO comparso per due sere consecutive — alla fine di settembre — sulla superstrada Carlo Felice, all'altezza della borgata agricola di S. Anna, nell'Oristanese, e poi sul monte Aeri (dove si ipotizza la realizzazione di un osservatorio astronomico collegato alla specola vaticana), ecco un'altra notizia senza dubbio più ufficiale: ieri, due elicotteri dell'Esercito sono stati seguiti da un oggetto misterioso che emanava una luce arancione di forte intensità.

L'UFO avvistato anche dalla torre di controllo della base aeronautica, è rimasto sul cielo di Elmas per cinque minuti e poi è scomparso. La palla di fuoco è stata avvistata a trecento metri di altezza. I piloti dei due elicotteri, in volo di addestramento notturno, hanno raccontato che l'oggetto misterioso li ha seguiti per un lungo tratto, in direzione di

Sarrocchio, dove sorgono le raffinerie della Saras e, della Saras Chimica.

Dopo che gli operatori dell'aerostazione erano stati avvertiti, l'UFO è risultato a velocità impressionante oltre i diecimila metri, seguito con i binocoli dal personale della storer. Nella zona, in quel momento, alle 17,35 non volavano aerei civili. Il comandante della base di Elmas, colonnello Mario D'Angelo, ha subito interpellato la base militare di Decimomannu, ma è risultato che anche gli aerei della Nato erano fermi. Un rapporto dettagliato sul fatto è sull'interrogatorio dei piloti, è stato inoltrato dal colonnello D'Angelo al comando generale dell'Aeronautica e al Ministero della Difesa.

Il tenente colonnello Giannaria Colpo, dell'ufficio operativo militare della base aerea ha aggiunto che non è stato possibile far intercettare alcun aereo perché l'oggetto misterioso si è allontanato dalla zona ad una velocità superiore a quella di qualunque altro aereo conosciuto. Da quanto si è appreso alla base aerea — che comunque

ha le sue riserve in fatto di notizie, dal momento che rispetta i canoni più ovvii del segreto militare — gli schermi radar e l'apparato radio della base non avrebbero percepito la presenza dell'UFO.

I militari non sono andati oltre alcune generiche informazioni, ma è chiaro che nel rapporto inoltrato al comando generale debbono aver aggiunto elementi di maggiore precisione. La base aerea di Elmas condivide praticamente con quella della Nato di Decimomannu e la violazione dello spazio aereo del vastissimo complesso militare non deve essere un fatto di poco conto.

La comparsa degli UFO, specialmente nella Sardegna meridionale, avviene quasi sempre sulla divisa di installazioni militari o di complessi affidati alla loro custodia. Due anni fa, proprio sul cielo della pottereria di Villamassargia, nei pressi di Iglesias, era stato avvistato un UFO di proporzioni molto vaste, non un sfolgorio luminoso, insomma. I protagonisti di quell'avvistamento, due giovani in un'auto che raggiun-

sero Cagliari, erano rimasti scioccati per alcuni giorni. L'UFO aveva sollevato l'altitudine a cinquanta metri di altezza, bloccando il motore: ogni tentativo di far riprendere la marcia al veicolo era stato vano. Soltanto dopo mezz'ora, allontanatosi l'UFO, i due giovani erano riusciti a rimettere in moto la macchina e a raggiungere spaventatissimi Cagliari.

Seguì qualche mese fa una trasmissione di Radio Cagliari, nel corso della quale il conduttore di una rubrica serale, il prof. Sorpa, aveva intervistato per oltre un'ora un ufologo capientino, Giorgio Metta. L'ufologo, un convertito all'analisi di questi fenomeni celesti dopo la constatazione di tutti eccezionali, oltre a fornire quei chiarimenti agli ascoltatori che la letteratura mondiale ha già divulgato con ampiezza di pubblicazioni, aveva descritto le fasi della sua «conversione».

Era uno scettico, un pragmatico senza riserve, che riduceva tali testimonianze in spiegazioni di una naturalezza inconfutabile. Poi, una not-

te, trovandosi con degli amici all'aperto, completamente all'oscuro, aveva assistito nei pressi di Cagliari all'evoluzione di due giganteschi UFO ad altissima quota. L'eccezionalità del fatto non era data dalla presenza di questi due sgoris sparis luminosi che si muovevano nel cielo ad una velocità incredibile, ma da un avvenimento davvero inconsueto che, per quanto si sia letto, non ha avuto alcun riscontro in altro rapporto in nessun'altra parte del nostro pianeta. I due sgoris erano stati intercettati da un UFO notevolmente più piccolo che dopo una serie di evoluzioni attorno agli oggetti più metodici aveva emanato dei potentissimi raggi. Due specie di getti, come due ogni finissima luminosa che, a contatto dei sgoris, avevano provocato la loro esplosione. La guerra tra UFO, insomma.

L'inseguimento dei due edischi militari sul cielo di Elmas da parte di un UFO è l'ultimo episodio in ordine di tempo della vasta casistica delle apparizioni di oggetti non identificati in Sardegna. REMO CONCAS

L'EPISODIO È AVVENUTO ALL'INIZIO DEL MESE AL LARGO DI MARSALA

Aereo «sconosciuto» intercettato da un jet della nostra Aviazione

Una volta apparsa la «traccia» sui radar un intercettore ha costretto l'«intruso» ad allontanarsi. Il caso di due elicotteri algerini fatti atterrare nel dicembre scorso a Bocca di Falco

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

Marsala, 15 settembre. Era un aereo militare su personale di nazionalità sconosciuta quello che ai primi giorni di settembre, intorno alle 8,30, sarebbe stato intercettato nello spazio aereo della Sicilia occidentale da un caccia dell'Aeronautica Militare italiana. Ad una quota di oltre dodicimila metri, una volta apparsa sugli schermi radar la «traccia» dell'aereo sconosciuto, stava volando in quel momento un caccia intercettore italiano, per cui la base aerea di Trapani non aveva difficoltà a segnalare la presenza dell'intruso. Infatti, l'aereo militare nazionale invertiva la rotta assumendone una per intercettare il velivolo sconosciuto. Tanto bastava per

ché l'intruso si sottraesse all'inseguimento, assumendo all'istante una rotta di disimpegno.

La stessa attesa della segnalazione e della susseguente pronta reazione, una squadra di piloti a Marsala, festeggiava il giovane tenente in un locale della città. Alcuni avventori, che si trovavano nel ristorante a cenare, prendevano parte alla piccola festa improvvisando un brindisi al bravo pilota.

Fin qui la cronaca «ufficiale»; perché le fonti ufficiali tacciono. L'Aeronautica Militare della Sicilia occidentale, interpellata sull'episodio, ha dichiarato di non saperne nulla.

È il caso di ricordare, tuttavia, che questo è il primo episodio «strano» avvenuto nello spazio aereo della Sicilia occidentale. Alla fine dello scorso anno, due elicotteri militari algerini furono intercettati mentre volavano all'interno dello spazio aereo nazionale, nel cielo di Trapani, in particolare sopra obiettivi militari della città siciliana e del suo hinterland. I due elicotteri, intercettati da aerei nazionali, furono fatti atterrare a Bocca di Falco e da qui, inaspettabilmente, fatti ripartire, senza alcun controllo.

Infine, sono da ricordare episodi «curiosi», come la pesca veramente eccezionale fatta da motopescherecci mazzaresi nelle cui reti sono rimasti impigliati... sommergibili non certo sconosciuti, dal momento che i pescatori di Mazara poterono, in qualche caso, sentire parlare in lingua russa, una volta che gli «squali» salirono in superficie.

SILVIO FORTI

4/6-14/1982 - PAESE SERA
VEN.

«Dovete rientrare Aerei sconosciuti sono sulla rotta per la Sardegna»

È ACCERTATO: ormai il Tirreno è un poligono militare. Velivoli americani hanno incrociato durante un'esercitazione al largo della Sardegna un jet in servizio da Fiumicino a Cagliari (sigla BM-110), con a bordo un centinaio di passeggeri. Il pilota ha dovuto invertire la rotta, rientrando al «Leonardo da Vinci» intorno alle 23, circa venti minuti dopo il decollo. Ciò è accaduto a pochi giorni di distanza dall'avventura capitata a un «cargo» britannico sopra Brindisi (un caccia si era messo sulla sua scia), a due settimane dal pericolo corso da un altro aereo di linea, in servizio tra Roma e Palermo, la rotta «ambra 13» (sopra Ustica il velivolo ha subito scossoni per alcuni bang supersonici), e a circa due anni di distanza dalla tragedia del Dc-9 Bologna-Palermo, inabissatosi vicino alla costa siciliana (morirono 81 persone) probabilmente per essere stato «intercettato» da un missile.

Ciò che si è verificato l'altro ieri, 2 giugno, in Sardegna appare oltremodo inquietante: poche ore prima erano decollati da Olbia gli aerei del presidente della Repubblica Sandro Pertini e del presidente del consiglio Giovanni Spadolini, con a bordo anche esponenti dello Stato Maggiore Difesa di ritorno dalle celebrazioni garibaldine di Caprera. Pare che, avvistati con un fonogramma Iram segnalante le manovre combinate aereo-navali in corso già da alcuni giorni, i piloti di questi jet abbiano preferito alzarsi subito oltre i diecimila metri. Tra l'altro, le esercitazioni non sarebbero state decise dalla Nato, ma dalla sesta flotta americana.

Il gravissimo episodio, comprovante come nulla sia stato ancora disposto, nonostante numerosi e giustificati allarmi, per garantire la sicurezza del traffico civile aereo, viene denunciato in una interrogazione presentata a Palazzo Madama dai senatori Peppino Fiori (indipendente di sinistra) e Giuseppe Ferraiuolo, socialista. «Le spiegazioni fornite dal comandante Giulio Alati ai passeggeri, a proposito dell'im-

mediato rientro — dicono gli interroganti — sono state le seguenti: su tutto il Mar Tirreno, dal livello del mare sino a 35.000 piedi, erano in corso esercitazioni militari. La quota di volo del BM-110 era a 23.000 piedi. Dunque l'aereo procedeva nel pieno dell'esercitazione. La torre di controllo di Roma Fiumicino aveva segnalato traffici sconosciuti di caccia militari, decollati da portarici ed entrati nella rotta del BM-110. Il comandante Alati allora ha chiesto di poter aggirare le esercitazioni, puntando su Alghero (Sassari), ma il controllo di Roma ha fatto sapere che anche in quella rotta alternativa sfrecciavano due aerei sconosciuti». In base all'accaduto, e data la crescente insicurezza del traffico civile aereo, i due senatori chiedono di conoscere «quali energie iniziative il governo intenda assumere perché le esercitazioni avvengano in tempi e spazi diversi da quelli riservati ai collegamenti civili».

Immedie, ed ancora più inquietanti, le puntualizzazioni tecniche fornite da fonti competenti. Infatti, si fa sapere che fin dal 27 maggio scorso è stato emesso un Notam (avviso ai naviganti). Il periodo d'inizio è fissato per le ore 8 del 2 giugno e le esercitazioni devono protrarsi ininterrottamente, nell'arco delle 24 ore, fino al 13 giugno (in coincidenza, si potrebbe aggiungere, con la visita di Ronald Reagan in Italia e in altri paesi europei quasi a fornirgli un ombrello aereo). Colpisce altresì un'altra caratteristica dell'esercitazione: le sue dimensioni. È interessata alle manovre una regione (la Fiumi di Roma) che dalla verticale di Ancona finisce sulla Sardegna; quindi investe l'isola di Pantelleria, la Sicilia e risale, sulla verticale di Catanzaro, la dorsale appenninica per esaurirsi di nuovo ad Ancona: un immenso quadrilatero. Nel Notam oltretutto non si precisano le quote di volo. Possono essere illimitate. Conclude il Notam: «Saranno sotto il controllo radar oppure soggetti alle regole del volo a vista».



«Esplosione» davanti a un aereo

L'Alitalia: era un meteorite entrato nell'atmosfera

PALERMO
 Mariateresa Corti

aura domenica pomeriggio nel cielo di Trapani. L'equipaggio del volo AZ 1844 in servizio da Torino a Palermo ha avvistato, non appena iniziata la fase di discesa verso l'aeroporto di Punta Raisi, un bagliore seguito da una scia di fumo. Il comandante dell'aeromobile, Gian Marco Nosari, ha avvertito la torre di controllo dell'aeroporto di Trapani-Birgi. Quindi ha proseguito regolarmente il viaggio alla volta del capoluogo siciliano. Secondo l'Alitalia, che ha diramato una nota nel pomeriggio di ieri, potrebbe essersi trattato di un piccolo meteorite. Ma qualche dubbio, comunque, permangono.

L'allarme due giorni fa è scattato intorno alle 18. Il comandante Nosari, in Alitalia dal 1981 dopo dieci anni di attività come pilota militare, nota sbalordito in lontananza quello

che gli sembra come un misterioso oggetto che in una frazione di secondo passa dal giallo all'arancione e quindi sparisce, lasciandosi dietro una scia di fumo. Il pilota si preoccupa. A bordo dell'MD 80 ha con sé ben 80 passeggeri, più gli uomini di equipaggio. E quel bagliore

non lo convince. «In 20 anni non ho mai visto una cosa del genere», dice allibito alla torre di controllo dell'aeroporto di Trapani. Quindi prosegue il viaggio alla volta di Palermo. A Birgi scatta lo stato di allerta.

«Inizialmente - racconta il tenente colonnello Gianluca Di Battista - abbiamo pensato ad un razzo segnalitico, lanciato magari da qualche imbarcazione in difficoltà. Nella concitazione di quegli attimi non abbiamo tenuto conto del fatto che forse,

vista la quota cui si trovava l'aeromobile al momento dell'avvistamento (circa quattromila metri, ndr), l'ipotesi del razzo di segnalazione non era plausibile». Viene allertata immediatamente la Capitaneria di porto di Trapani, una motovedetta va alla ricerca di eventuali navi in avaria.

Ma in mare è tutto tranquillo. «Le ricerche - afferma il comandante in seconda della Capitaneria, Giuseppe Impallomeni - non hanno dato esito». Viene anche presa in esame

l'ipotesi di un possibile errore di un poligono di tiro. Ma in zona non ci sono poligoni. E la base militare di Birgi, pur essendo in allerta a causa della guerra nei Balcani, non svolgeva, domenica pomeriggio, attività militare di alcun tipo.

Si fanno mille ipotesi, mille congetture. Sino a

quando, nel pomeriggio, l'Alitalia non dirama una nota ufficiale: «Alitalia conferma quanto accaduto domenica 18 aprile durante la fase di atterraggio dell'MD-80: il comandante Gian Marco Nosari, mentre cominciava le procedure di atterraggio sull'aeroporto palermitano di Punta Raisi e in condizioni di assoluta sicurezza avvistava in lontananza un bagliore che ha lasciato una scia di fumo durata una frazione di secondo. L'ipotesi più probabile appare quella di un piccolo meteorite».

Tutto risolto, dunque. Ma con un piccolo dubbio, come si diceva. Esattamente una settimana prima, domenica 11 aprile, delle persone in viaggio via terra tra Trapani e Palermo hanno notato nello stesso tratto di cielo un misterioso bagliore del tutto simile a quello di due giorni fa. Una segnalazione strana. Diventata ancora più strana alla luce di quanto accaduto domenica scorsa.

*Il comandante
 del volo*

Torino-Palermo:

*«Mai vista una
 cosa del genere»*

IL BIORNALE - 20/ APRILE / 1999 - PAG. 16 -

SOMMARIO

SOMMARIO

INTRODUZIONE	1
A) PREMESSE GENERALI.....	3
B) COSTATAZIONI SPECIFICHE	3
SVILUPPO CRONOLOGICO E CRITICO DEGLI EVENTI LEGATI ALLA STRAGE DI USTICA	4
1) UFOs VENGONO SEGNALATI NELLA STESSA AREA (CHE POI SARÀ TEATRO DELL'ABBATTIMENTO DEL DC-9 ITAVIA) DUE GIORNI PRIMA CHE SI VERIFICHÌ IL TRAGICO EVENTO IN QUESTIONE.....	5
2) DOPO IL DECOLLO DA BOLOGNA, DUE OVNI SI ACCOSTANO E INIZIANO A SEGUIRE, MOLTO DA VICINO, IL DC-9 ITAVIA.	5
2/a) LE CONDIZIONI METEREologiche DELLE VARIE ZONE SITUATE SULLA ROTTA DEL DC-9 ITAVIA.	5
3) LA PRESENZA, A DISTANZA OPERATIVA UTILE DAL TEATRO DEGLI EVENTI, DI UN AEREO RADAR TIPO AWACS.....	5
4) UN PRIMO AEREO MILITARE (FORSE UN CACCIA) SI AVVICINA E SEGUE IL JET DELL'ITAVIA.....	5
5) IL "RUOLO TATTICO" DEI CACCIA ITALIANI DECOLLATI DALLA BASE DI GROSSETO.....	5
6) ALTRI CACCIA MILITARI SI ACCOSTANO E SEGUONO IL DC-9 ITAVIA.	6
7) RAPPORTO SULL'AVVISTAMENTO DI UN VELIVOLO SCONOSCIUTO AL LARGO DELL'ISOLA DI PONZA ALLE ORE 20:37; VENTUNO MINUTI PRIMA, CIOÈ, CHE IL DC-9 ITAVIA SCOMPARISSE DALLO SCHERMO RADAR DI ROMA CIAMPINO.	6
8) LE DIFFICOLTÀ DELLE COMUNICAZIONI RADIO TRA IL DC-9 ED IL CENTRO D'ASCOLTO DI ROMA CIAMPINO.....	6
9) ALTRI CONTATTI RADIO TRA IL JET CIVILE ED IL CENTRO CONTROLLO DI ROMA.....	7
10) NUOVA INTERRUZIONE DEL CONTATTO RADIO TRA IL DC-9 ED IL CENTRO D'ASCOLTO DI ROMA CIAMPINO.....	7
11) LA PRESENZA DI ALTRI CACCIA DISLOCATI, FORSE, SU DI UNA PORTAEREI E LA PRESENZA (CONTROVERSA) DI TALI UNITÀ NAVALI NEL MEDITERRANEO.....	7
12) ALMENO OTTO CACCIA MILITARI SI TROVANO INTORNO AL DC-9 QUANDO QUEST'ULTIMO SI TROVA ALL'ALTEZZA DELL'ISOLA DI PONZA.	8
13) DALLA CORSICA DECOLLANO DIVERSI CACCIA FRANCESI, UNO DEI QUALI, PRESUMIBILMENTE, INTERSECA LA ROTTA DEL DC-9 ITAVIA. VA DETTO, PERÒ, CHE LA PERIZIA TECNICA DELL'NTSB USA INDICAVA QUESTE STESSE TRACCE RADAR, COME QUELLE RELATIVE AD UN "OGGETTO VOLANTE SCONOSCIUTO".....	8
13/a) LA PERIZIA TECNICA DELL'NTSB STATUNITENSE RELATIVA ALL'INTERPRETAZIONE DELLA TRACCIA RADAR INDICATA CON IL N° 6 DALLA PERIZIA BLASI.	10

14) POCCHI MINUTI PRIMA CHE SI CONSUMI IL DRAMMA DEL DC-9 ITAVIA, SULLO SCHERMO RADAR DI ROMA CIAMPINO COMPARE UN CERTO NUMERO DI TRACCE (PLOTS) NON IDENTIFICATE.....	11
15) 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.....	12
16) RICOSTRUZIONE DELLA MECCANICA DEGLI EVENTI CHE HANNO DETERMINATO LA CADUTA DEL JET CIVILE DELL'ITAVIA.....	12
17) LA MANOVRA DI DISIMPEGNO DEI DUE “VELIVOLI FANTASMA” O UFOs.	13
<i>17/a) LA SERA DEL 27 GIUGNO 1980, UN CACCIA USA SCOMPARE NEL NULLA MENTRE SORVOLA IL MAR TIRRENO. È STATO FORSE ABBATTUTO DURANTE L'AZIONE CONGIUNTA DI INTERCETTAZIONE E TENTATO ABBATTIMENTO DI “QUALCOSA” NEL CIELO DI USTICA?.....</i>	<i>13</i>
<i>17/b) IL RECENTE RITROVAMENTO DELLA CODA DI UN VECCHIO CACCIA PHANTOM USA TRA GAETA E PONZA: È UN ELEMENTO COLLEGATO CON LO SCENARIO DI USTICA OPPURE NO?</i>	<i>14</i>
<i>17/c) LE NOSTRE CONSIDERAZIONI SULLA NATURA DEI DUE AEROMOBILI “FANTASMA”, SULLE CAPACITÀ – SIA DI DIFESA CHE DI ATTACCO – DIMOSTRATE DALLE FORZE MILITARI (di diversa nazionalità) COINVOLTE NELL'AZIONE DI GUERRA CULMINATA CON L'ABBATTIMENTO DEL DC-9 ITAVIA, NONCHÉ SULL'OPPORTUNITÀ TEMPORALE DELL'ATTACCO MISSILISTICO CONTRO GLI “INTRUSI”.</i>	<i>18</i>
18) L'AVVISTAMENTO DI UN “AEROMOBILE SCONOSCIUTO” DA PARTE DEI CONIUGI MAFFINI: UN CACCIA IN AVARIA O UN UFO DI ORIGINE ALLOGENA?.....	19
<i>18/a) PER TUTTA LA NOTTE TRA IL 27 ED IL 28 GIUGNO 1980 I RICOGNITORI P3-ORION USA SETACCIANO LA CALABRIA ALLA RICERCA DI “QUALCOSA”.....</i>	<i>19</i>
19) DALL'ANALISI DEI TRACCIATI RADAR È STATA RILEVATA LA PRESENZA DI ALTRI PLOTS CORRISPONDENTI FORSE AD ALTRI DUE UFOs SOPRAGGIUNTI NELL'AREA DELLO SCONTRO ALCUNI MINUTI DOPO CHE IL DC-9 ITAVIA ERA PRECIPITATO.	20
<i>19/a) SAREBBERO STATI TRE GLI “AEROMOBILI SCONOSCIUTI” RILEVATI DAL RADAR NEI PRESSI DEL DC-9 ITAVIA.</i>	<i>20</i>
20) ALCUNI PESCATORI, AL LORO RIENTRO – ANTICIPATO – NEL PORTO DI USTICA, DICHIARANO DI AVER OSSERVATO AL LARGO UN “INTENSO BAGLIORE NEL CIELO”.....	20
21) LA PROBABILE PRESENZA DI UN ALTRO UFO COLLEGATA, DAL PUNTO DI VISTA TEMPORALE E GEOGRAFICO, CON LO SCENARIO DI GUERRA CHE HA PORTATO ALL'ABBATTIMENTO DEL DC-9 ITAVIA.....	21
22) L'ULTIMO MESSAGGIO RADIO DEL DC-9 IN RELAZIONE ALLA PRESENZA DI UFOs NELLA ZONA.....	21
<i>22/a) L'ULTIMA ENIGMATICA FRASE PRONUNCIATA DAL COMANDANTE GATTI.</i>	<i>21</i>
23) L'AVVISTAMENTO DI UN IMPROBABILE “AEREO DA CACCIA” SU CATANZARO.	21
24) UN ENNESIMO RAPPORTO DI AVVISTAMENTO UFO, POCHE ORE DOPO LA SCIAGURA DEL DC-9 AD USTICA.	22
25) UN ELICOTTERO MILITARE RAGGIUNGE, PER PRIMO, IL LUOGO DEL DISATRO, DOVE – CIOÈ – È AMMARATO (NON QUINDI “INABISSATO”) IL DC-9 ITAVIA.	22

26) L'AMMARAGGIO DEL DC-9 ITAVIA ED IL SUO SUCCESSIVO AFFONDAMENTO INTENZIONALE DA PARTE DI UN COMANDO DI SUB GIUNTI A BORDO DI UN SOTTOMARINO.....	23
26/a) LA DRAMMATICA TESTIMONIANZA DEL CAPITANO SERGIO BONIFACIO.....	23
26/b) UNA VALUTAZIONE SUL PIANO TECNICO ATTA A SPIEGARE COME SIA STATO POSSIBILE, PER IL DC-9, RIMANERE A GALLA PER UN COSÌ LUNGO TEMPO.....	23
26/c) IL RACCAPRICCIANTE EPILOGO DELL'AMMARAGGIO DEL DC-9 ITAVIA, NELLA TESTIMONIANZA DEL CAPITANO SERGIO BONIFACIO.....	24
26/d) LA PRESENZA DI SOMMERGIBILI NELL'AREA DOVE È APPENA "PRECIPITATO" IL DC-9 ITAVIA.....	24
26/e) LE FOTO E LA TESTIMONIANZA DI ALCUNI MARINAI DELL'INCROCIATORE ANDREA DORIA SUFFRAGANO LA TESI DELL'AMMARAGGIO DEL DC-9 E LA PRESENZA DI SOPRAVVISSUTI ALLA SCIAGURA AEREA.....	24
26/f) UNA SISTEMATICA QUANTO EVIDENTE AZIONE D'INQUINAMENTO ED ELIMINAZIONE DELLE PROVE CARATTERIZZA, SIN DAL PRINCIPIO, LE INDAGINI SULLA STRAGE DI USTICA.....	25
26/f-1) IL NUMERO DEI CORPI DELLE VITTIME RECUPERATE: UN CONTO CHE NON TORNA.....	25
26/f-2) QUALCUNO "DIMENTICÒ DI ORDINARE" LE AUTOPSIE SUI CORPI DELLE VITTIME RECUPERATE O, ALMENO, COSÌ PARE. IN REALTÀ, TALI AUTOPSIE NON VENNERO MAI EFFETTUATE OPPURE FURONO SOLO FATTI SPARIRE I RELATIVI REFERTI AUTOPTICI?.....	25
26/f-3) LA PRESENZA SUI CORPI DELLE VITTIME RECUPERATE DI "LESIONI DA CONTRACCOLPO".....	25
26/g) ANCHE ALTRI RITENGONO CHE IL DC-9 SIA AMMARATO E NON, INVECE, ESPLOSO IN ARIA ED I PEZZI COLATI A PICCO COME VUOLE LA VERSIONE "UFFICIALE".....	26
26/h) TUTTI I CORPI DELLE VITTIME RECUPERATE SONO PRIVI DELLE SCARPE.....	26
26/i) ALTRI FATTI INSPIEGABILI LEGATI AL RECUPERO DEL RELITTO DEL DC-9 ITAVIA O RILEVATI NEGLI ATTI DELLE DIVERSE FASI DELLE INDAGINI SULLA STRAGE DI USTICA.....	27
26/l) UNA MOLTO PROBABILE, SUCCESSIVA, OPERAZIONE DI "DEMOLIZIONE SOTTOMARINA" DEL RELITTO DEL DC-9.....	28
26/l-a) LE TRACCE DI ESPLOSIVO RILEVATE SUI CORPI DI ALCUNE VITTIME E SU ALCUNI RESTI DEL DC-9 NON CONFERMANO, MA NEMMENO ESCLUDONO, L'AFFONDAMENTO E SUCCESSIVA DISTRUZIONE DELL'AEREO MEDIANTE CARICHE DETONANTI.....	28
26/l-b) TRACCE DI ALTRI ESPLOSIVI MILITARI (LA CUI IDENTIFICAZIONE È RIMASTA TOP – SECRET) SUI FRAMMENTI DEL DC-9 ITAVIA.....	28
26/l-c) SIA GLI ESPLOSIVI DEI MISSILI CHE QUELLI USATI PER CONFEZIONARE CARICHE DETONANTI SUBACQUEE LASCIANO LA STESSA "IMPRONTA RESIDUALE".....	29
26/m) LA DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DIFFUSA RELATIVA AL "RECUPERO" DEL RELITTO DEL DC-9 È DAVVERO TROPPO ESIGUA PER NON DESTARE DUBBI E SOSPETTI DI UNA QUALCHE FRODE.....	29
26/n) LA TARGHETTA CON LA SIGLA D'IMMATRICOLAZIONE PRESENTE SU UNO DEI RELITTI DEL DC-9 RECUPERATI NON CORRISPONDE A QUELLA DEL JET DELLA SOCIETÀ ITAVIA PRECIPITATO AD USTICA.....	29
26/o) SOSPETTI DI CONTRAFFAZIONE DEI DATI RELATIVI ALLA DECIFRAZIONE DEL VOICE RECORDER E SUL MANCATO RITROVAMENTO DELLA SECONDA SCATOLA NERA DEL DC-9 ITAVIA.....	29
26/p) ANCHE L'ONOREVOLE FRANCO ACCAME CONDIVIDE LA TESI DELL'AMMARAGGIO DEL DC-9 ITAVIA.....	30
27) I "DIVERSIVI" ED IL "VALZER LENTO" DEI SOCCORSI.....	30

28) QUALCHE SETTIMANA DOPO L'ABBATTIMENTO DEL DC-9 ITAVIA, I RADAR SEGNALANO LA PRESENZA DI UNO O PIÙ UFOs NELLE IMMEDIATE VICINANZE DI UN AEREO CIVILE DELL'ALITALIA.	31
29) IL RITROVAMENTO DEI RESTI DI UN CACCIA MIG-23 LIBICO SULLA SILA E LA SUA RELAZIONE CON L'ABBATTIMENTO DEL DC-9 ITAVIA: UNA MESSINSCENA BEN POCO CREDIBILE.	31
30) CONSIDERAZIONI SULL'IPOTESI DELL'ESISTENZA, ALLA BASE DELLO SCENARIO DI GUERRA AEREA VERIFICATOSI NEL CIELO DI USTICA, DI UN "COMLOTTO INTERNAZIONALE"	34
30/a) II PRIMO SCENARIO	34
30/b) II SECONDO SCENARIO	35
30/c) II TERZO SCENARIO	35
30/d) II QUARTO SCENARIO	36
31) CASI DI "AIR – MISSING" CON PRESUNTI UFOs ED ALTRI FENOMENI AEREI ANOMALI VERIFICATISI DOPO LA SCIAGURA DI USTICA NELL'AREA DEL COSIDDETTO TRIANGOLO MALEDETTO DEL MAR TIRRENO.	36
31/1) "LUCI MULTICOLORI" SFRECCIANO INTORNO A DUE AEREI CIVILI, A NON MOLTA DISTANZA DA PONZA	36
31/2) UN ESTESO ED INTENSO BAGLIORE NOTTURNO DI ORIGINE IGNOTA ILLUMINA UNA VASTA AREA DEL MAR TIRRENO, COMPRESI ALCUNI AEREI IN VOLO NELLA ZONA.	37
31/3) I PILOTI DI UN DC-9 DELL'ATI OSSERVANO UN "BAGLIORE CIRCOSCRITTO" NEL CIELO DELL'ISOLA DI USTICA.	37
31/4) IL CONTROLLO RADAR DI PALERMO RILEVA QUATTRO "AEROMOBILI SCONOSCIUTI" NEL CIELO TRA L'ISOLA DI USTICA E QUELLA DI PONZA.	37
31/5) CACCIA AD UN "VELIVOLO FANTASMA" CHE, PERÒ, SI ALLONTANA INDISTURBATO DOPO AVER CONFUSO GLI INSEGUITORI.	38
31/6) UN DC-9 VIENE SFIORATO DA UN OGGETTO VELOCISSIMO E, NELLO STESSO TEMPO, È INVESTITO DA FORTI VIBRAZIONI.	38
31/7) PER LA PRESENZA DI "TRAFFICO SCONOSCIUTO", IL PILOTA DI UN DC-9 DIRETTO A CAGLIARI DECIDE DI TORNARE A ROMA.	39
31/8) UN CACCIA ITALIANO TENTA DI INTERCETTARE UN VELIVOLO "SCONOSCIUTO" CHE, PERÒ, SI SOTTRAE ALLA MANOVRA.	40
31/9) UN DC-9 DELL'ATI VIENE DEVIATO PER L'APPROSSIMARSI DI UN "CACCIA MILITARE" CHE EFFETTUA "REPENTINI SALT DI QUOTA".	40
31/10) "QUALCOSA" SI FRAPPONE TRA UN JET CIVILE ED IL SUOLO METTENDO IN ALLARME L'ALTIMETRO.	40
31/11) I PILOTI DI DUE AEREI CIVILI OSSERVANO UN GROSSO "OGGETTO INFUOCATO" CALARE DAL CIELO VERSO IL MARE.	41
31/12) I PILOTI DI QUATTRO AEREI CIVILI OSSERVANO LE EVOLUZIONI DI UNA SQUADRIGLIA DI UFOs NELL'AREA TRA PONZA, TEANO E SORRENTO.	41
31/13) ALLARME PER UN "BOATO" E LA RILEVAZIONE RADAR DI UN "VELIVOLO SCONOSCIUTO" POI, FORSE, PRECIPITATO O IMMERSOSI NELLE ACQUE DEL MAR TIRRENO.	41
31/14) 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.	42
32) CONCLUSIONI	43
NOTA TECNICO-INFORMATIVA:	45
APPENDICE	47

ILLUSTRAZIONI	49
ALLEGATO 1 (UFOs SU AREE STRATEGICHE)	79
ALLEGATO 2 (INCIDENTI AEREI IN ZONE CON INTENSA E FENOMENOLOGIA UFO)	91
ALLEGATO 3 (INTERCETTAZIONE ED ABBATTIMENTO DI UFOs)	99
ALLEGATO 4 (INDAGINI TOP-SECRET UFFICIALI SUGLI UFOs)	119
ALLEGATO 5 (DIFESA DI INTERESSI STRATEGICI E VITALI PER IL POTERE E COVER-UP SU UFOs)	139
ALLEGATO 6 (IL “TRIANGOLO DEL MAR TIRRENO” COME POLIGONO DI TIRO)	155
ALLEGATO 7 (FENOMENI NEL “TRIANGOLO DEL MAR TIRRENO”)	159
ALLEGATO 8 (ESERCITAZIONI MILITARI)	197
ALLEGATO 9 (RELITTO CACCIA USA A GAETA)	201
ALLEGATO 10 (AVVISTAMENTO DEI CONIUGI MAFFINI)	205
ALLEGATO 11 (AFFONDAMENTO DEL DC-9)	209
ALLEGATO 12 (MIG-23 LIBICO)	213
ALLEGATO 13 (COVER-UP / DEPISTAGGI SU USTICA)	219
ALLEGATO 14 (COMLOTTO INTERNAZIONALE)	227
ALLEGATO 15 (“AIR-MISSING” CON UFOs)	233
SOMMARIO	239

Furono 81 i morti, tra passeggeri e personale di bordo:

Cinzia Andres
Luigi Andres
Francesco Baiamonte
Paola Bonati
Alberto Bonfietti
Alberto Bosco
Maria Vincenza Calderone
Giuseppe Cammarota
Arnaldo Campanini
Antonio Candia
Antonella Cappellini
Giovanni Cerami
Maria Grazia Croce
Francesca D'Alfonso
Salvatore D'Alfonso
Sebastiano D'Alfonso
Michele Davì
Giuseppe Calogero De Ciccio
Rosa De Dominicis
Elvira De Lisi
Francesco Di Natale
Antonella Diodato
Giuseppe Diodato
Vincenzo Diodato
Giacomo Filippi
Enzo Fontana

Vito Fontana
Carmela Fullone
Rosario Fullone
Benito Gall
Domenico Gatti
Guelfo Gherardi
Antonino Greco
Berta Gruber
Andrea Guarano
Vincenzo Guardi
Giacomo Guerino
Graziella Guerra
Rita Guzzo
Giuseppe La China
Gaetano La Rocca
Paolo Licata
Maria Rosaria Liotta
Francesca Lupo
Giovanna Lupo
Giuseppe Manitta
Claudio Marchese
Daniela Marfisi
Tiziana Marfisi
Erica Mazzel
Rita Mazzel
Maria Assunta Mignani
Annino Molteni
Paolo Morici

Guglielmo Norritto
Lorenzo Ongari
Paola Papi
Alessandra Parisi
Carlo Parrinello
Francesca Parrinello
Anna Paola Pelliccioni
Antonella Pinocchio
Giovanni Pinocchio
Gaetano Prestileo
Andrea Reina
Giulio Reina
Costanzo Ronchini
Marianna Siracusa
Maria Elena Speciale
Giuliana Superchi
Antonio Torres
Giulia Maria Concetta Tripliciano
Pierpaolo Ugolini
Daniela Valentini
Giuseppe Valenza
Massimo Venturi
Marco Volanti
Maria Volpe
Alessandro Zanetti
Emanuele Zanetti
Nicola Zanetti

...e nessuno sa ancora perchè!

