

ATTENTATI AD AEREI DI LINEA: QUANDO L'ESPLOSIVO E' POCO

Crediamo di non sbagliare affermando che la maggior parte delle persone pensando ad un attentato ad un aereo di linea, ritenga sempre che l'esplosivo usato debba essere di notevole quantità e ciò per produrre gli effetti devastanti che l'attentatore intende perseguire.

Un tal modo di pensare non è corretto. Vi sono stati attentati perpetrati a velivoli nei quali la modesta quantità di esplosivo usata è servita a "camuffare" la prova della bomba nel tentativo di indirizzare le indagini verso la causa tecnica, quale spiegazione dell'incidente.

Inizieremo col ricordare quanto avvenne il 29 marzo 1959 all'aereo che ospitava a bordo Barthélemy Boganda, il leader politico nazionalista di quella che oggi è la Repubblica Centrafricana. Boganda era molto attivo prima dell'indipendenza del suo Paese nel periodo in cui la nazione, come parte dell'Africa Equatoriale Francese, era amministrata dalla Francia e si chiamava Ubangi-Sciari.

Boganda è stato dal 1958 al 1959 Primo ministro dell'entità autonoma della Repubblica Centrafricana e purtroppo perse la vita a 48 anni in un disastro aereo alla vigilia delle elezioni, evento che generò non pochi sospetti di sabotaggio.

Quel giorno Boganda si imbarcò su un aereo Nord Noratlas a Berbérati, dove aveva fatto campagna elettorale, per un volo verso Bangui. L'aereo era di proprietà della compagnia francese Union Aéromaritime de Transport (UTA) e scomparve durante la fase di crociera. Il relitto venne ritrovato il giorno successivo nel distretto di Boda. Tutti e quattro i membri dell'equipaggio e i cinque passeggeri, tra cui il capo dell'informazione del governo e un membro dell'Assemblea, erano morti. Il corpo di Boganda fu recuperato all'interno del cockpit.



L'Unità del 31 marzo 1959

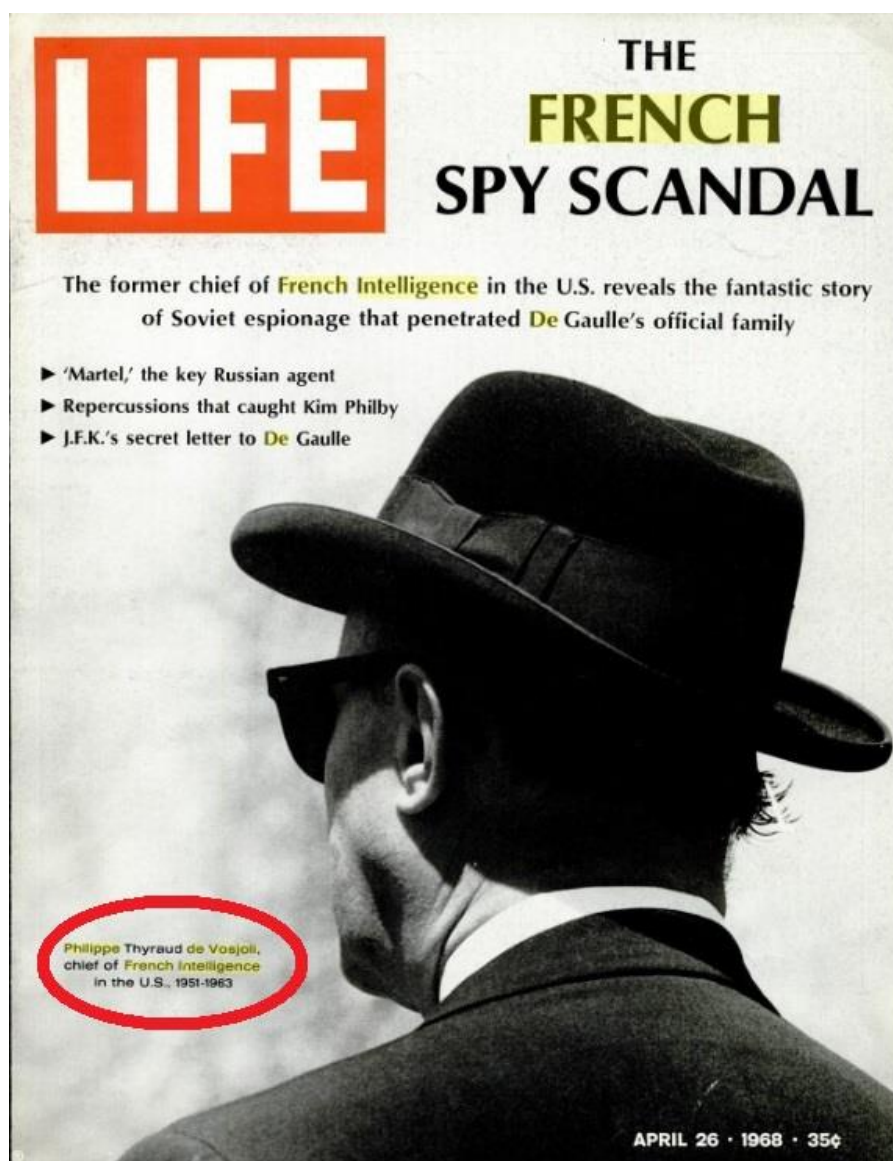
Edmonton Journal del 31 marzo 1959

Il Segretariato generale dell'aviazione civile francese ordinò un'inchiesta e inviò una squadra a indagare sul luogo dell'incidente. Il rapporto non fu mai pubblicato, ma poco tempo dopo il settimanale parigino L'Express rivelò che gli investigatori avevano individuato tracce di esplosivo nei rottami. L'Alto Commissario francese ordinò la soppressione di tutte le copie dell'edizione del reportage nella Repubblica Centrafricana. Molti centrafricani ritenevano che l'incidente fosse un assassinio; in particolare, molti sospettavano che gli uomini d'affari espatriati della Camera di Commercio di Bangui, forse aiutati dai servizi segreti francesi, avessero avuto un ruolo. Anche la moglie, Michelle Jourdain, era sospettata di essere coinvolta; nel 1959, i

rapporti tra Boganda e la moglie si erano deteriorati e lui aveva pensato di lasciarla per tornare al sacerdozio. Lo storico Gérard Prunier ha scritto che "la probabilità di un omicidio era molto alta", osservando che "i bianchi che lavoravano per ciò che restava delle Grandes Compagnies Concessionnaires odiavano Boganda, odiavano anche la sua intelligenza, che disturbava la loro visione dell'inferiorità dei neri". (1)

A proposito di questo incidente leggiamo quanto dichiarato da Philippe de Vosjoli, in quegli anni capo dell'intelligence francese, in una intervista rilasciata nel 1980 al giornalista e storico Edward Jay Epstein (2) il quale accompagnò il suo *scoop* avvertendo :

"In questo contesto, ritengo credibile il resoconto di Philippe de Vosjoli. Ho trascorso due giorni a intervistare de Vosjoli a Lighthouse Point, in Florida, nel 1980 e credo che fosse in grado di conoscere le operazioni segrete dello SDECE. Egli ricordava che l'intelligence francese aveva organizzato un attacco simile il 29 marzo 1959 a un aereo che trasportava Barthélemy Boganda." (3) Nello specifico l'intervista così proseguiva:



In questa copertina del settimanale "Life" del 1968 possiamo avere conferma del ruolo ricoperto da Philippe de Vosjoli

“Secondo de Vosjoli, un esplosivo miniaturizzato è stato utilizzato dagli agenti dei servizi segreti francesi per far apparire l'assassinio come un incidente. De Vosjoli ha detto che la stessa tecnica è stata ripetuta dai servizi segreti francesi nel 1962 per eliminare Mattei. Anche se de Vosjoli non aveva prove a sostegno della sua teoria, la sua descrizione dell'ordigno esplosivo è coerente con le conclusioni dell'analisi forense del 1997 e, a mio avviso, dà ulteriore peso alla sua storia secondo cui i servizi segreti francesi avrebbero avuto un ruolo nell'abbattimento dell'aereo di Mattei.”

In questa intervista si apprende che i servizi di *intelligence* francesi usavano la tecnica della limitata quantità di esplosivo per abbattere aerei ‘scomodi’. E’ una rivelazione abbastanza inedita e sorprendente che chiama in ballo due precisi incidenti aerei. Quello di Boganda e quello di Enrico Mattei. Entra in scena quindi l’attentato al presidente dell’ENI, Mattei avvenuto appena tre anni dopo dell’incidente all’aereo con Boganda a bordo. Anche le date ravvicinate dei due eventi (1959/1962) sono coerenti con la possibilità dell’uso della medesima tecnica, tanto più che anche per Mattei inizialmente non venne ritrovata alcuna traccia di esplosivo. La tragica fine del presidente dell’Eni fa ancora oggi discutere.

Se mai qualcuno dovesse fare una graduatoria sul maggior numero di libri scritti su un incidente aereo avvenuto in Italia, siamo pressochè certi di non sbagliare asserendo che le prime due posizioni vedrebbero l’incidente di Ustica occupare il primo posto, al secondo posto troveremmo l’incidente di Bascapè.

Il primo avvenne il 27 giugno 1980 ai danni di un DC9 della compagnia privata Itavia che provocò 81 vittime, il secondo avvenuto il 27 ottobre 1962 all’executive jet con a bordo Enrico Mattei.

Quest’ultimo incidente ha fatto molto parlare di se in quanto inizialmente le indagini indicavano un problema tecnico quale causa della sciagura, mentre di recente nuove indagini svolte dal Magistrato Vincenzo Calia hanno ricondotto la causa dell’incidente all’esplosione di un ordigno a bordo del velivolo. Sull’argomento ricordiamo il libro “Il Caso Mattei” di Vincenzo Calia e Sabrina Pisu uscito in prima edizione nel 2017, e di cui si è parlato in un recente convegno tenutosi a Volandia il 22 dicembre scorso.

Per chi, come il sottoscritto, ha scritto articoli e libri (4) per ricordare all’opinione pubblica ciò che la Commissione d’inchiesta internazionale aveva accertato sulle cause della sciagura di Ustica, leggere le prime pagine del libro “Il caso Mattei” è stato come ritrovarsi di colpo immerso nelle paludi del caso Ustica e su ciò che si è voluto far credere all’opinione pubblica circa le cause di questo incidente. Davvero impressionanti le analogie.

•*Nonostante i due accertamenti giudiziari, sono ancora in molti a ritenere che si sia trattato di un “incidente” o che “sul sabotaggio restano ancora dubbi” ; (5)*

•*I depistaggi intentati subito dopo l’incidente, durante le indagini in maniera “indiretta” e anche in seguito quando, a verità accertata dalla procura di Pavia sulla natura dolosa dell’accaduto, si è continuato a parlare di incidente; la stampa italiana ha schierato una parte delle sue migliori (e anche insospettabili) penne per evitare che venisse fuori una verità diversa dalla versione ufficiale o anche solo per scongiurare che qualunque tipo di ombra si allungasse sulle cause della morte di Mattei e si facesse luce sui mandanti. (6)*

•*Indignazione per i continui lapsus della stampa viene anche dimostrata dalla nipote del presidente dell’Eni, Elisabetta Mattei, che scrive una lettera al quotidiano di via Solferino, pubblicata nello spazio interventi e repliche del 16 giugno 2011. “Come il Corriere può parlare di ‘morte misteriosa’ del presidente dell’Eni? Misteriosi sono i mandanti dell’attentato, non la morte. O scrivere “l’incidente le cui cause non furono mai chiarite”? E’ un insulto alla memoria di mio zio Enrico Mattei e all’operato encomiabile del giudice Vincenzo Calia che portando la prova dell’esplosivo collocato sull’aereo ha dimostrato che fu un attentato. (7)*

Le tre citazioni di cui sopra sono solo alcuni fra i tanti che si sarebbero potuti fare. Essi sono un chiaro esempio di “bombardamento mediatico” volto a indottrinare l’opinione pubblica verso una determinata tesi; esattamente ciò che è avvenuto anche su Ustica.

I due incidenti, Ustica e Bascapè, sarà bene precisarlo subito, presentano sostanziali differenze. Per Ustica siamo di fronte ad un velivolo che svolgeva un servizio di linea con a bordo “normalissimi” passeggeri, con assoluta assenza di personaggi scomodi o di rilievo. Per Bascapè si tratta invece di un aereo privato che ha a bordo oltre al pilota e un giornalista, il presidente di una delle maggiori compagnie petrolifere del tempo. Da sottolineare anche che il DC9 Itavia è precipitato in mare, mentre il Morane Saunier dell’Eni è precipitato sulla terraferma con numerosi testimoni che hanno udito e/o veduto qualcosa. (8) Forse anche per quest’ultimo motivo è stato possibile per un magistrato ripercorrere le indagini e fare nuova luce su un “datato” incidente. Per i lettori più giovani va evidenziato come per gli incidenti avvenuti in anni in cui non vi erano a bordo degli aerei i registratori di volo, e a terra i controllori di volo lavoravano con il sistema procedurale (9), raccogliere le deposizioni di eventuali testimoni era un passaggio pressochè obbligato. Tornando alle differenze fra i due incidenti ricordiamo che nelle indagini su Ustica gli investigatori disponevano dei due registratori, elemento invece mancante nell’incidente di Bascapè. Tante quindi le analogie ma anche le differenze fra le due sciagure.

Ustica e Bascapè hanno in comune anche l’incessante martellamento da parte del *mainstream* e dei media di riferimento di continuare a bombardare l’opinione pubblica con una verità che non deve deviare, non deve differire da quella imperante: anche per Bascapè, come per Ustica, siamo in presenza di una vulgata consegnata al popolo circa la quale non vengono ammesse idee difformi. In poche parole chi pensava che solo Ustica avesse rappresentato l’unico caso di sciagura aviatoria ove qualcuno aveva scoperto una certa verità, ma in giro continuava a circolarne un’altra, dovrà ricredersi in quanto è ora in buona compagnia.

Nel caso dell’incidente di Bascapè è stata senz’altro la presenza fra le vittime di un personaggio di primissimo piano che ha svolto un ruolo determinante nella riapertura del caso. Ricordiamo, tanto per fare un esempio concreto, l’incidente occorso al Learjet 35 di proprietà della società “Maniglia Costruzioni” il 22 febbraio 1978 mentre volava da Roma-Ciampino a Palermo. Anche in questo caso, come si vede, siamo in presenza di un executive privato.

Quel giorno, poco dopo le 16,08 il jet privato perde i contatti con la torre di controllo di Punta Raisi, mentre si apprestava alla fase di discesa verso l’aeroporto. L’aereo sta sorvolando l’isola di Ustica, più o meno a trenta miglia nautiche a Nord di Palermo. Nel nulla scompaiono i tre membri dell’equipaggio: il palermitano Bepi Caiozzo, 31 anni, i piloti milanesi Antonio Marchesi, 36 anni ed Ernesto Carcano, 31 anni. Il jet executive era di proprietà di Francesco Maniglia un personaggio VIP che le cronache indicano come grande amico di Giulio Andreotti. Il bireattore scompare, svanisce, si dilegua. Come evaporato nel nulla. Ricerche? Riapertura del caso? Nulla di nulla.

Ritorniamo a Bascapè piccolo comune in provincia di Pavia che si trova sul prolungamento ILS della pista 36 di Linate. Crediamo sia opportuno riepilogare brevemente gli ultimi minuti che hanno accompagnato questa sciagura aerea.

Alle 18.50 ora locale il pilota Bertuzzi chiama la torre di controllo di Linate.

-Linate, India Alfa Papa

-India, Alfa. Papa, avanti

-Stimo Linate ai '53, passo

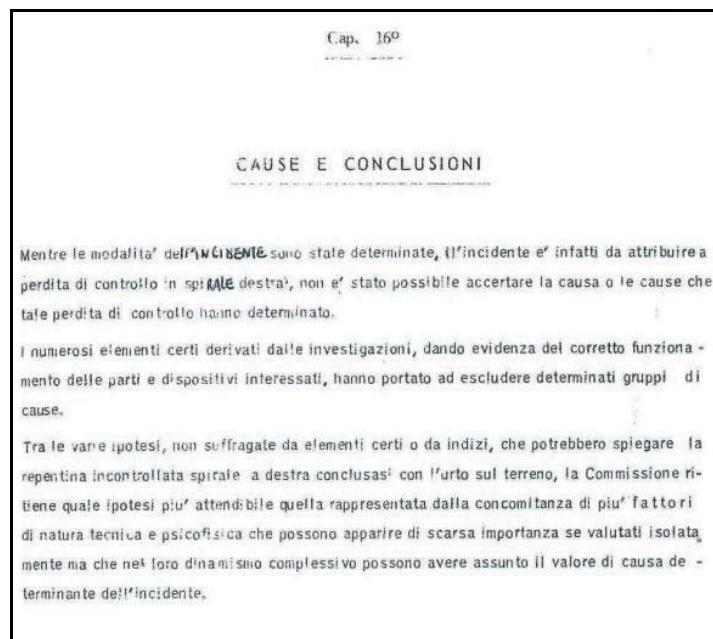
-QNH 30.00 QFE 29.63, temperatura 9 gradi, pista 36, visibilità 600 metri, in pista 1300 metri, pioggia con nebbia 8/8 FS a 500 piedi, riportate attraversando 5000 piedi.

Alle 18.51 la torre comunica che la visibilità è migliorata a 900 metri in generale , 1400 in pista, Bertuzzi conferma ricezione del messaggio.

Alle 18.54 Bertuzzi conferma di essere sul radiofaro a 6000 piedi in discesa avvertendo che riporterà in virata base.

Alle 18.57 Alfa Papa avverte di essere a 2000 piedi e che sta lasciando il radiofaro: è l'ultima comunicazione. (10)

Con Mattei persero la vita il pilota Imerio Bertuzzi e il giornalista americano William Mc Hale. Vennero avviate due indagini una svolta dall'Aeronautica Militare e l'altra dalla procura di Pavia, per i reati di omicidio pluriaggravato e disastro aviatorio. L'inchiesta portata avanti dall'aeronautica militare che in quegli anni svolgeva ancora il compito di assistenza al volo si chiuse nel marzo 1963, senza avere accertato la causa dell'incidente .



Le conclusioni così come riportate nel rapporto investigativo, Cap. 16

Più lunga fu invece quella del giudice istruttore che finì le sue indagini solo il 7 febbraio 1966, accogliendo le richieste della procura, con sentenza "di non luogo a procedere, perché i fatti non sussistono".

Le notizie sul tragico episodio di Bascapè scomparvero rapidamente dai giornali nazionali, ma tenuto conto degli interessi economici che gravitavano intorno al mondo petrolifero, non mancarono le teorie di chi sosteneva che l'ingegner Mattei fosse stato assassinato perché la sua politica dava fastidio alle "sette sorelle". (11) Anche per questo incidente, come per Ustica, il contorno geopolitico trova molto spazio nei media. Per Bascapè dal punto di vista tecnico i dubbi più rilevanti derivavano dalla disposizione dei rottami del velivolo. Un'esplosione in volo avrebbe dovuto provocare un'ampia dispersione dei rottami sul terreno, mentre fu accertata la caduta quasi verticale dell'aereo integro con la creazione nel terreno molle di un cratere profondo e ridotta dispersione dei pezzi sul terreno circostante. Quindi la tesi che prevaleva era la perdita di controllo dell'aereo con l'entrata in spirale o in vite favorite dalla tipologia di aereo, dalle condizioni meteorologiche, che se non critiche non erano certo insignificanti, in ambiente notturno.

La Commissione non mancò di valutare la possibilità di una azione delittuosa (12). In merito si può leggere quanto segue:

"E' da escludere che possa essersi verificato uno scoppio in volo. Diversi elementi positivi contrastano questa ipotesi, primo fra tutti il fatto accertato che il velivolo è giunto a terra integro nel suo complesso e tutti i

rottami sono stati proiettati sul terreno in un sol senso, secondo l'ultima traiettoria del velivolo stesso. Inoltre non sono emerse, dall'indagine necroscopica, lesioni attribuibili a focolai di esplosione."

Poi, come abbiamo detto, il magistrato Vincenzo Calia riaprì le indagini durate dal 1994 al 2003 grazie alle quali, precisa Calia, *"sono giunto alle stesse conclusioni intuite dall'Orm di Novara già nel 1962, acquisendo la prova che l'aereo a bordo del quale viaggiavano Enrico Mattei, William McHale e Irnerio Bertuzzi venne dolosamente abbattuto nel cielo di Bascapè la sera del 27 ottobre 1962. L'indagine tecnica confortata dalle testimonianze orali e dalle prove documentali raccolte, in assenza di evidenze contrarie ha infatti permesso di ritenere inequivocabilmente provato che l-I-SNAP precipitò a seguito di una esplosione limitata, non distruttiva verificatasi all'interno del velivolo...tale carica esplosiva equivalente a circa cento grammi di Compound B fu verosimilmente sistemata dietro il cruscotto dell'aereo, a una distanza di circa dieci-quindici centimetri dalla mano sinistra di Enrico Mattei."* (13)

E' senz'altro elemento degno di nota il particolare che nelle analisi condotte dai professori Giovanni Brandimarte e Donato Firrao, in base anche alle quali Calia è giunto alla conclusione dell'attentato, non si fa menzione alcuna del precedente incidente del 1959, un fatto questo altamente significativo perché dimostra la possibilità investigativa di giungere ad una determinata conclusione senza ricorrere, o meglio sarebbe dire, pur non avendo conoscenza di precedenti attentati perpetrati con la stessa tecnica. (14) Dobbiamo inoltre evidenziare, ma potrebbe trattarsi di un puro caso, come entrambi i velivoli coinvolti nei due incidenti, il Nord Noratlas e il Morane Saulnier, siano di fabbricazione francese.

Ma giunti a questo punto corre l'obbligo di parlare di Ustica, in quanto anche nel caso di questo incidente troviamo ricorrere l'elemento dell'ordigno esplosivo con limitata potenza.

"Per quanto riguarda l'assenza dei predetti segni tipici, si può osservare come più volte ricordato, che in linea di massima, i segni primari di esplosione ai quali i predetti segni tipici certamente appartengono, sono confinati in zone ristrette, prossime al centro dell'esplosione. Questo è particolarmente vero se la carica non è di grosse dimensioni come certamente nel caso in esame." (15)

"Tenendo conto di quanto esposto, si può formulare la ragionevole ipotesi che una carica di non eccessive dimensioni (sufficienti comunque a provocare il collasso della struttura secondo le note modalità) di opportuna configurazione e opportunamente collocata nell'ambito delle posizioni indicate abbia potuto determinare effetti primari principalmente concentrati sulle pareti esterne ed interne della toilet, in massima parte non recuperate." (16)

Anche Frank Taylor, l'investigatore inglese che faceva parte della Commissione Misiti, nel corso di una conferenza tenuta a Roma nell'ottobre 1998 (17) mise in evidenza il particolare della modesta quantità di esplosivo usata nel caso dell'incidente di Ustica.

"Un'esplosione si è verificata nella parete esterna del bagno posteriore dietro la stazione 801 e appena sopra la stringa 16, vale a dire appena sopra la superficie inferiore del pilone del motore di dritta. L'esplosione ha riguardato una quantità relativamente piccola di esplosivo probabilmente avvolta solo in un foglio di plastica."

Come si può agevolmente evincere da queste frasi riportate nella Perizia Tecnica della Commissione Misiti, anche per Ustica i tecnici, puntando il dito verso l'attentato, non mancarono di mettere in evidenza che si trattava in ogni caso di una carica esplosiva di modeste dimensioni. E in questo nostro scritto abbiamo

ricordato che in anni passati questa era una tecnica usata nel tentare di camuffare l'attentato con motivazioni tecniche.

Attenzione a non fraintendere lo scopo di questo nostro intervento. Non è nelle nostre intenzioni additare una qualche *intelligence* quale autrice della strage al DC9 Itavia, anche perché a bordo del DC9 non vi erano né leader politici, né presidenti di compagnie petrolifere, bensì mettere in evidenza come un incidente aereo che avvenga a causa di una limitata quantità di esplosivo con l'aggravante del relitto finito nelle profondità marine, costituisca davvero una pesante sfida per gli investigatori chiamati a risolverlo, e il caso Ustica con le sue interminabili polemiche anche e soprattutto sugli effetti prodotti dall'esplosione, ha confermato in pieno una tale teoria.

- (1) Prunier Gérard "Africa's World War: Congo, the Rwandan Genocide and the Making of Continental Catastrophe. Oxford University Press, ISBN 978-0195374209
- (2) "The annals of unsolved crime" di Edward Jay Epstein, Melville House, Febbraio 2013, Capitolo 11, *The crash of Enrico Mattei*. Epstein è un giornalista investigativo americano ed ex professore di scienze politiche presso l'Università di Harvard, l'Università della California, Los Angeles e il Massachusetts Institute of Technology. L'incidente di Mattei è descritto al capitolo 11.
- (3) L'aereo era immatricolato F-BGZB. Secondo la versione ufficiale, si ritiene che l'ala destra si sia staccata in volo a causa di un cedimento strutturale provocato dalle forti vibrazioni dovute ai motori supplementari installati su questo speciale modello Noratlas.
- (4) In aggiunta alle numerose Newsletter emesse sull'argomento tramite il sito www.air-accidents.com ricordiamo i due libri "Ustica gli Eretici" pubblicato da Ibn nel 2020, e "Ustica, il relitto parla" , Ibn editore pubblicato nel 2022.
- (5) "Il Caso Mattei" di Vincenzo Calia e Sabrina Pisu, chiarelettere editore, marzo 2017. Terza edizione tascabile, pag. 8
- (6) *Come 5* pag.9
- (7) *Come 5* pag.10
- (8) La teste Margherita Maroni interrogata da Scalia affermerà che *"improvvisamente ho sentito il rumore di un aereo che volava basso, come sotto sforzo: si trattava in sostanza di un aereo non normale. Sono immediatamente rientrata in casa e ho chiamato mio marito, ma mio marito era stanco e non mi ha dato retta. Io sono quindi subito tornata fuori e ho fatto in tempo a vedere in alto, ma sotto le nubi, un punto di luce che si frantumava in tante scintille, ma senza rumore e senza scoppio. La luce e le scintille sono quindi venute giù. Si è poi sentito un tonfo sordo per terra, un 'boom muto' .* Come 5) pag.80
- (9) Il sistema procedurale consiste nel seguire i movimenti degli aerei con "strips" ovvero strisce di cartoncino sulle quali vengono riportate le informazioni del velivolo che si sta controllando.
- (10) Dati tratti dall'allegato 8/VI alla relazione di inchiesta ministeriale rilasciata nel marzo 1963.
- (11) Con il termine "sette sorelle" (che si dice sia stato coniato dallo stesso Mattei) ci si riferiva alle compagnie petrolifere Standard Oil del New Jersey, Royal Dutch Shell, Gulf Oil, BP British Petroleum, Standard Oil della California, Standard Oil di New York e la Texas oil Company.
- (12) Pagina 37 del Rapporto investigativo. Capitolo "Discussione"
- (13) *Come 5* pag.147
- (14) Non va dimenticato il particolare che nel momento in cui a bordo del Morane Saulnier è esplosa la carica di modeste dimensioni, l'aereo si trovava a duemila piedi di altezza (circa 600 metri) e a quella quota la pressurizzazione del velivolo è pressochè nulla.
- (15) Perizia Tecnica Collegio Misiti, parte IX – Ipotesi sulle cause dell'incidente – IX 102 e IX 103

(16) Come 14) pag. IX-103

(17) "Lessons from the Ustica investigations" Capitolo 3.5 "Order of break-up"

NL 05/2023 ; 21 gennaio 2023

Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio

www.air-accidents.com

E'uscito:



info@ibneditore.it

Nel corso del 2022 abbiamo prodotto 61 Newsletter riguardanti la sicurezza del volo. In pratica una newsletter ogni settimana. Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.