

L'AMBRA 13 E USTICA, NON SOLO ITAVIA

L'Ambra 13 è stata una aerovia in più occasioni salita alla ribalta delle cronache. Essa era una rotta molto battuta (1) che congiungeva il radiofaro di Ponza con quello di Palermo e si estendeva in questo tratto per 173 miglia. Superata Palermo l'aerovia proseguiva poi per Tripoli. Mentre in questo secondo tratto non è mai avvenuto nulla di particolare, stessa cosa non si può dire per la rotta Ponza-Palermo. Per meglio introdurvi nel tema preciseremo che in questo tratto l'aerovia sorvolava l'isola di Ustica e facendo questa precisazione crediamo di aver "solleticato" molte orecchie. Tuttavia se parlassimo di Ustica riferendoci all'incidente del 27 giugno 1980 ci addentreremmo in un campo già molto trattato. In questa newsletter invece parleremo di un aereo che è letteralmente svanito in quella stessa area e del quale, incredibilmente, si sa ben poco.

22 febbraio 1978. Se cercate notizie su questo incidente aereo non ne troverete molte. Sui siti specializzati si dice solo che l'incidente è avvenuto a poca distanza da Palermo mentre l'aereo era in fase di avvicinamento, tutti morti i tre occupanti a bordo; punto, chiuso l'argomento. Non vi è traccia di rapporti investigativi e pertanto sulle cause che lo hanno provocato non si può dire nulla. Ovviamente, come da prassi giornalistica, di esso ci si è ricordati allorché è avvenuto l'incidente avvenuto il 27 giugno 1980, ovvero a due anni di distanza, al DC9 Itavia, parlando di rotta pericolosa, una specie di triangolo delle Bermude.

La rotta per Punta Raisi da anni una delle più temute dai piloti

ROMA — La rotta verso lo scalo aereo di Punta Raisi è, a ragione o a torto, la più temuta da tempo: nel volgere di otto anni, infatti, si sono verificati cinque disastri. Il più grave, per l'alto numero di vittime, quello del 3 maggio del '72 quando il DC 8 dell'Alitalia proveniente da Roma si scontrò a schiantarsi sul costoso ricezione di Mantegna mentre si trovava in fase di atterraggio. I morti furono 115, compresi i membri dell'equipaggio, nessun superstite.

La tragedia si ripeté un anno e mezzo fa, la vigilia di Natale del '78, il DC 9 «Isola di Stromboli» con 129 persone a bordo, pare proveniente da Roma, si schiantò al largo della costa di Punta Raisi, a circa tre miglia a nord-est della pista. Nell'impatto con la superficie marina l'aeromobile si scisse in tre parti: perirono 108 persone. Ventuno passeggeri, sopravvissuti al terribile impatto, vennero salvati da monopescarecci di Terrasini. Queste due sono le più gravi sciagure in senso assoluto negli ultimi ven-

ti anni della storia dell'aviazione civile italiana.

Il 22 febbraio del '78 scomparve senza mai più dare segno di sé, un piccolo velivolo, un «Lear Jet 35», del tipo Executive di proprietà dell'impresa di costruzioni di Francesco Maniglia, un palermitano amico dei fratelli Calligaris. L'aereo, mentre presumibilmente si trovava sul cielo dell'isola di Ustica, si era messo in contatto con la torre di controllo. Poi, improvvisamente, il collegamento si interruppe. Dell'aereo più nessuna traccia e dunque sono da considerare dispersi, a tutt'oggi, i tre uomini che si trovavano a bordo, il comandante Antonio Marchesi e i piloti Ernesto Carcano e Beppe Caiozzo.

raggio di fortuna e si lanciò in acqua. Venne tratto in salvo da un traghettino di linea.

La sciagura del DC 9 dell'Itavia è la terza per ordine di gravità, dopo i due disastri avvenuti nei pressi di Punta Raisi, e la quarta che vede coinvolti mezzi della compagnia privata. Il precedente più grave per l'Itavia è quello di Torino Caselle avvenuto il primo gennaio del '74. Allora si trattò di un «Fokker 28» che, a causa della nebbia, a poco più di un chilometro dalla pista, urtò una fila d'alberi e un cascinale. I morti furono trentasette.

In precedenza, altri due incidenti: uno all'isola d'Elba con 5 vittime. L'altro sul monte Faggio Rotondo, verso Pescara, con nove morti. L'ultima sciagura aerea in ordine di tempo accaduta sui cieli italiani è quella di Capoterra, nel Cagliari: un DC 9 dell'Alitalia in servizio da Alghero ad Helmas è andato a schiantarsi sulla vetta dei monti di Capoterra il 14 settembre dello scorso anno.

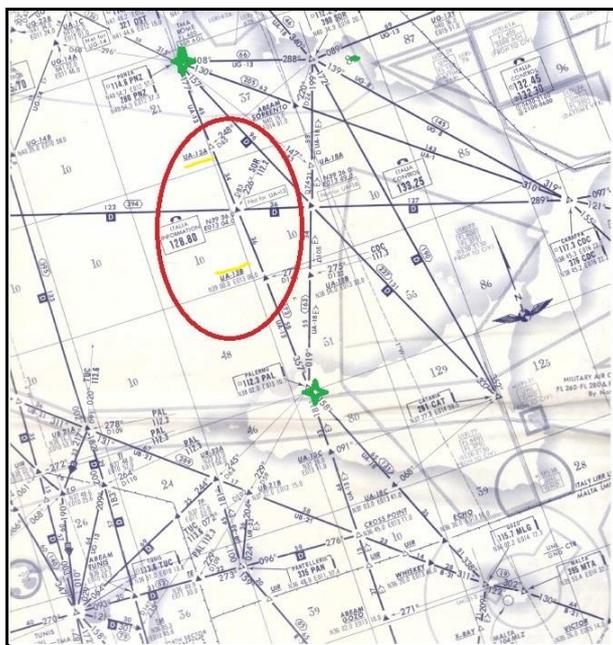
L'Unità, 29 giugno 1980

L'incidente occorso al Learjet 35 di proprietà della società "Maniglia Costruzioni" volava da Roma-Ciampino a Palermo.



Il 22 febbraio 1978, poco dopo le 16,08 il jet privato proveniente dall'aeroporto romano di Ciampino, perde i contatti con la torre di controllo con Punta Raisi, mentre si apprestava alla fase di discesa verso l'aeroporto. L'aereo aveva da poco sorvolato l'isola di Ustica che si trova a 67 chilometri a nord della costa palermitana (36NM). 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 del tempo indicano come grande amico di Giulio Andreotti. Il bireattore scompare, svanisce, come evaporato nel nulla. Malgrado l'incidente avveniva in pieno giorno non si è a conoscenza di interviste fatte ai residenti di Ustica, o di imbarcazioni che battevano in zona, se qualche testimone avesse notato un aereo in difficoltà o avesse visto una qualche esplosione in cielo.



Carta di navigazione che mostra l'Ambra 13, le due stelle verdi identificano i radiofari di Ponza e Palermo. In giallo evidenziati i due punti di riporto Ambra 13 Alfa e Ambra 13 Bravo

Nella mappa che mostriamo abbiamo delimitato l'area in cui sono occorsi gli incidenti al Learjet35 e al DC9 Itavia. L'Itavia aveva sorvolato il punto "13A", il Learjet aveva invece sorvolato il punto "13B". Ora riportiamo un estratto di quanto pubblicò nel giugno 2011 (!) il mensile *I Quaderni dell'Ora*, "Bepi Cajozzo: mistero ad alta quota". (2)



“Prende corpo, in quel momento, uno dei piu’ impenetrabili misteri di Palermo. Un mistero che proprio per la sua assoluta oscurita’, dara’ vita - negli anni a venire - ad un groviglio di voci, chiacchiere, supposizioni, ipotesi, che diluite nel tempo diventeranno vere e proprie leggende....

La procura di Palermo apre un’inchiesta, e formula due ipotesi: un guasto tecnico, con conseguente inabissamento in mare. Ma in questo caso non si capisce come mai non siano stati lanciati via radio ne’ un segnale di allarme ne’ una richiesta di soccorso. Oppure un’ esplosione improvvisa, che ha impedito qualunque manovra di emergenza, persino una rapida segnalazione alla torre di controllo. Ma per avvalorare questa seconda ipotesi, e scartare quella dell’inabissamento, sarebbe indispensabile trovare sulla superficie del mare un frammento, un brandello del jet, magari una delle life west (salvagente a bretella) di cui l’aereo e’ dotato. Di questo, pero’, nessuna traccia. E allora?

Le ricerche, sospese dopo qualche giorno per il maltempo, non portano a nulla. L’inchiesta si conclude dopo circa un anno, consegnando alla storia la verita’ di un incidente dalle cause incerte conclusosi con l’inabissamento dell’aereo ancora integro. La scatola nera non viene mai recuperata. E neppure il relitto, che forse oggi giace ancora in fondo al mare. I dubbi legati alla dinamica dell’improvvisa sparizione dell’aereo, rimangono. E sono tanti. E fino ad oggi non vengono mai dissolti...

Qualcuno ha “sabotato” l’aereo di Maniglia per colpire il costruttore che quel giorno, come dice oggi un testimone, doveva essere a bordo? Qualcuno, poi, ha messo a tacere tutto? Perche’ da quel febbraio del ’78 nessuno ha mai piu’ scritto una riga sulla scomparsa di Bepi Caiozzo e del bireattore di Maniglia? Perche’ neppure Google, il piu’ formidabile motore di ricerca sul web, che una citazione non la nega a nessuno, e’ in grado di spendere una parola su Bepi e la sua fine misteriosa? E chi e’ Maniglia, questo costruttore coperto da un’aura di perenne riserbo, che ruota attorno all’entourage di Andreotti, e che in quegli anni dispone di una piccola flotta di aerei privati al servizio dei suoi potenti amici?... (3)

I'Unità / giovedì 23 febbraio 1978

Stava per atterrare a Palermo

Scomparso in mare jet con tre piloti a bordo

Mobilitati i mezzi di soccorso - Ricerche per ora inutili
Era di proprietà di una azienda siciliana - Partito dall'aeroporto di Ciampino - L'ultimo messaggio radio

Dalla nostra redazione

PALERMO — L'aereo privato usato abitualmente dalla potente famiglia siciliana degli esattori Salvo, è esploso in volo per cause misteriose. I tre piloti che, stando alle dichiarazioni dei dirigenti dell'impresa di costruzioni Maniglia, proprietario dello aereo, erano gli unici occupanti della cabina — risultano dispersi.

E' avvenuto alle 16,30 di ieri nel cielo che sovrasta il mare tra l'isola di Ustica e il promontorio di Punta Raiti, dove si trova l'aeroporto civile palermitano. Da quel momento le comunicazioni tra torre di controllo e comandante pilota — se ne conosce solo il cognome, Marchesi, gli altri due sono Carcano e Bepi Caiozzo — si sono improvvisamente interrotte. Marchesi aveva fatto appena in tempo a comunicare che stava volando in condizioni normali a 4500 metri d'altezza.

L'apparecchio, un perfezionatissimo bireattore a Lear jet 35, di fabbricazione americana, del costo di 2 miliardi, stava appena entrando in fase di atterraggio ad una velocità di 35 minuti prima dall'aeroporto romano di Ciampino di ritorno a Palermo, dopo aver trasportato a Roma l'altro ieri sera l'imprenditore palermitano Francesco Maniglia, il quale era rimasto poi nella capitale ed aveva annunciato alla moglie di aver intenzione di ripartire con un volo di linea.

Fino a tarda sera le ricerche si sono protratte senza alcun esito: vi partecipano tre motosiluranti della Marina Militare, provenienti una da Palermo ed una da Trapani, due motopescherecci, i cui equipaggi si sono offerti volontariamente, alcuni aerei anti-fuoco del XII stormo dell'Aviazione elicotteri della base di Fontanarossa (Catania), che però dopo sei ore ha dovuto ripartire a Palermo per l'assurimento del carburante, la nave cisterna della Marina militare «Beneda» che rifornisce d'acqua l'isola di Ustica: il comandante della nave, ricevuto l'ordine dalla Capitaneria di porto, ha fatto staccare le manichette ed ha levato gli ormeggi con tutto il carico d'acqua.

Il bireattore era stato acquistato dall'impresa Maniglia nel giugno scorso, dove va servito per migliori e più rapidi collegamenti con alcune società «collegate» operanti in Arabia Saudita. Ma più spesso, a quanto sembra, l'aereo è servito ad accompagnare alcuni «ospiti illustri» in frequenti viaggi Ito-Ito a Palermo.

Le fortune dell'azienda Maniglia, operante nel settore delle costruzioni, monopolizzate di appalti per numerose grandi opere pubbliche — è presente, tra l'altro, nella valle del Belice — erano venute dal nulla nel giro di pochi anni, grazie allo stretto collegamento di Maniglia con i potenti esattori Nino e Ignazio Salvo, che operano nello stesso settore, oltre che in quello agricolo, feudo dove i lauti prencipi parassitari delle esattorie di mezza Sicilia. Per lo stretto legame d'affari tra Maniglia e i Salvos, l'apparecchio veniva utilizzato frequentemente anche da loro, pure in relazione alle affannose indagini che la famiglia ha svolto per aver notizie di un congiurato, l'esattore Giuseppe Corleo, sequestrato due anni fa e mai più ritrovato. Non a caso tra le ipotesi che la tragedia ha sollevato, figura anche quella di un attentato.

Vincenzo Vasile

L'Unità, febbraio 23 1978



“La Stampa” 5 novembre 1980

Di recente (15 agosto 2021) la scomparsa dell'executive è stata riproposta dal quotidiano “La Repubblica”:



Questi alcuni brani estratti dall'articolo:

Primo, importante interrogativo: può un aereo svanire letteralmente nel nulla? E senza lasciare alcuna traccia, nemmeno la più piccola, un detrito, un pezzettino d'ala, un salvagente? Gli esperti danno una sola spiegazione: se l'impatto avviene con una certa angolazione con la superficie del mare, l'aereo penetra nell'acqua e poi si inabissa. Ok, si inabissa ma poi resta in fondo al mare... E invece nel basso Tirreno, come vedremo, scandagliato in lungo e in largo proprio in quella zona, di relitti non ce ne sono. Quindi? Restano altre ipotesi, e cioè che il Myster non sia mai caduto. O

che qualcuno abbia voluto nascondere il relitto per occultare verità scomode. E a questo punto diventa inevitabile la giostra delle illusioni....

Innanzitutto intorno agli affari di Francesco Maniglia. Anche perché l'imprenditore nei due anni successivi sarà travolto dalle inchieste giudiziarie sul riciclaggio del denaro delle cosche corleonesi. Un mandato di cattura del giudice Giovanni Falcone verrà spiccato alla fine del 1980 e il costruttore sarà arrestato tre anni dopo a Parigi. Ma le sue vicissitudini giudiziarie non porteranno alcuna chiarezza sul Myster. Che la scomparsa dell'aereo sia stata legata alle presunte attività illecite di Maniglia, può essere stata una pista ma di certo non è approdata a nulla. Quello che si può invece notare leggendo le cronache di quegli anni - e in particolare tra il 1978 e il 1980 - è che il tratto di cielo dove è scomparso il Myster si è trasformato in una specie di triangolo delle Bermude del basso Tirreno. Sono numerosi gli incidenti aerei attorno a Punta Raisi e nello specchio di mare tra Palermo e Ustica....

Molte di queste cose però non sono note alle 16,08 del 22 febbraio 1978. Quando scatta l'allarme per la sparizione del Myster. Gli uomini radar di Punta Raisi cercano prima il contatto radio, poi bloccano l'atterraggio di un DC9 dell'Itavia previsto per le 16,20 e lo invitano a perlustrare, senza esito, l'area del presunto incidente. Dal porto di Terrasini si muovono i pescherecci. Qualcuno riferisce di aver sentito un forte boato proprio attorno alle 16. Nessun altro "segno" di quelli che i soccorritori si sarebbero abituati a vedere nei mesi successivi a parte una chiazza di carburante. Il Myster sembra essere entrato in una dimensione parallela, da "Ritorno al futuro".

Che è successo quindi? Possibile un guasto che ha fatto perdere di colpo la quota, ma ipotizzabile anche un'esplosione improvvisa, un abbattimento. O una "picchiata" per sfuggire all'occhio elettronico e sparire dal radar.

Quando però, dopo la strage di Ustica, il giudice Priore che conduce l'inchiesta, ordina perlustrazioni a tappeto fino a circa tremila metri di profondità, i resti del DC 9 saranno trovati. Nulla invece sarà individuato del Myster, "affondato" in quella stessa stessa area. Possibile? No, tranne che l'aereo non sia mai caduto o che qualcuno lo abbia "nascosto". Qualche giorno dopo il 22 febbraio un'emittente televisiva privata palermitana dà la notizia del ritrovamento del relitto del Myster. Poche ore appresso, la smentita. Cos'è accaduto? Una svista, una fake? O qualcuno ha voluto precipitosamente mettere un segreto di Stato sul relitto?.... Nel frattempo la cronaca si è ammantata di leggenda....

Circa il raffronto fra l'incidente al DC9 Itavia e la scomparsa del Learjet di cui si parla nell'articolo de *La Repubblica* ci sia permesso mettere in evidenza il fatto che avendo l'Ordinanza-Sentenza del Giudice Priore tanto insistito sulla "pericolosità" dell'area in cui era avvenuto l'incidente al DC9, desta stupore che nella voluminosa S-O non vi è traccia alcuna della scomparsa del Learjet che era avvenuta appena due anni prima in una area molto prossima a quella del DC9. (4)

La scomparsa dell'aereo e le ipotesi messe in circolazione sulla sua sorte ci avevano ricordato un servizio apparso in rete su un aereo abbandonato nei pressi di Napoli di cui non si sapeva nulla. Si trattava forse del Learjet della *Maniglia Costruzioni*? Ritrovammo l'articolo e controllammo se poteva esserci un nesso fra l'aereo abbandonato e il velivolo scomparso nel Tirreno. La foto che accompagnava il servizio purtroppo ci tolse ogni speranza in quanto mostrava un Beechcraft 400 denominato Beechjet, quindi nulla a che vedere con l'executive scomparso nel Tirreno. (5)



Teniamo a precisare che non è nostra abitudine commentare gli incidenti aerei avvalendoci di notizie riprese da quotidiani e riviste, ma nel caso di quanto accaduto il 22 febbraio 1978 siamo stati costretti a farlo dal momento che in quell'anno non era ancora attiva l'Agencia Nazionale Sicurezza Volo (6), le indagini venivano condotte dal Ministero dei Trasporti e reperire un Rapporto investigativo su un incidente aereo del '78 che peraltro non ha riguardato un aereo di linea bensì un executive privato, è in pratica una "mission impossible".

Vogliamo chiudere ricordando una strana coincidenza che si verificò nell'estate del 2011, più precisamente nel mese di giugno. Quel mese, come abbiamo sopra ricordato, il mensile "L'Ora" nel suo numero cinque con un ampio servizio ricordava agli italiani che nel tratto di mare compreso fra Ustica e il promontorio palermitano un Learjet35 della *Maniglia Costruzioni* era finito in mare fra l'indifferenza generale. Il 16 giugno in una trasmissione TV un fantomatico "Lupo Solitario" comunica che Emanuela Orlandi si trova a Londra e con la sua intervista ufficialmente lancia la "pista inglese" nel caso Orlandi. (7) Due "riaperture" che casualmente avvengono in contemporanea rilanciando due eventi, o meglio sarebbe dire due "misteri d'Italia", che erano avvenuti uno nel 1978, l'altro nel 1983, ovvero a una trentina di anni di distanza dal 2011.

Avvertiamo subito che i due casi non sono collegati fra loro ma non poteva non colpirci il particolare che un incidente aereo avvenuto 33 anni prima e la scomparsa di una cittadina vaticana avvenuta 28 anni prima, due eventi quindi "datati" venivano riproposti all'attenzione dell'opinione pubblica quello stesso mese, fornendo nuovo vigore a quel filone della storia d'Italia costellata da tanti misteri; ecco in quel giugno 2011 agli italiani ne venivano riproposti due che fra l'altro sono rimasti tali, ovvero irrisolti, ancora oggi: sono infatti trascorsi 47 anni dalla scomparsa dell'executive, e 42 anni dalla scomparsa di Emanuela Orlandi.

- (1) Oggi l'Aerovia Ambra è stata sostituita dalla rotta ATS "M726" congiungente i punti BAGNO-NIKMA.
- (2) <http://archivio.antimafiaduemila.com/notizie-20072011/47-cronache-in-italia/34708-in-edicola-il-nuovo-numero-de-i-quaderni-de-lora.html>
- (3) L'intervista a Giuseppina Caiozzo è oggi ancora disponibile sul sito: <https://www.youtube.com/watch?v=IVSWY78cPIE>
- (4) Nell'Ordinanza-Sentenza al capitolo 2, capoverso 9 "Le indagini sulla sicurezza voli" pagg.124 e seguenti, troviamo esempi di indagini espletate su episodi avvenuti a velivoli Alitalia il 7 agosto 1981 e il 15 maggio 1982.
- (5) <https://www.esserealtrove.it/urban-exploration/veicoli-treni-aerei-automobili/l-aereo-del-mistero/>
- (6) L'ANSV ha preso ufficialmente il via il 25 Febbraio 1999.
- (7) <https://www.libertates.com/operazione-piazza-delle-cinque-lune-iv-ce-del-marcio-in-inghilterra-arriva-il-lupo-solitario-del-sismi-parte-iv-del-caso-emanuela-orlandi/>

Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree?

Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie

info@ibneditore.it

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it