

ITAVIA 870: IL PRIMO, VERO CASO DI “DEPISTAGGIO”

Torniamo ancora a parlare di Ustica.

31 luglio 1982. Da poche settimane la Commissione Luzzatti ha reso noto i risultati del suo rapporto investigativo condotto sull'incidente di Ustica. (1) Vengono esclusi sia la collisione con altro velivolo, sia il cedimento strutturale. Viene indicato che la cabina passeggeri è stata interessata dalla deflagrazione di un ordigno esplosivo. Si raccomanda il recupero del relitto per poter completare le indagini.

Nella data da noi surriportata l'autorevole agenzia di informazioni aeronautiche “Air Press” in quegli anni diretta dalla indimenticabile figura di Fausto Alati pubblica una notizia a dir poco “esplosiva” alla quale però -il particolare oggi col senno del poi non ci sorprende affatto- fu data scarsa rilevanza dai media: “Un falso documento USA viene recapitato ad ANSA”.

Il servizio di Air Press riproduce anche il falso documento addirittura classificato come “Top Secret” nel quale fra l'altro si può leggere come *il considerevole numero di incidenti gravi avvenuto in questi ultimi anni nel mar Tirreno, indica che le condizioni nelle quali le esercitazioni si svolgono non sono tali da garantire la sicurezza delle comunicazioni civili aeree e marittime. Si fa anche riferimento all'incidente avvenuto il 27 giugno 1980 e il 15 Maggio 1982....* (2)

Il servizio di Air Press spiega in dettaglio le ragioni per cui il documento si deve intendere come un falso e come facente parte di una lunga lista di di fake news allora diffuse tramite le quali “l'Unione Sovietica ed altri Paesi della loro area ideologica cercano di screditare gli Stati Uniti e i loro alleati.”

Vi proponiamo l'articolo completo di Air Press il quale può ben considerarsi uno dei primi tentativi di depistaggio proposti all'indomani della sciagura di Ustica. Fortunatamente dobbiamo annotare che vi sono stati giornalisti che si sono accorti di cosa stava accadendo e perché stava accadendo, mettendo nero su bianco le loro denunce. In uno dei primi libri usciti sulla sciagura di Ustica (3) l'attento giornalista e scrittore Paolo Guzzanti pur non citando il documento da noi riportato, faceva presente quanto segue: “In questo libro viene offerta agli italiani la spiegazione del perché, nel nostro Paese, un disastro aereo si trasforma in un mistero di Stato che alimenta per decenni solo dissensi e contrasti non motivati da valutazioni tecniche, ma da inquietanti interessi di schieramento politico.”

E quando in Italia la politica entra in un incidente aereo, aggiungiamo noi, il caos è garantito.

INCIDENTI AEREI NEL TIRRENO

Il falso documento USA recapitato ad ANSA

(AIR PRESS) - Qui sotto la riproduzione del falso documento "Top Secret" NATO fatto pervenire all'agenzia ANSA sulle manovre aeree statunitensi nei cieli italiani e questo quanto dirmato (23 luglio) in proposito dalla stessa agenzia:

"Incidenti aerei nel Tirreno: falso documento USA

(ANSA) - Roma, 22 luglio - Un "falso" il cui obiettivo è di spingere l'opinione pubblica a considerare pericolose le manovre della NATO, creando attorno ad esse un clima di ostilità: questo il giudizio che gli esperti dei Dipartimenti di Stato e della Difesa degli Stati Uniti hanno espresso, tramite l'ambasciata a Roma, su un documento, 'a prima vista proveniente dagli archivi dell'"US Army", nel quale le autorità militari americane sembravano riconoscere loro responsabilità in alcuni incidenti aerei degli ultimi due anni sul Mediterraneo.

Il documento, che contiene una serie di direttive apparentemente destinate alle forze americane impegnate in esercitazioni militari in Europa, è pervenuto in fotocopia alla redazione romana dell'ANSA senza alcuna informazione sul mittente. Sotto l'indicazione "Top Secret" e l'intestazione "Headquarters Support Operations Task

Force Europe - APO 163 Us Forces" si legge: "il numero considerevole di incidenti gravi negli ultimi anni, specialmente sul bacino del Tirreno, indica che le condizioni nelle quali queste esercitazioni si svolgono non garantiscono una completa sicurezza delle comunicazioni civili aeree e marittime (v. incidenti del 27-6-80 e del 15-5-82 in Italia)". Nel primo caso, un DC.9 in servizio sulla rotta

<p>SECRET</p> <p>HEADQUARTERS UNITED STATES ARMY, EUROPE AND SEVENTH ARMY OFFICE OF THE DEPUTY CHIEF OF STAFF INTELLIGENCE APO NEW YORK 09403</p>  <p>USAREUR MILITARY INTELLIGENCE HANDBOOK VOLUME ONE - TABLES OF ORGANIZATION AND EQUIPMENT/GENERAL (U)</p>  <p>NATO RELEASABLE</p> <p>OF 1,000 COPIES</p> <p>SECRET</p>	<p>TOP SECRET</p> <p>Headquarters SUPPORT OPERATIONS TASK FORCE EUROPE APO 163, US Forces</p>
	<p><u>3. Manoeuvres of Allied Forces.</u></p> <p>a. The considerable number of serious incidents, in previous years, especially in the Tyrrhenian Sea basin, serves as an indication, that conditions in which these exercises are carried out do not guarantee complete maritime and air safety of civil communication /eg; incidents of June 27, 1980 and May 15, 1982 in Italy/. This leads to difficult to handle consequences in the mass media and is its source of problems for the Allied Commands. In connection with this the following principles are to be observed:</p> <ol style="list-style-type: none">(1) The degree of training of pilots participating in the manoeuvres should guarantee their complete ability to recognize targets and precisely distinguish civil aircraft.(2) It is definitely forbidden to use air-to-air missiles against targets which in the course of these exercises are in the vicinity of civil air corridors.(3) It is forbidden to transgress ceilings and air corridors agreed upon for the purpose of the exercises.(4) In the event of an incident of major proportions the competent regional NATO Command is exclusively authorized to deal with the civil administration. <p>COPY _____ OF _____ COPIES This Annex consists of 7 pages</p> <p>A-1</p>

Il falso documento fatto anonimamente pervenire all'agenzia ANSA a Roma: si notano le scritte volutamente smozzicate ed i simboli lasciati nell'impreciso.

Bologna-Palermo era precipitato in mare nella zona di Ustica; i morti erano stati 81. Nel secondo caso il comandante di un aereo sulla linea Roma-Palermo aveva denunciato che esplosioni si erano prodotte vicino al suo DC.9.

Tali incidenti - prosegue l'ANSA - sempre secondo il documento pervenuto all'ANSA, hanno creato "difficoltà tra i Comandi alleati e i mezzi d'informazione e l'opinione pubblica. Per evitare il ripetersi di problemi del genere "vanno rispettati - prosegue il documento - i seguenti principi: il grado di addestramento dei piloti partecipanti alle manovre deve garantire la loro capacità di riconoscere i bersagli dagli aerei civili: è definitivamente vietato l'uso di missili aria-aria contro bersagli che siano in prossimità di corridoi aerei civili; i piloti (americani, ndr) non debbono assolutamente superare le quote e uscire dai corridoi loro assegnati per le manovre; nel caso di incidenti gravi, unico interlocutore dell'amministrazione civile deve essere il competente Comando regionale della NATO".

Il testo del documento è stato definito dagli esperti americani "un falso" sulla base di numerosi elementi: l'intestazione "Headquarters Support Operation Task Force Europe" si riferisce ad un comando inesistente; il numero della casella postale militare corrispondente ("APO 163") è inventato; nel testo della pretesa circolare ci sono errori di grammatica impensabili in un documento, sia pure interno, dell'Esercito degli Stati Uniti. Ora gli esperti stanno lavorando sul documento per stabilirne l'origine: hanno già accertato, in base alla costruzione delle frasi, che si tratta della traduzione in inglese di un testo originariamente scritto in un'altra lingua.

"Una cosa comunque salta agli occhi - si fa notare fin d'ora da parte americana - ed è che questo documento è opera di persone che vogliono minare la fiducia dell'opinione pubblica nell'Alleanza atlantica, presentandola non come essa è, cioè un'organizzazione per la difesa dell'Occidente, ma come qualcosa di pericoloso non solo dal punto di vista militare ma anche per la vita di tutti i giorni, un'organizzazione insomma dalla quale, lasciano intendere, sarebbe meglio prendere le distanze", prosegue ANSA.

Ufficiosamente si dice che il documento attribuito all'US Army va ad aggiungersi ad una lista, già lunga, di falsi con i quali l'Unione Sovietica e altri Paesi della loro area ideologica cercano di screditare gli Stati Uniti ed i loro alleati. Appena pochi giorni fa, a Washington, le autorità americane hanno presentato un rapporto aggiornato sulla "campagna di disinformazione sovietica". Tra i più recenti "falsi" realizzati dai sovietici per mettere in cattiva luce la politica americana, il Dipartimento di Stato ha citato il testo di una lettera al re Juan Carlos di Spagna attribuita al Presidente Reagan, nella quale vengono usate espressioni offensive per il popolo spagnolo, ed una serie di false informazioni sulla politica africana degli Stati Uniti.

- (AIR PRESS) -

- (1) Il rapporto venne presentato il 16 marzo 1982. La commissione si era insediata il giorno successivo alla sciagura cioè dal 28 giugno 1980.
- (2) Nel caso dell'incidente del 15 maggio 1982 ci si riferiva ad un rapporto presentato da un comandante Alitalia che volava sulla Milano/Linate-Palermo (volo AZ1122) il quale aveva denunciato forti vibrazioni al suo velivolo mentre attraversare una area interessata da esercitazioni militari.
- (3) "Ustica Verità Svelata" di Paolo Guzzanti, Bietti editore. Luglio 1999. Il testo da noi riportato è ripreso dalla quarta di copertina.

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qaantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno

E' uscito:



USTICA *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it

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.