

USTICA, SINTESI DI UN 42SIMO ANNIVERSARIO

Come ormai avviene da 42 anni a questa parte, anche quest'anno in occasione della ricorrenza del 27 giugno gli italiani hanno potuto assistere allo scambio di comunicati stampa e dichiarazioni delle due parti in causa: i pro-bomba e i pro-battaglia. Sarebbe interessante proporre un sondaggio per conoscere a quanti italiani l'argomento Ustica realmente interessa. La domanda che si potrebbe proporre potrebbe essere del seguente tenore: *Siete interessati all'incidente di Ustica avvenuto nel 1980 di cui ancora oggi sentite parlare?* Il risultato del sondaggio potrebbe costituire una reale sorpresa per qualcuno.

Nel bel mezzo delle opposte prese di posizione, ancora una volta registriamo il consueto messaggio del Presidente della Repubblica il quale ricalcando quanto fatto anche nei precedenti anni, dice e non dice, e non fa capire agli italiani per quale verità egli propenda. Dare alle due tesi uguali opportunità oltre a non fornire una qualche luce agli italiani, sembra quasi essere un comportamento che ricorda un dibattito fra due partiti politici sui quali non si può e non si deve interferire.

"Sono trascorsi 42 anni dal tragico giorno in cui nel cielo di Ustica si compì una strage che recise un numero spaventoso di vite umane e impresso una ferita profonda nella coscienza del Paese. Desidero anzitutto rinnovare sentimenti di vicinanza e solidarietà a chi ha perso i propri cari ed è stato costretto a convivere con questo dolore. Nella storia del Paese la memoria delle sofferenze è stata tenuta viva anche grazie all'impegno civile dei familiari e così è per Ustica. La loro sofferenza è divenuta patrimonio comune mentre è responsabilità della Repubblica custodire la memoria delle tragedie che hanno caratterizzato il percorso della storia italiana per scongiurare che possano ripetersi. La solidarietà della comunità politica del Paese si raccoglie oggi intorno alle vittime e ai loro familiari, per l'affermazione di quella unità di popolo che l'Italia sa esprimere nei momenti più drammatici, a difesa dei valori che ispirano la nostra collettività". (1)

A proposito di Capi di Stato dobbiamo rilevare come le visite che essi fanno a Bologna al Museo della Memoria ove è esposto il DC9, si svolgono senza che essi magari siano a conoscenza del particolare che quel relitto doveva rimanere in un hangar a disposizione delle autorità inquirenti e non certo esposto al pubblico.



https://bologna.repubblica.it/cronaca/2022/06/25/news/ustica_esposto_in_procura_per_ulteriori_accertamenti_sullaereo-355377628/

Sull'argomento abbiamo avuto modo di intervenire precisando come il trasferimento del relitto da Pratica di Mare a Bologna è stato un atto contrario a quanto prescrivono le norme ICAO. Infatti fintanto che non viene stabilita ufficialmente la causa della sciagura è compito dello Stato nel cui

territorio avviene l'incidente assicurarne il mantenimento e la custodia. Sotto tale ottica la frase riportata nel messaggio del Presidente Mattarella il quale afferma che *"è responsabilità della Repubblica custodire la memoria delle tragedie che hanno caratterizzato il percorso della storia italiana per scongiurare che possano ripetersi."* suona davvero come qualcosa di surreale.

Quest'anno una novità che ha suscitato notevole turbolenza a bordo è stata la notizia dell'esposto presentato dalla Associazione VDAU alla procura di Bologna ove si richiede di sequestrare il relitto per sottoporlo a nuovi accertamenti. (2)

Di certo però una cosa la si può affermare con certezza: agli italiani non piace leggere, agli italiani non piace informarsi e questa constatazione è riferita in particolare a coloro che intervengono sui *social* dicendo la loro, dimostrando tuttavia di ignorare i fatti ormai accertati e di non volersi documentare in merito. Come si faccia a voler esprimere la propria opinione solo sul "sentito dire" ripetendo pappagallescamente una domanda superata da ciò che i tecnici hanno accertato e messo per iscritto nella relazione compilata per la Commissione Misiti, è davvero un qualcosa di deplorabile e mistificatorio.

Come abbiamo avuto modo di dire recentemente (3) tutto si poteva accettare, dal missile alla battaglia aerea, dagli Ufo al meteorite fintantochè i resti del DC9 erano in fondo al Mar Tirreno, ma poi una volta avuto il relitto a disposizione, dovevano finire le teorie e le supposizioni accettando ciò che esso ha svelato agli investigatori aeronautici, ovvero che non c'è traccia né di battaglia aerea né di missile.

Che le persone non hanno voglia di informarsi leggendo i pur numerosi testi disponibili sul mercato (4) che spiegano l'accaduto, nonché le carte processuali, ce ne accorgiamo tutte le volte che sentiamo rivolgerci le usuali, immancabili domande sulla quasi collisione, su Ramstein, sul *quilting*, sulla Saratoga.... e così potremmo continuare all'infinito narrandovi di domande stantie, superate dai fatti e dai riscontri tecnici.

Ma c'è un aspetto che dovrebbe far riflettere tutte le persone dotate di buon senso e di un minimo di onestà intellettuale. Mentre chi ha accettato la teoria dell'esplosione a bordo di un ordigno può vantare a suo sostegno che essa è ciò che sostengono tutti investigatori che hanno fatto parte della Commissione Misiti ossia investigatori aeronautici professionisti della materia (5), se chiedessimo invece -a chi ancora parla di battaglia aerea- di citarci un investigatore aeronautico, un tecnico che supporta questa tesi, sarebbe ben difficile ottenere un nome e cognome.

Vorremmo chiudere questo nostro intervento citando quanto si è udito nella udienza che si tenne il 15 dicembre 2005 nell'ambito del Processo di Appello. Le parole sono state pronunciate dal generale Franco Ferri (6):

"L'avvocato Benedetti fra le altre grida quando ha finito la sua arringa ha detto che loro non pretendono niente, non hanno nessun interesse il che già penso è in contrasto con tutti i risarcimenti che hanno chiesto che sono piuttosto alti, ma vogliono la verità. All'avvocato Benedetti io rispondo che se si vuole veramente la verità, bisogna dire la verità."

Le parole del generale Ferri sono ancora oggi, a 42 anni di distanza dalla tragedia, più che mai attuali e ora sarebbe di metterle in pratica.

- (1) https://bologna.repubblica.it/cronaca/2022/06/27/news/strage_di_ustica_bologna_27_giugno_1980_42_anniversario-355623775/
- (2) AVDAU: "Associazione per la verità sul disastro aereo di Ustica"; l'Associazione ha quale Presidente Flavia Bartolucci e quale Presidente Onorario Giuliana Cavazza.
- (3) Convegno di Bologna tenutosi il 25 giugno 2022, organizzato dalla "Associazione per la verità sul disastro aereo di Ustica".
- (4) Fra i più recenti libri usciti che spiegano dettagliatamente ciò che gli investigatori hanno appurato citiamo in ordine di data: "Ustica I fatti e le Fake News" di Franco Bonazzi, Francesco Farinelli; Logisma Editore (2019). "IH870 Ustica gli eretici" di Antonio Bordoni, Ibn editore (2020). "Ustica 40 anni dopo" di Claudio Pizzi, Logisma Editore (2020). "Ustica un'ingiustizia civile" di Leonardo Tricarico, Gregory Alegi, Rubbettino Editore (2021). "Ustica il relitto parla" di Antonio Bordoni, con prefazione di Frank Taylor, IBN editore, (2022)
- (5) Della Commissione Misiti era presidente Aurelio Misiti con Paolo Santini coordinatore scientifico. Gli undici membri erano: Casarosa Carlo, Castellani Antonio, Cooper Dennis, Forsching Hans, Gunno Gunnvall, Held Manfred (entrato nel luglio '93), Goran Lilja, Misiti Aurelio, Picardi Giovanni, Santini Paolo e Taylor Frank.
- (6) La registrazione della seduta ha la durata di 1.32.57, le parole da noi riportate sono pronunciate al 33.40esimo minuto della registrazione di Radio Radicale disponibile su: https://www.radioradicale.it/scheda/278575/processo-dappello-sui-depistaggi-relativi-alla-tragedia-del-dc9-itavia-ad-ustica-qt-blocco_interventi=1

NL 33/2022 ; 3 luglio 2022

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 Qantas 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
NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 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.