

BASCAPE' E USTICA: STUDIARE PER IMPARARE

27 ottobre 1962, 27 giugno 1980 : il giorno 27 è drammaticamente ricorrente in due incidenti aerei i quali hanno morbosamente attirato sceneggiatori, scrittori, registi nonché improvvisati investigatori, tutti italiani naturalmente.

Si tratta di due sciagure aeree avvenute nel nostro cielo per entrambe le quali dovrebbe venir proposto il loro studio per evitare che gli errori e le baggianate che li hanno accompagnati negli anni successivi non debbano ripetersi. Anche se dubitiamo che ciò possa avvenire visto l'ammorbante clima di polarizzazione che ormai accompagna ogni ambito della nostra quotidianità, vogliamo proporre queste poche note di riflessione su due incidenti accomunati dal fatto che per entrambi i tecnici hanno indicato una precisa causa, ma i media hanno continuato a proporre letture alternative e leggende metropolitane.

27 ottobre 1962

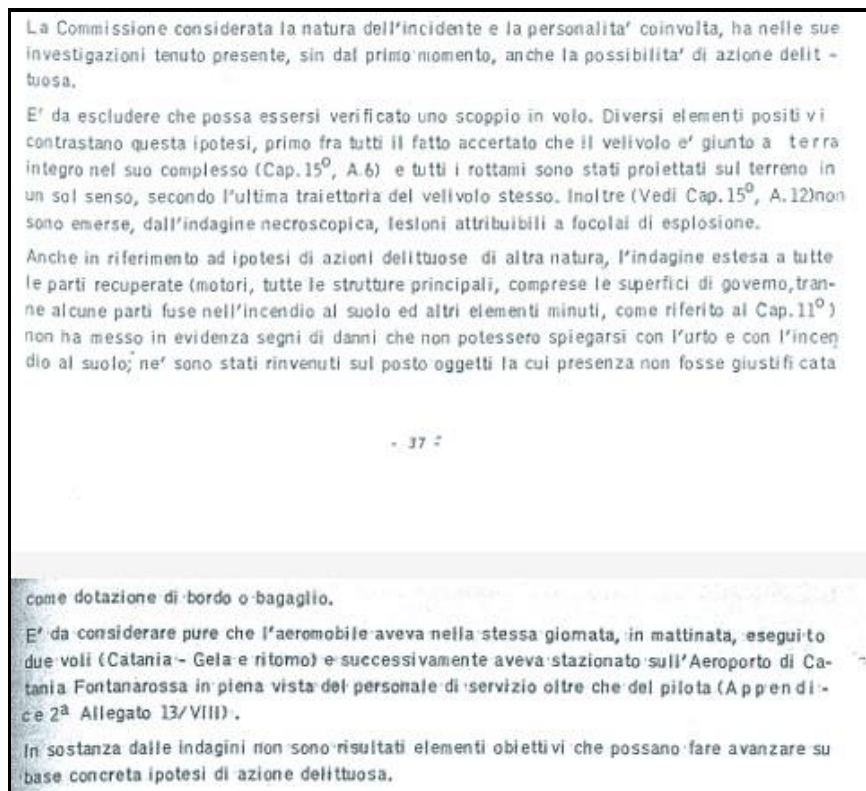
L'ingegner Enrico Mattei, presidente dell'ENI, perde la vita a bordo dell'aeromobile Morane-Saulnier MS.760 Paris II facente parte della flotta del colosso energetico ENI (1). L'aereo pilotato dal Comandante Irnerio Bertuzzi, precipita quella sera in prossimità dell'aeroporto di Linate, località Bascapé, durante la fase di avvicinamento a Linate dopo un volo originato alle 15.57 GMT dall'aeroporto di Catania Fontanarossa.

Le condizioni meteo erano pessime e il tipo di aereo in cui volava Mattei non era di certo il meglio che il mercato offriva: l'aeromobile era privo di equipaggiamenti fondamentali come il sistema di sghiacciamento delle ali, il radar meteorologico -quindi impossibilitato a evitare zone temporalesche- ma soprattutto era privo di pilota automatico, un ausilio fondamentale per ridurre il carico di lavoro quando ai comandi vi è un solo pilota.

All'arrivo sul radiofaro di Milano Linate "LY" da cui iniziava la procedura di avvicinamento finale "ILS" l'aeromobile è ancora troppo alto, 6.000 piedi invece di 2.000 piedi, e per questo motivo il comandante Bertuzzi entra nel circuito di attesa attestato su detto radiofaro (holding pattern) inverte la rotta in senso opposto all'aeroporto per perdere quota e poi vira di nuovo in direzione di Linate raggiungendo finalmente la quota richiesta di 2.000 piedi (650 metri). E' durante questa ultima virata che avviene la tragedia. Nell'incidente perdono la vita tutti i tre occupanti a bordo (2)

In quell'anno non vi era alcuna Agenzia specializzata nello studio e indagini su incidenti aerei e sarà il Ministero della Difesa a convocare una Commissione d'Inchiesta composta da 11 membri di esperienza aeronautica civile e militare.

Le conclusioni, dopo un lavoro di mesi, non lasciarono adito a dubbi: l'aeromobile precipitò a terra integro e quanto all'ipotesi di attentato questo fu quanto la Commissione stabilì:



Molto importante quanto viene precisato circa le precedenti ore della partenza da Catania che vogliamo evidenziare:

È da considerare pure che l'aeromobile aveva, nella stessa giornata, in mattinata, eseguito due voli (Catania-Gela e ritorno) e successivamente aveva stazionato sull'Aeroporto di Catania Fontanarossa in piena vista del personale di servizio oltre che del pilota (Appendice 2, Allegato 13/VIII). In sostanza, dalle indagini non sono risultati elementi oggettivi che possano fare avanzare su base concreta ipotesi di azione delittuosa.

In poche parole la Commissione Tecnica ipotizzava quindi un elemento "psicofisico" che poteva aver alterato la capacità del Comandante Bertuzzi di reagire correttamente ad una situazione tipica del volo nelle nubi fatto questo che in gergo aeronautico viene denominato "disorientamento spaziale". (4)

In aggiunta all'inchiesta tecnica del Ministero della Difesa era stata condotta parallelamente anche una inchiesta penale la quale si era avvalsa di propri periti; ma anche questi magistrati che avevano condotto la loro inchiesta sull'incidente, giungevano alla stessa conclusione degli investigatori:

"Nessuna traccia di schegge metalliche o di altro materiale era conficcata nei resti cadaverici... (e pertanto si dichiarava)... il non doversi procedere in ordine ai reati rubricati ad opera di ignoti perché i fatti relativi non sussistono giacché, esperiti tutti gli accertamenti necessari ed utili ai fini della verità, appare subito chiaro che non solo non è emerso alcun elemento atto a suffragare le ipotesi delittuose ma addirittura per alcuni fatti e circostanze di sapore indiziante si è raggiunta la prova certa e assoluta della loro insussistenza."

Osservava inoltre il PM Edgardo Santachiara:

"L'intero volo fu effettuato ad evitare le avverse condizioni atmosferiche, ad una quota di cabina di 3.500 metri, cioè al limite massimo di pressurizzazione consentita al velivolo e in condizioni tali in cui è buona norma l'uso dell'ossigeno a evitare i gravi disturbi dell'anossia sulle facoltà percettive e reattive. Questi elementi, collegati alla inspiegabile circostanza che il pilota giunse sul radiofaro di Linate ad una quota di ben 4.000 piedi superiore a quella che avrebbe consentito l'imbocco diretto del sentiero di discesa, inducono

fondatamente supporre che il Bertuzzi versasse in stato di notevole stanchezza all'atto della manovra di atterraggio, manovra che i periti (dato il buio, il cattivo tempo, l'avvicinamento strumentale) hanno dichiarato di un impegno che non è esagerato definire eccezionale. Che in simili condizioni di affaticamento e di tensione l'elemento umano sia venuto meno appare tutt'altro che impossibile.

Insomma anche l'inchiesta penale non individuò elementi che potessero indicare una pista dolosa, ovvero un attentato, e in data 31 marzo 1966 l'inchiesta penale fu archiviata "perché il fatto non sussisteva".

Da notare che appena un anno prima il 18 settembre 1961 in un incidente aereo avvenuto nei cieli del Congo aveva perso la vita il segretario generale dell'Onu Dag Hammarskjöld, e quando avvenne l'incidente a Bascapé circolava ancora sulla stampa l'ipotesi dell'attentato su quanto avvenuto in Congo. In realtà la relazione sull'incidente al DC6B svedese sul quale viaggiava Hammarskjöld esclude poi l'ipotesi attentato.⁽⁵⁾

Si giunge così al 1995, 33 anni dopo l'incidente, quando un magistrato della Procura della Repubblica di Pavia, il Dr. Vincenzo Calia, decide di riaprire l'inchiesta sull'incidente Mattei.

La tesi avanzata dal Dr. Calia è che l'aereo non cadde per un errore umano o per motivi tecnici bensì per una bomba collocata a Catania prima del decollo dell'aereo di Mattei; la bomba avrebbe dovuto esplodere all'atto dell'apertura del carrello, quindi poco prima dell'atterraggio a Milano Linate.

La tesi viene avanzata nella Relazione di richiesta di Archiviazione di 428 pagine ad opera del Dr. Calia nonché in un libro da lui successivamente scritto apparso nelle librerie nel 2017. ⁽⁶⁾

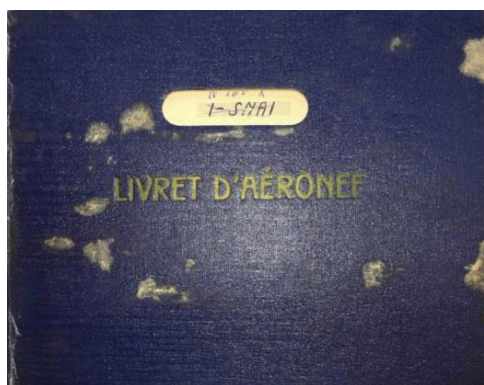
Ma per sostenere la tesi della bomba a bordo, bisognava conciliare modi e tempi con i quali l'ordigno stesso sarebbe stato collocato, non dimenticando che per installare un ordigno esplosivo come quello ipotizzato sarebbero occorse molte ore di lavoro altamente delicato e preciso, fatto quindi da specialisti. Come potevano conciliarsi tali dettagli con un aereo che aveva effettuato già due voli nella mattinata del 27 ottobre e poi era rimasto sull'aeroporto di Catania sotto il controllo del comandante Bertuzzi?

Questi particolari mal si conciliavano, anzi non quadravano affatto, con il particolare che, come testimoniato da varie fonti dell'epoca, l'aeromobile incidentato aveva già effettuato due voli nella mattinata del giorno dell'incidente (Catania-Gela e ritorno) e, dopo il ritorno a Catania e prima della ripartenza per Linate, era stato costantemente sotto osservazione del Comandante Bertuzzi e del personale aeroportuale nonché di Pubblica Sicurezza di un aeroporto che essendo militare era particolarmente sorvegliato.

Ebbene per superare l'incongruenza viene proposta la tesi dell'esistenza quel giorno a Catania di un secondo aeromobile gemello, sempre appartenente alla flotta SNAM dell'ENI, che nella mattinata del 27 ottobre aveva volato a Gela e ritorno mentre l'altro aereo, quello che avrebbe poi avuto l'incidente, veniva sabotato in un hangar militare. ⁽⁷⁾ I due voli mattinieri sarebbero stati effettuati dal secondo aereo pilotato dal comandante Bignardi Ferdinando. ⁽⁸⁾

Superfluo precisare come a fronte di queste nuove "rivelazioni" i media non perdono tempo a parlare di "delitto Mattei" o di "così fu assassinato il Presidente dell'ENI" e titoli simili.

Passano gli anni arriviamo al 2023 ed ecco apparire in scena Lupo Rattazzi pilota e presidente della compagnia aerea Neos e nipote dell'avvocato Gianni Agnelli. ⁽⁹⁾ Il caso sulla morte di Mattei lo appassiona e inizia così una meticolosa opera di ricerca. Ebbene la documentazione rintracciata da Rattazzi è semplicemente encomiabile e tale da far *tabula rasa* dell'ipotesi dell'attentato. Rattazzi riesce a mettersi in contatto con colui che negli USA dopo l'incidente Mattei aveva acquisito dall'ENI il secondo velivolo gemello su cui il magistrato aveva costruito la sua tesi dell'attentato e che secondo lui era in Sicilia il giorno dell'Incidente a Mattei. Rattazzi ottiene copia del "Libretto dell'Aeromobile" di questo aereo. E si scopre che quell'aereo nell'Ottobre del 1962 fece un solo volo (Ciampino-Ciampino, 30 minuti, 4/10/1962). Ma non vi è traccia di voli in Sicilia.



Date	Pilote	Nombre membres d'équipage	Voyage	Heures	Distance du vol	Nombre de passagers	Nombre d'essais
22.5.62					0 15		1
6.6.62					0 40		2
4.8.62					0 40		1
14.8.62					0 05		1
20.8.62					0 10		1
A reporter.....					60 45		44
Date totale des vols : depuis dernière R.G. :					depuis fabrication : 60 45		

SERVICE DE							
Date	Pilote	Nombre membres d'équipage	Voyage	Heures	Distance du vol	Nombre de passagers	Nombre d'essais
				Report.....	60 45		44
10.9.62					0 40		2
11.9.62					0 35		1
12.9.62					3 05		2
13.9.62					0 35		1
14.9.62					0 45		1
15.9.62					1 45		1
16.9.62					0 35		1
17.9.62					3 45		1
18.9.62					0 30		1
19.9.62					0 15		1
20.9.62					0 10		1
A reporter.....					61 55		44
Date totale des vols : depuis dernière R.G. :					depuis fabrication : 61 55		

Gruppo Aeromobili

Da questi documenti risulta che il Comandante Bignardi non aveva assolutamente volato in Sicilia con il “secondo aereo” in quei giorni e che l’ultimo volo effettuato da questo “secondo” velivolo (che era stato sostanzialmente fermato dall’ENI in quanto obsoleto) si era svolto ben 23 giorni prima dell’incidente a Ciampino, un “volo prova” con al comando proprio il Comandante Bignardi. Inoltre risulta che l’ultimo volo effettuato dal Bignardi su un Morane-Saulnier MS760 (quello poi incidentato) fu il 19 ottobre 1962, ben 8 giorni prima dell’incidente stesso come da documento che segue tratto dal suo Libretto di Volo:

— 51 —

1 DATA			AEROMOBILE					7	8	9	LOCALITÀ DI PARTENZA	
giorno	me	anno	2 tipo	3 nominativa	4 classe	5 categoria	6 potenza	posto a bordo	risultato del volo	classe del volo	aeroporto di partenza	
9	10	62	HS760 Paris 2°	I-SNAP	Plurim.	Terrestre	880 kg.	P	3	Comma	Linate	
19	10	62	HS760 Paris 2°	I-SNAP	"	"	"	P	"	"	Malpensa	
19	10	62	HS760 Paris 2°	I-SNAP	"	"	"	P	"	"	Linate	
7	11	62	JETSTAR	I-SNAL	"	"	12000 lb.	P	"	"	Dobbins	
8	11	62	JETSTAR	I-SNAL	"	"	"	P	"	"	Dobbins	
9	11	62	JETSTAR	I-SNAL	"	"	"	P	"	"	Gander	
9	11	62	JETSTAR	I-SNAL	"	"	"	P	"	"	Shannon	
13	11	62	JETSTAR	I-SNAL	"	"	"	P	"	"	Linate	
14	11	62	JETSTAR	I-SNAL	"	"	"	P	"	"	Linate	
15	11	62	JETSTAR	I-SNAL	"	"	"	P	"	"	Linate	
15	11	62	JETSTAR	I-SNAL	"	"	"	P	"	"	Parigi (Orly)	
15	11	62	JETSTAR	I-SNAL	"	"	"	P	"	"	Linate	
16	11	62	JETSTAR	I-SNAL	"	"	"	P	"	"	Ciampino	
attività da specificare secondo il posto a bordo			allievo pilota	pilota	secondo pilota	navigatore	comandante	motorista	marconista			
TOTALE di questa pagina			113° 50'	30° 20'	470° 03'	105° 32'						
TOTALE precedente			113° 50'	959° 08'	470° 03'	105° 32'						
TOTALE da riportare			113° 50'	979° 28'	470° 03'	105° 32'						

Ma non è questa la sola "scoperta" fatta da Lupo Rattazzi. Nelle sue ricerche riesce a rintracciare anche

- 1) Il "Quaderno di Stazione" di Catania-Fontanarossa: nessuna traccia di I-SNAL a Catania, solo traccia dei ben noti movimenti di I-SNAP con tanto di precisazione di Bertuzzi quale comandante.
- 2) Il "Registro dell'Hangar ENI" dell'aeroporto di Ciampino: nessuna uscita di I-SNAL in Ottobre se non per un volo prova e una prova motore in data 4 ottobre.

Insomma quel fatidico giorno 27 ottobre 1962 non c'era né il Comandante Bignardi né alcun "secondo aereo gemello" a Catania e pertanto non c'era alcuna possibilità che qualcuno avesse avuto il tempo di installare una bomba del tipo ipotizzato da Calia sull'unico "Morane Saulnier" dell'ENI presente sull'aeroporto il 27 ottobre 1962.

Rattazzi, durante una recente trasmissione alla "La Storia Oscura" su Radio Cusano Campus (10), ha così commentato la sua ricerca: *"Ho donato l'aereo gemello al Museo di Vollandia. La cosa interessante è la documentazione originale dal '59, il diario dell'aeromobile che, giorno per giorno, Una mole di prove che smentiscono la tesi di Calia del 1995. Nessuno, inoltre, ricorda che le prime due inchieste, tecnica e penale, conclusero si trattò di un incidente. Dato che l'aereo è rimasto nel piazzale solo 6 ore, un sabotaggio a Catania era impossibile". "Quell'aereo è una prova che dimostra il teorema fasullo del complotto per uccidere Mattei"*

27 giugno 1980

Siamo ormai prossimi al 45esimo anniversario della strage di Ustica. Su questo incidente c'è ben poco da aggiungere a quanto fin qui da noi sostenuto. Da sempre le cause sugli incidenti aerei vengono individuate dai tecnici della materia e nel caso di Ustica con il relitto a disposizione recuperato nella sua pressoché totalità, i tecnici italiani e stranieri nominati dallo stesso giudice Rosario Priore presentarono nel luglio 1994

un rapporto investigativo di oltre 1000 pagine ("Rapporto Misiti") il quale ha stabilito che per spiegare la sciagura di Ustica solo un'esplosione interna è tecnicamente sostenibile. Esplosione avvenuta nella zona toilette posteriore del DC9.

Riteniamo perfettamente inutile ritornare continuamente sull'argomento, ci basterà solo mettere in rilievo l'evidente paradosso venutosi a creare affidando l'indagine tecnica a un magistrato: questi all'inizio dell'inchiesta nomina una commissione di esperti perché si ritiene incompetente a valutare gli aspetti tecnici dell'incidente. Stranamente però si considera alla fine tanto competente da giudicare negativamente i risultati dei periti ai quali con la loro nomina aveva accordato fiducia.

Abbiamo ritenuto utile e istruttivo ricordare gli ultimi sviluppi del caso Mattei mettendolo insieme al caso IH870. Bascapé e Ustica e relativi strascichi che hanno fatto seguito, dimostrano al di là di ogni ragionevole dubbio che le indagini sulle sciagure aeree vanno lasciate agli specialisti della materia. Bene per noi che nel 1999 ha preso il via l'ANSV -Agenzia Nazionale Sicurezza Volo- alla quale sono demandati i compiti di indagare sulle cause degli incidenti mentre eventuali giudici dovranno intervenire solo in caso di atto illecito contro l'aeromobile.

- (1) L'aereo incidentato era immatricolato I-SNAP ed era il c/n 000099 ; a puro titolo informativo ricordiamo il giorno precedente, il 26 ottobre 1962, un altro MS760 immatricolato F-RABQ precipitò a Bernay en Brie anche in quel caso provocando la morte di tutti i 3 occupanti.
- (2) A bordo si trovava oltre a Mattei e al comandante Bertuzzi anche il giornalista statunitense William Mc Hale.
- (3) Pagg. 37 e 38 della Relazione di Inchiesta.
- (4) Il disorientamento spaziale, nell'aviazione, è una condizione in cui il pilota non percepisce correttamente la propria posizione, il movimento e l'assetto del velivolo rispetto al sistema di riferimento esterno terrestre. Questo può portare a una perdita di controllo del velivolo.
- (5) Il rapporto sull'incidente specifica testualmente: "The Commission has carefully examined all possible causes of the accident. It has considered the possibility of sabotage or of attack and the material or human failures which could have resulted in an accident. It has found no evidence to support any of the particular theories that have been advanced nor has it been able to exclude the possible causes which it has considered."
- (6) "Il caso Mattei" di Vincenzo Calia e Sabrina Pisu. Editore Charelettere.
- (7) L'aereo gemello in questione, realmente esistente era immatricolato I-SNAI.
- (8) il Comandante Bignardi era nel frattempo morto nel 1980, vittima di un attentato terroristico di matrice palestinese a Nairobi, in Kenya e fra l'altro non poté smentire quanto affermato dall'inchiesta Calia.
- (9) Lupo Rattazzi è Presidente della compagnia aerea Neos dal 2004. È stato tra i pionieri delle aerolinee private in Italia, socio fondatore e presidente di Air Europe, e presidente di Assaereo, l'associazione dei vettori e degli operatori del trasporto aereo. Inoltre è stato presidente di AOPA Italia (Associazione Operatori e Piloti dell'Aviazione Generale) e membro del CDA dell'ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo) È membro dei consigli d'amministrazione di Banca Finnat Euramerica, Vianini e Fondazione Telethon. Laureato alla Columbia University e alla Kennedy School di Harvard, ha lavorato negli Stati Uniti per Salomon Brothers e Lehman Brothers. Possiede 3 licenze di Pilota Privato (Italia, USA e Argentina) è abilitato al volo strumentale e plurimotori ed ha all'attivo 2500 ore di volo. Ha attraversato l'Atlantico per 3 volte su monomotori a pistoni e ora vola prevalentemente su aeromobili turboelica Socata e Pilatus. Da sempre si interessa del tema della Sicurezza del Volo e degli incidenti aerei.
- (10) La trasmissione è andata in onda in data 30 maggio 2025.

www.air-accidents.com

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
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abbattimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025

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

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante ne rimangono attive."