

## AIR FRANCE 1611 COME ITAVIA 870?

Il titolo di questo nostro articolo avrebbe potuto essere *Quando l'aereo precipita a terra e quando in mare* e proseguire dimostrando come nel primo caso si giunge con celerità e senza polemiche alla determinazione della causa, mentre nel secondo caso fioriscono le più fantasiose ipotesi includendovi le teorie cospirative. Tuttavia prima di parlare di Air France 1611 dobbiamo ricordare un altro incidente che avvenne nei pressi dell'aeroporto di Orly, a Parigi, l'11 luglio 1973 a un Boeing 707 della compagnia brasiliana Varig.

**L'11 luglio 1973**, il Boeing della Varig (1) prese fuoco mentre era in avvicinamento a Parigi dopo un volo transatlantico da Rio de Janeiro. Mentre il fumo tossico riempiva l'aereo, l'equipaggio lottò per salvare i passeggeri ma non riuscì a raggiungere la pista e fu tentato un atterraggio di fortuna in un campo vicino all'aeroporto. Ma ormai era troppo tardi: delle 134 persone a bordo, 123 persero la vita, la maggior parte delle quali avvelenate dal monossido di carbonio mentre era ancora ai sedili con le cinture allacciate. Tutti i sopravvissuti, tranne uno, facevano parte dell'equipaggio e, con l'aiuto delle loro testimonianze, gli investigatori sono riusciti a delineare un quadro drammatico degli ultimi momenti del volo Varig 820, un disastro che ha portato a rivedere le norme di sicurezza sul fumo a bordo, ormai note a tutti coloro che volano.



Dalla foto che vi mostriamo appare evidente perché i sopravvissuti fossero i membri dell'equipaggio. Il fuoco era iniziato da una delle toilette in coda all'aereo. Gli investigatori appurarono che il volo Varig 820 era stato normale fino alla fase di discesa all'aeroporto di Orly a Parigi. Intorno alle 13:56, un passeggero ha probabilmente gettato una sigaretta accesa nello scivolo della toilette posteriore di dritta. La toilette era dotata di un posacenere, ma forse il passeggero non l'ha mai visto. Il cestino, integrato nel banco del lavandino, era probabilmente pieno di asciugamani di carta che si erano accumulati nel corso del volo e avevano avuto tutto il tempo di asciugarsi. La sigaretta ha rapidamente incendiato i rifiuti, innescando un incendio che si è presto propagato alle vicine suppellettili all'interno della toilette. Questi materiali erano apparentemente conformi ai requisiti di infiammabilità, ma in pratica bruciavano facilmente. Il fumo bianco e sottile prodotto dall'incendio si è incanalato in uno spazio vuoto all'interno del soffitto, attraversando la parete e scendendo nella toilette adiacente a babordo. Questa toilette era occupata in quel momento e il fumo che si accumulava ha fatto uscire di gran fretta il passeggero che la stava usando. *"Sono quasi morto lì dentro"*, disse agli assistenti di volo, informandoli dell'incendio nella toilette di sinistra. In quegli anni nelle toilette non c'erano rilevatori di fumo per segnalare all'equipaggio eventuali fonti di incendio.

Alle 13:58:20 l'equipaggio contattò l'avvicinamento di Orly segnalando un "problema di incendio a bordo" richiedendo una discesa di emergenza. Alle 13:59 è stata data l'autorizzazione a scendere a 3000 piedi per un atterraggio sulla pista 07, rendendo possibile un avvicinamento diretto. Mentre la situazione a bordo

peggiorava (fumo che entrava nella cabina di pilotaggio e passeggeri in asfissia), alle 14:01:10 è stata data l'autorizzazione a scendere a 2000 piedi. L'equipaggio nel frattempo aveva indossato le maschere d'ossigeno perché il fumo rendeva impossibile la lettura degli strumenti. Alle 14:03 il pilota decideva infine di effettuare un atterraggio di emergenza a 5 km dalla pista con carrello abbassato e flap alla massima estensione. Il Boeing si è avvicinato con un notevole assetto a naso in su, con una leggera inclinazione a sinistra. L'aereo ha troncato alcuni piccoli alberi e ha effettuato un atterraggio pesante su un campo. I carrelli hanno ceduto e i motori furono strappati nella successiva sbandata. La fusoliera, tuttavia, rimase intatta. Dieci occupanti, tutti membri dell'equipaggio, hanno evacuato l'aereo. All'arrivo dei vigili del fuoco avvenuto 6-7 minuti dopo, il fuoco aveva già bruciato la parte superiore della fusoliera e non c'erano segni di vita. Dei quattro passeggeri privi di sensi che i pompieri riuscirono a evacuare, solo uno sopravvisse.

L'unico sopravvissuto tra i passeggeri è stato Ricardo Trajano, 21 anni, che si stava recando a Londra per assistere a un concerto di un gruppo rock di cui era fan. Come ha ricordato in seguito, era la prima volta che saliva su un aereo e aveva scelto di sedersi in fondo perché pensava che fosse più sicuro. Quando ha visto il fumo, invece di rimanere al suo posto è andato avanti, cercando di far credere che stava andando alla toilette nella parte anteriore dell'aereo. Quando è entrato nella sezione di prima classe, un assistente di volo gli aveva detto di tornare al suo posto, ma lui si è rifiutato. Ricordò che non c'erano urla: mentre il fumo inondava il corridoio, la cabina passeggeri era praticamente ammutolita con qualche sussurro appena accennato. Bastavano tre respiri di fumo per sentire che la morte era imminente. Si rifugiò nella cambusa con gli assistenti di volo, ma anche lui perse i sensi. Bilancio finale della sciagura: 123 vittime su 134 occupanti a bordo. Gli investigatori dell'ente francese BEA (2) appurarono quanto segue:

*PROBABILE CAUSA: "Un incendio che sembra essere iniziato nel gruppo lavabo della toilette di destra a poppa. È stato rilevato perché il fumo era entrato nella toilette adiacente di sinistra. L'incendio potrebbe essere stato innescato da un guasto elettrico o dalla disattenzione di un passeggero. La difficoltà di localizzare l'incendio ha reso inefficace l'intervento del personale di cabina. L'equipaggio di volo non aveva la possibilità di intervenire utilmente dalla cabina di pilotaggio contro la propagazione dell'incendio e l'invasione del fumo. La mancanza di visibilità nella cabina di pilotaggio ha indotto l'equipaggio a decidere per un atterraggio forzato. Al momento dell'atterraggio l'incendio era circoscritto all'area dei servizi igienici di poppa. Gli occupanti della cabina passeggeri sono rimasti intossicati, in varia misura, dal monossido di carbonio e da altri prodotti della combustione".*

Il rapporto definitivo su questo tragico incidente venne emesso dalla BEA nell'aprile 1976 e nessuno lo contestò o mise in circolazione notizie che esprimessero dubbi e perplessità sulle cause della sciagura. Quell'aereo era caduto a terra. Nell'ultima pagina del rapporto, quella contenente le raccomandazioni per la sicurezza del volo, si può leggere quanto segue:

## RECOMMANDATIONS DE SECURITE

L'accident du PP-VJZ est le second accident intéressant un avion de transport public et consécutif à un incendie dans le meuble d'une toilette survenu en France. Le 11 septembre 1968, au large de Nice, dans des circonstances analogues, la chute en mer d'un appareil français avait entraîné la mort de ses 92 occupants.

Dans les années qui ont précédé l'accident de la Varig, et postérieurement à cet accident, on a enregistré un nombre relativement important de feux de cabine dont, pour une bonne part, le foyer se situait dans les toilettes.

Ces feux de cabine concernent divers types d'avion de transport, parmi lesquels des appareils de grande capacité. Dans certains cas, les événements ont abouti à une situation critique et de graves catastrophes ont été évitées de justesse.

Ces considérations ont conduit la commission d'enquête à formuler un certain nombre de recommandations dans la notification de l'accident, dite notification ultérieure, adressée à l'O. A. C. I. (septembre 1973).

ment à l'orifice du meuble du lavabo, afin d'éviter la chute des serviettes papiers ou autres objets inflammables à l'extérieur du réceptif ;

4° Mise en place d'un nombre suffisant d'extincteurs d'accès facile, et d'une bonne efficacité contre les feux de toute nature, y compris les feux d'origine électrique, et de matériel de démolition d'usage facile afin de permettre l'accès des foyers d'incendie à travers les cloisons ;

5° Mise en place de masques à oxygène, assurant une protection complète (masques full-face), en nombre suffisant pour le personnel de cabine ;

6° Mise en vigueur, dans les manuels de sécurité, de consignes de surveillance des toilettes et autres zones non fréquentées dans les phases de montée, de descente et pendant les périodes de repos nocturne des passagers ;

7° Etude par expérimentation, et insertion dans les manuels

*"L'incidente occorso al velivolo PP-VJZ è il secondo incidente avvenuto in Francia che colpisce un aereo di linea a causa di un incendio avvenuto all'interno di una toilette. L'11 settembre 1968 al largo di Nizza, in circostanze analoghe un aereo francese è caduto in mare provocando la morte di tutti i 92 occupanti."*

Questa annotazione ci introduce al volo Air France 1611 e all'incidente avvenuto l'11 settembre 1968. In effetti l'incidente di cui ora vi narreremo i fatti salienti è occorso in una data a dir poco cabalistica: 11/9, una data che in campo aeronautico desta ricordi poco piacevoli.

**11 settembre 1968**, il Caravelle del volo Air France 1611 è in servizio sulla linea Ajaccio-Nizza. A bordo 89 passeggeri e 6 membri dell'equipaggio. L'aereo era giunto ad Ajaccio alle 08.11 della mattina da dove ridecollava alle 09.09 diretto a Nizza. Alle 09.30 da bordo chiedono di poter effettuare un avvicinamento diretto alla pista, richiesta che viene accettata dai controllori. Il volo viene invitato a contattare Nizza. Prima che ciò avvenga, sono le 09.32, da bordo inviano un messaggio: *"se continua così, cadremo"*. Alle 09.33 quando il Caravelle si trova a 22/25 miglia nautiche dallo scalo la traccia radar del velivolo scompare.

Viene lanciato l'allarme e alle 11.22 un Constellation del Servizio ricerca e soccorso individua una chiazza di cherosene e relitti appena a sud di Cap d'Antibes. Purtroppo nessun superstite.

L'indagine tecnica conclusasi nel dicembre 1972 preciserà che un incendio all'interno della cabina del Caravelle - nella sua parte posteriore, vicino ai servizi igienici - si era propagato al punto da causare la perdita di controllo del velivolo. Non è stato possibile, prosegue il rapporto, stabilire con certezza l'origine dell'incendio, né la causa diretta della perdita di controllo.

Ma il Caravelle era finito in mare, non vi erano superstiti e purtroppo come sempre accade in questi casi, ben presto iniziarono a circolare voci di interferenze militari, più in particolare di un abbattimento dovuto ad un missile lanciato per errore durante un'esercitazione. La notizia, ripetutamente avanzata e smentita, fu vagliata dalla commissione d'inchiesta che la ritenne improbabile e la respinse anche per l'assicurazione datagli il 19 novembre 1968 da Pierre Messmer, Ministro della Difesa Nazionale, che nessun missile era stato sparato nelle vicinanze. Tuttavia ancora oggi a 52 anni di distanza dall'evento le polemiche sono ancora vive. In particolare il 10 maggio 2011, Michel Laty, un ex dattilografo dell'esercito, dichiarò in una trasmissione sul canale televisivo francese TF1 di aver visto un rapporto che indicava che un missile, sparato erroneamente dall'esercito francese durante un test, aveva in realtà causato l'incidente.

Home Local News Riviera Events Service Real Estate Advertising

Provence & Côte d'Azur Monaco Saint Tropez Italian Riviera

Local News > Provence & Côte d'Azur > TV documentary reveals that military missile did kill 95 people

Provence & Côte d'Azur: The Ministry of Defence faces corporate manslaughter after former military member claims that they were responsible for the Ajaccio-Nice tragedy 12.05.2011 0

### TV documentary reveals that military missile did kill 95 people

On Tuesday night, a former military secretary declared on national TV that an army blunder WAS behind the Ajaccio-Nice plane crash, which killed 95 people.

Michel Laty exposing the truth behind Ajaccio-Nice tragedy on TF1 Michel Laty told TF1 that a missile, misfired by the French army during a weapon test, shot down the passenger jet on the 11th of September 1968.

Laty was posted in Toulon at the time and claims that he was asked to type out a report that stated that: "a missile test on the Ile du Levant had been programmed to hit an out-of-service military air craft, when a civilian plane passed over the radar and the missile went off."

He added that the plane did not explode because the missile were not armed but that the impact was destructive enough to bring the Air-France flight down.

So why has this man decided to speak up now, 43 years later?

He claims that he did not confess before because he was scared of putting himself in danger, TF1 reports. The Ministry of Defence have not yet responded to Laty's claims.

As The RT reported last week, the case of the 9/11 Ajaccio-Nice plane crash will be retrialed on the 12th of December by the criminal court in the Côte capital following the legal proceeding against the Minister of Defence by the families of the victims earlier this month.

Più di recente poi il presidente della Repubblica Emmanuel Macron ha avviato nel settembre 2019 la revoca del segreto di Stato per i documenti relativi all'incidente.

Troppo lungo e complicato sarebbe riportare voci e smentite, tesi e controtesi che si sono susseguite nel corso degli anni. Chi vuole può trovare in rete ampia bibliografia e dettagliate notizie sull'evolversi della vicenda, giungiamo semplicemente a quest'anno, il 10 settembre 2022, quando in occasione del 54simo anniversario della sciagura *MonteCarlo News* pubblica un articolo nel quale l'incidente di Nizza viene paragonato a quello di Ustica.



### Come ad Ustica: Nizza non dimentica l'incidente aereo

*Il Caravelle in volo tra Ajaccio e Nizza precipitò in mare al largo di Antibes: morirono 95 persone di cui 13 bambini. A distanza di 54 anni emergerebbero responsabilità dei militari*

Beppe Tassone, 10 settembre 2022

<https://www.montecarlonews.it/2022/09/10/notizie/argomenti/altre-notizie-1/articolo/come-ad-ustica-nizza-commemora-lincidente-del-caravelle-avvenuto-mezzo-secolo-fa.html>

Ricorre l'11 settembre il **54° anniversario** dell'incidente aereo di cui fu vittima un **Caravelle** in volo tra Ajaccio e Nizza si inabissò al largo di **Antibes**: morirono 95 persone di cui 13 bambini.

Oggi, **sabato 10 settembre 2022**, la Città di Nizza commemorerà il 54° anniversario della catastrofe aerea. Una Messa di suffragio sarà celebrata alle ore 10,30 dal Vescovo di Nizza, **Monseigneur Jean-Philippe Nault**, nella Chiesa di Sainte-Hélène. Successivamente delle corone saranno poste davanti al Monumento al Jardin Ferber.

Dopo oltre mezzo secolo dopo s'inizia a fare un poco di chiarezza su un fatto che ricorda quello del DC9 dell'Itavia inabissatosi a **Ustica**. Il Caravelle in volo tra Ajaccio e Nizza precipitò in mare al largo di Antibes: morirono 95 persone di cui 13 bambini. Fino ad ora le varie inchieste non hanno fatto chiarezza sulle responsabilità ed un monumento, a Carras, all'estremo ovest della **Promenade des Anglais**, ricorda il tragico incidente aereo.

Ora, a mezzo secolo di distanza, è stata riaperta l'inchiesta a seguito delle dichiarazioni di un tecnico dell'ORTF (*l'Office de Radiodiffusion-Télévision Française*) presente al sequestro di una banda sonora che avrebbe svelato le responsabilità dell'esercito francese nella vicenda. In pratica sembrerebbe, stando a quanto afferma l'avvocato Paul Sollacaro, che tutela le famiglie dei superstiti, che l'11 settembre 1968 fosse in atto un'esercitazione dell'Armée e che un missile, per errore, avrebbe colpito l'aereo che stava per atterrare a Nizza.

Ora, se paragonando AF1611 a IH870 si vuol far riferimento ad una vicenda interminabile che sembra non aver mai fine, l'accostamento è del tutto accettabile, lo è meno quando si scende nei dettagli tecnici. Su questo piano le differenze fra i due incidenti sono sostanziali. Di certo chi crede che i 42 anni di polemiche di Ustica fossero una caso più unico che raro nella storia degli incidenti aerei dovrà ricredersi di fronte al 52simo anniversario dell'incidente di Nizza, ma a parte il prolungarsi delle polemiche i due incidenti presentano sostanziali differenze.

In entrambi i casi gli aerei sono finiti in mare, una fine questa che favorisce sospetti e dubbi; per entrambi è stata avanzata l'ipotesi che forze militari abbiano avuto un ruolo; in entrambi i casi vi è una abbondante bibliografia. Aggiungiamo anche il particolare che per AF1611 si è registrata la morte del principale testimone, Michel Laty il quale è deceduto nel dicembre 2011. (3) Ma detto ciò qui dobbiamo fermarci e ricordare un particolare che non è certo di poco conto.

Mentre nel luogo di caduta di Air France 1611 esiste realmente un poligono di tiro militare (quello dell'isola di Levante, sede del Centro di sperimentazione missilistica del Mediterraneo, CELM) che operava test missilistici, per Ustica -con tutto il rispetto per chi vuol avvicinare i due casi- non ci risulta alcun poligono militare capace di abbattere un aereo durante la fase di crociera. Non va infatti dimenticato che il DC9 di Itavia è esploso in volo quando si trovava a livello di volo 250 (25.000) piedi, il Caravelle di Air France era molto più basso, al di sotto del FL90.

La riapertura del caso una volta tolto l'impedimento del segreto di Stato permetterebbe l'avvio di nuove indagini e l'accertamento delle responsabilità (4). Di certo si tornerebbe a visionare il materiale a disposizione. Il recupero dei detriti del Caravelle dal fondo marino è stato effettuato in quattro campagne tra il novembre 1968 e l'aprile 1971. Due spedizioni sono state effettuate dalla nave Alsace dal 15 febbraio al 1° marzo 1969 e dal 10 al 16 marzo 1969, durante le quali sono state scattate migliaia di fotografie utilizzabili. Durante una successiva operazione, tra il 28 settembre e il 3 ottobre 1970, furono scattate altre fotografie. Il batiscafo Archimede intervenne nelle ricerche e anche in questo caso furono scattate migliaia di fotografie subacquee. L'ultima campagna fu effettuata dal 25 marzo 1971 al 13 aprile 1971 e i numerosi detriti rinvenuti furono depositati nell'arsenale militare di Tolone. Il 15 maggio 1971 fu scattata una foto di tutti i detriti recuperati, che si trovano depositati a Tolosa.

Anche sotto l'aspetto dei rottami a disposizione degli inquirenti l'incidente di Cap d'Antibes differisce da quello di Ustica: da noi il relitto del DC9 è stato trasferito da Pratica di Mare al Museo per la memoria di Ustica (Bologna) ed oggi sarebbe praticamente inutilizzabile per accertamenti e analisi.

- (1) Il Boeing 707 era immatricolato PP-VJZ ed era il c/n 19841. Era stato consegnato a Varig il 20.8.1968. L'equipaggio del volo era composto da 17 persone di cui 10 sopravvissero, i passeggeri erano 117 e solo uno sopravvisse.
- (2) BEA, Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile.
- (3) Michel Laty, ex dattilografo dell'esercito e testimone chiave dell'incidente del 1968 di un Caravelle dell'Air France in volo da Ajaccio a Nizza. È morto dopo una lunga malattia nel dicembre 2011. Nel maggio 2011, Michel Laty aveva dichiarato su TF1 che l'incidente era stato causato all'epoca da un missile non armato sparato dall'isola di Levant. Ha detto di aver battuto a macchina il rapporto dell'esercito, classificato come segreto di difesa, quando lavorava presso la prefettura marittima di Tolone.
- (4) In merito vedi nostra Newsletter del 19.9.2018 n. 39 dal titolo "Air France 1611, si spera nella desecretazione"

*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
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42esimo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio
NL35/22	A380 Emirates atterra con foro nella carenatura	8 luglio
NL36/22	QNH errato mette a rischio un volo	16 luglio
NL37/22	Precipita il "solito" Antonov	17 luglio
NL38/22	La safety e lo stato delle flotte aeree russe	18 luglio
NL39/22	Arreraggio fuori pista	20 luglio
NL40/22	Nuovo rapporto sull'incidente di Smolensk	29 luglio
NL41/22	Montagnalonga e Ustica, due destini incrociati	03 agosto
NL42/22	Volare sicuri in tempi di molteplici crisi	06 agosto
NL43/22	Ricordate Mathias Rust ?	11 agosto
NL44/22	Pezzi metallici sulla 16R, A330 di ITA torna a FCO	18 agosto
NL45/22	Ethiopian 343, addormentati nel cockpit	20 agosto
NL46/22	Barcellona, collisione a terra	2 settembre
NL47/22	Citation precipita nel Baltico. Problemi di pressurizzazione?	5 settembre

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

[antonio.bordoni@yahoo.it](mailto: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](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

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

# 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](mailto:info@ibneditore.it)