

MISTERI ITALIANI...CHE PASSIONE!

A parer nostro al ben noto motto "Italiani popolo di Santi, Poeti e Navigatori" sarebbe il caso di aggiungere anche l'appellativo "amante di misteri". ⁽¹⁾

E ciò perché in base a quanto leggiamo e udiamo, agli italiani piace continuare a parlare di mistero anche laddove in realtà il mistero non è più tale in quanto risolto.

Ma di certo parlare, ad esempio, di un incidente aereo avvenuto decenni orsono (63 per l'esattezza) e "semplicemente" spiegare la ragione dell'accaduto non offre *l'appeal* che invece si può avere presentando l'incidente contornando quanto avvenuto con un alone di incomprensibile enigma: è in quest'ultimo caso che la fantasia sfreccia a mille all'ora e si può scrivere di tutto e di più. Se poi, per ipotesi, a bordo dell'aereo, fra le vittime, troviamo un importante imprenditore, un magnate del petrolio, allora è lecito ritenere che il "mistero" è destinato a perpetuarsi all'infinito. In Italia naturalmente.

Abbiamo voluto aprire con questa introduzione in quanto proprio oggi (8 Novembre 2025) su un giornale nazionale parlando dell'incidente avvenuto il 27 Ottobre 1962 all'aereo con a bordo Enrico Mattei si può leggere che "le certezze definitive sembrano ipotetiche" riproponendo l'interrogativo "di uno dei più intricati misteri italiani, incidente o attentato?"

Ciò perché fra pochi giorni ricorre la ricorrenza dell'incidente a Enrico Mattei; noi da parte nostra, non vorremmo perdere l'occasione per rammentare la storia tutta italiana che su questa sciagura aerea è stata imbastita.

Innanzitutto l'aereo. Un modello rudimentale e inadatto al trasporto executive di un certo livello. Il Morane-Saulnier MS760 era un addestratore militare riadattato al trasporto VIP, ma ciò soprattutto perché in quegli anni sul mercato non c'era molta scelta. Tuttavia non si trattava solo di una questione di "estetica"; su quell'aereo erano del tutto mancanti dispositivi essenziali per la sicurezza del volo quali il pilota automatico, che alleviava le fatiche dei piloti, come pure il sistema di sghiacciamento delle ali per navigare in sicurezza nelle zone critiche dal punto di vista meteo.

L'aereo (I-SNAP) quel giorno era partito da Catania con destinazione Linate. A bordo quali passeggeri oltre a Mattei c'era anche giornalista statunitense William McHale e ovviamente il pilota, comandante Bertuzzi. L'aereo decolla alle 17 da Catania. Le previsioni meteo sono pessime e dopo avere sorvolato l'Isola d'Elba il comandante Irnerio Bertuzzi è costretto a modificare la rotta a causa di una brutta perturbazione. Dal centro di controllo di Milano gli comunicano il bollettino sull'aeroporto di Linate: copertura totale del cielo a 150 metri, visibilità orizzontale di 600 metri, pioggia e nebbia».

Giungendo nell'area terminale di Linate l'aereo inizia la procedura di atterraggio strumentale avvalendosi dell'ILS. Ma giunto sul radiofaro di Linate l'aereo è ancora troppo alto e pertanto il pilota si inserisce nel circuito di attesa per smaltire la quota in eccesso. Una volta raggiunta la quota richiesta di 2000 piedi (circa 650 metri) effettua una virata per portarsi sulla direttrice della pista di atterraggio. E' nell'effettuare quest'ultima virata che avviene l'incidente: tutti morti a bordo.

All'indomani il Ministero della Difesa convoca una Commissione d'Inchiesta formata da 11 membri provenienti sia dall'aviazione militare come da quella civile. La conclusione cui perviene la Commissione indica che non è emerso alcun reperto «che documenti lesioni attribuibili a focolai di esplosione che possano aver leso gli occupanti il velivolo prima che si fosse abbattuto sul suolo. È da escludersi che possa essersi verificato uno scoppio in volo».

La Commissione considerata la natura dell'incidente e la personalita' coinvolta, ha nelle sue investigazioni tenuto presente, sin dal primo momento, anche la possibilita' di azione delittuosa.

E' da escludere che possa essersi verificato uno scoppio in volo. Diversi elementi positivi contrastano questa ipotesi, primo fra tutti il fatto accertato che il velivolo e' giunto a terra integro nel suo complesso (Cap. 15°, A. 6) e tutti i rottami sono stati proiettati sul terreno in un sol senso, secondo l'ultima traiettoria del velivolo stesso. Inoltre (Vedi Cap. 15°, A. 12) non sono emerse, dall'indagine necroscopica, lesioni attribuibili a focolai di esplosione.

Anche in riferimento ad ipotesi di azioni delittuose di altra natura, l'indagine estesa a tutte le parti recuperate (motori, tutte le strutture principali, comprese le superfici di governo, tranne alcune parti fuse nell'incendio al suolo ed altri elementi minuti, come riferito al Cap. 11°) non ha messo in evidenza segni di danni che non potessero spiegarsi con l'urto e con l'incendio al suolo; ne' sono stati rinvenuti sul posto oggetti la cui presenza non fosse giustificata

- 37 -

come dotazione di bordo o bagaglio.

E' 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 2ª Allegato 13/VIII).

In sostanza dalle indagini non sono risultati elementi obiettivi che possano fare avanzare su base concreta ipotesi di azione delittuosa.

(2)

Anche la procura di Pavia, che aveva a sua volta aperto altra inchiesta, perviene alla stessa conclusione: *«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 il fatto non sussiste».*

Riassumendo: due inchieste parallele, condotte da due organismi completamente indipendenti l'uno dall'altro e cioè da una parte il Ministero della Difesa, dall'altra la Procura della Repubblica di Pavia giungono alla stessa conclusione, causa tecnica.

Ma, secondo voi, in Italia, poteva finire qui?

Puntualmente ecco che iniziano a circolare voci e teorie su un presunto complotto (che continuano ancora oggi a circolare). La teoria che va per la maggiore parla di un ordigno esplosivo collegato all'apertura del vano carrello e pertanto l'executive è puntualmente esploso durante la fase di avvicinamento finale a Linate quando il pilota ha azionato il meccanismo di apertura carrello.

A sostegno della nuova tesi ecco apparire sulla scena un aereo gemello, un altro S.M. MS760 questa volta immatricolato I-SNAI. Viene detto che il primo volo del mattino svolto quel 26 Ottobre 1962 da Catania a Gela e ritorno, sia stato in realtà fatto da un secondo aereo gemello, quello con sigla I-SNAI, portato in Sicilia da un altro pilota dell'Eni, il comandante Bignardi, mentre quello incidentato, invece, sarebbe sempre rimasto in un hangar dell'aeroporto di Catania fin dalla sera precedente; nell'hangar si sarebbe consumata l'operazione di inserimento dell'ordigno esplosivo. Con questo escamotage veniva risolta l'obiezione di non

poco conto che se l'aereo aveva già volato quella mattina, l'esplosione per l'apertura del carrello su Linate non trovava giustificazione. Si puntava quindi a sostenere che il volo Catania-Gela-Catania fosse stato effettuato da un aereo che non era quello su cui si era poi imbarcato l'Ing. Mattei.

Ma, come abbiamo dettagliatamente già spiegato in una nostra newsletter datata 26 maggio 2025 (3) Lupo Rattazzi, attualmente presidente della compagnia aerea Neos e titolare di tre licenze di pilota privato (in Italia, Argentina e Stati Uniti) ha smontato completamente una tale teoria basandosi su quattro elementi chiave:

- 1) Il registro dell'hangar dell'aeroporto di Ciampino in cui venivano ricoverati gli aerei Eni, non riporta alcun movimento del secondo aereo in quei giorni;
- 2) Nel registro voli dell'aeroporto di Catania non c'è traccia del velivolo I-SNAI in Sicilia,

ma soprattutto, altri due documenti che Rattazzi riuscì a trovare nel 2023 ovvero

- 3) il libretto di volo del comandante Bignardi; (4)
- 4) il libretto dell'aeromobile del secondo aereo (I-SNAI)

provano che il C.te Bignardi non era con un Morane-Saulnier a Catania il giorno dell'incidente e che l'ultima volta che aveva pilotato questo tipo di aeromobile era stato otto giorni prima dell'incidente. Come se non bastasse poi dal libretto dell'aeromobile I-SNAI viene provato che l'ultimo volo effettuato da questo aeromobile era stato ben 23 giorni prima dell'incidente, con a bordo proprio Bignardi.

Quindi la teoria dell'attentato al velivolo di Mattei con bomba posta nel vano carrello decadeva.

Nel corso del corrente anno con una cerimonia tenutasi a Volandia ovvero il Parco e Museo del Volo a Malpensa, Lupo Rattazzi (5) ha consegnato il velivolo I-SNAI a Volandia e questa è stata un'occasione per analizzare e approfondire le circostanze che hanno portato all'incidente. Nel corso della conferenza che si è tenuta dopo lo svelamento del velivolo, sono state esaminate le teorie emerse nel corso degli anni. Rattazzi si è concentrato sulla percezione pubblica e storica della vicenda, distorta da alcune informazioni errate. *«Il senso di questa donazione è duplice, in primo luogo è una testimonianza della mia gratitudine e attaccamento verso questo territorio»*, ha commentato. *«Voglio poi che diventi un simbolo permanente di una mistificazione, con cui contribuire a ristabilire la verità su un episodio troppo spesso deformato dalla retorica complottista»*. (6)

Ustica è in buona compagnia.



Il Saunier Morane MS760 I-SNAI restaurato e donato al Museo di Volandia

- (1) L'espressione completa riportata sul Palazzo della Civiltà all'Eur di Roma *"Un popolo di poeti, di artisti, di eroi, di santi, di pensatori, di scienziati, di navigatori, di trasmigratori"*.
- (2) Testo ripreso dalle Pagg. 37 e 38 della Relazione di Inchiesta.
- (3) <https://www.air-accidents.com/nlet/nl-36-2025.pdf>
- (4) Il documento con le attività del C.te Bignardi è stato recuperato dalla Procura della Repubblica di Pavia, dopo un'istanza del figlio del comandante. Il secondo documento è stato recuperato da Lupo Rattazzi in Francia attraverso i precedenti proprietari dell'aereo.
- (5) Lupo Rattazzi è nato nel 1953 e dal 2004 è attualmente presidente di Neos, la seconda compagnia aerea italiana. Come presidente di Air Europe e Assaereo, è stato fra i pionieri di compagnie aeree private in Italia. È stato anche presidente dell'Associazione Operatori e Piloti dell'Aviazione Generale e membro del consiglio di amministrazione dell'Ente Nazionale Assistenza al Volo. Titolare di tre licenze di pilota privato ha completato in Francia l'abilitazione sul Morane Saulnier 760 Paris II, l'ultimo pilota italiano a conseguirla.
- (6) <https://www.open.online/2025/05/15/enrico-mattei-morte-bascape-complotto/> da questo sito è tratta anche la foto dell'aereo da noi ripresa.

Elenco Newsletter pubblicate 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
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025
✓	NL 38/25	Air India 171	13/06/2025
✓	NL 39/25	Air India 171 dettagli sull'incidente	14/06/2025
✓	NL 40/25	Un incidente molto simile a Air India 171	15/06/2025
✓	NL 41/25	Quel ritardato Lift Off a Melbourne, analogie con Air India 171	16/06/2025
✓	NL 42/25	Air India 171, Carburante contaminato?	24/06/2025
✓	NL 43/25	I registratori di volo di Air India 171	13/07/2025
✓	NL 44/25	Air India 171=Germanwings 9525?	15/07/2025
✓	NL 45/25	Se il pilota è depresso...	17/07/2025
✓	NL 46/25	Il posto 11A	21/07/2025
✓	NL 47/25	Incidente Jeju Air: spiegazioni contestate	22/07/2025
✓	NL 48/25	La Collisione sul Potomac del 29 gennaio scorso	23/07/2025
✓	NL 49/25	Tre incidenti simili a velivoli Airbus	25/07/2025
✓	NL50/25	I punti deboli della blacklist UE	05/08/2025
✓	NL 51/25	Quel portellone staccatosi dalla fusoliera	08/08/2025
✓	NL 52/25	I vortici di scia e le quasi collisioni	10/08/2025
✓	NL 53/25	Le comunicazioni T/B/T aeronautiche	12/08/2025
✓	NL 54/25	La corretta postura in caso di evacuazione con scivoli	20/08/2025
✓	NL 55/25	Barbe & sicurezza volo	29/08/2025
✓	NL 56/25	Come mettere fuori uso il GPS	02/09/2025
✓	NL 57/25	L'11-9 e l'operazione Northwoods	10/09/2025
✓	NL 58/25	Vantaggi e criticità della navigazione satellitare	13/09/2025
✓	NL 59/25	Si torna a parlare dei fumi tossici a bordo	17/09/2025
✓	NL 60/25	Non sono solo i piloti a dormire	29/09/2025
✓	NL 61/25	L'incidente al volo Delta 185 MXP-JFK	03/10/2025
✓	NL 62/25	Problemi con la RAT dei 787 ?	08/10/2025
✓	NL 63/25	L'emergenza Minimum Fuel	11/10/2025
✓	NL 64/25	In mare a Hong Kong	21/10/2025
✓	NL 65/25	Incidente aereo in Kenya	29/10/2025
✓	NL 66/25	Ad Augsburg si è parlato di fumi tossici	30/10/2025
✓	NL 67/25	Sfiolata tragedia a Nizza	02/11/2025
✓	NL 68/25	Incidente aereo tutto-cargo a Louisville	05/11/2025

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

E' uscito:



Solitamente pensando a relitti di aerei in fondo agli abissi marini, il pensiero va subito alle masse oceaniche, se non addirittura al tristemente noto triangolo delle Bermude, perché si ritiene che sia in queste aree che i velivoli alle prese con improvvisi problemi meteo o tecnici incontrino le maggiori difficoltà di traversata. Purtroppo la realtà è differente e, come il lettore di questo libro potrà apprendere, anche il *Mare Nostrum*, così i Romani appellavano il Mediterraneo dalla Penisola iberica fino alle coste fenicie, accoglie nei suoi fondali decine e decine di velivoli civili oltre ai resti di un migliaio di vite umane che hanno perso la vita a bordo di essi.

Nel libro il lettore troverà tutti gli incidenti avvenuti nel Mar Mediterraneo dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni. Oltre all'interesse per gli studiosi di aviazione, il libro potrà risultare utile anche ai non pochi appassionati di ricerche di reperti nei fondali marini.

info@ibneditore.it