

## DOPO GLI ISRAELIANI, SOLENZARA

Allora in base alle ultime rivelazioni sul caso Ustica gli italiani nel giro di pochi giorni hanno appreso che aerei israeliani avrebbero abbattuto il DC9 Itavia perché scambiato con l'aereo francese che portava materiale nucleare a Saddam Hussein in Iraq, e pochi giorni dopo in una trasmissione della televisione pubblica apprendono che nella base francese di Solenzara sono avvenute cose indicibili tali da far dire a un ex ufficiale dal volto nascosto di non consegnare i tabulati radar agli italiani.

Quindi in base a queste recentissime ultime novità, presentate come scoop di prima grandezza, troviamo che gli israeliani volevano abbattere un aereo francese, e i francesi che volevano invece abbattere chi non si sa, (il solito aereo che trasportava Gheddafi?). Entrambe queste due versioni hanno un evidente punto in comune e cioè che coloro che avrebbero dovuto abbattere un aereo, entrambi avevano problemi alla vista e alla strumentazione, ovvero non ci vedevano bene ed **entrambi hanno sbagliato bersaglio**. Ci chiediamo come, a distanza di 44 anni, si possano ancora proporre simili teorie.

Lo abbiamo ripetuto fino alla noia: finché il relitto del DC9 è rimasto in fondo al Mar Tirreno teorie e ipotesi come quelle appena dette potevano venir legittimamente avanzate: il relitto non aveva ancora parlato. Nel momento però in cui si è deciso di spendere 27 miliardi di lire per recuperare il DC9 e una volta portato in superficie si è formato un Collegio Peritale che ha stabilito che non vi è traccia di battaglia aerea e la causa della sciagura è da ricercarsi nell'esplosione di una bomba nella toilette posteriore; come si può proporre una nuova teoria ignorando completamente quello che i tecnici, gli investigatori aeronautici hanno nel frattempo appurato e quello che il relitto ha mostrato? Vogliamo prendere atto che questi professionisti della sicurezza volo sono persone che conoscono la materia, studiano il caso e mettono la loro firma su un rapporto investigativo che stabilisce le cause della sciagura? E' grazie alle loro indagini e ricerche che l'aviazione civile ha fatto progressi da gigante nel ridurre anno dopo anno il numero di incidenti fatali occorsi sui cieli del globo.

In un recente intervento in una TV privata (1) abbiamo ricordato quanto avvenuto a proposito del volo TWA 800 il quale il 17 luglio del 1996, anch'esso senza lanciare alcun messaggio di emergenza, finì nell'Oceano Atlantico provocando la morte di tutti i 230 occupanti. Spuntarono subito le gole profonde, si parlò di due missili, si parlò di aerei amici che inseguivano un aereo fantasma, testimoni assassinati, interferenze elettromagnetiche causate dai numerosissimi mezzi navali e aerei presenti nell'area....ma l'NTSB un organismo indipendente, efficiente e rapido che dispone di un esercito di impiegati, tecnici, investigatori si mise immediatamente all'opera. Nessuno negli Usa potrebbe pensare di intralciarne l'attività o di sostituirsi ad esso. Si parte cioè dal presupposto che nessun magistrato o qualsivoglia altra figura avrebbe la capacità tecnica di scoprire ciò che loro riescono a determinare. Una volta recuperato il relitto, l'NTSB esclude che il TWA 800 fosse stato abbattuto da missili in quanto mancava qualsiasi traccia chimica di "Gas Wash" e di fusioni provocate da schegge sui rottami del velivolo. Il 747 era esploso in volo a causa dell'esplosione di vapori di carburante in un serbatoio provocata da un corto circuito. Come conseguenza di questo rapporto vennero stilati nuovi requisiti di sicurezza per prevenire esplosioni nei serbatoi del carburante.

Ma chi propone "nuove" tesi non solo dimostra di non aver letto il rapporto investigativo stilato dalla Commissione Misiti in quattro anni di attività, ma anche dimentica quello che è stato scritto nella Ordinanza-Sentenza del Giudice Rosario Priore (Capitolo 5°, Titolo 1, Il Contesto internazionale):

*"In questo contesto non può non essere rilevato che diverse sono state le voci che in questo processo hanno indicato nella Francia responsabilità nell'abbattimento del DC9 Itavia, ancorché nessuna di queste abbia raggiunto dignità di prova. Si ricordano tra l'altro le dichiarazioni del Capo del S.I.S.MI Martini alla*

*Commissione Stragi, nelle quali venivano indicati per esclusione la Francia e gli Stati Uniti come possibili responsabili dell'evento."*

Se veramente qualcuno vuol fare opera di chiarezza su Ustica dovrebbe prendere atto che il **vero problema**, il vero motivo che spiega perché dopo 44 anni ancora si continuano a proporre ipotesi su questo incidente consiste nel fatto che la Commissione Tecnica anziché essere stata un organismo **indipendente non sottoposta ad alcuna autorità** (come prescrive l'ICAO) prendeva istruzioni e dipendeva da un *peritus peritorum* che alla fine sarebbe stato lui a decidere quale spiegazione conclusiva dare alle indagini. Soltanto mettendo in luce, questa particolarità unica al mondo, tutta italiana, del modo in cui è stata svolta l'indagine possiamo comprendere perché Ustica si è trasformata in una vicenda senza fine.

(1) Cusano TV. Trasmissione di domenica 23 giugno 2024 alla quale hanno partecipato Aurelio Misiti, Cargo Giovanardi, Antonio Bordoni.

**NL 28/2024** 26 Giugno 2024

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

*Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)*

✓ NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
✓ NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
✓ NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
✓ NL 04/24	Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
✓ NL 05/24	737: una serie problematica	9 gennaio 2024
✓ NL 06/24	E L'Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
✓ NL 07/24	Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23 gennaio 2024
✓ NL 08/24	Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
✓ NL 09/24	Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
✓ NL 10/24	Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024
✓ NL 11/24	Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024
✓ NL 12/24	Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
✓ NL 13/24	Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024
✓ NL 14/24	Tre incidenti, una unica teoria	20 aprile 2024
✓ NL 15/24	Un nuovo caso di crew incapacitation	21 aprile 2024
✓ NL 16/24	Una investigazione da manuale	29 aprile 2024
✓ NL 17/24	Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	2 maggio 2024
✓ NL 18/24	La compagnia più sicura	5 maggio 2024
✓ NL 19/24	Volare in FLY-BY-WIRE	16 maggio 2024
✓ NL 20/24	O l'elmetto o la cintura	21 maggio 2024
✓ NL 21/24	Turbolenza in volo, approfondimento	21 maggio 2024
✓ NL 22/24	Ustica e Israele	30 maggio 2024
✓ NL 23/24	La sindrome da classe economica rivisitata	2 giugno 2024
✓ NL 24/24	Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10 giugno 2024
✓ NL 25/24	Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11 giugno 2024
✓ NL 26/24	Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12 giugno 2024
✓ NL 27/24	Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15 giugno 2024

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



[info@ibneditore.it](mailto: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 nel 2023 rimangono ancora attive."*

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO È COMPLETAMENTE GRATUITO E PUÒ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: [antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)