

## OGNI 28 GIUGNO

Ogni anno puntualmente quando il giorno successivo alla commemorazione della tragedia di Ustica mi reco al bar per il caffè, il commento che mi sento rivolgere è immancabilmente sempre lo stesso: *leri sera ho inteso la trasmissione alla TV, allora è vero, c'è stata proprio la battaglia aerea....*

E sì, perché gli italiani pendono completamente dalle labbra dei conduttori televisivi. Se l'ha detto la TV deve essere quella la verità. Per non rovinarmi l'inizio della giornata e la degustazione del caffè evito di intavolare discussioni limitandomi solo a dire, *informatevi, leggete, fatevi una opinione personale invece di dipendere completamente da ciò che udite uscire dall'altoparlante della televisione e questo consiglio vale non solo per Ustica ma per qualsiasi argomento*. Rimane però tanta amarezza.

Con un fuoco di sbarramento ogni anno messo in onda da trasmissioni TV su canali di tutto rispetto i quali per il solo scopo di stupire il pubblico e fare audience continuano a raccontare la vulgata fantascientifica della battaglia aerea, quali azioni può contrapporre chi è a conoscenza che all'interno del DC9 è avvenuta una esplosione? Il disappunto aumenta ancor più tenendo presente che i sostenitori dell'esplosione interna hanno dalla loro un rapporto tecnico investigativo che conferma in pieno la loro tesi, supporto che invece manca a chi sostiene l'idea della battaglia aerea.

Chi ha seguito una o più puntate della fortunata serie canadese "mayday", che narra di incidenti aerei e delle investigazioni che seguono atte a scoprire le cause delle sciagure, sa bene quale certosino lavoro svolgono i professionisti delle investigazioni aeronautiche. Per l'incidente di Ustica le investigazioni sono state condotte da due distinte commissioni, la prima, denominata "Luzzatti" ha operato (1980-1982) non avendo a disposizione il relitto, la seconda denominata "Misiti" (1990-1994) ha invece potuto operare studiando direttamente il relitto del DC9 che nel frattempo era stato portato in superficie. Ebbene continuare oggi a parlare di battaglia aerea vuol dire mettere in dubbio, ridicolizzare ciò che in particolare la seconda commissione (la Misiti) ha potuto determinare e cioè che a bordo del DC9 è avvenuta una esplosione. E' doveroso ricordare che i componenti della Commissione Misiti sono stati nominati dallo stesso giudice Rosario Priore. Di fatto Ustica è diventato l'unico caso al mondo nel quale la encomiabile opera degli investigatori aeronautici, non viene digerita a causa della martellante campagna di disinformazione di una certa fazione. In realtà se qualcuno avesse dei dubbi sulle cause dell'incidente non si dovrebbe partire da una ennesima ipotesi, quale ad esempio è quella sugli israeliani, ma eventualmente sempre basarsi su ciò che dice il Rapporto Tecnico Misiti e sollevare nuovi quesiti partendo in ogni caso dagli elementi in esso riportati. Come si può pensare di proporre un nuovo filone di indagine fingendo di ignorare ciò che gli investigatori hanno appurato in quattro anni di studi e analisi?

Quando si vogliono aprire dibattiti su Ustica bisognerebbe innanzitutto aver letto il contenuto del Rapporto Misiti altrimenti si parla senza cognizione di causa e -cosa ancor più grave- si continua a confondere le acque generando disinformazione.

Nel sito <http://www.air-accidents.com>, sono riportati sotto la categoria "atti ostili contro l'aeromobile" 192 incidenti occorsi dal 1951 al 2023. Ebbene è importante notare che per tutti questi casi, una volta determinato l'abbattimento, sia a causa di intervento esterno sia per esplosione interna, si è sempre riusciti a risalire al colpevole. **Nella storia dell'aviazione commerciale non esiste un caso di abbattimento di aereo rimasto impunito.** Nel caso di Ustica purtroppo il vero nodo 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 finale dare alle indagini. In realtà stabilito che i tecnici avevano puntato il dito verso la bomba, era compito degli inquirenti avviare indagini in tal senso. Insistendo invece su una mai

confermata battaglia aerea ci troviamo ancora oggi a 44 anni di distanza, nella condizione di non aver indagato su chi possa aver messo, e perché, l'ordigno a bordo.

Ebbene dobbiamo a questa insolita e del tutto italiana modalità di far lavorare una Commissione Tecnica se purtroppo ancora oggi molti pensano e credono che dietro l'incidente di Ustica si nascondano chissà quali imbrogli e piste oscure. Da parte del sottoscritto posso solo dire che attualmente l'unico caso che si può realmente appellare "un mistero" nella storia delle investigazioni aeronautiche è dato da MH370.

**NL 30/2024** 29 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
✓ NL 28/24 Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26 giugno 2024
✓ NL 29/24 Morire nel cockpit	27 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 E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

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