

CIA, SISMI, SIOS E I SEGRETI DELLA STRAGE

a cura di PAOLA PENTINELLA TESTA - disegni di DARIUSH RADPUR

Il pilota suicida

Un Mig-23, con i colori dell'aviazione da guerra libica venne ritrovato alle 11.30 del 18 luglio 1980 sui monti della Sila, in Calabria, da abitanti di Castelsilano. Il cadavere del pilota era già in avanzato stato di decomposizione. Nessuno dei testimoni vide la caduta vera e propria dell'aereo. Sul luogo, in tarda serata arriverò il capo del secondo reparto Sios, il generale Tascio. L'ambasciata libica il 20 luglio 1980 inoltrò al ministero Affari esteri una nota in cui si informavano le autorità italiane che alle ore 10.30 del 18 luglio 1980 un Mig 23 libico mentre era in volo di addestramento aveva interrotto i contatti ed era scomparso; il pilota, colto da male, aveva continuato nella stessa direzione il volo fino all'esaurimento del carburante, che aveva causato la caduta dell'aereo. La versione ufficiale destò parecchi dubbi che hanno avuto definitiva conferma sedici anni dopo dalla testimonianza del colonnello Enrico Milani che all'epoca prestava servizio alla seconda divisione del Sismi. Il colonnello Milani viene ascoltato dai magistrati veneziani e da quelli romani il 29 gennaio 1997. Ecco la sua importante deposizione.

"Il 18-7-1980 io mi trovavo nella mia residenza estiva di Sutri - Villa Piperno - quando, verso le prime ore del pomeriggio, fui chiamato dai carabinieri della Stazione i quali mi dissero che c'era una telefonata per me. Mi recai alla Stazione e ricevetti una telefonata del generale Terzani il quale mi disse che il generale Tascio mi cercava e di mettermi a sua disposizione immediatamente. Rappresentai che ero privo di autovettura e concordammo che sarei stato prelevato di lì a poco, dopo un'ora da un'auto che arrivò presso i CC e mi prelevò conducendomi al Sios aeronautica in via P. Gobetti. Quivi giunto fui ricevuto però dal vice del generale Tascio che era già partito dal Ciampino per la Sila. (...) Mi recai la notte a casa mia e il giorno dopo, con mezzi miei, mi recai al SIOS. Trovai il "comandante" il quale mi mostrò il materiale sia concernente carteggio sia concernente pezzi del velivolo che lui mi disse era precipitato in Sila. I pezzi erano parti interne del velivolo nonché c'era anche una parte esterna del velivolo recante la matricola. Ogni pezzo mostratomi recava segni di bruciatura. (...) Quanto alle carte rappresentatemi riconobbi in una carta dei numerosi scritti, stampati in arabo pertinenti evidentemente alla tabella di volo. Vidi poi un piccolo pezzo di carta bruciato sito in un piccolo pezzo di busta lacerata. Questo pezzo recava delle diciture vergate a mano che recitavano una sorta di dichiarazioni: 'io sottoscritto pilota... colpevole dell'abbattimento e della morte di tanti...' Si trattava di una dichiarazione di responsabilità. Il nome del pilota dalla dichiarazione, risultava essere 'Khalil'. Io dissi a Tascio che, con quella dichiarazione - presenti come persone - il pilota aveva inteso espiare una grande colpa con un gesto coerente ai dettami del Corano. Il Tascio ne prese atto e mi congedò ringraziandomi. Sortii perciò dopo un'ora dagli Uffici del SIOS. Il numero di matricola che appariva sul pezzo che ho sopra descritto era dapprima scritto in cifre arabe e, accanto, in quelle nostre: sto riferendo come se legges-

si da destra a sinistra". (...) A questo punto vengono esibiti al teste (...) quattro fogli in lingua araba che riportano alcuni voli con indicazione di località o aeroporti libici e relative direzioni, tempo, distanza. In un foglietto venne indicato anche il carburante occorrente in litri. Il teste dichiara: "non sono quelli che mi furono mostrati dal generale Tascio il 19 luglio 1980". Dette dichiarazioni vengono poi nella sostanza confermate nelle successive deposizioni al G.I. di Venezia del 26 febbraio 1997 e dal G.I. di Roma del 2 dicembre 1997 con queste due sole puntualizzazioni: il testo tradotto, del biglietto contenuto nella busta bruciata recitava nella parte iniziale: "io responsabile dell'abbattimento del velivolo italiano civile..."; Il Milano avrebbe preso il foglio dalla scrivania all'insaputa del Generale Tascio e lo avrebbe consegnato al generale Terzani. (...) L'istruttoria ha evidenziato due oggettivi riscontri documentali alle dichiarazioni del testimone. Il primo è costituito dal rinvenimento presso lo Stato maggiore del Sismi, nel 1995, di un appunto che qui di seguito si trascrive, intestato Capo dell'Ufficio del Direttore (...) in data 19 luglio 1980: "a seguito contatti con il generale Tascio dispongo che interprete di lingua araba, signor Milani, sia disponibile presso Sios Aeronautica alle ore 20.00 al fine di interpretare documentazione rinvenuta". Il secondo è rappresentato dal contenuto dell'appunto, acquisito il 26 settembre 1996 presso il Gabinetto del ministro della Difesa, appunto redatto dal capo Gabinetto De Paolis, datato 19 luglio 1980 ed intitolato "Ultime" nel cui testo, a proposito del rinvenimento del Mig libico si legge testualmente: "documenti molto interessanti: una specie di testamento dichiarazione". (...)

L'uomo dei servizi Usa

Un'altra testimonianza che smentisce la versione ufficiale sul Mig è quella di Duane Claridge, capo della stazione Cia di Roma, ascoltato dai magistrati nel 1994 e nel 1996.

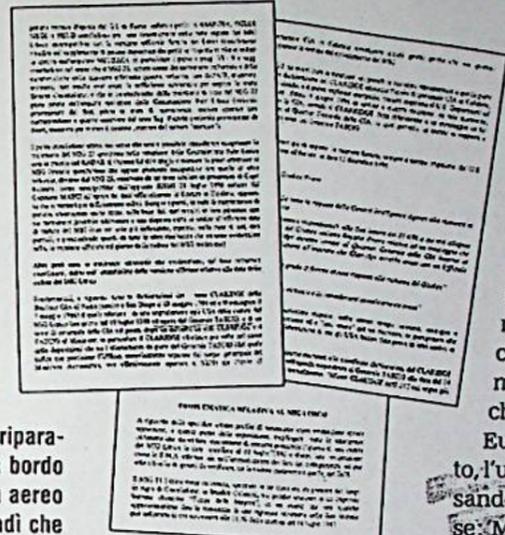
Claridge ribadisce più volte nel corso delle deposizioni che sia l'allertamento da parte del generale Tascio (...) sia l'invio di personale Cia in Calabria avvennero alcuni giorni prima che sui giornali apparisse la notizia del rinvenimento del Mig. (...) Costituisce (...) autonomo riscontro alle suindicate dichiarazioni del Claridge l'appunto rinvenuto sull'agenda sequestrata al generale Tascio alla data del 14 luglio 1980 che recita testualmente: "Mister Claridge Mig 21". (...) Eloquente è poi il comportamento tenuto in sede di interrogatorio dal Generale Tascio (che non ha contestato la paternità di siffatti appunti); (...) nell'interrogatorio al G.I. del 29 maggio 1992 nega categoricamente di aver mai conosciuto il Responsabile della Cia di Roma Claridge e addirittura di aver mai avuto un qualsiasi rapporto per la vicenda del Mig libico con la Cia (...); quando nel successivo interrogatorio del 4 marzo 1997 deve prendere atto delle dichiarazioni successive rese in sede di rogatoria internazionale dal Claridge, ha una veemente reazione di negazione ed accusa di falso il Claridge. (...) Va ancora ricordato come un collegamento tra la caduta del DC9 e quella del Mig libico appare poi sem-

pre nell'agenda del Tascio (...) in data 28 luglio 1980.

Muammar Gheddafi

In più di un'occasione il nome di Gheddafi è stato accostato alla strage di Ustica. Il leader libico, il 5 gennaio 1990, durante una conferenza stampa, davanti a centoventi giornalisti di tutto il mondo, dichiarò: «Il mio aereo volava in quella zona, era diretto verso l'Italia per riparazioni e gli americani hanno pensato che a bordo ci fossi io. Gli americani hanno colpito un aereo italiano e un aereo libico». In seguito ribadì che la strage di Ustica era stato il risultato di un complotto franco-americano per eliminarlo.

Aldo Del Re fu protagonista di una tragica vicenda. Egli infatti prese parte a un tentativo di colpo di Stato per rovesciare il regime libico, che avrebbe dovuto scattare al termine del Ramadan, tra il 4 e il 6 agosto 1980 e che invece fu duramente represso. (...) Del Re si recò dunque in Egitto, dove - dopo i contatti con esponenti di quel Governo - si incontrò con alcuni cospiratori libici e prese parte alla fase preparatoria del progetto insurrezionale. Il 4 agosto però le Forze armate fedeli a Gheddafi intervennero contro i reparti coinvolti nel progetto ed arrestarono anche i due italiani. Non vi sono elementi certi in tal senso, ma è possibile che l'intenso spostamento di Forze aeree statunitensi e di specialisti nelle comunicazioni che si verificò nelle basi europee verso l'Egitto nella terza decade di giugno fosse in qualche modo correlata con la preparazione del tentativo insurrezionale. (...) Di particolari rilievo (...) è che queste operazioni si svilupparono proprio alla fine di giugno, tanto che nel numero in edicola il 23 giugno, la rivista specialistica statunitense American Aviation Week and Space Technology rivelava le attività in corso e preannunciava per il 26 giugno l'invio di altri specialisti al Cairo. (...) Importante ai nostri fini è la figura del Castelli (...) proponendosi direttamente a



Il generale
Zeno Tascio
mi mostrò
un foglietto
bruciato
scritto
in lingua araba

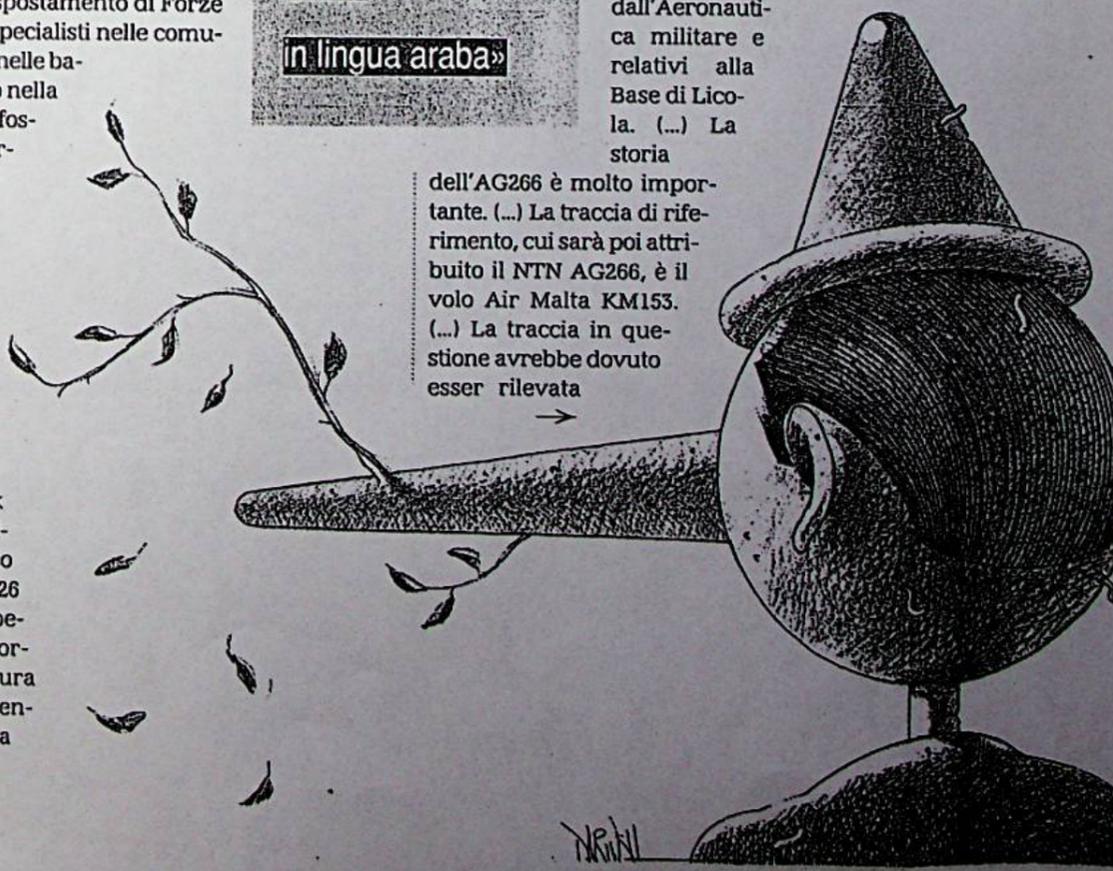
Shehebi e Marzuk come mediatore verso gli egiziani. (...) Ricorda infatti Castelli: "Mentre ero detenuto durante il processo militare, vidi un uomo tenuto in rigorosissimo isolamento; questi non era imputato con noi, ma semplicemente detenuto in una cella vicina alla nostra. In seguito un altro pilota, che era in cella con me, mi disse che l'uomo in isolamento era un capitano pilota che, dopo aver compiuto operazioni in Europa, era caduto in disgrazia. In seguito, l'ufficiale pilota - quasi scherzando e passandomi vicino durante l'ora d'aria, mi disse: 'Muhammad vi butta giù gli aerei'. La battuta fu fatta in inglese; egli usò il verbo put down o knock down e il nome Muhammad che è il nome di Gheddafi".

La storia dell'AG226

«Quella sera nei cieli italiani c'erano molti aerei in volo». È questa una delle poche certezze ostinatamente negate dall'aeronautica militare a cui è giunta la magistratura dopo diciott'anni di indagini. Almeno una riprova che un aereo volava accanto al Dc9, arriva dalla ricostruzione di quello che successe la sera del 27 giugno '80 al centro radar di Licola.

Nessun dubbio vi è sulla inattendibilità dei dati forniti dall'Aeronautica militare e relativi alla Base di Licola. (...) La storia

dell'AG266 è molto importante. (...) La traccia di riferimento, cui sarà poi attribuito il NTN AG266, è il volo Air Malta KM153. (...) La traccia in questione avrebbe dovuto esser rilevata



su Ponza alle ore 18.50 circa (orario zulu, che corrisponde alle 20.50, ndr) ed alle ore 19.00 trovarsi nei pressi del luogo del disastro. In realtà il volo accusa un ritardo di circa 13,30 minuti e nel momento in cui si sarebbe dovuto trovare all'altezza di Ponza naviga invece al largo dell'Argentario. Secondo i "plottaggi" trasmessi da Licola per telefono nell'immediatezza a Martina Franca che individuano correttamente il DC9 con la LK477, (...) un'altra traccia si trovava nelle stesse coordinate in cui si sarebbe dovuto trovare l'Air Malta qualora non avesse avuto il suddetto ritardo di 13,30 minuti, ritardo non comunicato ne a Licola ne a Marsala. Tale traccia è l'AG266 che si trova su Ponza alle 18.50. (...) Questa traccia, però, viene fatta scomparire nel "plottaggio" (elaborazione dei dati, ndr) che Licola trasmette l'11-7-1980, nel contesto della raccolta del materiale da inviarsi all'Autorità Giudiziaria. Per poter sopprimere i riferimenti alla traccia AG266 si pongono in essere le seguenti operazioni:

- si attribuisce all'Air Malta il NTN AG266, che quel volo però non ha mai avuto (...);
- si sposta in avanti di 15 minuti circa rispetto ai plottaggi delle telefonate l'AG266;
- sparisce il messaggio per telescrivente che Licola trasmette a Martina Franca alle ore 23.05 e che riporta le due tracce come coeve e parallele;
- sparisce il NTN attribuito da Licola all'Air Malta, ma di cui rimane traccia sul registro dell'IC e sulla THR di Marsala (...).

(...) Tutto quanto sin qui osservato costituisce importante conferma, di carattere obiettivo, delle dichiarazioni rese dal Mar. Luciano Carico - in un contesto di generale reticenza di quasi tutti gli altri operatori della Sala di Marsala. Il Carico, infatti, ha affermato di aver visto sullo schermo PPI «due tracce all'altezza di Ponza che scendevano insieme», una delle quali proseguiva nella medesima direzione, dopo la perdita di qualità della traccia del DC9 Itavia. (...) Si segnala anche che la traccia AJ421 potrebbe corrispondere all'aereo C141, di cui si parla in conversazioni telefoniche, ma che né tale traccia, né l'aereo corrispondono a dati radar.

Testimonianza del maresciallo Carico A.D.R.: ricordo che la sera del 27 giugno 1980 presi normalmente servizio alle ore 20.00 locali ed assunsi la mia posizione alla consolle come operatore I.O., nel corso del servizio intorno alle ore 18.50/18.52 zulu vidi sul PPI due tracce all'altezza di Ponza che "scendevano insieme"; poi una di queste si affievolì e scomparve. Preoccupato, iniziai ad informarmi presso i centri di Roma e Palermo, omissis.

A.D.R.: notai sul PPI due grezzi; uno seguiva l'altro a distanza ravvicinata. Ciò avveniva a Sud di Ponza. Fu a quel punto che e-

sciamai, rivolgendomi a Giordano: "ora mette la freccia e sorpassa". Vi sono (...) alcuni elementi indiziati costituiti dalla presenza di aerei militari e di esercitazioni non risultati formalmente. Va al riguardo evidenziato come l'ora di siffatte "esercitazioni", segnalate in vari punti del Mar Tirreno sia sempre tardo serale quando non notturno e, quindi, del tutto inusuale rispetto ai normali ritmi delle esercitazioni stesse; infatti: presso l'Aeroporto di Grosseto ufficialmente (...) risultano tre esercitazioni di F-104 la sera del 27 giugno 1980; dalle ore 17.40 zulu alle ore 18.30 zulu quella dei piloti Bergamini e Moretti con l'F-104 matricola 54230; dalle ore 17.30 zulu alle ore 18.45 zulu quella dei piloti Nutarelli e Naldini con l'F-104 matricola 54253; dalle ore 17.30 zulu alle ore 18.35 zulu quella del pilota Giannelli con l'F-104 matr. 54261.

L'ammiraglio Flatley

La portaerei statunitense Saratoga, secondo il Pentagono, entrò nel porto di Napoli il 23 giugno 1980 e ci rimase fino al 6 luglio successivo. Secondo il registro della capitaneria di porto della città partenopea, entrò effettivamente in porto il 23 giugno ma venne omessa la data di uscita. Risultò invece nuovamente in entrata il 18 luglio. La capitaneria di porto definì l'omissione una dimenticanza.

La presenza di una nave portaeromobile, operativa nel centro del Tirreno nella tarda serata del 27 giugno 1980 emerge da una serie di elementi convergenti, desumibili dai dati dei radar militari. (...) Dalle registrazioni dei dati di Marsala risulta poi la presenza di aerei che, per le caratteristiche di volo, appaiono essere militari. A partire dalle ore 17.24, Marsala registra cinque tracce (...) con origine al largo del golfo di Napoli e che si dirigono verso la Calabria (...). I cinque aerei sono distanziati tra loro di qualche minuto e hanno tutti velocità superiori ai 1.000 km/h. (...) L'origine delle tracce nel centro del Tirreno e la successione dei voli fa ritenere che cinque aerei possano essere decollati da una portaerei. Tale interpretazione è avvalorata dall'elaborato degli esperti della Nato in data 16 giugno 1997, nel quale si afferma espressamente che dall'analisi dei tracciati radar di Marsala risulta "qualche attività aerea marittima". "Tale attività si configura in pattugliamenti di routine e voli in transito e potrebbe stare a indicare la presenza di una portaerei nel Mediterraneo centrale od occidentale".

Il registro della Capitaneria Il registro è stato sequestrato il 5 luglio 1991 presso la Capitaneria di Porto di Napoli. (...) L'arrivo della portaerei è annotato il 23 giugno 1980, con orario effettivo di lavoro alle 8.00 del mattino. Il 18 luglio è annotato un nuovo arrivo della Sa-

Quella stessa

notte

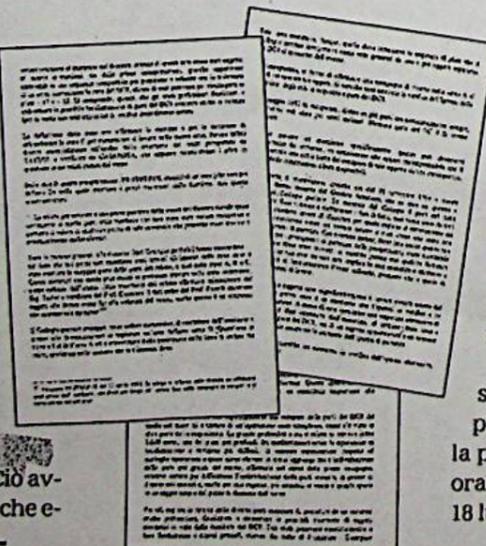
fu costituito

un gruppo

di lavoro

sulla portaerei

Saratoga



ratoga, alle ore 9.30. Non è annotata la partenza, che pure dovette esservi stata, se la nave entrò in porto due volte. Vi sono però due annotazioni, scritte con grafia diversa da quelle che redigono abitualmente il brogliaccio e con penna rossa, con le quali si annota la partenza il 1° luglio, poi annullata, e una seconda partenza il 7 luglio. Questa seconda annotazione reca l'espressa indicazione "notizia fornita dal Comandante Perillo di Maredipart Napoli in data 27-7-1991 e in pari data annotata sul registro". (...) Va però ancora dato conto del fatto che l'estensore del Registro, Corrado Fioretto, ha invece dichiarato che la partenza della portaerei era stata da lui annotata nella pagina delle "partenze", alla data del 26 giugno 1980, e che tale annotazione era stata soppressa. (...) D'altra parte il Fioretto è apparso teste assai suggestionabile e nel complesso inaffidabile. (...) Il registro di bordo della portaerei (...) per i giorni 27 e 28 giugno 1980 è stato sottoposto a perizia (...). Si era infatti notato che nei giorni 27 e 28 giugno per cinque turni le annotazioni apparivano scritte con un'unica grafia, ciò peraltro appariva in contrasto con il fatto che si attestava che redattori delle annotazioni fossero soggetti diversi. (...) Fu invece il Comandante della Saratoga a introdurre un forte elemento di incertezza su ciò che la sua nave aveva effettivamente fatto nella notte tra il 27 e il 28 giugno. (...) Il teste ha infatti dichiarato in un'intervista:

"D: Si ricorda quando aveva raggiunto il porto di Napoli?
R: Arrivammo al porto di Napoli il 27 e partimmo tardi la stessa notte oppure presto la mattina successiva. Per quanto me ne rammenti si trattava di una sosta logistica in preparazione di un'esercitazione". Questa dichiarazione è in contrasto con quanto risulta dagli atti ufficiali (...). (In seguito Flatley rettificò quanto detto in precedenza) Le dichiarazioni di Flatley (...), trovano almeno due elementi di possibile conferma. Il primo è costituito da quanto si è accertato circa la costituzione sin dalla notte del 27 giugno di un gruppo di lavoro presso quell'Ambasciata, su sollecitazione dell'Aeronautica italiana, per sondare l'ipotesi di coinvolgimento di aerei statunitensi nel disastro. (...) Un secondo elemento di possibile conferma è costituito dalle indicazioni della presenza a bordo della Saratoga di un "Prefetto", seguito da una parola non comprensibile, la cui identità non è stata accertata e che risulta essere salito a bordo il 1° luglio insieme al Comandante della Flotta da Battaglia e al Comandante dell'Aviazione di Marina.

L'enigma del serbatoio

Durante le ricerche sottomarine dei resti del Dc9, fu ritrovato, nel tratto di mare dov'era il relitto dell'aereo, il serbatoio supplementare di un aereo militare statunitense. Secondo le autorità statunitensi (che hanno risposto a una richiesta di chiarimento sul serbatoio soltanto l'8 luglio scorso, dopo la conclusione dell'istruttoria), il serbatoio era stato sganciato nel luglio '81, un anno dopo il disastro di Ustica. La sera del 27 giugno 1980, intorno alle 20.55, vicino al Dc9 erano presenti almeno sei aerei militari, due dei quali probabilmente Corsair statunitensi (questi aerei sono dotati di serbatoio supplementare del tipo ritrovato in mare).

Vi è, infine, un oggetto estraneo al DC9, di particolare rilevanza e che costituisce ancora un enigma irrisolto.

Solo in data recentissima, ben oltre la conclusione dell'istruttoria e quasi alla scadenza del termine assegnato al pubblico ministero per le requisitorie sono infatti giunte, ma solo in maniera parziale e incompleta, informazioni richieste agli Stati Uniti sin dal 1992 e più volte sollecitate. (...) Il 15 maggio 1992 fu recuperato, diviso in più parti ma sostanzialmente integro, un serbatoio sub alare per aerei militari. (...)

Il serbatoio denominato Tipo Aero 1D da 300 galloni, è prodotto dalla Pavco Industries Inc. (in precedenza denominata Pastushin Aviation Company); esso rimase in produzione dal 1950 al 1963 e ne furono costruiti complessivamente decine di migliaia di esemplari. Nell'aprile 1993 la Marina degli Stati Uniti disponeva ancora di 2790 serbatoi di tale tipo; va però considerato che gli aerei che lo hanno in dotazione sono in uso anche a molte altre forze aeree. (...) Esso poteva essere installato su diversi tipi di aerei, tra cui sicuramente del tipo Corsair A7, Skyhawk A4, Intruder A6. In considerazione della tipologia delle alette stabilizzatrici posteriori, tuttavia, i periti ritengono che debba escludersi che il serbatoio potesse appartenere a quest'ultimo tipo di aereo. Nel rispondere a una Commissione rogatoria gli Stati Uniti hanno invece attribuito, ma sulla base della sola documentazione fotografica, più probabilmente il serbatoio a un velivolo A6 Intruder (velivolo da attacco al suolo o da guerra elettronica) oppure S-3A Viking (ricognizione). (...) L'A-6 Intruder è un bombardiere d'attacco, biposto, basato su portaerei. Nel 1980 questi tipi di aerei erano imbarcati sulle prin-

→ ciali portaerei degli Stati Uniti e anche sulla Saratoga. (...) Non si è potuto ottenere dagli Stati Uniti l'informazione sull'effettiva destinazione del serbatoio. (...) Il serbatoio prodotto dalla Pavco è un serbatoio supplementare; esso integra la capacità dei serbatoi interni dell'aereo e viene applicato quando è necessario sotto le ali o il ventre del velivolo. Va però chiarito che non si tratta di un oggetto che possa essere abitualmente espulso dall'aereo. Esso, infatti, è molto costoso e quindi viene espulso esclusivamente quando si determinano ragioni specifiche che impediscono o sconsigliano di mantenerlo agganciato: da situazioni di pericolo per la stabilità dell'aereo, alla necessità di manovre di emergenza, alla preparazione all'effettivo combattimento. Si tratta come si vede, di eventi eccezionali, particolarmente gravi. Essi comportano innanzitutto una notevole perdita economica; in secondo luogo essendo collegati a situazioni di pericolo o di tensione non possono non comportare una successiva attività di controllo e di documentazione. Era dunque ragionevole attendersi che la perdita di un serbatoio supplementare avesse determinato una qualche conseguenza documentale. (...) Si sono pertanto più volte sollecitati, a partire dal luglio 1992, gli Stati Uniti perché fornissero risposte complete e adeguate alla rilevanza del tema. (...) La risposta negativa ufficiale degli Stati Uniti ha precluso qualsiasi altro accertamento in quella nazione, fino alla nota dell'8 luglio di quest'anno, di cui ora si dirà. (...) Un accertamento su tracce di vernice individuate sul reperto ha consentito di escludere che esse possano provenire da collisione con il DC9 (...). Si è poi escluso che la vernice sia la stessa della nave che effettuò il recupero e che quindi si sia depositata sul relitto durante il ricovero sulla nave appoggio. (...) L'8 febbraio 1996 gli Stati Uniti comunicavano che il Dipartimento della Difesa "non era in grado di fornire ulteriore assistenza". Per la verità appariva davvero singolare che non si fosse in grado di comunicare se l'aviazione degli Stati Uniti avesse oppure no perso un aereo A-6E nel Tirreno dopo il 1980. E infatti secondo la nota del luglio 1998 del Pentagono, risulta ora che un aereo del tipo A-6E (e cioè di quelli che potevano montare i serbatoi AERO-1) era precipitato nei pressi di Capo Carbonara, in Sardegna, il 6 luglio 1981. L'aereo cadde per problemi al motore e l'equipaggio si lanciò. (...) In realtà poi, il punto di caduta dell'A-6 è a oltre 60 miglia di distanza da quello di rinvenimento del serbatoio.

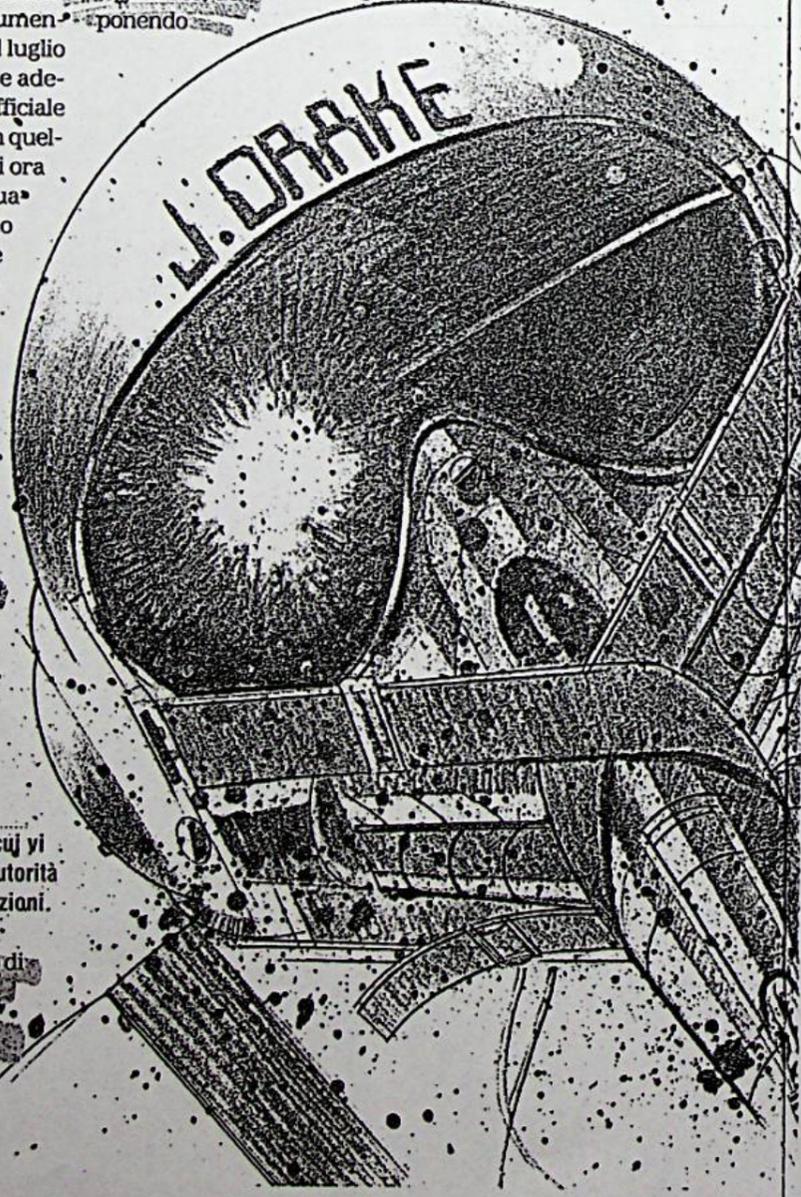
John Drake e i due caschi

Oltre al serbatoio, venne recuperato in mare un casco su cui vi era la scritta "John Drake". Anche in questo caso, le autorità statunitensi dimostrarono una forte resistenza a dare informazioni.

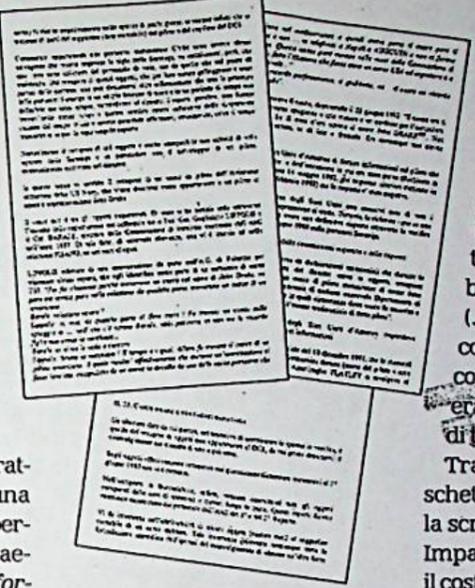
Un ulteriore dato da cui partire (...) è quello del recupero di oggetti non appartenenti al DC9 da cui possa desumersi il coinvolgimento nel disastro di uno o più aerei. (...) In questo senso vi sarebbe il recupero di un casco da pilota dell'aviazione imbarcata della US Navy, che viene descritto come appartenente a un pilota di nome o soprannominato John Drake. Il casco non è tra gli oggetti sequestrati. Di esso si ha notizia so-

lo attraverso l'ascolto della registrazione del colloquio tra il Ten. Col. Guglielmo Lippolis e il Col. Barale, membro della Commissione di inchiesta costituita dall'Ami nell'anno 1989. "Poi fui chiamato perché trovarono un casco col nome di John Drake, mi pare sta scritto pure nella relazione da qualche parte, trovarono un casco di un americano.

Barale: relazione vostra?
Lippolis: sì, mia, da qualche parte ci deve stare! Fu trovato un casco sulla spiaggia di... vedi che c'è scritto Barale, abbi pazienza, io non me lo ricordo figlio mio ormai la vecchiaia... Allora fu trovato il casco di un pilota americano, il quale risultò effettivamente che durante un'esercitazione si fosse lanciato, catapultato da un aereo in decollo da una delle solite portaerei che fanno esercitazioni nel mediterraneo e quindi aveva perso il casco però il cristiano era vivo e non... (...) Del casco me lo ricordo perfettamente, il giubbotto, no... il casco mi ricordo anche il nome J. Drake". Così Lippolis descriveva il casco, denominando



il 23 giugno 1992: "Il casco era di fibra; con una parte interna spugnosa e una visiera e un cordone per l'auricolare. Era di colore bianco. Su di esso c'era scritto il nome John Drake. Non ricordo dove fosse la scritta, se di lato o frontale. Era comunque una scritta sull'esterno. E' stato richiesto agli Stati Uniti d'America di fornire informazioni sul pilota (...) ma la risposta è stata negativa. Si comprende che la marina degli Stati Uniti non conservi nota di tutti i soprannomi dei piloti, se di soprannome si tratta. Tuttavia, la richiesta (...) poteva avere una definitiva risposta attraverso la verifica del personale imbarcato nel giugno 1980 sulla portaerei Saratoga, (...). Il 23 gennaio 1993 furono fornite ai giudici ulteriori informazioni dalle autorità militari: "Il casco in oggetto era stato rinvenuto su una spiaggia siciliana al tempo del disastro di Ustica; esso era conservato in un deposito dell'aeroporto di Palermo-Bocca di Falco; esso fu esaminato da un collegio di persone invitate dal Sostituto procuratore della Repubblica di Palermo nei giorni immediatamente successivi al disastro di Ustica; esso era di fibra, con una parte interna



A proposito del Mig ricordo che fu rinvenuto il casco ma non trovarono il pilota

sputgnosa, una visiera e un cordone per auricolare; su di esso... vi era scritto, all'esterno, il nome John Drake; (...) esso non presentava rotture; il casco nei vari spostamenti di materiale è andato smarrito". Il 29 aprile 1993, il dipartimento della Difesa Usa comunicava alla procura quanto segue: "Il Centro di Sicurezza della Marina ha effettuato una ricerca computerizzata

insieme ai reperti del Mig libico. Nel contesto del tentativo di chiarire la questione delle registrazioni radar, si svolge il seguente scambio di battute tra l'Ufficio e il testimone:
"Si ricorda quando lei ricevette questa inchiesta, di dare un'occhiata ai nastri, fu da parte del Comandante della VI Flotta?
R: L'ho già detto prima, non ricordo. Per qualche ragione mi viene in mente l'Ambasciata di Roma.
D: Fu qualche giorno dopo l'incidente o fu parecchie, parecchie settimane dopo quello?
R: No, penso... di nuovo, io... fu entro due settimane, ma come ho detto, a proposito del Mig, ricordo la notorietà attorno alla caduta del Mig e all'elmetto del pilota, ma credo che la nave fosse già tornata negli Stati Uniti quando ne seppi qualcosa io... nessuno aveva connesso i due fatti.
D: Cosa vuol dire riguardo all'elmetto?
R: Oh, ricordo che quando fu menzionato il Mig, ricordo che tutto quello che fu trovato fu l'elmetto, non trovarono il pilota. Io pensai che il Mig fosse caduto in Jugoslavia, non in Italia. Ma, come ho detto, non feci molta attenzione a nessuno di questi particolari".

sulla banca dati degli incidenti dell'aviazione di Marina per il periodo tra il gennaio 1977 fino al marzo 1993. Durante questo periodo si sono verificati quattro incidenti che coinvolgevano un membro dell'equipaggio con il cognome Drake (...). L'Aeronautica militare ha un pilota con il nome John Drake, ma non è stato coinvolto in nessun incidente aereo e non era assegnato al teatro europeo nel periodo di tempo che ci interessa.

Tra i reperti del Mig libico compare un caschetto (...) di colore verde, al cui interno vi è la scritta: "Helmets, Flight Deck Crewman's, Impact Resistant"; seguono indicazioni circa il costruttore, l'anno di produzione, la misura e il numero di matricola. Si tratta dunque di un casco per operatore di volo di una portaerei statunitense. Il casco secondo quanto accertato dal Reparto operativo dei carabinieri, (...) fu in realtà rinvenuto non tra i relitti dell'aereo libico, ma in località Traiba (tra Palermo e Termini Imerese) il 10 agosto 1980, come risulta dal fonogramma in tale data della questura di Palermo all'R.C.C. di Martina Franca. (...) Del casco quindi, si perdeva ogni traccia, fino a che non veniva ritrovato tra i reperti del Mig 23, senza che fosse in alcun modo possibile ricostruire attraverso quale percorso vi fosse giunto. (...)

Interessante è la testimonianza dell'ammiraglio James Flatley su un certo casco... Si sottolinea che nel momento in cui Flatley si lascia sfuggire la frase di cui ora si dirà (3 dicembre 1990) non era ancora nota - neppure all'Ufficio - la possibile esistenza di un casco da pilota americano e neppure quella del casco da operatore di volo, raccolto negli Uffici del SIOS

MARCO...
© AVVENIMENTI