



*Al Presidente  
del Consiglio dei Ministri*

UCD/0513  
Roma, 11 8 APR. 2000

*Caro Bill,*

il 27 giugno 1980, un aereo di linea della compagnia privata ITAVIA in volo da Bologna a Palermo precipitava nel Mare Tirreno in prossimità dell'isola di Ustica. Nella sciagura perivano settantasette passeggeri e quattro componenti dell'equipaggio.

Sono trascorsi vent'anni da allora e una ponderosa inchiesta giudiziaria ha prodotto una ordinanza di rinvio a giudizio per alto tradimento di quattro ufficiali italiani di grado elevato, insieme alla constatazione che intorno alla tragedia non è stato ancora possibile fare chiarezza definitiva.

Mancherei al mio dovere, di cittadino italiano prima e, poi, di Capo del Governo, se non mi sentissi impegnato a contribuire alla ricerca della verità, di una ricostruzione completa e soddisfacente dell'accaduto. Desidero rivolgermi anzitutto ai Paesi amici, nostri Alleati, che potrebbero custodire informazioni capaci di aiutarci a far luce sui fatti.

Nei riguardi degli aspetti attinenti agli Stati Uniti, sono state formulate, nell'ambito dell'attività giudiziaria, sessantadue rogatorie, con la richiesta di informazioni su vari aspetti delle rilevanze istruttorie.

Le risposte ricevute sono state in alcuni casi esaurienti, in altri solo parziali, in altri ancora sono mancate del tutto.

./.

---

S.E. William J. CLINTON  
Presidente degli Stati Uniti d'America  
WASHINGTON



*Il Presidente  
del Consiglio dei Ministri*

2

Nel documento allegato sono sintetizzati i capitoli che meritano di essere ripresi in considerazione per ulteriori informazioni. Mi preme sottolineare che uno sforzo comune di chiarezza ed una palese attiva collaborazione sono fattori che non solo rispondono al rispetto che dobbiamo avere nei riguardi delle vittime, ma lavorare insieme ad una "operazione trasparenza" sulla tragedia di Ustica avrà anche un significato politico che sarà certamente colto con estremo favore dall'opinione pubblica italiana.

Singole questioni sulle quali fu opposto il segreto militare potrebbero del resto, dato il tempo trascorso e il nuovo clima internazionale, trovare la Sua volontà a rimuoverlo.

Sono certo che comprenderà la natura del mio appello a Lei, Signor Presidente, perché si passi dal burocratico rapporto tra Uffici alla collaborazione tra Istituzioni, e sono convinto che con il Suo risolutivo intervento sarà possibile fare luce sugli eventi.

Confido nella Sua amicizia perché l'Italia possa procedere nella ricerca della verità che i nostri rapporti di solidarietà e di comune impegno in seno all'Alleanza ci consentono di chiedere.

Colgo l'occasione per farLe pervenire, Signor Presidente, i sentimenti della mia più alta considerazione.

*Romano Prodi*



AMBASCIATA D'ITALIA  
WASHINGTON, D. C.

*Unofficial Translation*

Letter from the President of the Council of Ministers of the Republic of Italy addressed to  
the President of the United States of America

.....  
"Rome, April 18, 2000

Dear Bill,

On June 27, 1980, a commercial ITAVIA plane flying from Bologna to Palermo fell into the Mediterranean Sea near the island of Ustica. The tragedy took the lives of 77 passengers and 4 crew members.

Twenty years have now passed and an exhaustive judicial inquiry has resulted in the indictment of four high level Italian officers on charges of high treason, together with the formal statement that the circumstances surrounding the tragedy are not yet completely clear.

It would be a dereliction of duty—first as an Italian citizen and second as the Head of the Italian Government—were I not to feel bound to do my part in seeking the truth, a complete and satisfactory reconstruction of the incident. I would like to call first on those of our friends, our allies, who might possess data that could help us clarify the facts.

As concerns the United States, the judicial process has resulted in 62 rogatories with requests for information on various aspects of the investigation's findings.

Some have been answered exhaustively, others only somewhat, and still others not at all.

The attached document summarizes the chapters that merit review for further information. I wish to emphasize that not only will a common effort for clarity and an open and active collaboration reflect the respect we owe the victims, our working together "transparently" on the Ustica tragedy will also have a political significance that will certainly be received most favorably by Italian public opinion.

Given the time elapsed and the new international climate, the military classification of secrecy blocking the response to isolated questions could in any case be lifted if you might wish to do so.

I know that you will understand the nature of my appeal to you, Mr. President, to move from a bureaucratic relationship to one of collaboration between Institutions, and I am confident that your persuasive intervention will make it possible to shed light on the events.

I confide also in your friendship so that Italy may continue its pursuit of that truth which our relations of solidarity and common commitment in NATO enable us to seek.

I take this occasion, Mr. President, to extend the sentiments of my highest consideration.

Massimo D'Alema /sgnd/



**MEMORANDUM**

**THE USTICA INCIDENT - INFORMATION STILL AWAITED FROM THE  
UNITED STATES**

**Foreword**

Twenty years of judicial, parliamentary and administrative investigations have failed to dispel the uncertainties regarding the cause of the tragedy that occurred on 27 June 1980 over the Tyrrhenian Sea off the island of Ustica.

An ITAVIA DC9 went down, with the loss of everyone on board: seventy-seven passengers and four crew members.

In a few weeks' time the Rome Assise Court will begin its examination of the incident, and in a few days' time a parliamentary Commission of Senators and Deputies, chaired by Senator Giovanni Pellegrino, intends to take up the whole issue again in order to take stock of progress with the investigations, identify the as-yet unresolved issues, and then decide on the next steps to be taken.

The most important step, in terms of the magnitude and type of questions to be settled, is in relation to the United States.

All those who have investigated the disaster believe that the United States Armed Forces, because of their substantial operational presence in the Mediterranean,



might be in possession of information which, coupled with the information which is already available, could contribute greatly to clarifying what happened.

Over the past few years, the Italian judicial authorities have therefore issued seventy-three rotatory letters, to which the American authorities have always responded.

However, it may be appropriate at this point to summarize the issues that the investigations have not yet clarified, and above all the ones to which the replies or the information has not been sufficient to remove all doubt and perplexity.

#### **A - Flight missions**

The CINCUSNAVEUR document of 3 July 1980, only a few days after the disaster, which stated that on that evening, at that moment and in the area of the accident, no United States ship or aircraft, including any belonging to the 6<sup>th</sup> Fleet, was operating in the Tyrrhenian Sea, and that there were no reported losses of aircraft belonging to aircraft carriers of the same Fleet or land-based aircraft. However, this has been contradicted by evidence showing that before, during and after the accident, in areas close to the incident zone itself, there were several flight missions.

These were carried out partly by the United States Air Force, while others, unidentified because they were unmarked, were probably American or French judging from the characteristics of the flights from sea platforms.

The statements made by CINCUSNAVEUR were partly reiterated in a note by Defence Under-Secretary Atwood dated 15 May 1989 which ruled out the possibility that any USAF aircraft were in flight at the time of the incident, saying that no radar recordings were available on the traffic in the Tyrrhenian on 27 June 1980. The conclusion that no air operations were being carried out at the time nevertheless clashes with statements made by Admiral Flatley, commanding officer of the Saratoga: in July 1990 he said that the radar operators on the aircraft carrier during the night of 27 June 1980 had noticed "heavy air traffic in the Naples area, particularly in the southern part. On the radar we saw many aircraft passing over".

**A1 - "Navy 61206"**

The first American aircraft which we know to have been flying at the time of the disaster was a U.S. Navy aircraft, a C12: Navy 61206. This transpires from telephone conversations between Italian Air Force sites. In reply to requests for information through rogatory letters on 29.10.1991, Defence Undersecretary Wolfowitz

said that he had examined all the Sigonella documentation and had found that the aircraft was "almost certainly a UC129, King Air, twin-engined, turboprop transport aircraft, assigned to the Sigonella base. It was not armed, and had never been modified to carry weapons of any kind". The note confirmed that the aircraft was in the air at the time of the incident, but that in view of the aircraft's autonomy it would have taken it longer than 24 minutes to reach the place where the ITAVIA DC9 went down, because it had taken off at 20.34 hours local time, namely 24 minutes prior to the incident.

As this clearly shows, in this instance the United States authorities had carried out a very useful search. The statement affirming that the aircraft was present is therefore in strident contrast with both the CINCUSNAVEUR message and the note of Undersecretary Atwood, and proves that the United States plane was in fact in the air.

---

**A2 - "Juliet Mike 169"**

Once again from telephone conversations that evening, another United States aircraft named "Juliet Mike 169" was also present, and left Italian territory very shortly after the incident, namely, at 19.30Z (21.30 local time) bound for the Torrejon airport in Spain. In reply to a request for information regarding this aircraft in



rotatory letters dated 20.10.1991, Under-secretary Wolfowitz said that it was almost certainly a CT-39 Sabreliner, sold marketed on the transport market and assigned to the Fleet Support Logistic Squadron (VR-24) which, according to United States naval documents, took off at 19.35 local time and not at 19.30Z, and remained in flight for 4.1 hours". He pointed out that the plane was not armed and that the identification number of the aircraft, 159362, was still assigned to the VR-24 from Sigonella, which continued to use the Juliet Mike markings and that the flight plan had been destroyed a long time earlier, following standard military procedure.

There is an evident contradiction here between the results of the conversations between the national sites indicating that the aircraft was heading for a Spanish airport, and the statement made by the Under-secretary of Defence which describes it as an aircraft that took off at 19.35 and remained in the air for about four hours. Apart from the blatant contradiction, the fact remains that at a very short distance from the incident another unprogrammed military mission was initiated, because there was no flight plan, evidenced from the conversations between sites, and it was urgent because it was carried out with a request for immediate clearance, bound for low altitude flight areas over the Tyrrhenian in which it was presumed

that the aircraft had gone down.

**A-3 - The three P-3Cs**

Once again in the aforementioned note, Undersecretary Wolfowitz added that on the evening of the disaster another three P-3C maritime reconnaissance planes had taken off from the Sigonella naval airbase. This had already been indicated in a document of the 3<sup>rd</sup> Air Region showing that the CRAM in Marsala had been in radio contact at different times with the three American P3s, whose mission was to carry out a closed Sigonella-Sigonella raid and that during the re-entry phase they had requested navigational assistance.

**A4 - Further evidence emerging after the completion of the investigation, for which it was not possible to request information from the USA using rotatory letters.**

A later examination of the transcript of the recordings between sites and particularly those from Naples-Capodichino airport, revealed the presence of other military aircraft. They showed that there were certainly number of United States aircraft in flight after 14.30 hours on the afternoon of 27 June. In particular, between 16.00Z and 18.00Z numerous conversations took place both between the control towers of Capodichino and Grazzanise,

and TBT regarding aircraft called, in Air Force jargon, November Uniform and November Yankee. It should be noted that as far as these aircraft are concerned, neither their call name nor their NTN were ever mentioned. The November Uniform may either be Grumman rescue aircraft (Uniform 16) or some kind of fighter plane. As for November Yankee, the parties involved in the conversations spoke of a "take-off from the Navy Line". This means that they were not helicopters but military aircraft leaving the American airport zone of Naples-Capodichino airport.

At about 18.00Z - one hour before the crash, communications on radio frequencies 118.5 and 120.1 used by the TBT to keep contact with the American military aircraft, were broken off.

At 18.27Z Grazzanise received the news that the F111 (Trest 31), whose arrival had been expected at an unstated time, had been diverted to Aviano. Between 17.10Z and 17.50Z five military planes took off from the Gulf of Naples. The Naples control tower did not know the flight plans of hardly any of these aircraft.

This must necessarily be considered in parallel with the other aircraft that emerged from conversations with other sites. Between 18.20Z and 18.30Z, as the Itavia DC9 was passing over, an vehicle was stationary over the Tuscan-Emilian Appennines, on a mission that still remains



unknown. This presence was detected both by the THR at Poggio Ballone and Potenza Picena and by the entries on the IC register at Poggio Ballone.

At 18.52Z a direct conversation was held between Rome-Ciampino and Navy 61206.

At 19.16Z in a conversation between the Rome control tower and Catania, reference was made to the aircraft JM169, which was recorded in the IC log at Marsala.

At 19.45Z there was a conversation between a JM 125 aircraft and the operations room at Marsala.

At approximately 20.25Z, the AM 210 took off from Sigonella on an interception mission. The aircraft returned to Sigonella at about 22.40Z. This aircraft had nothing to do with the last of the three P-3Cs which the Under-secretary of Defence Wolfowitz referred to both in terms of the take-off time from Sigonella and of the length of the flight (2 hours and 30 minutes approximately for the AM210, 10 hours and 40 minutes for the P-3C). The Marsala log noted is as a significant plotting, and the IC noted radio contact with it.

At 22.22Z, from a telephone conversation between the aircraft captain Patroni Griffi, the head of the operations room of the 3<sup>rd</sup> ROC at Martina Franca and Maresciallo Acampora in the operations room of 22 CRAM at Licola, the presence of a military HC141 aircraft was

noted, and correlated to an AJ421 plot.

Lastly, there were three sea reconnaissance P-3Cs took off from the airbase at Sigonella and remained in the air during the evening of 27 June 1980, to which Undersecretary of Defence Wolfowitz referred in his reply.

However, the Italian judicial investigators have pointed out that it is highly likely - although not certain - that the aforementioned air traffic did not account for all the United States military aircraft activities. Account must also be taken of the fact that a number of operational flights were not picked up by the SIF2 and sometimes not even by mode 1, while others were not identifiable using the NATO ACP-160 manual for Afsouth.

Account must also be taken of the fact that a number of military aircraft did not immediately identify themselves as November, Juliet Mike, Uniform or Yankee but with other radio names which, on initial analysis, made them seem to be civilian aircraft. In particular, the names Everec, Mec or Jetstar turned out subsequently to be November, Juliet Mike and C141 Starlift, respectively. But this was only revealed by the pilot after the Capodichino control tower had asked the pilot for the flight plan (which was at all events almost always ignored).

The proof of the presence of these aircraft, most of

whose flights did not coincide with the timing of the disaster, demonstrates that the United States was continually active there, which would have been strange if these activities had stopped coinciding more or less with the time of the DC9 crash. It has not been possible to be certain about this air activity because of the strange Italian CRAM recording procedures, which either failed to initialize friendly aircraft, or if they were initialized it immediately "dropped" their plottings. This means that not even our own sites were able to keep radar records of these flights.

But what is certain is that virtually all the United States military aircraft taking off from the Navy Line at the Naples-Capodichino Airport were routed via Sierra Oscar Romeo, corresponding to the Sorrento reference point, and Papa November Zulu, corresponding to Ponza, before continuing along the Ambra 1 or 14 airway if the aircraft were headed northwards or northeast, or along Ambra 13 or 18 if headed south or southeast. This applied whenever they were not "roving" freely. It should be recalled that the DC9 in this final flight phase had firstly been routed via Ambra 14 and, after passing Ponza, Ambra 13.

**A5 - The AM210**



After the disaster - apart from the aircraft that Marsala was about to pilot with Vector Assistance action, and which was necessarily a United States aircraft - at least one other aircraft can be linked to the Marsala AM210. This is a particularly interesting radar plotting because it shows major air activity. NATO says that it was an aircraft under the command of a task force or of a naval group. ACP160 says that it is ACLANT, a shipborne aircraft. It seems to have taken off from Sigonella at 20.37Z, to return about two hours later. It flew all around the Sicilian coasts. When it reached Lampedusa, at a low altitude, it pointed southwards in the direction of Libya, and for about 23 minutes it lost radar contact with Marsala.

It is interesting to note how IC plotting continually inputs mission data onto this plotting, and at 22.05 and 22.06, with action 34, it gives the "Command target on" and the MC, at 22.15 and at 22.25, carries out Sam Status (act 44) actions on the console which are wrong for Marsala because from the so-called "Fagiani" document we know that these acts were not available to the Marsala site. Furthermore, the Alert tables processed by the N.P.C. experts reveal data on an intercept mission. More specifically, the "real" CO Alert means Command: the system tells the operator that it is time to give a new

interception command. In conclusion, the military aircraft marked NTN AM210 took off from Sigonella, not on a normal recognizance mission but on a specific interception mission south of Lampedusa. Because of the time and the duration of the mission, it cannot have been one of the three P-3Cs referred to in the United States reply to the request for information under letters rotatory.

**B - The presence of an aircraft carrier in the Tyrrhenian.**

Even though there have been repeated denials that an aircraft carrier was present, there are at least two sources which seem to suggest that one was.

A special Commission of radar experts has provided expert testimony on the radar data, pointing out that the time interval 17.30Z - 21.15Z in the Tyrrhenian area indicated, on the part of the aircraft in flight, a systematic absence of SIF2 military reply codes. This fact was so abnormal that it could only be explained by a specific order of a limited nature, restricted only to that particular time-frame.

All this, coupled with the accurate assessment of the flight activity during that time-frame, led the experts to the conclusion that the presence of an aircraft carrier in that area was plausible and probable.

It should also be emphasized that in reply to a

request from the Italian judicial authorities for an interpretation of the SIF codes present in the printouts, the NATO experts said that "there is evidence of some maritime activity. Such activity as there was appears to have comprised routine patrols and transit flights, and might indicate the presence of an aircraft carrier in the central or western Mediterranean".

As a result of this, the Italian judicial authorities have concluded that there may have been an aircraft carrier in the disaster zone.

#### **C - The Helmets**

Lieutenant Colonel AM Lippolis, who was the officer in charge of the RCC of the 3<sup>rd</sup> ROC at Martina Franca, said that he had examined a white helmet with the words "John Drake" painted on the outside among the items of evidence collected at the airport of Boccadifalco. The research carried out by Lippolis himself, through a telephone call from Martina Franca to Air South in Bagnoli, identified a pilot named John Drake who had taken off from a ship, but who had had to abandon his plane and bail out into the sea as a result of an incident. In all likelihood this took place in a period vaguely "sometime" prior to the Ustica incident.

After the evidence was transferred from Palermo to



Naples, this helmet was mislaid, or more likely it was deliberately removed.

Rogatory letters on this point were sent between 14.05.1992 and February 1993, providing all the information available through the testimony given by Lieutenant Colonel Lippolis.

After an initial, inadequate and evasive reply in June 1992, in April 1993 the United States authorities said that the Naval Security Center had carried out a computerized search on the data bank of Naval Aviation incidents throughout the period between January 1977 and March 1993. During this period four incidents had occurred involving a crew member named Drake. But none of the crew had a Christian name beginning with the letter "J", and all had occurred on the United States mainland. A search of the archives by the Air Force Security Department showed that the Air Force did have a pilot named John Drake, but he had never been involved in any air incident and had never been assigned to the European theatre during the relevant period.

The statement that this helmet had been lost in a naval air incident was, according to the Americans, a reference to an incident prior to 1977. Otherwise it was mere conjecture.

They also said that there were other types of helmets

worn by non-crew members, but without any photographs of the helmet or without a detailed description of it, it was not possible to provide any further information. But they suggested contacting NATO because they felt that NATO would be able to confirm or deny the statement obtained from "Major Zimmerman or someobne with a similar name from Air South".

These elements appear inadequate because they in no way tally with the original explanation that the NATO Command at Bagnoli had given to Colonel Lippolis and the attempt to refer to an incident that may have taken place before 1977 appears to be a red herring, or even a way of evading the truth.

Another helmet was recovered in the summer of 1980 in the sea off Capaci. This helmet was later found in the 2<sup>nd</sup> Reparto of the SMA among the materials and the pieces of the Libyan MIG23 that had been kept by that unit for intelligence purposes. Through rotatory letters issued between 14 May 1992 and February 1993, the United States Justice Department, after consulting the Commerce and Defense Department replied in November 1992, saying that that particular helmet was used by crew members in the cockpit, and had been part of a batch of 7,450 green helmets manufactured on 13 December 1977 with a serial number DLA 100-78-C-0416 by the company "Kings Point

M.f.g. Co., Inc" 219 Gray Street Fayetteville - NC 28302 North Carolina, which had been purchased by the United States Air Force, the US Coast Guards, and an unspecified Spanish military section.

The finding of these two helmets, the disappearance of the first one, and the fact that the second had been placed among the remains of the Libyan MIG fighter, and the incomplete investigation carried out by SMA lead to the conclusion that this evidence was "intended" not to be associated with the ITAVIA incident and that they "were intended" to be "forgotten" in some way, making it difficult or impossible to explain where they really came from.

Since the information obtained has shown that the serviceman named Drake was involved in four air incidents, we need to know whether any one of these four incidents took place in the Mediterranean, and if so, we need to been given the full particulars of the Drake who was present.

At all events, we know from the voluminous reports of the enquiry that during the period of the incident, a pilot named Drake was in Bagnoli (according to a statement by Colonel Lippolis mentioned earlier).

**D - The Fuel Tank**

In May 1992, in the course of a campaign to recover the remains of the DC9, a supplementary droppable fuel tank was found, with the following identification marks: "Patushin Industries Inc. - Pressurized 300 Gal Fuel - Tank Installation Diagram - Plate 225-48008 - Plate 2662835".

In view of these elements, from May 1992 to December 1977 a number of rotatory letters were addressed to the competent United States authorities, and also directly through an Interpol mission to the United States in July 1992.

In its reply, the Justice Department initially said that it no longer had the records required, but then, when further technical information was given to it regarding the fuel tank, acquired through the Interpol mission, it waited until July 1998, which was after the judicial enquiry had been completed, before notifying us that these fuel tanks had belonged to an A6-E American plane that had come down on 6 July 1981 off Capo Carbonara at 39°29' North - 14°09' East. However, it did not supply any other data on the incident, or on the mission or on the members of the crew, and neither did it explain the huge distance between the waters off Capo Carbonara and the place in which the fuel tank was found (the enquiries of 30.05.'92 - 21.07.'92 - 22.01-'93 - 19.05-'93 - 29.10.'94 - 0301'94



- 10.12.'97).

If this reply had arrived before the enquiry had been closed, it would have been possible to verify many things, questioning the surviving pilots, reconstructing the airway used by the plane, identifying the place where the fuel tanks had been dropped, and even reconstructing the reasons for the red stains found on the belly of the fuel tanks.

#### **E - Acoustic Buoys**

During the recovery of the remains of the DC9, a number of objects were found that had certainly not belonged to the aircraft. These were very carefully photographed by AIOS - Aeronautica in the course of a top secret mission to Boccadifalco, but no serious investigation on them had ever been ordered. In February 1992, through Interpol, information was sought regarding the source of the materials shown in those photographs. While the officials of McDonnell Douglas said that these objects could never have belonged to the internal equipment of the aircraft, the Coast Guard Command said that the objects in photographs 5, 6, 7 and 8 were of an acoustic buoy of a military type, located under the sea, normally launched from helicopters or another aircraft in order to mark a particular spot in the water. It is a type

of buoy that can be used in rescue operations, for example, to indicate the place in which a ship has gone down, or in the course of military operations. The floating buoy shown in the photo was manufactured by the Canadian company "Hermes Electronics Ltd". As far as the object shown in photograph no. 22 is concerned, it was said that it was impossible to identify it, even though Mr Hyde of the Rescue and Emergency Systems Section, Services Office, Search and Rescue Division, thought that it might have been part of a pilot's seat, probably equipped with a parachute, belonging to a military aircraft.

The Italian judicial authorities, taking note of the findings notified by Interpol issued instructions for further investigations to take place on the premises of Hermes Electronics Ltd in Canada, the manufacturers of the military type of acoustic buoy for undersea marking, referred to in the previous report.

The results of the investigations were produced in a report dated 28.05.1992, and included the findings of the search of the Canadian company's records: in particular, from the information made available and after examining the photographs shown by Interpol, the Hermes Electronics officials said that the buoys in the photographs were a sound-emitting "AN/SSQ 41A" type of buoy supplied to the United States Navy by the "Magnavox Electronic System Co."

company in Fort Wayne, Indiana.

The Canadian company also gave further details regarding the objects in photographs 5, 6, 7 and 8: they were basically containers for the sound-emitting buoys.

Lastly, as far as the other photographs shown at the meetings with the Canadian company officials were concerned, it transpired that the indication "AN/SSQ-23A" was the manufacturing code used by the "Sparton Electronics" company, headquartered in Florida.

Upon receipt of this information, the investigating magistrate ruled that it was necessary to go directly to the companies indicated by Hermes for further investigations, namely, "Magnavox Government and Industrial Electronics Co" and "Sparton Comportation". Both companies confirmed that they had supplied materials to the United States Navy in 1962 and 1972 but declared that they could give no further information of relevance to the current investigations.

#### **F - Working Group**

The day after the incident, a working group was set up in the American Embassy in Rome in order to keep the Washington military and government authorities fully briefed, and to see whether or not the United States Forces were involved in it. A great deal has been

discovered regarding this working group: its composition, its work and its relations with the Italian military and civilian authorities. Unfortunately, it has not been possible to find out how long it worked, what documents it produced in the form of minutes or interim and final reports, and whether it had ever dealt also with the crashed MIG 23, considering that one of its members, the CIA representative, Mr Claridge, was fully aware of it.

In conclusion, we were not given the full information which should have been provided.

The documentation requested from the United States authorities has never been supplied, allegedly because no trace of it could be found.

#### **G - Missiles**

A number of testimonies both from ships present in the area and from aircraft, reported explosions in the theatre of the incident of numerous white missiles similar to those with which the United States Armed Forces are equipped but not used by the Italian forces operating there that day.

This suggests that aerial activities took place and that there was a rescue operation that was not organized for the victims of the incident.



#### **H - Activities covered by military secrecy**

There are two issues which, twenty years after the incident, and in the new climate of international relations established with the collapse of the USSR, could usefully be addressed waiving military security.

The first relates to the Libyan MIG23 that crashed in Sila. The United States government replied that it could not answer the request to notify the manufacturer's marks on that plane and the results of the subsequent investigations, on the grounds of military secrecy.

The second relates to the flights from Sigonella and Aviano on the day of the incident.

Here again, the authorities objected that these were covered by military secrecy.

It may now be useful, for the purposes of shedding complete light on the event, to acquire information both on the Libyan MIG and on the air traffic at Sigonella.

## Memorandum

Oggetto : strage di Ustica – questioni informative aperte con U.S.

### **Premessa**

Vent'anni d'inchieste giudiziarie, parlamentari e amministrative sono trascorsi senza consentire di acquisire definitive certezze sulle cause della tragedia accaduta il 27 giugno 1980, nel mare Tirreno nei pressi dell'isola di Ustica.

Un DC9 della compagnia ITAVIA precipitò e tutti gli occupanti del velivolo, settantasette passeggeri e quattro componenti dell'equipaggio perirono.

Fra alcune settimane la Corte d'Assise di Roma inizierà a esaminare l'accaduto e nei prossimi giorni anche una Commissione parlamentare composta da Senatori e Deputati e presieduta dal Sen. Giovanni Pellegrino intende riprendere in mano la questione per approfondire lo stato delle indagini, individuare i capitoli ancora aperti e indicare i passi da compiere.

Il più importante, per vastità e qualità delle questioni da affrontare, riguarda gli Stati Uniti.

E', infatti, ritenuto da tutti coloro che si sono occupati del disastro che le forze armate degli Stati Uniti d'America, per la loro qualificata presenza operativa nel Mediterraneo, potrebbero essere in possesso di elementi che, inseriti tra le informazioni disponibili,

potrebbero dare un gran contributo alla chiarificazione dell'evento.

In considerazione di ciò, l'Autorità giudiziaria italiana, ha proceduto, negli anni scorsi, alla formulazione di sessantatré rogatorie internazionali, alle quali le autorità americane hanno comunque fornito risposta.

A questo punto, tuttavia, appare opportuno ricapitolare le questioni istruttorie aperte e, soprattutto, quelle che ancora oggi, non hanno conseguito risposta o informazioni tali da dissolvere ogni elemento di dubbio e perplessità'.



## A - attività volativa

Contrariamente a quanto affermato dal documento 3 luglio 1980 CINCUSNAVEUR, emesso a pochi giorni di distanza dal disastro, in cui si affermava che quella sera nell'ora e nell'area dell'incidente alcuna nave né aereo statunitense ivi compresi quelli della 6° Flotta, era operante nel mar Tirreno e che non era stata registrata alcuna perdita di aeromobili da portaerei della stessa Flotta o basati a terra, sono invece emerse più attività di volo prima, durante e dopo l'incidente e in aree prossime a quelle dell'evento.

Attività riconducibili a volte alla Forza Aerea dell'aviazione di marina degli Stati Uniti, altre non identificate in quanto prive di SIF, ma con

caratteristiche di volo da piattaforme in mare e pertanto, con ogni probabilità, americane o francesi.

Le affermazioni di CINCUSNAVEUR vengono in qualche modo ribadite con la nota del Sottosegretario alla Difesa Atwood del 15 maggio 1989 con la quale si esclude che vi fossero aerei dell'USAF in volo al momento dell'incidente, sottolineando che non vi era disponibilità di registrazioni radar relative al traffico del Tirreno per il 27 giugno 1980. Questa conclusione di non operatività si poneva, tuttavia, in contrasto con le affermazioni dell'Ammiraglio Flatley, comandante della Saratoga che nel luglio 1990 aveva affermato che gli addetti al radar della portaerei nella notte del 27 giugno 1980 avevano notato "un traffico aereo molto sostenuto nell'area di Napoli, soprattutto in quella

meridionale; sul radar abbiamo visto passare molti aerei".

#### **A1 - il "Navy 61206"**

Il primo aereo americano, di cui si ha contezza, che si trovava in volo al momento del disastro, è un velivolo della U.S. Navy, un C12 cioè il Navy 61206. Ciò emerge dalle conversazioni telefoniche tra siti dell'Aviazione Militare Italiana. Richiesti accertamenti con rogatoria del 29 10 1991, il Sottosegretario alla Difesa Wolfowitz, affermava di avere effettuato un'indagine su tutta la documentazione di Sigonella e di aver individuato il velivolo che era "quasi certamente un UC129, King Air, aereo da trasporto, bimotores, turboelica, assegnato alla base di Sigonella. Non è dotato di armi e non è stato mai modificato per portare armi di nessun tipo". La nota confermava che l'aereo al

momento dell'incidente era in volo sottolineando, però, che data l'autonomia dell'aereo non era possibile che arrivasse sul luogo di caduta del DC9 ITAVIA in 24 minuti essendo decollato alle ore 20.34 locali, cioè 24 minuti prima dell'incidente.

Come ben si vede in questo caso le Autorità statunitensi hanno effettuato ricerche fruttuose. Pertanto l'affermazione positiva della presenza di questo aereo contrasta fortemente sia con il messaggio Cincusnaveur che con la nota del Sottosegretario Atwood, restando così provato che il velivolo statunitense era in volo.

#### **A2 - il "Juliet Mike 169"**

Sempre da conversazioni telefoniche di quella sera emerge la presenza di un altro aereo statunitense



denominato "Juliet Mike 169" che lascia il territorio nazionale a breve distanza , e cioè alle 19,30Z( h.21,30 l.t.) dal disastro con destinazione l'aeroporto di Torrejon in Spagna. Richieste notizie su questo velivolo , con rogatoria del 20.10.1991 , il Sottosegretario Wolfowitz affermava che si trattava "quasi certamente di un CT-39 Sabreliner, commercializzato sul mercato aereo da trasporto assegnato al Fleet Support Logistic Squadron (VR-24), che, secondo la documentazione della Marina degli Stati Uniti iniziò il volo alle 19.35 ora locale e non alle 19.30z.e rimase in volo per 4,1 ore". Veniva precisato che non era armato, e il numero di identificazione del velivolo, cioè 159362 era ancora assegnato al VR-24 di Sigonella che continuava ad usare la sigla Juliet Mike e

che il piano di volo era stato distrutto da molto tempo per normali procedure militari.

Evidente il contrasto tra quanto risulta dalle conversazioni tra i siti nazionali che indicavano l'aereo con destinazione a un aeroporto spagnolo e quanto invece dichiara il Sottosegretario alla difesa che lo descrive come aereo che decolla alle 19.35 rimanendo in volo per circa quattro ore. Al di là della chiara contraddizione, rimane il fatto che a brevissima distanza dall'evento viene posta in essere altra attività militare non programmata, perché senza piano di volo - come si evince dalle conversazioni tra siti - e urgente perché con la richiesta di clearance immediata, riguardante aree basse del Tirreno nelle quali si presumeva fosse precipitato il velivolo.

**A3 - I tre velivoli P-3C**

Sempre nella nota di cui sopra il Sottosegretario Wolfowitz aggiunge che la sera del disastro erano in volo altri tre velivoli P-3C da ricognizione marittima decollati dalla base aeronavale di Sigonella. Presenza di velivoli che era già stata rappresentata in un documento della 3<sup>a</sup> Regione Aerea ponendo in evidenza che il CRAM di Marsala in diversi orari, aveva avuto un contatto radio con tre velivoli americani P3, la cui missione consisteva nell'eseguire un raid chiuso Sigonella-Sigonella e che durante la fase del rientro avevano chiesto assistenza alla navigazione.

**A4 - Ulteriori evidenze emerse dopo la chiusura dell'istruttoria e delle quali pertanto non è stato possibile richiedere informazioni agli USA tramite rogatoria.**

Ulteriori presenze di velivoli militari sono emerse da un successivo esame delle trascrizioni delle registrazioni tra siti ed in particolare da quelle provenienti dall'aeroporto di Napoli - Capodichino . Da queste sono risultate attività di volo di velivoli sicuramente statunitensi a partire dalle 14.30 del pomeriggio del 27 giugno. In particolare tra le ore 16.00Z e le ore 18.00Z sono registrate numerose conversazioni sia tra le torri di Capodichino e Grazzanise sia TBT concernenti velivoli che, nel gergo aeronautico, vengono chiamati November Uniform e November Yankee. A proposito di tali velivoli, di essi non vengono mai citati né il nominativo radio né il NTN. Per quanto concerne i



November Uniform, può trattarsi sia di velivoli Grumman di soccorso (Uniform 16) che di alcuni tipi di caccia. Per quel che concerne i November Yankee gli operatori nelle conversazioni parlano di "decollo dalla Navy Line". Di conseguenza non trattasi di elicotteri bensì di velivoli militari in partenza dalla zona aeroportuale americana dell'aeroporto di Napoli-Capodichino.

Ad ore 18.00Z circa - un'ora prima dell'evento si interrompono le comunicazioni sulle frequenze radio 118.5 e 120.1, usate dal TBT per il contatto con i velivoli militari americani.

Alle ore 18.27Z Grazzanise riceve la notizia del dirottamento su Aviano dell'F111(Trest 31) che era atteso ad orario imprecisato. Tra le 17.10Z e le 17.50Z vi sono le partenze dei cinque velivoli militari dal Golfo di

Napoli. Di quasi tutti i velivoli sopra elencati la torre di Napoli non conosce i relativi piani di volo.

Ciò non può non essere messo in parallelo con gli altri velivoli che emergono dalle conversazioni di altri siti. Tra le 18.20Z e 18.30Z, in concomitanza con il passaggio del DC9 Italia staziona sull'Appennino tosco-emiliano un velivolo Awacs la cui missione è rimasta sconosciuta. Tale presenza è stata rilevata sia dalle THR di Poggio Ballone e Potenza Picena sia dalla annotazione sul registro dell'IC di Poggio Ballone.

Ad ore 18.52Z avviene invece una conversazione diretta tra Roma-Ciampino e il velivolo Navy 61206 .

Ad ore 19.16Z in una conversazione tra Roma controllo e Catania viene citato il velivolo JM169 che viene annotato nel registro dell'IC di Marsala.

Ad ore 19.45Z vi era una conversazione tra un velivolo JM 125 e la sala operativa di Marsala.

Ad ore 20.25Z circa decolla da Sigonella il velivolo AM 210 con missione di intercettazione. Il velivolo rientra su Sigonella intorno alle ore 22.40Z circa. Va rilevato che tale velivolo nulla ha a che vedere con l'ultimo dei tre P-3C di cui alla risposta del Sottosegretario alla Difesa USA Wolfowitz sia per l'orario di decollo da Sigonella sia per la durata del volo (2 ore e 30 c.ca l'AM210, 10 ore e 40 il P-3C). Nei registri di Marsala viene annotato come traccia significativa e l'IC ne annota i contatti radio.

Ad ore 22.22Z da una telefonata intercorsa tra il Capitano dell'A.M. Patroni Griffi capo della sala operativa del 3°ROC di Martina Franca ed il Maresciallo Acampora della sala operativa del 22° CRAM di Licola,

emerge la presenza di un volo militare HC141 che viene correlato con una traccia AJ421.

Infine tre P-3C da ricognizione marittima decollati dalla base aeronavale di Sigonella e rimasti in volo la sera del 27 giugno 1980, di cui alla risposta del Sottosegretario alla Difesa USA Wolfowitz.

Il giudice italiano ha rilevato, tuttavia, che è molto probabile - se non certo - che i traffici sopra elencati non coprano tutta l'attività dei velivoli militari statunitensi. Difatti si deve tenere conto che diversi voli operativi non squoccavano il SIF2 e, a volte, neanche quello di modo 1, ed altri non erano individuabili con il manuale NATO ACP-160 relativo ad Afsouth.

Inoltre occorre tenere conto che diversi velivoli militari non si qualificavano con immediatezza quali



November, Juliet Mike, Uniform o Yankee, bensì con altri nominativi radio che, ad una prima analisi, apparivano come traffici civili. In particolare, le sigle Everec, Mec o Jetstar si sono poi rivelate essere rispettivamente, dei November, Juliet Mike e C141 Starliff ; ma tale qualificazione veniva assunta e comunicata dal pilota solo dopo la richiesta di piano di volo (quasi sempre, in ogni caso, inesaudita) da parte del controllore di Torre di Capodichino.

L'accertata presenza di questi velivoli - i cui voli in massima parte non coincidono con i tempi del disastro - dimostra la continua attività USA, che sarebbe ben strano che si fosse fermata nell'intorno del tempo di caduta del DC9. Attività sulla quale non è stato possibile avere certezza proprio per le strane modalità

di registrazione dei CRAM italiani , che o non inizializzavano i velivoli amici o se li inizializzavano immediatamente ne droppavano le relative tracce. Così che nemmeno nei nostri siti sarebbe mai potuta restare memoria, in termini radaristici di questi voli.

Quel che è certo, è che la quasi totalità dei velivoli militari statunitensi in decollo dalla Navy Line dell'Aeroporto di Napoli-Capodichino veniva istradata via Sierra Oscar Romeo, corrispondenza al punto di riporto di Sorrento, e Papa November Zulu, corrispondente a Ponza per poi proseguire sull'aerovia Ambra 1 o 14, se i velivoli erano diretti a Nord o Nord-East, o sull'Ambra 13 o 18 se diretti a Sud o Sud-est. Questo qualora non "scorrazzassero" liberamente. Da tener presente che il DC9 nell'ultima fase di volo aveva

dapprima percorso l'Ambra 14 e , poi , si era portato, superata Ponza , sull'Ambra 13.

#### **A5 - Il velivolo AM210**

Dopo il disastro - a parte il velivolo che Marsala stava per guidare, con l'azione di Vector Assistance, e che non poteva non essere statunitense - almeno un altro può collegarsi alla AM210 di Marsala. Questa traccia radar è di particolare interesse, perché mostra un'attività aerea di rilievo. Per la NATO si tratta di "velivolo sotto il comando di una task force o di un gruppo navale". Per l'ACP160 è ACLANT, velivolo imbarcato. Sembra decollare da Sigonella alle ore 20.37Z per farvi rientro circa due ore dopo. Compie il periplo della Sicilia. All'altezza di Lampedusa, a bassa quota, effettua una puntata verso Sud in direzione della

Libia perdendo per circa 23' il contatto radar con Marsala.

E' interessante notare come su tale traccia l'IC inserisca continuamente dati di missione e alle 22.05 ed alle 22.06 con azione 34 dia il "Command target on" e il MC, alle 22.15 ed alle 22.25 compia azioni a consolle di Sam Status (act. 44) improprie per Marsala perché dal documento cd "Fagianì" si rileva che tale azioni non erano disponibili per il sito di Marsala.

Inoltre dal tabulato Alert elaborato dagli esperti dell'N.P.C. emergono dati concernenti una missione di intercettazione. In particolare l'Alert "reale" CO significa Command : il sistema informa l'operatore che è tempo di dare un nuovo comando per la condotta dell'intercettazione. In conclusione, il velivolo militare



contrassegnato con NTN AM210 decolla da Sigonella non per effettuare una normale ricognizione, bensì per una specifica missione di intercettazione a Sud di Lampedusa. Per orario e durata della missione non può trattarsi di uno dei tre P-3C di cui alla risposta alla rogatoria fornita dalle competenti Autorità U.S..

### **B - Presenza di una portaerei nel Tirreno.**

Ancorchè ripetutamente esclusa la possibile presenza in questione viene suggerita almeno da due fonti.

Una specifica Commissione di esperti radar ha formulato una perizia sui dati radar e ha rilevato che nell'intervallo temporale 17.30Z - 21.15Z nell'area del Tirreno si manifestava, da parte dei velivoli in volo, una assenza sistematica dei codici di risposta militari SIF2. Tale fatto era talmente anomalo da poter essere spiegato solo con un ordine specifico a diffusione limitata e solo per quell'arco temporale.

Tutto ciò, unitamente alla precisa valutazione dell'attività volativa di quel lasso di tempo, ha indotto i periti a considerare come plausibile e probabile la presenza in zona di una portaerei.

Va anche sottolineato che, a una richiesta dell'Autorità giudiziaria italiana sull'interpretazione dei codici SIF presenti nei tabulati disponibili, esperti della

NATO hanno testualmente riferito "there is evidence of some maritime activity. Such activity as there was appears to have comprised routine patrols and transit flights, and might indicate the presence of an aircraft carrier in the central or western Mediterranean."

Ciò ha indotto l'Autorità giudiziaria italiana a ritenere, appunto, possibile la presenza di una portaerei nella zona del disastro.

### **C - I caschi**

Dal responsabile dell'RCC del 3° ROC di Martina Franca, tenente colonnello AM Lippolis, si apprese che il medesimo aveva esaminato tra i reperti concentrati all'aeroporto di Boccadifalco un casco, di colore bianco con all'esterno la scritta "John Drake". Le

ricerche compiute dallo stesso Lippolis attraverso una telefonata da Martina Franca a Air South a Bagnoli, accertarono l'effettiva esistenza di un pilota di nome John Drake che decollato da un mezzo navale, a causa di un incidente aveva dovuto abbandonare il velivolo e lanciarsi in mare. Il fatto veniva collocato, in termini di probabilità, in un non meglio precisato periodo di "qualche tempo" precedente all'incidente di Ustica.

Il casco , a seguito dei trasferimenti dei reperti da Palermo a Napoli , è andato smarrito o con più probabilità è stato fatto sparire.

Le rogatorie sull'argomento sono state inviate dal 14.05.1992 al febbraio 1993, fornendo tutti gli elementi di



cui si era a conoscenza tramite la testimonianza del tenente colonnello Lippolis.

Dopo una prima insufficiente evasiva a giugno del 1992, le autorità statunitensi nell'aprile del 1993 hanno riferito che il Centro di Sicurezza della Marina aveva effettuato una ricerca computerizzata sulla banca dati degli incidenti dell'Aviazione della Marina per il periodo tra il gennaio 1977 fino al marzo 1993. Durante questo periodo si verificarono quattro incidenti che coinvolsero un membro dell'equipaggio con il cognome Drake. Nessuno di questo, però, aveva il nome proprio che iniziasse con la lettera "J", e tutti si verificarono all'interno degli Stati Uniti continentali . Dalla ricerca effettuata nei suo archivi dal Dipartimento di Sicurezza dell'Aeronautica Militare emergeva che l'Aeronautica

Militare aveva un pilota con il nome John Drake, ma egli non fu coinvolto in nessun incidente aereo, né fu mai assegnato al teatro europeo nel periodo di tempo d'interesse.

L'affermazione che questo casco fosse stato perso durante un incidente aereo dalla Marina si sarebbe dovuta riferire, secondo gli americani ad un incidente precedente il 1977 . In caso contrario si trattava di una semplice congettura.

Sostenevano, altresì, che esistono più tipi di elmetti indossati da persone che non sono membri di equipaggi aerei, ma, senza fotografie dell'elmetto, o senza una dettagliata descrizione, non erano in grado di fornire nessuna ulteriore informazione. Sugerivano, però, di contattare la NATO, che ritenevano in grado di

confermare o smentire l'informazione ottenuta dal "Maggiore Zimmerman o nome simile - dell'Air South".

Tali elementi appaiono insufficienti poiché non coincidono affatto con la originaria spiegazione che il Comando NATO di Bagnoli aveva dato al Colonnello Lippolis e il tentativo di riferirsi per l'eventuale incidente a prima del '77, appare fuorviante, se non addirittura preclusivo della verità.

Altro casco veniva recuperato nell'estate del 1980 nelle acque antistanti a Capaci. Casco che poi sarà invece rinvenuto presso il 2° Reparto dello SMA tra i materiali e le parti del MIG23 libico trattenuti da quel reparto per esigenze informative. Attraverso rogatorie inviate dal 14 maggio 1992 al febbraio 1993 il Dipartimento della giustizia USA, sentiti i Dipartimenti per

il Commercio e la Difesa, nel novembre 1992 rispondeva che quel casco era un casco per equipaggio per ponte di volo e si riferiva ad una partita di n. 7450 caschi di colore verde prodotti il 13 dicembre 1977 con il numero di attribuzione: DLA 100-78-C-0416 dalla ditta "Kings Point M.f.g. Co., Inc" 219 Gray Street Fayetteville - NC 28302 del North Caroline, i cui acquirenti risultavano essere la Marina Militare USA, la Guardia Costiera USA ed una non meglio specificata sezione militare spagnola.

Il rinvenimento di questi due caschi, la sparizione del primo e la collocazione del secondo tra i reperti del MIG libico ed i lacunosi accertamenti condotti dallo SMA inducono alla conclusione che quei reperti non "dovevano" essere associati all'incidente ITAVIA,



"dovevano", invece, essere in qualche modo "dimenticati", rendendo pertanto difficile o impossibile la spiegazione della reale provenienza.

Poiché dalle informazioni pervenute è emerso che in quattro incidenti aerei è stato coinvolto un militare di nome Drake è necessario conoscere se uno dei quattro sia avvenuto nel Mediterraneo e, in caso positivo, le generalità complete del Drake presente.

Del resto, nei ponderosi atti dell'inchiesta, è emerso che nel periodo dell'incidente era presente a Bagnoli un pilota di nome Drake ( secondo quanto affermato dal colonnello Lippolis , già citato ) .

## D - Serbatoio

Nel mese di maggio 1992, nel corso della campagna di recupero del DC9 veniva avvistato un serbatoio eiettabile supplementare per carburante o "droppable tank" che presentava i seguenti dati identificativi: Patushin Industries Inc. - Pressurized 300 Gal Fuel - Tank Installation Diagram - Plate 225-48008 - Plate 2662835".

Considerati questi elementi, già dal maggio 1992 fino al dicembre 1997 sono state indirizzate rogatorie alle competenti autorità statunitensi ed anche direttamente mediante una missione Interpol in USA nel luglio 1992.

In risposta, il Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti, inizialmente ha riferito di non disporre più' dei relativi records, ma poi, di fronte ad ulteriori notizie

tecniche sul serbatoio, acquisite tramite la missione Interpol, comunicava, soltanto nel luglio 1998, ad istruttoria giudiziaria conclusa che detti serbatoi sarebbero appartenuti ad un velivolo americano del tipo A6-E precipitato il 6 luglio 1981 a largo di Capo Carbonara, a 39°29' Nord - 14°09' E , senza fornire, però, alcun altro dato né sull'evento, né sulla missione ed i componenti dell'equipaggio, né spiegato il perché della notevole distanza esistente tra le acque antistanti Capo Carbonara ed il luogo di rinvenimento del serbatoio (richieste del 30.05.'92 - 21.07.'92- 22.01-'93- 19.05-'93-29.10.'94-0301'94-10.12.'97).

Se questa risposta fosse arrivata prima della chiusura dell'inchiesta molti accertamenti sarebbero potuti fare, interrogando i piloti superstiti ricostruendo la rotta del

velivolo, individuando il luogo ove i serbatoi furono sganciati ricostruendo finanche le ragioni delle macchie rosse sul ventre del serbatoio.

### **E - Boe acustiche**

Durante le operazioni di recupero del relitto del DC9 sono stati rinvenuti alcuni oggetti che sicuramente non erano appartenuti al velivolo. Oggetti che erano stati fotografati diligentemente dal SIOS - Aeronautica nel corso di una missione riservatissima a Boccadifalco, ma sui quali nessun serio accertamento era stato disposto. Nel febbraio del 1992, tramite Interpol venivano richiesti pertanto accertamenti sulla provenienza del materiale ritratto in quelle foto. Mentre i funzionari della Mc Donnell Douglas escludevano che

gli oggetti potessero far parte delle dotazioni interne dell'aeromobile, il Comando della Coast Guard riferiva che gli oggetti di cui alle fotografie dai nr. 5,6,7 e 8 rappresentavano una boa acustica di localizzazione subacquea di tipo militare, boe che venivano normalmente lanciate da un elicottero o da un altro velivolo al fine di segnalare un determinato punto nell'acqua. E' un tipo di boa che può essere utilizzato nelle operazioni di soccorso ad esempio per indicare la zona in cui è affondata la nave oppure nel corso di operazioni militari. Il galleggiante raffigurato nelle foto era stato prodotto dalla "Hermes Electronics Ltd", in Canada. Per quanto concerneva inoltre l'oggetto raffigurato nella fotografia n. 22 veniva rappresentato che non si era stati in grado di identificarlo, anche se M.



Hyde della Sezione Sistemi di Soccorso ed Emergenza, ufficio servizi, Divisione Ricerche e Soccorso, riteneva potesse trattarsi di una parte del sedile di pilotaggio, probabilmente provvisto di paracadute appartenente ad un velivolo militare.

L'ufficio giudiziario italiano, preso atto delle risultanze emerse nel corso degli accertamenti comunicati dall'Interpool dava ulteriore incarico di svolgere ogni utile indagine presso la sede della "Hermes Electronics Ltd" in Canada produttrice della boa acustica di localizzazione subacquea di tipo militare di cui è cenno nel precedente rapporto.

L'esito degli accertamenti svolti, comunicato con rapporto del 28.05.1992, comprendeva le ricerche eseguite presso gli archivi dell'impresa canadese: in

particolare, attraverso le informazioni già rese disponibili e previo esame delle fotografie esibite dall'Interpol, i responsabili della Hermes Electronics rappresentavano che le boe raffigurate nelle foto si riferivano ad una fornitura di boe sonore tipo "AN/SSQ 41A" alla Marina degli Stati Uniti dalla società "Magnavox Electronic System Co." Fort Waine Indiana.

La società canadese aveva inoltre fornito ulteriori elementi informativi in ordine agli oggetti raffigurati nelle fotografie nr. 5,6,7,e 8: sostanzialmente si trattava di contenitori per boe sonore.

Per quanto concerne infine le altre fotografie a colori esibite nel corso degli incontri con i responsabili della società canadese, era stato accertato che l'indicazione "AN/SSQ-23A" rappresentava il codice di

fabbricazione della ditta "Sparton Electronics", con sede in Florida.

Riguardo a queste ultime notizie, l'ufficio del giudice istruttore ha ritenuto però necessario svolgere una verifica diretta presso le società segnalate dalla Hermes, e più precisamente: la "Magnavox Government and Industrial Electronics Co" e la "Sparton Comportation"; le quali entrambe confermavano di avere effettuato forniture negli anni '62 e '72 alla Marina Militare degli Stati Uniti d'America, specificando però di non possedere ulteriori elementi contributivi per le indagini in corso.

## **F - Working Group**

All'indomani dell'evento in seno all'Ambasciata USA a Roma venne costituito un gruppo di lavoro che aveva lo scopo di tenere informati gli ambienti governativi e militari di Washington , accertando se forze statunitensi fossero rimaste o meno coinvolte nell'incidente. Su questo Working Group, molto si è accertato : sulla sua composizione, sulle sue attività e sui suoi rapporti con uffici italiani , militari e civili . Purtroppo non si è riusciti a sapere quanto sia durato, quali documenti abbia prodotto in verbali e relazioni interlocutorie e finale, se abbia mai preso in considerazione anche la caduta del MIG 23 tenuto conto che detta vicenda era ben a conoscenza di uno

dei suoi membri, cioè il rappresentante CIA, mister Clarridge.

In conclusione manca la completezza delle informazioni , le quali andrebbero , invece , pienamente comunicate .

La relativa documentazione chiesta all'Autorità USA non è mai stata consegnata , sostendendosi di non averne trovato traccia .



## **G - Razzi**

Diverse testimonianze, sia da navi presenti nella zona che da aerei, hanno rilevato l'esplosione nel teatro del sinistro di numerosissimi razzi di colore bianco simili a quelli in dotazione alle forze armate statunitensi , e non in dotazione di quelle italiane operanti quel giorno in loco .

Ciò ha fatto ipotizzare interventi in area e una attività operativa di salvataggio non rivolta verso le vittime dell'incidente.

## **H - Attività coperte da segreto militare**

Due sono le questioni sulle quali a distanza di venti anni dall'accaduto , nel nuovo clima delle relazioni

internazionali conseguente alla scomparsa dell'URSS, potrebbe utilmente essere superato il segreto militare.

La prima riguarda il MIG23 libico caduto in Sila. Il Governo degli S.U. ebbe da eccepire il segreto militare di fronte alla rogatoria con la richiesta di comunicare i marchi di fabbrica su quell ' esemplare e i risultati delle conseguenti indagini .

La seconda riguarda le attività volative di Sigonella e di Aviano nella giornata del sinistro.

Anche in questo caso fu fatto presente che esse erano coperte da segreto militare.

Ora potrebbe essere utile, ai fini dell'accertamento incontrovertibile dell'accaduto, l'acquisizione di elementi sia sul MIG libico che sul traffico di Sigonella .