

punto dell'incidente, la cui individuazione richiedeva l'estrapolazione di una THR dai nastri di registrazione.

1.3.3. Prove indiziarie del coinvolgimento di un velivolo militare nell'incidente.

D'altra parte prove indiziarie del coinvolgimento di un velivolo militare nell'incidente occorso al DC9 possono desumersi:

- dal rinvenimento da parte del collegio Misiti del serbatoio supplementare di un caccia in un'area individuata basandosi sull'interpretazione che i plots -17 e -12 appartenessero a una traccia che rappresentasse un caccia;
- dalle tracce rilevate sul fondo del mare (striature e crateri) in occasione delle campagne di recupero, indice del fatto che prima delle campagne ufficiali di recupero del relitto qualcuno raggiunse il fondo e recuperò degli oggetti (cfr. sentenza ordinanza del Giudice Istruttore, Parte I, Libro I, Capo I, Titolo III, capitolo LVII, pagg. 2124 e ss., in particolare pagg. 2133 e 2134); eloquentissimo il condivisibile commento che Giudice Priore svolge al riguardo, dopo aver evidenziato che all'epoca potevano raggiungere la profondità di quei fondali soltanto sommergibili francesi e statunitensi: *"questi fatti non costituiscono certo indizi in pro dell'ipotesi dell'esplosione interna. Di sicuro non si scandagliano fondali a 3.500 metri di profondità e se ne riportano in superficie reperti, anche di peso, per accertare i danni di un ordigno collocato su quel mezzo di trasporto per finalità di terrorismo interno, che peraltro aveva cagionato vittime di nazionalità solo italiana"*;
- dalla mancata consegna all'autorità giudiziaria di relevantissima documentazione relativa ai dati rilevati dai radar della Difesa Aerea il giorno 27.6.1980 nonostante i decreti di sequestro della Procura di Palermo del 5.7.1980 prima e della Procura di Roma del 16.7.1980 poi.

Limitando in questa sede ogni considerazione ai documenti più evidentemente indispensabili per il compiuto accertamento dei fatti, si rileva infatti che non sono stati messi a disposizione dell'autorità giudiziaria da parte dell'Aeronautica Militare:

- il DA1 dei Centri Radar dell'Aeronautica Militare di Licola e di Siracusa, siti all'epoca operanti in fonetico-manuale, e quindi privi di un sistema di registrazione su nastri magnetici di quanto rilevato dal radar, che però veniva trascritto dall'operatore su appositi registri di sala tra i quali quello fondamentale è il DA1;
- i plottaggi relativi alle tracce AG266 e LK 477 trasmessi dal sito della difesa aerea Licola la sera stessa del disastro al III SOC di Martina Franca come risulta dalle conversazioni telefoniche registrate quella sera tra il sito di Licola e il SOC (delle ore 19.32- 19.36- 19.41- 20.07-20.11-21.20-23.05-23.18 riportate a pag. 734 ss. della sentenza ordinanza del G.I.);
- i nastri magnetici relativi alle registrazioni dei radar dei siti di Poggio Renatico, Poggio