

**Questi di stageustica.it sono dell'Ami e sostengono ancora il cedimento strutturale, sono anche loro ignobili depistatori.**

**Non si rendono conto però di fare un errore clamoroso.**

**Smentiscono i piloti di Grosseto che erano in missione( la quale è stata spacciata per un'esercitazione, invece poi è una strage volontaria, quella di Ustica) insieme a Nutarelli e Naldini la sera di Ustica, i quali dicono a Priore che a Poggio Ballone non si usava l'orario zulu.**

**Con un taglio netto(fate un confronto tra la tabella qui presente(in questo file a pg.3) e il file excel che vi ho inviato)della colonna degli orari stavolta riportati almeno con il titolo ora/z(zulu) si sostiene che c'è stato l'atterraggio di naldini e nutarelli alle 1845 zulu, 2045 ora locale.**

**Ma il file excel ci dice che un aereo è atterrato a Poggio Ballone alle 19.30 (sappiamo per certo che è zulu), quindi ore 21.30 ora locale. Nessuno ne parla, tantomeno Priore nella sua sentenza ordinanza. Se fosse vero che naldini e nutarelli atterrano alle 18 e 45 zulu, ma temo sia falso, chi atterra a Poggio Ballone alle 19.30 zulu? Come mai Priore si disinteressa totalmente di quel volo? Laura Picchi**

vel	pilota	decollo	atterraggio	tipo missione
TF104 54253	Nutarelli/Naldini	19.30	20.45	CHASE Intermedia 2
TF104 54261	Giannelli	19.30	20.35	Intermedia 2

Questa è una coppia di velivoli che volano assieme , l'allievo Giannelli effettua la missione intermedia 2 del suo ciclo addestrativo sotto la supervisione degli istruttori Nutarelli e Naldini. Il tipo di missione prevede che raggiunta la zona di lavoro Giannelli faccia un certo numero di intercettazioni al velivolo degli istruttori che fa da target.

vel	pilota	decollo	atterraggio	tipo missione
TF104 54230	Bergamini/Moretti	19.40	20.50	Intermedia 8

Questa è una missione dove l'istruttore Bergamini addestra l'allievo Moretti ad un volo che consiste nel raggiungere a media quota l'aeroporto di Villafranca fare la prevista procedura di avvicinamento strumentale , fare un touch and go sulla pista con l'assistenza del CGA e ritornare a Grosseto.

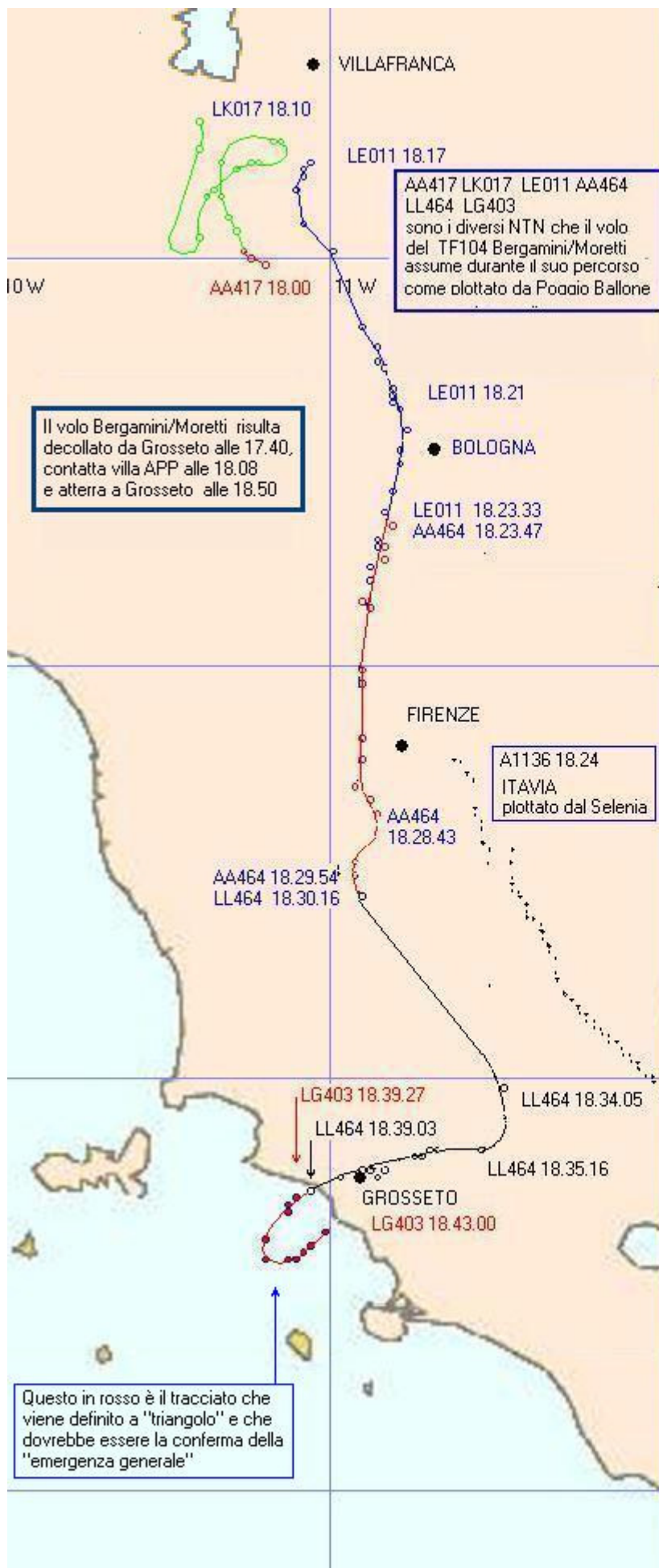
Questi voli sono riscontrabili seppure con notevoli difficoltà interpretative dai tabulati di Poggio Ballone. Infatti proprio per gli scopi del radar (difesa aerea) ,per gli errori di misura impliciti al sistema e per una generica poca cura nel seguire i voli nella zona , forse trascuratezza o lassismo degli operatori, dalla analisi della THR si riscontra:

- allo stesso volo vengono assegnati molteplici NTN ,,
- vengono lasciati gli NTN remoti anche nel caso di acquisizione locale,
- vi sono molti errori di assegnazione .
- si riscontrano numerose scorrelazioni momentanee fra codice SIF e NTN ;
- non tutte le tracce sono registrate per evidenti azioni di "hook";
- spesso viene lasciata l'iniziale AA anche dopo l'acquisizione in local,

Comunque le difficoltà talvolta possono essere superate e i percorsi dei voli possono essere ricostruiti con buona approssimazione usando anche quello che risulta dalle registrazioni di Ciampino.

Nota riguardante errori nella rappresentazione cartografica. Il tipo di carta delle figure è una Mercatore (centrata sulla latitudine dei radar Marconi e Selenia di Fiumicino) le distanze X e Y sono riportate come lunghezze di archi di cerchio massimo . Si nota come la rotta del TF , vista da Poggio Ballone passerebbe ad Ovest di Firenze , in realtà come confermano anche i plottaggi dei quattro estrattori di Ciampino , la rotta passa ad Est di Firenze . Queste diversità di posizionamento sulla carta dipendono probabilmente da riferimenti al nord , dall'algoritmo usato per ricavare X e Y da rilevamento e distanza, sistema cartografico e approssimazioni da geometria sferica , diverse tra Ciampino e Poggio Ballone.

La missione che dai tabulati è più documentata è quella che decolla alle 19.40 locali ( 17.40 Zulu) , effettua la missione consistente nell'avvicinamento a Villafranca e ritorno e atterra a Grosseto alle 20,50 è quella dell' istruttore Bergamini con l'allievo Moretti . Questa è la missione a cui Priore attribuisce tutta la problematica dei codici SIF di emergenza.



ORA/Z	X	Y	NTN	SIF/1 2 3
180007	-4	129	AA417	0077770000
180018	-6	130	AA417	0077770000
180030	-7	131	AA417	0077770000
180054	-8	134	LK017	0077770000
180106	-9	136	LK017	0077770000
180129	-10	139	LK017	0077770000
180205	-10	144	LK017	0077770000
180316	-3	147	LK017	.....
180328	-2	147	LK017	.....
180415	-5	144	LK017	0077770000
180427	-6	144	LK017	0077770000
180451	-8	143	LK017	0077770000
180526	-11	140	LK017	.....
180538	-12	139	LK017	..7777....
180637	-13	133	LK017	..77770000
180923	-13	146	LK017	.....
181010	-13	150	LK017	.....
181712	2	144	LE011	.....
181722	1	143	LE011	.....
181732	1	142	LE011	.....
181742	0	140	LE011	.....
181752	1	135	LE011	.....
181853	5	131	LE011	.....
182003	9	120	LE011	.....
182033	11	117	LE011	.....
182043	11	115	LE011	.....
182053	12	114	LE011	.....
182113	13	111	LE011	.....
182123	13	110	LE011	.....
182133	13	109	LE011	.....
182143	14	108	LE011	.....
182203	15	105	LE011	.....
182223	14	102	LE011	.....
182243	14	100	LE011	.....
182313	13	96	LE011	.....
182333	12	93	LE011	.....
182347	13	91	AA464	00....4200
182403	11	89	LE011	.....
182411	12	88	AA464	0077774200
182413	11	88	LE011	.....
182422	12	86	AA464	0077774200
182434	10	85	LE011	.....
182437	10	83	LE011	.....
182500	9	80	AA464	.....4200
182521	10	79	AA464	73....4200
182621	9	70	AA464	0077774200
182633	9	68	AA464	0077774200
182732	9	60	AA464	0077774200
182756	9	57	AA464	0077774200
182819	8	53	AA464	0077774200
182831	10	51	AA464	00....4200
182843	11	49	AA464	.....1136
182942	8	42	AA464	0077774200
182954	8	40	AA464	0077774200
183013	9	37	LL464	..77774200
183018	9	37	LL464	00....4200
183405	28	9	LL464	007777....
183516	25	0	LL464	.....
183603	19	0	LL464	00....5400
183615	18	0	LL464	.....5400
183627	17	-1	LL464	.....
183639	16	-1	LL464	.....
183715	12	-3	LL464	.....
183727	11	-4	LL464	.....
183739	10	-3	LL464	.....5400
183751	9	-3	LL464	.....5400
183815	6	-4	LL464	.....5400
183903	2	-6	LL464	.....5400
183927	0	-7	LG403	00....5400
183952	0	-7	LG403	0077775400
184004	-1	-8	LG403	0077775400
184016	-1	-9	LG403	..77775400
184103	-4	-13	LG403	0077775400
184138	-4	-16	LG403	.....5400
184150	-1	-16	LG403	00.....
184201	0	-16	LG403	00.....
184225	1	-15	LG403	73....5400
184237	2	-14	LG403	73....5400
184300	4	-12	LG403	.....5400

Analizzando il tabulato con un apposito programma si ricava quasi nella sua interezza il percorso della missione come riportato in figura.

Si noti che nella figura si è preferito per raffigurare il percorso del DC9 Itavia usare i dati registrati dal radar Selenia in quanto il percorso ricavato dai dati di Poggio Ballone, a causa di errate attribuzioni di NTN e di numerosi errori non permette un confronto efficace, questo percorso sarà analizzato comunque a parte in altra apposita pagina ("[Il volo dell'I-TIGI visto dai radar](#)"). Dal paragone di quanto registrato dai due radar si rileva che molto probabilmente lo stop orario di Poggio Ballone risulta di almeno 2 minuti avanti a quello di Ciampino.

Il velivolo alle 18.00 zulu inizia la procedura strumentale con Villafranca (tratto in verde), poi si presume effettui un GCA e un touch and go sulla pista (questa fase non è vista dal radar per la quota ridotta), il plottaggio ricomincia (in blu) alle 1857 con NTN LE011 che diviene AA464 alle 1823. Alle 1829 viene assegnato l'NTN LL464 e il velivolo con una virata a destra e in discesa per la quota di circuito sorvola la pista. Poi con NTN LG403 compie un'ampia virata sul mare, sorvola la pista presumibilmente a 2000 piedi stabilizzati e dopo l'apertura atterra per pista 030. L'orario di atterraggio delle 20.50 riportato sugli stralci volo è perfettamente compatibile con la sequenza descritta.

Sul tabulato si osservino i codici SIF. Costituiscono indubbiamente una anomalia che può essersi verificata per diverse ragioni, ma solo per motivi tecnici o malfunzionamenti oppure per manovra impropria da parte del pilota, come spiegato nella pagina: [Dettaglio anomalie SIF2](#) e non certamente per segnalare quella grave "emergenza generale" di natura operativa osservata nei pressi del velivolo DC9 come ipotizzato da Priore. Infatti l'emissione del codice di 7777 di SIF2 è già presente alle 18.00.07 (ora da cui inizia la THR) a questo orario, il DC9 Itavia doveva ancora decollare, e mancano ancora almeno venti minuti prima che si verifichino tutti gli eventi che la leggenda vorrebbe si fossero verificati in zona Firenze e ipotizzati da Priore. Questo codice non segnala nessuna emergenza ma è solamente il numero che identifica il velivolo o il gruppo di appartenenza. Può essere impostato solo a terra perché le relative manopole sono sull'apparato e non accessibili dal pilota. Mentre il codice 73 di SIF1 è emesso una volta alle 18.25.21 e successivamente due volte alle 18.42.25 e alle 18.42.37.

Il tratto della rotta dalle 18.39.27, attribuito erroneamente all'NTN LG403, e fino alle 18.43.00, dovrebbe secondo la suggestiva leggenda essere il famoso percorso a triangolo che confermerebbe assieme al codice 73 di SIF1 la gravità della "emergenza generale". Osservando il plottaggio è chiarissimo trattarsi di una del tutto gratuita e infondata deduzione tale da non richiedere ulteriori spiegazioni.



