



## La grande bufala del MIG di Ustica

di Gregory Alegi

Il tema delle *fake news*, cioè le notizie false in quanto costruite ad arte ("bufale"), è di grande attualità da quando lo sfruttamento di internet e dei *social media* ne consente non solo la rapidissima circolazione ma anche una diffusione mirata ai potenziali interessati. Se la propaganda ha sempre sfruttato la disinformazione come strumento per orientare l'opinione pubblica, in questi anni la possibilità di costruire profili precisi degli utenti sfruttando i dati che essi stessi rendono disponibili tramite Facebook, Messenger e altri strumenti in rete ne ha aumentato a dismisura l'efficacia. Per funzionare, la "bufala" lavora spesso su luoghi comuni o dicerie, aggiungendo nuovi dettagli confezionati con l'aspetto formale delle notizie reali. Si può trattare di fatti inventati di sana pianta, di punti di vista parziali (come l'intervista a una sola

delle parti in causa) o dell'omissione di quei riscontri che inficerebbero la "notizia" o la "rivelazione". Un esempio da manuale di quest'ultima modalità è l'intervista al marinaio americano Brian Sandlin trasmessa il 20 dicembre 2017 dal programma *Atlantide* di La7 per avvalorare la tesi, ampiamente e ripetutamente smentita in giudizio, della connessione tra il disastro di Ustica e la caduta di un MiG-23 sulla Sila. Dalla presunta rarità del *Cruise book* all'uccisione di un sottufficiale della portaerei *Saratoga* a Napoli, nessuna delle presunte rivelazioni dell'ex marinaio sopravvive al confronto con fonti esterne indipendenti (vedi *Aeronautica*, dicembre 2017, pp. 12-13). Se queste verifiche fossero state fatte prima di mandare in onda l'intervista, l'impatto delle dichiarazioni sarebbe stato tanto ridotto da non giustificare una trasmissione. In questo senso, pur essendo le parole di Sandlin "vere" (nel senso di effettivamente pronunciate), la notizia è una "bufala".

Per accreditare le versioni complottiste è però necessario anche sopprimere i fatti e le fonti che le contraddicono apertamente. Per il MiG-23, uno dei punti forti delle ricostruzioni della presunta battaglia aerea di Ustica, questo significa innanzi tutto omettere di dire che il presunto collegamento tra i due eventi distanti circa tre settimane fu dichiarato infondato e archiviato il 6 marzo 1989 dalla Procura di Crotone.

L'altro caposaldo è sminuire o ignorare le conclusioni della comunità internazionale, tanto tecnica quanto storica. Le conclusioni della Commissione Misiti, e in particolare, degli esperti Frank Taylor, Göran Lilja e Gunno Gunnval, sono accettate ovunque tranne in Italia, tanto che la puntata su Ustica del popolarissimo programma *Indagini ad alta quota* del National Geographic è tenuta quasi nascosta.

Altrettanto vale per gli storici. Nel primo volume della trilogia *Libyan Air Wars* (recensita su *Aeronautica*, febbraio 2018),



In apertura, il MiG-23 è oggi un pezzo di storia esposto in molti musei occidentali, come questo esemplare del National Museum of the USAF di Dayton. Nel 1980 si trattava di un caccia ancora moderno e poco noto, cosa che contribuì allo scalpore suscitato dall'incidente sulla Sila. (NMUSAF) Sopra a sinistra, il passaggio di un MiG-23MLD (Flogger K) libico con un biposto UB (Flogger C) nell'ottobre 2009. Secondo il pilota libico al-Bajigni, il gregario vide Koal accasciato in avanti e le sue chiamate non ricevettero risposta. (Rob Schleiffert) A destra, un MiG-23MS (Flogger E) libico in volo con l'ala in posizione di freccia minima. La Libia fu tra i primi clienti internazionali del Flogger, che mise in servizio dal 1974. Un primo esemplare fu perso in combattimento nel 1977 contro un MiG-21 egiziano. Oggi una manciata di MiG-23 resta in servizio con entrambi le fazioni libiche.



A sinistra, Il MiG-23MS libico matricola 6916 in volo con quattro missili aria-aria AA-2d Atoll a guida semi-attiva. Il Flogger 6950 non montava armamento esterno quando cadde sulla Sila. A destra, Un MiG-23 Flogger trovato dagli americani vicino alla base di Balad, in Iraq, nel 2003. Si notano le grandi dimensioni del velivolo e le ampie prese d'aria. (Department of Defense)

Tom Cooper, Albert Grandolini e Arnaud Delalande scrivono chiaramente che «le autorità italiane, e il pubblico in genere, preferiscono credere a una delle tante teorie del complotto che sono emerse da allora. Numerose di queste sono collegate alla caduta di un intercettore Mig-23MS dell'aeronautica libica sulla Sila, in Calabria, il 18 luglio 1980.» Nella minuziosa ricostruzione di oltre 15 anni di guerre aeree libiche, gli autori riportano quindi la testimonianza di Hazem al-Bajigni, un pilota libico di MiG-23 che operava da Benina, la stessa base da cui decollò la caccia con il quale il tenente Ezzedin Koal si schiantò sulla Sila (vedi box). Questo resoconto, pubblicato nel 2015 in lingua inglese e quindi accessibile a tutti,

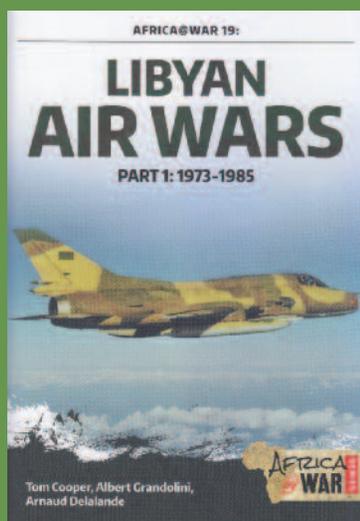
è stato ignorato in Italia. Poiché molti lamentano la mancata collaborazione della Libia alle indagini italiane, ci si sarebbe aspettato grande interesse per quanto al-Bajigni ha detto e magari anche la pubblicazione su qualche giornale. Date le oggettive difficoltà di operare nel paese nord-africano, si sarebbero potuti sentire in prima battuta gli autori. Anche perché, a quanto risulta, al-Bajigni non è mai stato smentito.

Gli autori di *Libyan Air Wars* ricordano inoltre che «le autorità italiane» confermarono come al momento della caduta il MiG fosse disarmato e privo di serbatoi supplementari. Il comunicato ufficiale diffuso dal governo libico – prosegue il libro – dichiarò che il velivolo era impe-

gnato in una normale missione addestrativa negli spazi aerei internazionali sul Mediterraneo quando il pilota aveva avuto un infarto. A quel punto, proseguivano i libici, l'aereo aveva «mantenuto velocità, prua e quota fino all'esaurimento del combustibile».

Insomma, la battaglia aerea e il coinvolgimento del MiG sono due *fake news*, puntualmente riprese pur essendo state più volte smentite dai magistrati e dai tribunali penali. La testimonianza del pilota libico è invece una notizia vera, che anche nel prossimo 38° anniversario sarà ignorata da tutti i giornali. Perché, è chiaro, senza la bufala del coinvolgimento del MiG-23, il mito di Ustica perde uno dei suoi elementi più affascinanti.

## La testimonianza di Al-Bajigni



Il racconto è pubblicato a p.41 del libro *Libyan Air Wars, Part 1: 1973-1985*.

Dopo essermi ripreso per le ferite sofferte in un incidente nel 1977, prestai brevemente servizio sulla base di Sebha, volando sugli SF.260. Già nel 1979 ero tornato sulla base di Benina, e l'anno successivo fui assegnato a volare sui MiG-23BN dello Squadron 1070 sulla base di al-Abraq, a ovest di Tobruk, che era addirittura ancora in corso di costruzione. Gli altri due reparti di MiG-23BN dell'Aeronautica Libica – gli squadroni 1050 e 1060 – erano ancora a Benina. [Il tenente Ezzedin] Koal era un pilota dell'aeronautica siriana, assegnato a uno dei due squadroni di MiG-23MS di Benina, che avevano equipaggi esclusivamente siriani. Noi non potevamo volare con loro, perché loro in volo usavano la lingua araba mentre noi adoperavamo l'inglese. Di conseguenza noi volavamo al mattino e loro nel pomeriggio e alla sera (loro avevano anche un proprio stile di vita, così che non ci frequentavamo molto, anche se io socializzavo con il loro comandante di gruppo, soprattutto per curiosità). Koal era un pilota giovane impegnato in una tipica missione addestrativa. Il suo velivolo era disarmato e non portava serbatoi supplementari. Quel giorno aveva ricevuto una nuova maschera per l'ossigeno. La nostra successiva indagine mostrò che la maschera era troppo grande. Quando raggiunse una quota superiore ai 5.000 metri, si dimenticò di attivare l'ossigeno al 100% e si trovò in ipossia. Il gregario lo chiamò via radio varie volte, ma Koal non rispondeva. L'ultima volta che fu visto aveva la testa piegata in avanti e tutti i tentativi di comunicare con lui furono invano. Il MiG, che volava con il semi-autopilota (attivato da un bottone verde sulla *cloche*), era in modalità *straight and level* ("diritto e livellato"), per cui continuò semplicemente a volare. Alla fine, si schiantò semplicemente in Italia per esaurimento carburante. Il rapporto d'incidente che ricevemmo dalle autorità italiane non indicava alcun danno da collisione o da combattimento di qualsiasi tipo.