

ITALIEN

# Ein Luftkampf mitten im Frieden

Ein neues Gutachten legt nahe, daß ein italienisches Verkehrsflugzeug mit 81 Menschen an Bord, das 1980 über dem Mittelmeer abstürzte, von der Rakete eines Nato-Jägers getroffen wurde. Französische und US-Jets hatten Jagd auf libysche MiGs gemacht. Die Militärs verschleiern bis heute die Wahrheit

**D**en Flug 870 Bologna – Palermo mochte Alberto Bonfiatti auf keinen Fall verpassen. An jenem Abend des 27. Juni 1980 wollte der 37jährige Journalist zu seiner Frau Giannina und Tochter Silvia, die seit zwei Wochen Urlaub auf Sizilien machten. Arbeit und eine Grippe hatten Alberto aufgehalten, aber zu Silvias siebtem Geburtstag wollte er unbedingt dasein.

Wegen schwerer Gewitter hat die DC-9 der Alitalia-Tochter Itavia mit 77 Passagieren und vier Besatzungsmitgliedern fast zwei Stunden Verspätung, als Flugkapitän Domenico Gatti um

20.08 Uhr die Starterlaubnis erhält. Die Maschine geht auf Kurs, der über Florenz, Siena und die Insel Ponza Richtung Palermo führt. Die Flugbedingungen sind gut, leichter Wind, klare Sicht.

Über Ponza bittet der Pilot die Fluglotsen im Radarzentrum Rom-Ciampino, für den Anflug auf Sizilien die Flughöhe von 10 000 Meter verlassen zu dürfen. Minuten später hat Gatti die DC-9 auf 7500 Meter, als die Lotsen über Funk ein erschrecktes »Guar...«, ein halbes »Guarda!« – »Schau doch!« – hören. Um 20.59 Uhr reißt der Funkkontakt ab, die DC-9 verschwindet von den Radarschirmen. Unweit der Insel Ustica, 120 Seemeilen nördlich Siziliens, wo das Tyrrhenische Meer über 3500 Meter tief ist, stürzt die Maschine ins Meer. Die Rettungsmannschaften bergen im Morgengrauen nur Tote aus den Wellen.

»Am Flughafen in Bologna sagten sie uns in jener Nacht, die Maschine sei vermißt«, erinnert sich Daria Bonfiatti, Albertos zwei Jahre jüngere Schwester: »Mit diesem Satz begannen die Lügen, die uns bis heute beschäftigen.« Daria gründete 1988 die »Vereinigung der Angehörigen der Opfer von Ustica«. Ihr hartnäckiges Bohren bei Behörden, Militärs und Ermittlern hat entscheidend dazu beigetragen, daß nach 17 Jahren endlich Licht in eine der dunkelsten Nachkriegsaffären Italiens kommt. Denn nach Be-



»Schau doch!« waren die letzten Worte des Piloten: Zusammengesetz

kanntwerden eines neuen Gutachtens vergangene Woche gilt als immer wahrscheinlicher, daß die DC-9 in einen Luftkampf zwischen amerikanischen, französischen und italienischen Jagdflugzeugen und mindestens einem libyschen Kampfflugzeug geriet und dabei versehentlich von einer Rakete getroffen wurde – 81 Tote.

**D**er römische Untersuchungsrichter Rosario Priore, seit 1991 mit dem »Fall Ustica« befaßt, arbeitet gegen ein gigantisches Verschleierungsmanöver an. Er hat inzwischen 80 Ermittlungsverfahren gegen zum Teil hochrangige Militärs – darunter neun Generale – eingeleitet. Die Vorwürfe: Falschaussage, Amtsmissbrauch und Hochverrat. Über 100 Zivilisten und Militärs wurden vernommen, an die 50 internationale Ermittlungsgesuche eingereicht, um neben der eigenen Regierung auch Washington, Paris und die Nato-Zentrale in Brüssel zur Mitarbeit zu drängen.

Während die USA und Frankreich nach wie vor mauern, gibt sich die Nato kooperativer, seit Rom endlich entschieden Aufklärung fordert.

Jetzt erhielt Priore den 800 Seiten starken Bericht dreier Radarexperten, die mit Hilfe bisher geheimehaltener Radarbilder und Codes aus dem Nato-Hauptquartier die Daten jener Nacht zu einem atemberaubenden Simulations-Puzzle zusammengefügt haben. Mit einem einzigen, aber entscheidenden Manko: Zwar konnten die Flugbewegungen entschlüsselt werden, nicht aber Identität und Nationalität der beteiligten Kampffjets.

Nach dieser Rekonstruktion waren in jener Nacht rund um die DC-9 mindestens sieben Militärjets im Einsatz. Schon kurz nach dem Start der DC-9 schoben sich ein oder zwei auf 1500 Meter Nähe in den Radarschatten der Maschine – vermutlich libysche MiG-23, denen Italien damals mitunter heimlich Zwischenlan-



FOTO: MANOCHER DEGHATIA/FAP

**Plötzlich abgedreht und auf Malta gelandet**

»Revolutionsführer« Gadhafi behauptete, ihm habe der Anschlag gegolten



FOTO: PASQUALE MODICA/G.F.

der Itavia-Maschine, die erst 1992 aus dem Meer geborgen wurden



FOTO: DPA

FOTO: ALAIN BERGUES

### Radarspuren aus Richtung Korsika

Französischer Abfangjäger vom Typ Mirage 2000

dungen zum Tanken gewährte, wenn sie nach ihrer Wartung in Jugoslawien heimflogen. Klammheimlich bildete Italien sogar libysche Kampfpiloten aus.

Vom Luftwaffenstützpunkt Grosseto steigen drei italienische Abfangjäger des Typs Starfighter F-104 auf, einer von ihnen gibt kurz darauf über die Radarstati-

on Poggio Ballone Alarm: Die beiden Piloten, Ivo Nutarelli und Mario Naldini, haben vermutlich die Libyer im Radarschatten der Zivilmaschine entdeckt. Kurz darauf drehen die Jets ab und kehren zum Stützpunkt zurück. Über ihre Beobachtungen und ihren Auftrag an jenem Abend hätten die Piloten im September 1988 vor

den Untersuchungsrichtern aussagen sollen. Doch beide sterben wenige Wochen zuvor. Bei einer Flugschau auf der US Air Base Ramstein in der Pfalz krachen am 28. August 1988 ihre Jets zusammen und reißen 68 Zuschauer mit in den Tod.

**S**icher ist, daß die DC-9 auf der Höhe von Ponzane neue Gesellschaft bekommt: Mindestens zwei Militärjets ziehen aus Richtung Korsika heran, französische Mirage 2000 von ih-

den gewesen, die Flugzeugträger in Häfen.

Gegen 20.59 Uhr sind sämtliche Radarspuren rund um die DC-9 zu erkennen – dann verlischt das Radarzeichen der Linienmaschine: Getroffen von einer Rakete, die, so frühere Gutachten, rund 20 Meter rechts vom Cockpit explodierte, möglicherweise nach einer Notzündung durch den Piloten eines Kampffjets.

Unklar ist bis heute, wer damals geschossen hat und vor allem: warum? Seit Jah-



### Alle Flugzeuge unten, alle Schiffe im Hafen?

Die »Saratoga« soll im Kampfgebiet gekreuzt sein

rem Stützpunkt, Solenzara, wie italienische Journalisten glauben. Zwei Jäger kommen aus Richtung des süditalienischen Festlands auf die Itavia-Maschine zu, zwei weitere steigen unvermittelt aus dem Meer unweit Sardiniens auf. Wie die Nato vergangene Woche erstmals bestätigte, hielt sich zu diesem Zeitpunkt ein Flugzeugträger ungenannter Nationalität im Gebiet um die Absturzstelle auf. Die Ermittler tippen auf die französische »Clemenceau« oder die amerikanische »Saratoga« – beide kreuzten in der Nähe. Doch Paris und Washington streiten jede Verwicklung in den Vorfall ab: Alle Jets seien an jenem Abend am Bo-

ren wird in den italienischen Medien spekuliert, daß ein amerikanischer oder französischer Jäger zwei Raketen abfeuerte, von denen nur eine die libysche MiG, die andere aber die Zivilmaschine erwischte. Notizen, die diesen

Tathergang untermauern, fand Priore 1996 bei einer Hausdurchsuchung bei dem pensionierten General Demetrio Cogliandro, zur Tatzeit Chef der Gegenspionage beim Militärgeheim-

**»Mit dem Radargutachten ist das Lügengebilde der Militärs und Geheimdienste endgültig zerstört«**

DARIA BONFIETTI,  
SCHWESTER  
EINES OPFERS

dienst Sismi. Unweit des DC-9-Wracks wurde außerdem der Zusatztank einer amerikanischen »Corsair« aus dem Meer geborgen. Die »Corsair« wird überwiegend von Flugzeugträgern aus eingesetzt. Und Zusatz-

»Wir sind an diesem Abend nur ganz knapp an einem Krieg vorbeigeschrammt«

FLUGLOTSE UND ZEUGE  
ALBERTO DETTORI

tanks, wissen Militärexperten, werfen die Piloten nur bei Havarie oder Kampfeinsätzen ab.

Die neue Radar-Analyse bestätigt jetzt auch das Schicksal einer der libyschen MiG-23: Sie verschwand kurz nach dem Absturz der DC-9 über dem süditalienischen Festland. Am 18. Juli 1980 entdeckt ein Schäfer eine zerschellte MiG-23 in den unwegsamen Höhen des Sila-Gebirges. Obwohl die Leiche des Piloten stark verwest ist, wird das Todesda-



FOTO: CARLO PINO/CONTRASTO

Die Leiche des Piloten war bereits verwest

Soldaten mit Trümmern der libyschen MiG-23 im Sila-Gebirge

tum später handschriftlich auf die Zeit um den Fundtag geändert. Die italienischen Militärs beteuern jahrelang, der Absturz der MiG habe mit dem Fall Ustica nichts zu tun.

»Das neue Radargutachten hat für uns fundamentale Bedeutung«, sagt Daria Bonfietti, die den Fall Ustica inzwischen auch als Senatorin und Mitglied der parlamentarischen »Kommission zur Aufklärung von Attentaten« verfolgt: »Damit ist das Lügegebilde der Militärs

und Geheimdienste endgültig zusammengebrochen.« Die hatten noch vor drei Jahren behauptet, die DC-9 sei wegen Materialschadens abgestürzt oder Opfer eines Terroranschlags geworden. Den Untersuchungsrichter Priore und seine Vorgänger hatten die Militärs mit unleserlichen oder manipulierten Radaraufzeichnungen abgespeist. In Marsala, der dem Absturzort nächstgelegenen Station, hatte man die entscheidenden Minuten einfach gelöscht.



FOTO: MARTIN FUGGER

Tragischer Unfall wenige Wochen vor der Aussage

Crash italienischer Kunstflieger über dem Militärflugplatz Ramstein: Die Piloten sollten als Zeugen auftreten



Zwölf Todesfälle im Zusammenhang mit dem »Fall Ustica«

Mario Naldini (links) und Ivo Nutarelli starben in Ramstein. Sie hatten in der fraglichen Nacht einen Kampfjet gesteuert

Wichtige Zeugen wollten jahrelang nicht reden – oder konnten es nicht mehr: Mindestens zwölf Tote werden mit dem Fall Ustica in Verbindung gebracht. Neben den in Ramstein abgestürzten Piloten war da etwa der stellvertretende Kommandant der toskanischen Radarstation Poggio Ballone, Maurizio Gari, und sein Untergebener, Fluglotse Alberto Dettori. Gari stirbt am 9. Mai 1981 mit 32 Jahren plötzlich an einem Herzinfarkt. Dettori, der in der Absturznacht Dienst hatte, wird am 30. März 1987 an einem Baum erhängt aufgefunden. Man sei an jenem Abend »nur ganz knapp an einem Krieg vorbeigeschrammt«, soll er einem Kollegen sichtlich mitgenommen am Morgen nach dem Absturz erzählt haben.

Über die Hintergründe des Luftkampf-Thrillers kursieren auch nach 17 Jahren zahllose Theorien, handfeste Hinweise sind eher spärlich. Die USA und Frankreich hatten den libyschen »Revolutionsführer« Moammar Gadhafi zu jener

Zeit zum Feind Nummer eins im Mittelmeerraum erklärt, während Italien mit dem Diktator dicke Geschäfte machte: 1976 hatte Gadhafi zehn Prozent der Fiat-Aktien aufgekauft und investierte ordentlich. Italien revanchierte sich mit der Lieferung von Kampfflugzeugen und Ausbildern. Gegenüber den Nato-Alliierten gerieten die Italiener dabei zunehmend in Konflikt. Frankreich unterstützte damals die Regierung des Tschad gegen Gadhafi. Washington plante mit Ägypten gemeinsame Luftmanöver gegen Libyen und lieferte Kampffjets nach Kairo.

Italienische Journalisten halten es für möglich, daß die Alliierten an jenem 27. Juni 1980 ein Attentat auf Gadhafi planten und die verspätete DC-9 unerwartet zwischen die Fronten geriet. Eine Vermutung, die sich vor allem auf die Aussagen der Fluglotsen des Radarstützpunkts Marsala stützt. Auf ihren Monitoren tauchte an jenem 27. Juni auch eine libysche Passagiermaschine auf, die der DC-9 entgegenkam. Vor der sizilianischen Küste änderte sie abrupt den Kurs und landete auf Malta.

Feldwebel Salvatore Loi gab zu Protokoll, bereits einen Tag vor dem Unglück sei seiner Radarstation der Sonderflug einer libyschen Zivilmaschine von Tripolis nach Warschau angekündigt worden – für den Abend des 27. Juni. An Bord befand sich »eine hochrangige Person«. Gadhafi ließ die Welt damals sofort wissen, er habe in der Maschine gesessen, der Angriff der Nato-Jäger habe allein ihm gegolten.

Daria Bonfietti kann mit den vielen Theorien über den Abschluß der DC-9, in der ihr Bruder saß, nichts anfangen: »Wir Angehörige wollen, daß die Verantwortlichen zur Rechenschaft gezogen werden. Nicht aus Rache, sondern weil wir ein Recht auf die Wahrheit haben.«

DANIELA HORVATH

