

World Socialist Web Site

wsws.org

Ustica - eine mörderische Verschwörung

Abschuss eines Zivilflugzeuges im Jahr 1980 vor Gericht

Von Andy Niklaus

22. September 1999

27. Juni 1980 um 20.08 Uhr: Das Passagierflugzeug DC-9 der Alitalia-Tochtergesellschaft Itavia erhält nach zweistündiger Verspätung wegen eines schweren Gewitters über dem Luftraum Bologna die Starterlaubnis. An Bord befinden sich 77 Passagiere, 3 Besatzungsmitglieder und der Flugkapitän Domenico Gatti. Die Maschine geht auf Kurs über Florenz, Siena und die Insel Ponza, Richtung Palermo. Die Flugbedingungen sind gut, klare Sicht, leichter Wind. Planmäßig über Ponza bittet der Pilot die Fluglotsen des Radarzentrums Rom-Ciampino, für den Anflug auf Sizilien die Flughöhe von 10.000 m verlassen zu dürfen. Minuten später fliegt die DC-9 auf 7.500 m Höhe. Plötzlich hören die Lotsen über Funk ein erschrecktes "Guar...", ein halbes "Guarda!" - "Schau doch!" Es ist 20.59 Uhr, als der Funkkontakt abbricht. Die DC-9 verschwindet von den Radarschirmen.

Und wieder erschüttern die Pressemitteilungen die Öffentlichkeit! Das Passagierflugzeug stürzte unweit der Insel Ustica, 120 Seemeilen nördlich Siziliens, ins Tyrrhenische Meer, das an dieser Stelle über 3.500 m tief ist. Im Morgengrauen bergen die Rettungsmannschaften nur noch Tote aus den Wellen.

Die erste offizielle Version begründet den Absturz mit der angeblichen Materialermüdung des Flugzeuges. Bereits wenige Stunden später wird verbreitet, dass ein Bekenneranruf bei der Zeitung *Corriere della Sera* eingegangen sei. Dieser habe behauptet, die Maschine sei durch eine Bombenexplosion in der Toilette der DC-9 zum Absturz gebracht worden. Die Bombe habe einem rechtsextremen Häftling gegolten. (Es stellte sich übrigens heraus, dass sich ein solcher nicht an Bord befand.) Mit dieser Variante versuchen offizielle Stellen, die Tat den Linken Italiens anzuhängen, die zu diesem Zeitpunkt in vielen öffentlichen Ämtern vertreten sind.

Schließlich breiten sich Gerüchte über die Ursachen des Unglücks aus, die immer stärker auf eine Verwicklung der Nato hinweisen. In diesem Zusammenhang rückt der Flug einer Tupolew ins Interesse der Öffentlichkeit, die zur gleichen Zeit wie die Unglücksmaschine in der libyschen Hauptstadt Tripolis gestartet ist. Ursprüngliches Ziel dieses Flugzeuges war Warschau. Doch änderte die Maschine mit ihrem hochkarätigen Passagier, dem libyschen Staatspräsidenten Muammar Ghaddafi, vor der sizilianischen Küste abrupt ihre Route und landete unerwartet auf der Mittelmeerinsel Malta.

In den Medien wird spekuliert, dass es sich um eine geheime Militäroperation der Nato gehandelt habe, die das Flugzeug Ghaddafis zum Absturz bringen sollte. Ghaddafi, der sich auf dem Weg zu

einem Gipfeltreffen des Warschauer Paktes befand, war von Ronald Reagan zum Mann Nr. 1 des Terrorismus im Mittelmeerraum erklärt worden. Dennoch pflegte er weiterhin traditionell enge Geschäftsverbindungen zum Nato-Partner Italien und investierte dort. 1976 hatte Libyen 10 Prozent der FIAT-Aktien aufgekauft. Italien wiederum lieferte Kampfflugzeuge und militärische Ausbilder und geriet dabei zunehmend in Konflikt mit den Nato-Alliierten. Frankreich unterstützte damals die Regierung des südlich von Libyen gelegenen Tschad gegen Ghaddafi. Washington plante bereits mit Ägypten gemeinsame Luftmanöver gegen Libyen und lieferte Kampffjets nach Kairo.

Klärung vor Gericht

Die genauen Gründe für den Absturz sollen nun - nach fast 20 Jahren - vor Gericht zur Debatte stehen. Der italienische Untersuchungsrichter Rosario Priore hat Anklage gegen vier italienische Generäle wegen Hochverrats und Angriff auf die Verfassungsorgane sowie gegen weitere fünf Generäle wegen Falschaussage erhoben. Gegen 80 Militärangehörige wird noch ermittelt.

Priore bringt in seiner Anklage unter anderem folgende Beweisfaktoren in Zusammenhang:

Knapp drei Wochen nach dem Flugzeugabsturz wurde im Sila-Gebirge eine abgeschossene MiG 23 gefunden. Den Flug dieser MiG 23 in der Nacht vom 27. Juni hatte die Nato zu vertuschen versucht, indem sie den Zeitpunkt des Abschusses auf den 18. Juli deklarierte. Eine Obduktion der verwesenen Leiche setzte jedoch den Eintritt des Todes um den 27. Juni herum fest.

Zwei Jahre nach dem Unglück hatte der britische Sender BBC die Version verbreitet, dass ein libyscher Dissident sich mit einer MiG 23 habe absetzen wollen, von Nato-Kampfflugzeugen jedoch gejagt worden sei. Diese hätten beim Versuch, die MiG abzuschießen, versehentlich auch das Passagierflugzeug getroffen. Notizen, die diesen Tathergang untermauern, fand Priore 1996 bei einer Hausdurchsuchung bei dem pensionierten General Demetrio Cogliandro. Er war 1980 Chef der Gegenspionage beim Militärgeheimdienst SISMI gewesen.

Außerdem wurden nahe dem Wrack der Zusatztank einer amerikanischen Corsair aus dem Meer geborgen. Die Corsair wird überwiegend von Flugzeugträgern aus eingesetzt. Und Zusatztanks - so wissen Militärexperten - werfen Piloten nur bei Havarie oder Kampfeinsätzen ab.

1986 hatte die italienische Regierung die französische Gesellschaft Ifremer mit der Bergung der Unglücksmaschine in 3.700 m Tiefe beauftragt. Im Laufe der jahrelangen Justizuntersuchungen stellte sich jedoch heraus, dass diese Firma über enge Verbindungen zum französischen und italienischen Geheimdienst verfügte und den Bericht über die tatsächliche Absturzursache fälschte. Das Wrack, das 1987 geborgen und untersucht wurde, wies deutliche Einschläge von außen auf. Es waren keine Flammenreste innerhalb der Maschine zu entdecken. Dennoch blieb die französische Firma bei der These der gelegten Bombe. Der Voice Recorder, der die Gespräche der Piloten aufzeichnete, wurde natürlich nicht gefunden.

Des weiteren kann Priore beweisen, dass die Rettungsmannschaften zunächst in ein weit abseits vom Absturz liegendes Gebiet geschickt wurden. Erst nach zehn Stunden begann man tatsächlich mit der Bergung der Passagiere. Die Such- und Bergungsaktion leitete das wichtigste Flugleitzentrum in Apulien, "Martina Franca", welches zum Nato-Radarsystem Nadge gehört.

Nadge kann mit seinen vollautomatisch gesteuerten Anlagen in rd. 80 Radarstationen lückenlos den gesamten Flugverkehr Europas aufzeichnen. Somit war die Absturzstelle des Passagierflugzeuges

genauestens bekannt! Der Verdacht, dass hier Zeugen unerwünscht waren, lässt sich nicht von der Hand weisen.

Die italienische Wochenzeitung *Panorama* schrieb damals sogar, dass englische Froschmänner aus Nato-U-Booten den Rumpf der DC-9 im Morgengrauen gesprengt hätten. Die Maschine solle sich zuvor noch Stunden auf der Meeresoberfläche befunden haben.

Weiter berichtete die Zeitung von der Wahrscheinlichkeit einer Nato-Geheimoperation zum Sturz Ghaddafis. *Panorama* zitierte Notizen des Verbindungsmannes zwischen dem italienischen und französischen Geheimdienst, Guglielmo Sinigagli (heute Kronzeuge): "...von einem sizilianischen Stützpunkt aus Waffenlieferungen an libysche Rebellen; Abschuss des von einem libyschen Rebellen gesteuerten Flugzeuges, das in der Nacht des 27. Juni 1980 Ghaddafi von Tripolis nach Warschau bringen sollte; Landung eines auf U-Booten verschifften internationalen Kommandos in Libyen zur Unterstützung der Rebellen, um den Staatsstreich durchzuführen. Der Plan schlug fehl, als statt Ghaddafi die DC-9 der Itavia getroffen wurde."

Eine weiteres Vertuschungsmanöver, das Priore aufdeckte, ist die jahrelange Unterschlagung der Radarbilder aus diesem Luftraum. Die Nato, die jede Verwicklung in das Unglück bestritt, konnte angeblich deswegen keine Radarunterlagen liefern, weil in der strittigen Zeit ein Manöver namens "Synadex" abgehalten wurde. Aus diesem Grunde sei die Radarstation Marsala ausgeschaltet, die Radarstation Siracusa aus Wartungsgründen nicht funktionstüchtig gewesen.

Doch bereits im März 1991 stand fest, dass die Nato in den Tagen des Absturzes kein Manöver "Synadex" durchgeführt hatte. Auch gibt es keine Hinweise darauf, dass die Radarstation Siracusa am 27. Juni gewartet wurde. Vielmehr war die Wartung für den 26. Juni vorgesehen. Im übrigen hatte es sich hierbei um eine Software-Wartung gehandelt, die keinen Totalausfall der Funktionen mit sich bringt.

1988 hatten Freunde und Angehörige der Opfer die "Vereinigung der Opfer von Ustica" gegründet und eine Neuaufnahme des Falles gefordert. Doch der damalige Nato-Generalsekretär Manfred Wörner sowie der US-Botschafter in Rom, Richard Gardener, stemmten sich gegen alle Behauptungen einer geheimen Militäroperation. Noch im März 1989 erklärte das amerikanische Außenministerium, dass z. Z. des Unglückes "weder Schiffe noch Flugzeuge der US-Marine oder Luftwaffe in oder über dem Tyrrhenischem Meer anwesend waren".

1990 sichergestellte Tonbandaufnahmen der Gespräche der Radarzentrale, die bisher vom Militär unterschlagen worden waren, beweisen das genaue Gegenteil. An diesem Tage befanden sich Nato-Jäger, einige Phantoms, italienische F-104, französische Mirage und zwei englische Radarflugzeuge des Typs Nimrod im Einsatz. Gleichzeitig hielten sich mehrere Kriegsschiffe der Nato, darunter Flugzeugträger und U-Boote in dem Gebiet auf.

Ein atemberaubendes Puzzle

Nachdem über hundert Zivilisten und Militärangehörige vernommen und an die fünfzig internationale Ermittlungsgesuche eingereicht worden sind, um neben der eigenen Regierung auch Washington, Paris und die Nato-Zentrale in Brüssel zur Mitarbeit zu drängen, gibt sich die Nato nunmehr "kooperativer". Priore hat einen 800 Seiten starken Bericht dreier Radarexperten erhalten, die mit Hilfe bisher geheimgehaltener Radarbilder und Codes aus dem Nato-Hauptquartier die

Daten jener Nacht zu einem atemberaubenden Simulationspuzzle zusammenfügen.

Danach befanden sich in jener Nacht rund um die DC-9 mindestens ein Dutzend Militärjets im Einsatz. Bereits kurz nach dem Start der DC-9 schoben sich ein oder zwei Jets - vermutlich libysche MiG 23 - auf 1.500 m Nähe in den Radarschatten der Maschine.

Vom Luftwaffenstützpunkt Grosseto stiegen daraufhin zwei italienische Abfangjäger des Typs Starfighter F-104 auf. Einer von ihnen gab über die Radarstation Poggio Ballone des Flughafens Grosseto Alarm. Die beiden Piloten, Ivo Nutarelli und Mario Naldini, hatten vermutlich die Kampffjets im Radarschatten der Zivilmaschine entdeckt. Kurz darauf wurden die beiden zurückbeordert.

Weiterhin beweisen die Radaraufnahmen, dass die DC-9 auf der Höhe von Ponza auch Besuch von anderen Jets bekam: Mindestens zwei Kampfflugzeuge zogen aus Richtung Korsika heran, wahrscheinlich französische Mirage 2000. Zwei Jäger kamen aus Richtung des süditalienischen Festlandes auf die DC-9 zu, zwei weitere stiegen unvermittelt aus dem Meer unweit Sardinien auf.

Wie die Nato vor zwei Wochen erstmals bestätigte, hielt sich zudem ein Flugzeugträger "ungenannter Nationalität" im Absturzgebiet auf. Die Ermittlungsbehörden haben die französische "Clemenceau" oder die amerikanische "Saratoga" im Verdacht; beide Schiffe kreuzten ganz in der Nähe. Doch sowohl Paris als auch Washington streiten nach wie vor jede Verwicklung in den Vorfall ab. Die Flugzeugträger hätten in den Häfen vor Anker gelegen, alle elektronischen Geräte seien abgeschaltet gewesen, kein Flugzeug sei gestartet, bzw. gelandet. Doch wer, wenn nicht die USA und Frankreich, stationierte in dieser Nacht einen Flugzeugträger in der Region?

Die Radaraufnahmen zeigen weiter, dass um 20.59 Uhr die DC-9 noch deutlich zu erkennen war. Dann erlischt das Radarzeichen der Zivilmaschine, getroffen von einer Rakete, die - so frühere Gutachten - ca. 20 m rechts vom Cockpit explodierte, möglicherweise nach einer Notzündung durch den Piloten eines Kampffjets.

Priore hat herausgefunden, dass einen Tag nach Absturz der DC-9 in der US-Botschaft in Rom der "Sonderstab Ustica" gegründet wurde. Vermutlich wurden dort alle Beweise unter Verschluss genommen. Der damalige italienische Ministerpräsident Francesco Cossiga, der schon 1978 als Innenminister im Mordfall Moro für seine in Zusammenarbeit mit US-Kreisen betriebene Verhinderung der Fahndung unrühmlich bekannt geworden war, ordnete allen Dienststellen "strengstes Stillschweigen" über den Vorfall an. Der Geheimdienstchef der italienischen Luftwaffe, Zeno Tascio, händigte alle relevanten Aufzeichnungen der italienischen Radarstationen dem Chef der CIA in Rom aus.

Eine Blutspur

Traurig und vielsagend ist die Spur mysteriöser und ungeklärter Todesfälle, die das Unglück vom 27. Juni 1980 nach sich zog:

Der Arzt des Militärflughafens erhängte sich an seiner Badezimmertür. Sechs Wochen nach dem Unglück raste der Kommandant des Flughafens Grosseto mit seinem Auto an eine Platane. Seinen Fluglotsen Dettori fand man an einem Baum aufgehängt. (Man sei an jenem Abend "nur ganz knapp an einem Krieg vorbeigeschwankt", soll er einem Kollegen sichtlich mitgenommen am Morgen nach dem Absturz mitgeteilt haben.)

Auch der Bürgermeister von Grosseto starb bei einem Autounfall. (Von zwei Luftwaffengenerälen hatte er erfahren, dass am Abend des 27. Juni von dem nahegelegenen Flugplatz zwei Abfangjäger aufgestiegen waren, um eine libysche MiG abzuschießen.) Der diensthabende Offizier der Radarstation Grosseto starb am 9. Mai 1981 32-jährig an einem Herzanfall.

Im März 1987 erschoss das sogenannte Terrorkommando Unitá Comunisti Combattenti den General Licio Giorgieri. (Wie später festgestellt wurde, bezahlte das Innenministerium den Anführer des Mordkommandos.) Giorgieri war Radarexperte und Mitglied des Radarstabes der italienischen Luftwaffe. In der Absturznacht kommandierte er über dem Luftraum von Ustica eine PD 808, ein Spezialflugzeug für elektronische Kriegführung.

Bisheriger Höhepunkt der Blutspur scheint das bis heute nicht aufgeklärte Unglück von Ramstein in Deutschland im September 1988 zu sein. Hier kamen beim Absturz der Luftakrobatikstaffel "Frecce tricolori" 68 Zuschauer ums Leben. Zwei der beteiligten und ebenfalls getöteten Staffelpiloten waren Mario Naldini und Ivo Nutarelli, die am 27. Juni 1980 mit ihren Abfangjägern in Richtung des Passagierflugzeuges aufgestiegen waren, Alarm gegeben hatten und 15 Minuten vor Absturz der DC-9 nach Grosseto zurückbeordert worden waren.

Zehn Tage nach der Flugschau wollten beide Piloten vor dem Untersuchungsrichter über das Unglück aussagen. Beide mussten mehr gesehen haben, als von der Nato erlaubt. Aus Tonbandaufnahmen geht hervor, dass sie von der libyschen Tupolew (sie bezeichneten sie als "Zombie" - Feindflugzeug) gewusst und den Befehl erhalten hatten, ihre Identifikationscodes auszuschalten sowie alle Aufzeichnungen ihrer Flugbewegungen zu löschen. Ivo Nutarelli hatte noch vor der Flugschau geäußert, er "werde endlich aussagen".

Die deutschen Zeitungen *Der Spiegel* und *taz* stellten damals die Hypothese eines Sabotageaktes im Zusammenhang mit der Vorgeschichte der beiden Piloten auf. Grüne Abgeordnete im Bundestag forderten eine Wiederaufnahme der Ermittlungen über das Unglück in Ramstein. Dazu kam es jedoch nicht.

Erst mit dem Zusammenbruch des Warschauer Paktes und der Sowjetunion sowie der Aufdeckung der geheimen Nato-Gruppe "Gladio" begannen einige Militärs "Reue" zu zeigen. Eine Rolle spielt wohl auch, dass man sich nicht mehr vom Pentagon und der CIA Befehle erteilen lassen will.

Ex-Verteidigungsminister Lagorio gab vor Priore zu, dass es im Falle Ustica ein internationales Komplott von hohen Militärs auch anderer Staaten gegeben habe. Er - sich selbst und die Regierung schützen wollend - behauptete, sie seien nur Opfer gewesen. Das Militär erklärt jetzt den Geheimdienst für schuldig, und umgekehrt. Priore selbst weist in seinem öffentlichen, 5.000 Seiten starken Abschlußbericht darauf hin, dass die Hauptakteure an höherer Stelle sitzen müssen, denn "solche Entscheidungen können nicht ohne Deckung von Regierungsstellen vonstatten gegangen sein... Die militärische Ebene muss mit einer nationalen, ausländischen oder internationalen höheren Ebene diskutiert und von ihr Zustimmung erhalten haben."

Was der Fall "Ustica" noch alles an Lügen, Komplotten und Leichen zu Tage bringt, wird der Prozess in den nächsten Monaten - wenn nicht Jahren - zeigen. Sicher scheint, dass die ganze Wahrheit nicht ans Licht der Öffentlichkeit kommen wird, da sie sich noch immer in den Archiven des Pentagon und verschiedener Geheimdienste befindet.

