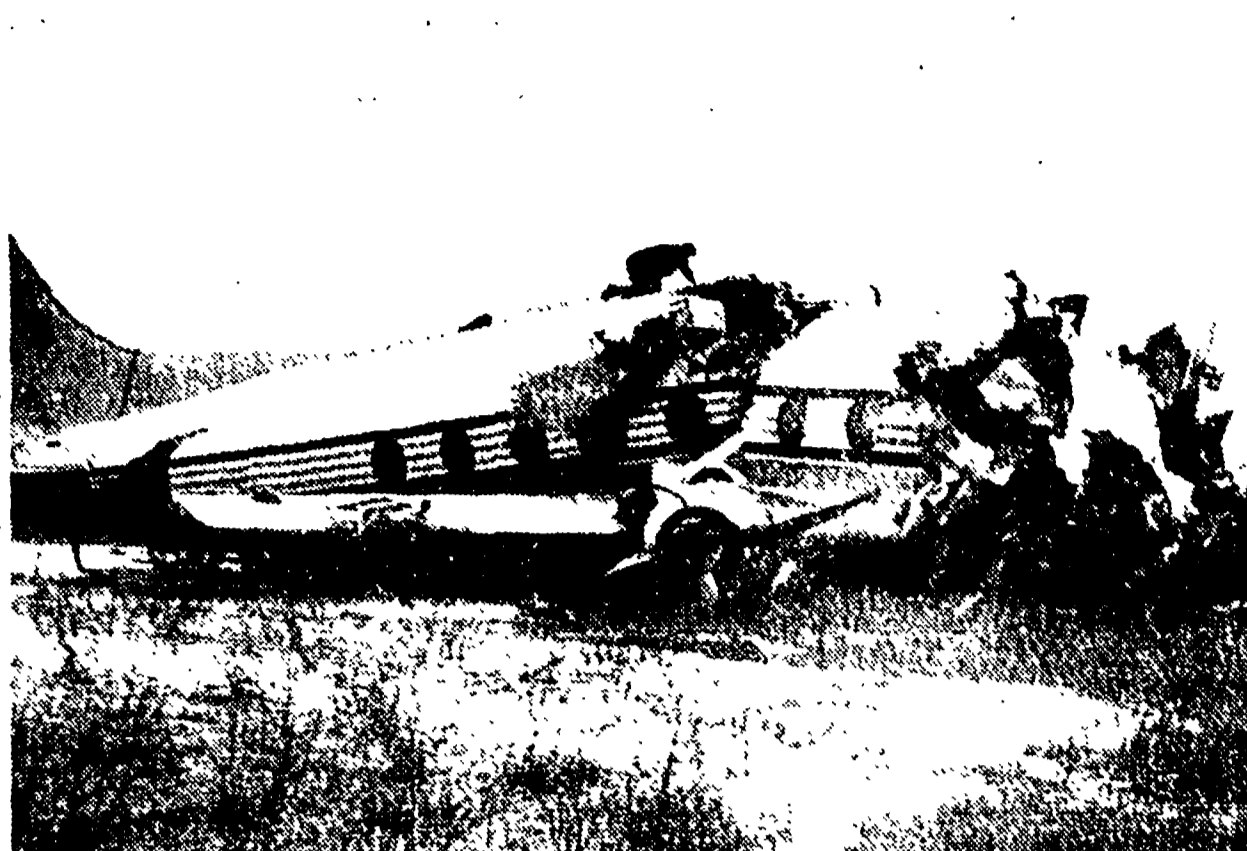


Stava simulando una manovra d'emergenza

# Turboelica in volo d'addestramento si schianta sulla pista di Ciampino

I due piloti estratti cadaveri dai resti del «Viscount» — Inutile un tentativo di riprendere quota. Danneggiati altri aerei che sostavano sulle piazzole dell'aeroporto — E' stata aperta una inchiesta

Due piloti sono deceduti ieri mattina in un pauroso incidente aereo all'aeroporto di Ciampino. L'apparecchio, un quadrimotore a turboelica dell'Alitalia, recante la sigla I-LITZ, era in volo di addestramento: erano a bordo l'istruttore Fioravante Ruffinato, vice comandante dell'Alitalia, di 41 anni, e l'allievo pilota Franco Pacchiotti di 30 anni. L'apparecchio era un Viscount, di solito adibito a servizi di linea: i due piloti entrambi esperti, stavano compiendo alcune prove di emergenza. Il quadrimotore si era alzato dalla pista di Ciampino verso le sette, ed aveva compiuto, per oltre un'ora, le prove previste, sotto la direzione del comandante Ruffinato. Verso le otto, i piloti avevano speso due dei motori, e si accingevano, in quelle condizioni, a tentare l'atterraggio, puntando verso la pista dell'aeroporto civile, mettendosi quindi in comunicazione con la torre di controllo, che quel giorno secondo dava l'autorizzazione all'uso della pista.



L'aereo spezzato a metà della carlinga nella caduta

Gli ultimi istanti di volo del Viscount sono stati ricostruiti in base alle registrazioni della torre di controllo dell'aeroporto. Ore 8.10: L'aereo Viscount chiama la torre di controllo: «ZT (sigla del velivolo) in finale per la riattaccata». Risponde la torre di controllo: «Autorizzato». Viscount: «O.K.». Ore 8.12.30: Viscount: «Ciampino, ZT è sotto vento, Cambio». Torre controllo: «Richiami in finale». Viscount: «Ricevuto». Ore 8.13.45: Viscount: «ZT vira in base» (il velivolo cioè si trova all'ultima curva che compare a 90 gradi prima di imboccare la pista di atterraggio). Torre controllo: «Autorizzato in finale». Ore 8.14: Viscount: «O.K.». Ore 8.15: Viscount: «Finale, ZT». Torre controllo: «Autorizzato all'atterraggio». Viscount: «Ricevuto». Da questo momento è stato perso il contatto. Quello che è avvenuto esattamente sarà ricostruito dalle due inchieste che sono state aperte: la prima da parte dell'autorità militare aeronautica, la seconda dalla Procura della Repubblica.

L'apparecchio, a quel punto, si trovava sulla verticale della torre di controllo. Rimaneva da compiere la virata di novanta gradi necessaria a portarsi in direzione della pista. Il grosso

velivolo iniziava la manovra. Ma l'apparecchio, forse a causa del forte vento e del fatto che due soli motori erano in funzione, cominciava a scivolare d'ala, penzolando pericolosamente. Era chiaro che in simili condizioni i due piloti non potevano tentare l'atterraggio, ma riprendere quota. Ed infatti tentavano questa manovra: forzavano i due motori, mentre cercavano disperatamente di rimettere in linea l'aereo. La manovra riusciva però solo parzialmente.

Il Viscount percorreva tutta la lunghezza della pista barcollando pericolosamente senza riuscire a rialzarsi, mentre puntava verso la zona militare. Fuori pista, toccava più volte il terreno, rialzandosi alcune frazioni di secondi dopo, senza però riuscire a distaccarsi, fino a che un'ultima picchiata col muso lo fermava per sempre, mentre i servomotori si squarciano, ed un fiotto di benzina incendiata si riversava sul «muso».



Franco Pacchiotti, uno dei due aviatori deceduti

L'apparecchio aveva perduto l'ala destra nel suo primo urto sul terreno, sulla pista civile di Ciampino. Fortunatamente, nel lungo tragitto compiuto a velocità paurosa, non investiva nessun altro apparecchio, danneggiando solo i piani di coda di alcuni apparecchi militari situati poco prima dell'hangar davanti al quale si è arrestato, mentre la gente che si trovava sul

## Le scadenze del Codice della strada

### Il "segnale di auto-ferma", obbligatorio dal 1° gennaio

Tutti gli autoveicoli, con il 1° gennaio 1960, devono essere dotati del segnale di auto-ferma, in base all'art. 117 del codice.

Ecco il testo dell'articolo: «Fermi, restando gli obblighi previsti dall'art. 116 (incompiuto della carezzatura) fuori dei centri abitati, i veicoli, esclusi i motocicli e ciclomotori e i velocipedi, che debbono restare fermi sulla carreggiata devono essere segnalati in caso di nebbia o nel caso che il veicolo sia fermo in curva o nel tratto discendente di un dossi ovvero di notte, quando sia difettosa l'efficienza delle luci posteriori di posizione.

La segnalazione deve essere effettuata a mezzo di un segnale mobile di pericolo generale di cui i veicoli devono essere dotati, di dimensioni ri-

dotte e munito di dispositivo di luce riflessa, conforme alle caratteristiche che saranno stabilite dal ministero dei Lavori Pubblici, collocato sulla carreggiata stessa, posteriormente al veicolo, alla distanza di almeno 50 metri.

Il nuovo codice della strada, a partire dal 1° gennaio 1960, prescrive inoltre le seguenti disposizioni:

I marchi dovranno essere muniti della nuova targhetta di immatricolazione e del duplicato della targhetta del veicolo. Il T. U. si ricorda, a questo proposito, che i dati di immatricolazione indicati nella targhetta devono essere sempre chiaramente visibili e la targhetta deve essere rinnovata quando i dati stessi non siano più leggibili. Le targhetze verranno richieste

il 31 dicembre, presso la sede provinciale dell'Automobile Club (T. U. e comitato) per essere cambiate alla scadenza, dovranno essere muniti di un nuovo segnale di pericolo di auto-ferma, costruito in base alla nuova disposizione, e questo segnale non omologato, a partire dal 1° gennaio.

Le macchine operatrici (comprensive, oltre macchine trattori e carrelli) dovranno essere muniti di segnalazione a cerchio. Il certificato di immatricolazione sulla base della denuncia di conformità al tipo omologato, e questo, a partire dal 1° gennaio, non omologato, a partire dal 1° gennaio.

Le macchine operatrici (comprensive, oltre macchine trattori e carrelli) dovranno essere muniti di segnalazione a cerchio. Il certificato di immatricolazione sulla base della denuncia di conformità al tipo omologato, e questo, a partire dal 1° gennaio, non omologato, a partire dal 1° gennaio.

## Contraddittorio e incomprensibile atteggiamento sul fosco episodio

### Una nuova equivoca comunicazione del ministero sulla morte dell'Elisei

La fine del giovane detenuto rimane misteriosa e nessuno ne è ritenuto responsabile

Il ministero della Giustizia ha diramato ieri un secondo comunicato a proposito della tragica morte di Marcello Elisei nel carcere di Regina Coeli. Il documento dovrebbe servire — almeno nell'intenzione dell'anonimo estensore — a chiarire i numerosi dubbi ed interrogativi lasciati dal primo comunicato, tanto prolisso quanto affannoso. Come nel precedente, il tono appare imbarazzato e uguale si rivela anche il fine: giustificare ad ogni costo tutto ciò che è avvenuto.

«L'inchiesta amministrativa — prosegue il documento ministeriale — non poteva avere per oggetto che la indagine sul rispetto delle norme regolamentari. Tale indagine ha potuto accertare che l'Elisei — contrariamente a quanto era stato pubblicamente scritto — non subì percosse né fu abbandonato senza assistenza».

«Ora è evidente che le anticipazioni arbitrarie sono state tutte proprie delle cosiddette autorità ministeriali. L'inchiesta amministrativa resa nota sabato scorso, e di cui abbiamo dato ampia notizia, non è che una sequela di affermazioni perentorie secondo le quali tutto ha funzionato perfettamente a Regina Coeli anche nel caso della fine di Marcello Elisei. Ogni responsabilità è stata esclusa (anche se — guarda caso — il direttore è il capo delle guardie si sono dimessi). Cos'è questo se non anticipare un giudizio, perfino drastico, quando la magistratura deve ancora pronunciarsi?»

«E ancora: come si concilia la riunione al vertice. Gli occidentali si sono in effetti messi d'accordo su un piano di lavoro per la preparazione della sommata: il lavoro comincerà nella seconda quindicina di gennaio a Washington. Sono stati creati due gruppi: il primo si occuperà del disarmo e comincerà a rappresentare la Francia, della Gran Bretagna, degli Stati Uniti, del Canada e dell'Italia, paesi che fanno parte della commissione dei «dieci» per il disarmo. Questo gruppo dovrebbe coordinare e discutere diversi punti di vista e preparare un piano comune che terrà conto — dicono le fonti diplomatiche — di ciò che già esiste e del piano americano che sarà messo a punto dalla commissione Coalinga entro il 1. gennaio prossimo. Il secondo gruppo di lavoro dovrà occuparsi del «dossier» tedesco. Un terzo gruppo di lavoro potrebbe essere costituito in seguito, affinché si occupi del problema delle relazioni est-ovest che gli occidentali vorrebbero veder discusse alla conferenza al vertice.

## La conferenza dei 4 a Parigi

(Continuazione dalla 1. pagina)

ha, cioè, un'estensione che va anche al di là dell'ambito delle nazioni aderenti al Patto atlantico e quindi oltre quella che alcuni osservatori prevedevano recentemente, quando si è diffusa la voce di una iniziativa, tendente a creare una specie di «NATO economica».

Alla conferenza stampa dove i documenti sono stati letti si è subito capito che essi avevano bisogno di qualche corollario esplicativo: i giornalisti hanno assalito di domande i portavoce. Prima di tutto: che cosa significa la affermazione pura e semplice dei principi stabiliti nelle dichiarazioni del 1958? Non si è fatto nessun progresso, da allora, sul problema di Berlino? La conferenza di Ginevra non è dunque servita a nulla? E il governo britannico, ha forse cambiato improvvisa-

mente la propria politica? A quest'ultima domanda, il portavoce di Macmillan ha risposto che «il governo britannico non ha cambiato la propria politica nei confronti del problema di Berlino»; ma il signor Russell non ha fornito, con questo, una risposta convincente. I giornalisti insistevano: e allora il portavoce dei quattro si è messo d'accordo per una risposta che ha accresciuto lo stupore: essi hanno affermato esplicitamente che a Ginevra non vi era stato un accordo, né un progresso sulla questione di Berlino.

Il portavoce francese ha poi aggiunto che, a questo proposito, fra i quattro occidentali si è trovato adesso a Parigi un accordo «sui principi fondamentali»; ma che i problemi di tattica, saranno studiati in maniera più approfondita prima del-

### Altre 5 denunce per gli stupefacenti

I carabinieri di Velletri hanno denunciato, in stato di responsabilità, a conclusione delle indagini sul traffico di stupefacenti, altre cinque persone. Si tratta di Andrea Basconi, Maria Zozza, Pasquale Lombardo, Angelo Vignola e Elpidio Giacco.

### Walter Marcheselli intossicato da scampi

TORINO, 21. — La presentazione della T.V. Walter Marcheselli, è rimasta compromessa da scampi. Ricordato a settanta in compagnia dell'attore Liauba Feldman, si era tenuto in una trattoria per consumare uno spuntino, due tazzine e un caffè. Poco dopo Marcheselli ha accusato disturbi. Il medico ha riscontrato un principio di intossicazione.

### Radiotelefortuna 1960



### Scarcerati gli aggressori dei fidanzati

Il tribunale di Roma, presieduto dal dr. Labian, ha assolto a scampio Aldo Pascher, Mario Cifarrello, Marco Labar, e Ludovico Rosasco, dall'imputazione di «atti di libidine violenta e lesivi», ritenuti responsabili invece di molestia alle persone.

Con la sua sentenza, il Tribunale ha anche prosciolto dalla custodia cautelativa, trattandosi di minori, il Pascher, il Cifarrello e il Labar.

### Anche per il 1960

### Radiotelefortuna

Dà appuntamento a tutti gli abbonati vecchi e nuovi in regola con il versamento del canone.

### 29 AUTOMOBILI

Fiat 1800, Fiat 600, Fiat 500 Lancia Appia III Serie; Alfa Romeo Giulietta; Alfa Romeo Dauphine.

### PUNTATE SULLA SOLLECITUDINE:

I premi di maggior valore saranno assegnati agli abbonati sorteggiati che avranno versato prima degli altri il canone di abbonamento.

SUL «RADIOCORRIERE TV» LEGGETE LE NORME DEL CONCORSO CHE VI SARA ILLUSTRATO ANCHE PER RADIO E PER TELEVISIONE.

### RAI

## RAI RADIOTELEVISIONE ITALIANA