

La sciagura del Vesuvio

L'urto tremendo del « Viscount » contro la montagna, l'esplosione, le fiamme hanno tutto dilaniato e incenerito: non è neanche certo il numero dei morti - A quaranta ore dalla sciagura sono stati riconosciuti solo i resti di 20 vittime



La giovane hostess, Gabriella Cortesi.

In Inghilterra non era mai successo

Teddy boys assaltano una città

Centinaia di ragazzi e ragazze devastano la pacifica Clacton city - Decine di arresti e processo-lampo

LONDRA, 30. Un'orda urlante di un migliaio di « teddy-boys » provenienti da parecchie contee del sud-est dell'Inghilterra ha invaso ieri il centro balneare di Clacton, nell'Essex, seminando il terrore tra la popolazione e la folla di turisti che vi ha trascorso le vacanze di Pasqua. A mezzanotte di ieri, la polizia aveva arrestato 97 teppisti. Quarantatre di essi sono comparso oggi davanti al magistrato sotto varie accuse: turbamento della quiete pubblica, danneggiamento, aggressione e furto.

I giovani sono stati tutti rilasciati su cauzione e compariranno in tribunale il 27 aprile. Gli altri sono stati ammoniti dagli agenti a non commettere più brutte del genere e sono stati rilasciati senza denuncia. Tra sabato sera e domenica pomeriggio, la cittadina di Clacton è stata letteralmente invasa dai giovinastri che hanno prodotto danni ingenti alle automobili, alle vetrine, ai negozi, agli stabilimenti balneari. Bande rivali si sono scontrate nelle strade e violente risse sono avvenute tra gli stessi giovinastri. Numerosi cittadini sono stati aggrediti e malmenati.

L'invasione di Clacton ha provocato profondo impressione in tutto il paese, in quanto è la prima volta che una cosa del genere avviene in Inghilterra.

A bordo di motoscooter e motociclette, con le loro amiche sul sellino posteriore, i giovani teppisti hanno « attaccato » la città all'alba, in parecchie ondate successive, abbandonandosi subito a violenze d'ogni genere. La loro prima vittima è stato un uomo di una sessantina d'anni che aveva cercato di indurli alla calma: i « teddy-boys » lo hanno gettato da un ponte alto quasi sette metri. Per sua fortuna è caduto sulla sabbia e se l'è cavata con qualche contusione. E' stata poi la volta di un campeggio: tutte le tende sono state strappate e parecchi campeggiatori sono stati duramente percosi dai giovani scatenati.

Un gruppo di cinquecento teppisti, che indossavano tutti la giubba di cuoio che costituisce la loro divisa, si è poi precipitato verso la passeggiata a mare, demolendo le cabine, rovesciando le automobili, gettando a mare sedie e sdraio panche, fraccassando tutto ciò che capitava sotto le loro mani. Numerose vetrine di negozi sono state infrante a sassate e colpi di bastone. Forzato l'in-

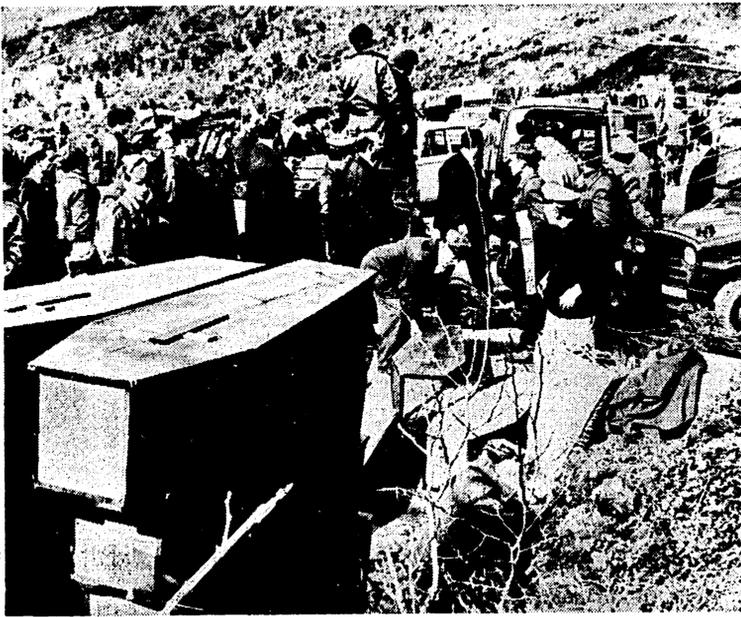
gresso di un « bowling », i teppisti ne hanno devastato l'interno e si sono allontanati soltanto dopo aver dato fondo alla provvista di alcolici esistenti nel locale.

A gruppi di 15-20, i « teddy-boys » sono penetrati nei negozi del lungomare facendo man bassa sulla merce. Uno sconosciuto ha sparato un colpo di fucile contro la vetrina di un negozio. In alcuni casi, i « teddy-boys » hanno sospeso in loro ostilità di distruzione per attaccare i poliziotti.

I pochi agenti di polizia della cittadina hanno tentato di porre freno alle violenze ma, sopraffatti dal numero dei teppisti, si sono visti costretti a chiedere rinforzi che sono affluiti dalle località vicine. Soltanto nella serata, gli agenti, che hanno impiegato anche cani-lupo, sono riusciti a ristabilire l'ordine.

« Ho visto tumulti in località del sud America, ma si trattava di scherzi da ragazzi rispetto a quanto è avvenuto qui », ha detto un turista che si era recato a Clacton per trascorrere le vacanze in questa cittadina che ha come motto « sole, salute e felicità ».

Perché il Viscount è precipitato?



NAPOLI — Rottami dell'aereo caduto sparsi nella boscaglia presso Sommità Vesuviana; (a destra): alcuni dei reparti militari giunti sul luogo della sciagura per prestare le prime opere di soccorso.

Secondo l'Alitalia l'aereo era in perfette condizioni



I quattro membri dell'equipaggio periti nella sciagura: (da sinistra) Pasquale Umama (comandante), Italo Billau (primo ufficiale), Giuseppe Camponi (pilota) e Lucio Sarzi Amade' (steward)

Il « Viscount » dell'Alitalia che sabato scorso è precipitato a Capocchie, località alle falde del Vesuvio, non si trovava assolutamente in difficoltà: questo è uno degli elementi emersi ieri nel corso di una conferenza stampa tenuta nella sede della compagnia aerea.

L'apparecchio partito sabato alle 22.10 da Fiumicino, diretto a Napoli, era appena uscito dall'hangar dove era stato tenuto per i controlli oltre sette ore; infatti, il « Viscount » era stato utilizzato nella stessa mattinata di sabato per il volo Roma-Cagliari e ritorno e alle 13 dopo l'atterraggio, era stato subito condotto in un hangar per i controlli necessari in previsione del volo della sera per Napoli. Gli uomini dell'equipaggio cui era affidato il volo — è stato precisato dal portavoce dell'Alitalia — non viaggiavano dal giorno prima.

Il « Viscount » avrebbe dovuto decollare, sabato scorso, alle 21.25; come si ricorderà, invece, il decollo avvenne dopo 45 minuti, alle 22.10. La causa di questo ritardo fu dovuta ad un guasto all'indicatore della temperatura dell'olio; il comandante Umama volle che fosse sostituito lo strumento prima della partenza. Quando l'aereo decollò era assolutamente in perfette condizioni. L'ultimo contatto radio con l'ufficio di coordinamento di Fiumicino avvenne alle 22.18 ed il comandante non segnò nulla di particolare e disse anche che prevedeva di giungere a Capocchie alle 22.50. Alle 22.37 avvenne l'ultimo collegamento, prima dell'atterraggio, con la torre di controllo dell'aeroporto di Napoli ed anche in questa occasione nulla venne segnalato; nulla che potesse far presagire la sciagura. Alle 23.10 da Napoli si avvertì Roma che il « Viscount » non era ancora atterrato e dall'Alitalia fu predisposto lo stato di emergenza.

Da tutti questi elementi non si riesce ad individuare quale sia stata la possibile causa della sciagura che è costata la vita di 45 persone; sembra da escludersi, comunque, che possa avere avuto qualche importanza il guasto all'indicatore della temperatura dell'olio. Ed è anche stata esclusa che possano essere stati determinanti le cattive condizioni atmosferiche. Sarà importante stabilire, e la commissione d'inchiesta già al lavoro dovrà farlo, se il pilota decise l'atterraggio a vista oppure quello strumentale. Nel primo caso verrebbe confermato che, malgrado le avverse condizioni atmosferiche, la visibilità, se non ottima, era più che sufficiente.

Il comandante del « Viscount », Pasquale Umama di 53 anni, abitava con la moglie Anna e il figlio Salvatore in un appartamento in via di Villa Acqueri 15. Era stato assunto dall'Alitalia nel 1952 ed aveva al suo attivo 9486 ore di volo. Era l'unico dei componenti l'equipaggio che avesse effettuato dei voli internazionali. Gabriella Cortesi, l'hostess ventiduenne, aveva appena cambiato casa; non aveva ancora completamente traslocato nell'appartamento in via Ostiense 162 che aveva affittato insieme con una amica. Il fratello Franco è giunto ieri da Como, dove abita la famiglia della ragazza, per ritirare i suoi effetti personali. Il primo ufficiale, Italo Billau di 32 anni, abitava solo in un elegante appartamento, all'EUR, in viale Oceano Indiano 303. Lo steward dell'aereo, Lucio Sarzi Amade' di 25 anni, abitava a Roma con la moglie e un bambino di 5 mesi. Era stato assunto nel 1952. Nel 1956 era stato assunto invece il pilota, Giuseppe Camponi, anche lui di 25 anni.

Dalla nostra redazione

NAPOLI, 30.

A più di quaranta ore dalla tragedia del « Viscount » dell'Alitalia, — precipitato e ridotto praticamente in polvere sulla costa del Monte Somma alle falde del Vesuvio — solo venti salme dei 45 passeggeri che erano a bordo, sono state identificate dai parenti. E più passa il tempo e più le operazioni di riconoscimento — qui, nei locali della sala anatomica di Napoli — diventano difficili oltre che strazianti. L'urto tremendo, l'esplosione, le fiamme e l'incendio hanno tutto dilaniato, corrosivo, incenerito; ci si orienta perciò a tentoni, mostrando ai familiari solo un mucchietto di oggetti: un orologio, una spilla, un anello, un bracciale di tessuto. Poi, le mani piote ed esperte degli anatomisti compongono nelle bare i corpi straziati e le consegnano formalmente ai parenti giunti da Salerno, da Roma, da Milano, da Torino, da Parigi, da Genova. Anzi, questo punto, sorge persino il dubbio sul numero esatto delle vittime. Di certo si sa che quaranta furono i biglietti venduti dall'Alitalia per il volo AZ-045 (tratto Roma-Napoli) di sabato sera, e che il personale di bordo era composto di cinque unità. Ma, a questo punto, ci si chiede se tutti i passeggeri salirono effettivamente a bordo, oppure se qualcuno — all'ultimo momento — non abbia deciso di mutare itinerario. Lo stesso prof. Aldo Mele, vice direttore della sala anatomica di Napoli, ci ha detto questo pomeriggio che i resti raccolti sembravano corrispondere più a 42-43 che non a 45 salme. Per altro non si può escludere che alcuni di essi siano ancora dispersi sul luogo della catastrofe.

In questo luogo noi abbiamo trascorso la giornata di Pasqua. Una giornata troppo limpida, troppo piena di luce e di sole per l'immensa tragedia ancora tutta aperta davanti ai nostri occhi. Per raggiungere il punto in cui l'aereo è andato a sfasciarsi contro la montagna, bisogna lasciare la strada che porta al Vesuvio, poco più su dell'Eremo e del ristorante « Le piagnarelle »: da qui si piega a sinistra, attraverso i boschi della collina di Somma che degrada lievemente sino a lambire le prime case di S. Sebastiano, S. Anastasia e Cercola. Un'ora o poco meno di cammino tra gli alti fusti dei castagni sul terreno già verde di muschio e profumato di primavera.

Poi, d'improvviso la macchina scura della tragedia: nello sbalzo di un piccolo canale, un gruppo di alberi inceneriti e brandelli di tessuto che pendono immobili da un ramo su un altro ramo, una giacca blu scura bruciata e a brandelli, con quattro alamburi d'oro sui polsi. Del grosso quadrimotore a turbo-elica, della sua struttura, praticamente più nulla. Solo la « stemmità » della « coda » con gli alettoni, il timone, un blocco di acciaio delle eliche, pezzi dell'impianto radio schiacciati e semifusi. Tutto il resto dell'apparecchio è polvere e cenere. Vigili del fuoco, fanti, carabinieri, militi di polizia, scavano nella cenere per recuperare quello che è rimasto delle salme. Sono stati portati delle « darelle » di 45 sacchi di tela incerata grigio verde. A stento si distinguono gli uomini dalle donne, i bimbi dagli adulti. Ogni tanto il segno stranamente intatto della vita che pulvisca sull'aereo sino ad una frazione di secondo, prima dell'urto: le tazzine di plastica azzurra per il caffè che l'hostess e lo steward porgevano ai passeggeri; uno stivaletto di pelle bianca, una valigia di tessuto scozzese, un baccello di pelo, un fiondino di seta appena lambito dal fuoco.

Un pilota dell'Alitalia, giunto sul posto insieme ad altri, si china, raccoglie in un « baccello » di tela azzurra — con un distintivo della compagnia — lo stringo in mano battendo il pugno con un gesto disperato e mormora: « E' il berretto di Gabriella ». Gabriella Cortesi, la hostess del « Viscount », nata a Como e residente a Roma, aveva 23 anni.

Il basco di Gabriella

Ci guardiamo intorno, per non seguire oltre il tragico lavoro dei vigili e dei fanti. Sotto di noi, a 500-600 metri, la pianura, con la città a nord, il mare ad ovest, e i monti lontani dell'Avellinese ad est. Se l'aereo avesse potuto guadagnare ancora 25-30 metri, non di più, sarebbe stato in grado di uscire dalla leggera gola e puntare sulla pianura su Napoli, sull'aeroporto, sulla salvezza.

Come è potuto succedere? Qualcosa si chiede. Sabato sera il tempo era coperto ed i venti soffiavano forti, specie sui 1400 metri, quota di avvicinamento prescritta per gli aerei. Il « Viscount » del volo AZ-045, che sarebbe dovuto giungere all'aeroporto di Capocchie alle 22.10, portava un ritardo di 45' proprio per il maltempo. Proveniente da Roma per imboccare la pista con la « coda » al Vesuvio, doveva compiere un giro di 180 gradi nel tratto tra la città, il mare e la zona ad est di Napoli. La collina di Somma e il Vesuvio, dovevano rimanere in questo giro, alla sua destra. Invece, l'aereo si è portato sin sotto le falde del Vesuvio ed ha cominciato la virata con estremo ritardo, andando a sbattere contro la costa bassa, degradante, della collina di Somma: a quota 500-600 metri. Nell'urto, l'estrema parte posteriore si è spezzata, ed il resto dell'aereo, con il muso — infilato tra gli alberi, si è capovolto; poi lo schianto, lo scoppio, l'incendio del serbatoio.

Gli alettoni e il timone, rimasti alcune decine di metri più in basso, si sono potuti salvare in parte dalle fiamme. Tutto il resto è andato in cenere.

Come è potuto avvenire un cambiamento tanto rilevante di rotta e di quota? Il maltempo, da solo, non spiega nulla. Si comincia già a dire — ma sono sempre voci ufficiali che le varie autorità, appena iniziata l'inchiesta ufficiale, si sono chieste nel più rigoroso riserbo — che dalla torretta di comando dell'aeroporto di Napoli-Capocchie, sia stato impartito al « Viscount » l'ordine di cambiare « canale » e che proprio nel compiere la manovra l'apparecchio abbia perso il contatto radio e quindi la rotta. Sembra che, anche che ad un certo punto si sia verificato un guasto negli impianti di non già dell'aereo ma bensì dell'aeroporto di Capocchie. Viene fatto anche osservare che, probabilmente a causa del ritardo imposto all'ultimo momento al volo, la pista dell'aeroporto di Capocchie risultava occupata: di qui la necessità per il « Viscount » di compiere dei « giri di attesa » che — per le proibitive condizioni del tempo — gli sarebbero stati fatali. Ma tutto questo non spiega ancora come mai l'apparecchio possa essere sceso ad una quota assolutamente fuori da ogni norma, e sia stata deviatata la rotta in maniera così macroscopica, quando le luci dell'Eremo sul Vesuvio, i segnali dell'aeroporto e lo stesso faro dello scalo marittimo, costituiscono — anche in condizioni atmosferiche cattive — sufficienti elementi di orientamento.

Appare così più attendibile la tesi che sul « Viscount » si siano improvvisamente verificate delle avvertenze, facendo perdere al pilota ogni controllo della situazione. D'altronde tutti sanno che il mezzo dell'Alitalia veniva utilizzato per voli na-

zionali proprio per le insufficienti garanzie che esso dava per scali più impegnativi. In questa direzione dovrà lavorare la commissione di inchiesta subito nominata e composta dal generale Garretto, comandante dell'aeroporto di Ciampino, dall'ingegner Pistoni dello stesso aeroporto, dall'ing. De Angelis dell'Aeronautica, da un tenente medico e da due esperti.

La commissione d'inchiesta

Ma se probabilmente di raccogliere del materiale in qualche modo utile per l'inchiesta, sono minime.

Il recupero delle salme, sul monte Somma, è terminato di fatto ieri pomeriggio, poco dopo le ore 18. L'identificazione, come abbiamo detto, continua tuttora nella sala anatomica di Napoli e si concluderà non prima di domani sera. Fino a questo momento sono state identificate le salme dei cinque componenti l'equipaggio (Pasquale Umama, comandante, nato a Ozieri in Sardegna, e residente a Roma; Giuseppe Camponi, pilota, nato a Torano Nuovo - Terramo, e residente a Roma; Italo Billau, nato ad Alba e residente a Roma, pilota; Lucio Sarzi Amade', nato a Cossato, Vercelli, e residente a Roma; steward, la hostess Gabriella Cortesi, nata a Como e residente a Roma) e quelle di 18 passeggeri: il maggiore della NATO, Lawrence Mancini; il tenente Thomas Ventur di Norfolk; il tenente della marina USA Robert Irving Adkison; Fortunato Libonati, nato a Napoli; Charles Dreyer Dufer (di Parigi); Antoine Locatelli (Nizza); Henry Guyot D'Aureville (Parigi); Ciro De Luca (Napoli); Aldelino De Micini col marito Tessitore Michele e il figlio Tessitore Giacomo di 11 anni, da Germagnano (Torino); Antonio Azan (Parigi); Pontierre Epons Crozet, nato a Saint Jean Defosse; Merard Roger Louis Marchel (Parigi); Giuseppe Bagnoli, nato a Correggio; Antonio Gaeta nato a Cagliari.

Rimangono ancora da identificare 24 salme, tra le quali quella della moglie e dei due figlioli di Charles Dreyer e quella della moglie e della figlia di Antoine Locatelli, quella del piccolo Hubert, figlio di Azan Antonio, e quella della moglie Faj e dei figli Gill e Steven del maggiore Lawrence Mancini.

Per rapina

Per rapina

risposta hanno avuto solo qualche miagolio.

Le due inquiline hanno allora fermato un altro abitante dello stabile, il signor Luigi Boffa-Bes, di 53 anni, pregandolo di arrampicarsi su una finestra, in modo da guardare nell'interno dell'alloggio. Il Boffa si è affacciato sul davanzale corrispondente alla camera da letto dell'appartamento della Pizzera e, avendo trovato la finestra aperta, ha scavalcato.

Tanto nella camera da letto, quanto in quella da pranzo, Luigi Boffa Bes, non ha trovato nulla, a parte un gran disordine: cassetti, vestiti e altri indumenti in terra. In una terza camera, con il cranio fraccassato, giaceva il corpo di Alina Pizzera. Intorno regnava il caos.

Pochi minuti dopo, agenti del più vicino commissariato e della Squadra Mobile erano sul posto per le indagini. Si è capito subito che l'assassino (sempre che si tratti di uno) aveva varie ore di vantaggio: l'omicidio risale, infatti, alla mattina di sabato o alla notte di venerdì.

La caccia è andata così

La caccia è andata così

BELGRADO — Nella stagione 1962-1963 l'attività venatoria in Jugoslavia si è chiusa con questo bilancio: 84 capi, 800 animali, oltre 4 mila dani, 494 mila lepri. Buona parte della selvaggina è finita nei carnieri di cacciatori stranieri.

Serpente ferma la partita

Serpente ferma la partita

WINDOAEK (Africa di Sud Ovest) — Nel corso di una partita di rugby giocata sul locale campo sportivo di Windhoek, un serpente è entrato in campo impedendo il gioco per un motivo piuttosto raro: un « mamba », serpe lungo oltre un metro e dal morso velenosissimo, era entrato in campo immobilizzando per il terrore un giocatore nell'attimo in cui stava per precipitarsi a tuffo sulla palla. Il serpente è stato poi ucciso a bastonate e la partita è proseguita.

OGGI DOMANI

OGGI DOMANI

La pittrice assassinata a Torino

Andrea Gericca