

La tragedia del DC-8 a Palermo: l'imputato principale resta l'aeroporto

PILOT CONSULTATI AVEVANO SCONSIGLIATO LA COSTRUZIONE DI UNO SCALO A PUNTA RAISI

Mentre proseguono le indagini sulla meccanica della sciagura nuovi documenti provano la scandalosa scelta fatta a suo tempo contro il parere di tecnici ed esperti - Un rapporto poi insabbiato indicava come meno pericolosa un'altra località - « C'è un momento della virata in cui chi guida l'aereo non vede nulla... » - Il jet era integro al momento dell'impatto - Necessità d'allargare l'inchiesta



PALERMO - La scatola nera recuperata fra le rocce

Dalla nostra redazione

PALERMO, 8. Ancora non c'è nemmeno l'ombra di una spiegazione realistica delle cause dirette del disastro di Punta Raisi, ma a pezzi e bocconi - insieme ai primi elementi concreti per l'inchiesta - continuano a venir fuori sempre nuovi e impressionanti elementi dell'accusa, relativi al quadro complessivo e determinante in cui è maturata la catastrofe. Sono elementi che confermano gravissime responsabilità, di ordine politico e di natura tecnica, letteralmente su tutto e in primo luogo sulla localizzazione dello scalo (e su quanto è stato fatto per impedire la scelta di un'altra area) e sulle attrezzature dell'aeroporto, nemmeno degne di una base militare di emergenza, come aveva denunciato già nel 1956 - all'epoca dei primi progetti - l'allora direttore generale L'Al (ora Alitalia) generale Gallo.

Il primo elemento accertato dalla commissione ministeriale d'inchiesta (Civiltavia), ora trasferita a Roma, è elaborato ai computers i dati contenuti nella già recuperata « scatola nera » del DC-8, è che il quadrigratto era ancora integro al momento dell'impatto. Il terreno, sul piano di quella maledetta montagna a picco sulle piste, è rimasto arido alla striscia dell'aereo: sono perfettamente riconoscibili persino i solchi lasciati dalle « gondole » dei quattro motori. Non c'è affatto stato quindi l'impatto in due tempi (prima un'alza, spezzata, e poi il resto) che s'era creduto in un primo momento: l'aereo, che volava sotto quota, ha preso di panca la montagna ed è esploso, incendiandosi, mentre compiva la virata finale.

« C'è un momento della virata - spiega però oggi un comandante di Caravello dell'ATI in cui il pilota non vede nulla, solo il cielo (per di più il disastro è avvenuto di notte - ndr). In quel momento il pilota è un cieco, con il suo radar puntato a prender nuvole e la pista invisibile, là sotto ». « Che cosa ci sarà dietro l'angolo? », si chiede il pilota, uno dei tanti che gioca giornalmente la sua partita col destino sopra Punta Raisi. « Uno si affida alla quota, al calcolo dei minuti, all'esperienza e alla buona sorte: se trova libero, tira il fiato e viene giù ».



PALERMO - Una bara esce dall'obitorio fra la folla che da ore sosta in attesa di notizie, di tremende certezze

Pur ostacolata, l'inchiesta continua

Saliti a ottanta gli accusati di spionaggio FIAT

Lo scandalo assume proporzioni sempre più vaste - Pressioni politiche per arginarlo - Una intera stanza accoglie i documenti del « SIFAR di Agnelli » - Urgente una conclusione

NAPOLI, 5

Altri tre avvisi di reato sono stati notificati nei giorni scorsi a Torino in seguito agli sviluppi della istruttoria sullo spionaggio organizzato della FIAT: sale così a ottanta il numero degli indagati, tra i quali - come abbiamo più volte riferito - figurano alcuni tra i massimi dirigenti dell'azienda automobilistica, nonché funzionari pubblici, personale di polizia e carabinieri che fornivano informazioni riservate alla FIAT sul conto di dipendenti, attivisti sindacali, impiegati, sulle loro opinioni politiche e nella loro vita privata.

Tuttavia, secondo notizie circolanti nel capoluogo piemontese, il lavoro del magistrato napoletano incaricato dell'indagine, il sostituto procuratore Ivan Montone, continuerebbe ad incontrare gravi ostacoli, soprattutto nelle

ricerche nuovamente effettuate in questi ultimi tempi a Torino. Contemporaneamente - secondo informazioni raccolte negli ambienti romani - pesanti pressioni politiche verrebbero esercitate sulla magistratura (si fa anzi esplicito riferimento ad uffici del ministero di Grazia e Giustizia, di cui è titolare attualmente Gonella) per ritardare il corso delle indagini.

A Napoli, presso la procura della Repubblica, tali notizie vengono, naturalmente, correttamente smentite; si fa rilevare comunque che tali pressioni non potrebbero sortire l'effetto di insabbiare l'istruttoria, i cui risultati - si afferma - sarebbero prossimi ad essere trasmessi al giudice istruttore.

Va fatto notare che il materiale raccolto non consente scappatoie: il famoso « archivio » del « Sifar privato » della FIAT, occupa un intero stanzone della procura di Napoli, contiene duecentomila schede, per ciascuna scheda esiste una cartella con copie fotostatiche di rapporti riservati di questura e di carabinieri su singole persone, che venivano passati alla FIAT dietro regolare compenso per il servizio reso.

Occorre peraltro sottolineare ancora che per ben 8 mesi questo « archivio » - ora sigillato presso la procura napoletana - è stato lasciato nelle mani della FIAT, prima che il dottor Montone, appena incaricato dell'istruttoria, ne ordinasse il sequestro. Durante questi otto mesi, non essendo stato adottato alcun provvedimento restrittivo cautelativo per prevenire l'inquinamento delle prove, è probabile che altri documenti ancor più compromettenti siano potuti scomparire.

Perché il comandante Bartoli si trovava sulla montagna (anzi, a fianco della montagna), perché sotto quota di sicurezza? Resta uno dei nodi da sciogliere, ma il suo valore è relativo: potrebbe averlo fatto semplicemente per non correre il rischio di tagliare la strada all'altro aereo - il DC9 proveniente da Catania - che lo precedeva nell'atterraggio. E allora, a parte anche le decisioni più o meno regolamentari del pilota del DC-8, il discorso torna come un boomerang alle deficienze strutturali dell'aeroporto, alla mancanza di collegamento tra torre e aerei (se alla torre di controllo ci fosse stato appena il radar - non dico l'impianto pure altrettanto essenziale per la guida del volo strumentale - il DC-8 sarebbe stato « visto » avvicinarsi troppo facilmente alla montagna e a quota letale), e alla natura stessa della zona in cui è stata imposta, con uno scandaloso atto di forza, la costruzione dello scalo.

Invece, non solo l'avvicinamento alle piste è basato solo su un vistoso radiofaro a media frequenza che è inattendevolemente proprio nel settore corno della montagna (il settore compreso tra i gradi 95 e 210), ma è su questa trappola incastrata tra mari e picchi che da qualche mese era stata decisa di far atterrare « regolarmente » anche questi bisonti del DC-8.

Alla documentazione che s'è già fornita (e che oggi arricchiscono impressionanti testimonianze anche del Messaggero e del Giorno) siamo in grado stasera di aggiungere un altro schiacciato atto d'accusa. E' il rapporto redatto (alla fine degli anni 50) e immediatamente fatto sparire per non compromettere una lurida e colossale speculazione urbanistica di cui poi torneremo a dire da otto tra i più esperti piloti che allora conoscevano la compagnia di bandiera e che erano stati chiamati ad esprimere un parere sulla localizzazione del nuovo scalo aperto sulla costiera ad ovest di Palermo.

Fulminato in una sparatoria il figlio del sergente York

JAMESTOWN (Tennessee), 8. Tom York, uno dei figli del famoso sergente York, eroe americano della prima guerra mondiale, è stato trovato morto accanto al cadavere di un uomo che egli aveva arrestato e poi ucciso nell'esercizio delle sue funzioni di agente di polizia.

Emigrante italiano vince 260 milioni in Argentina

BUENOS AIRES, 8. Un giovane immigrato italiano di 28 anni, Pasquale Cullari di Catanzaro ha vinto al Totocalcio argentino oltre 260 milioni di lire con una schedina da 300 lire.

Per 12 anni psicanalizzato un intero paese di contadini

BUDAPEST, 8. Una serie di esperimenti, senza paralleli su scala mondiale. Sono stati compiuti da una équipe della Clinica Neurologica di Budapest. Intrapresi nel 1960, gli esperimenti sono stati effettuati allo scopo di verificare i traumi nel sistema nervoso della popolazione rurale.

Esplorazione mentre si vuotano i serbatoi della navicella spaziale

SAN DIEGO, 8. Un grave incidente si è verificato alla base aeronavale di North Island, durante le operazioni di pulizia della capsula Apollo 16 a bordo della quale sono tornati i tre astronauti dell'ultimo viaggio lunare: è esplosa infatti la pompa di un carro sistema che estrava dal serbatoio del modulo di comando il carburante residuo. 46 persone - operai, vigili del fuoco, tecnici che assistevano all'operazione - investite dalle esplosioni altamente tossiche che sfuggivano dai serbatoi, sono rimaste avvelenate e sono state ricoverate in ospedale, mentre un tecnico ha avuto una rotola fracassata dal carrello della pompa che gli si è rovesciato addosso.

46 intossicati nel ripulire Apollo-16

In un primo momento si è pensato che fosse esploso proprio il modulo dell'Apollo 16: schegge di metallo, veri e propri proiettili, sono schizzati per tutto il vasto hangar - una di loro ha addirittura sfondato il tetto del capannone - danneggiando tre aerei che vi erano posteggiati, ma senza, per ora, ferire le persone.

L'angosciosa fatica per riconoscere le 115 vittime sulla Montagna Lunga

Commovente, affollata veglia nella sede dell'«Ora» alle bare dei compagni Scandone e Angelina Fais - Oggi i loro funerali, venerdì la cerimonia comune - Ancora senza nome alcune salme - Scene di dolore all'obitorio - Quiesiti degli inquirenti per la perizia necroscopica dei due piloti

Recuperato ieri mattina l'ultimo dei corpi straziato fra le rocce

ziosa nota politica quotidiana. Sempre stamane è stato possibile riconoscere anche il corpo straziato di Diana Lucchesini, la direttrice dei servizi siciliani dell'Italturist e figlia del nostro compagno consigliere a Montecatini.

Dalla nostra redazione

PALERMO, 8. «Cassa 22 T, sesso maschile, possibilmente riconoscibile, due chiavi Yale...» «Cassa 29 C, sesso femminile, giovane età, riconoscibile non dal volto, nessun effetto personale...» «Cassa 13 T, sesso maschile, valuta per lire 6.000». Tutta qui, l'orrida anagrafe per alcune delle 115 vittime della catastrofe aerea di venerdì sera. Ogni residua speranza di identificazione è affidata a una chiave o a una cartolina, a un calzino o a un neo, a qualche banconota, o a un'unghia o a un biglietto delisticato. Eppure, anche un infimo indizio può rivelarsi e molto spesso si rivela risolutivo, più frequentemente anzi di quanto non fosse dato sperare. In serata sono stati riconosciuti Mario Scaglione,

Alitalia: c'era il motorista sul « DC 8 » precipitato

Dalla Direzione dell'Alitalia risuona una lettera in cui si precisa che, contrariamente a quanto affermato dal nostro giornale, nel titolo « Il DC-8 volava senza motorista », l'aereo aveva a bordo il regolare equipaggio di condotta composto da comandante, primo ufficiale e motorista, e che « la composizione dell'equipaggio stata immediatamente resa nota subito dopo l'incidente insieme alle rispettive qualifiche dei membri ». « La lettera informa anche che le affermazioni contenute nel manifesto diffuso dall'Antac (associazione motoristi in volo) secondo le quali dal giorno della diffusione il DC-8 avrebbero volato senza motoristi a bordo, sono oggetto di una inchiesta giudiziaria in corso. L'Alitalia ha provveduto fin dal 28 aprile scorso a sporgere denuncia alla Procura contro gli autori e i distributori del manifesto. Infine nella lettera è menzionato che il DC-8 ha subito l'incidente sia stato « giubilato » atterrendo ai soli collegamenti nazionali. Su questo tipo di collegamenti, infatti, l'Alitalia - indifferente, operativa, uno qualsiasi dei DC-8-43 in servizio nella nostra flotta e nella nostra rete mondiale.

NELLA FOTO: la scena dell'esplosione.