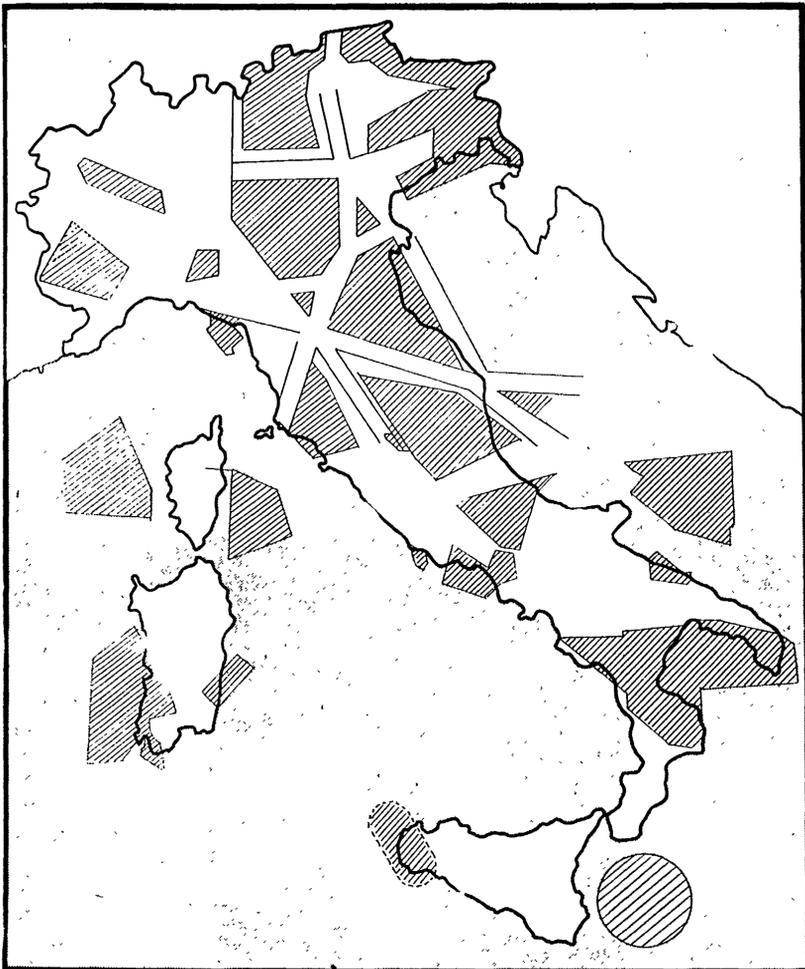


I voli dei civili costretti a zig zag fra zone militari



Questo grafico è stato ricostruito sulla base delle carte di navigazione aerea in dotazione ai piloti dell'aviazione civile italiana. Le zone tratteggiate indicano le aree vietate al sorvolo, da parte del ministero della difesa, per esigenze di segretezza militare. A queste zone proibite si aggiungono altre limitazioni che vengono indicate ai piloti di

giorno in giorno. In pratica, il traffico aereo civile viene incanalato in stretti corridoi (visibili nel grafico). Questa insostenibile situazione degli spazi aerei, vale a dire la vera e propria «servitù militare» che li condiziona, a scapito della sicurezza del volo, è stata denunciata sia dai piloti e dalle loro asso-

ciazioni, che dal documento di studio del CNEL sui problemi dell'aviazione civile. Anche i parlamentari del PCI, in una loro interpellanza ai ministri della difesa e dei trasporti, hanno chiesto urgenti provvedimenti per eliminare i gravi vincoli dello Stato Maggiore dell'aeronautica sulle aerolinee civili italiane.

Capodichino: radiosentiero fuori uso da circa un anno

Dalla nostra redazione
NAPOLI, 16. La notte di Pasqua del 1964 un «Vesuvio» dell'Alitalia si schiantò sul Vesuvio: 48 morti, in una notte serena e senza vento. «Errore del pilota» è la risposta che trova chi si prende la briga di andare a vedere come finì l'inchiesta. Fu chiarito che nel 99% dei casi di incidente aereo, l'inchiesta si conclude sempre con quella formula, sempre uguale: sono i piloti a sbagliare. Lo scalo di Napoli, in località Capodichino, è uno dei pochi aeroporti che si trovano a cinque minuti (senza traffico sulle strade) dal cuore della città. Ci si affaccia dal terrazzo del Palazzo Reale di Capodichino, e sembra di toccare con la mano gli aerei. E' una delle più importanti basi NATO e dell'aeronautica militare, vi atterrano

perfino grossi trasporti come i C119 e i C118: sommando i 58 atterraggi e decolli giornalieri, si ha un traffico pari a Milano e Roma messi insieme. L'aeroporto è vicino alle case, e sono migliaia i cittadini che hanno perso il sonno e soffrono di disturbi nervosi, svegliati continuamente dal rombo e soprattutto dai potentissimi fari che illuminano a giorno le stanze. Su piazza Carlo III, quando il vento impone il decollo in direzione del mare, ogni velivolo ritira i «flap», s'abbassa e riprende quota, compiendo la manovra più rischiosa, in caso d'emergenza c'è l'ordine, mai attuato perché impossibile, di far sgomberare mezza città. I piloti hanno dichiarato che a Capodichino e a Genova non atterreranno se non c'è la sicurezza che funzionano tutte le apparecchiature radio. E' questa sicurezza molte volte non c'è: cin-

que radiolari, il radiosentiero VOR, il sistema strumentale ILS non danno affidamento ai piloti civili, dal momento che non si può dire assolutamente nulla sul modo in cui vengono fatti funzionare: appartengono infatti e sono manovrati esclusivamente dai militari. Dopo la sciagura di Punta Raisi il comandante Filippo Sansalone, ministro della commissione tecnica dell'ANPAC, ha dichiarato, senza essere smentito che a Capodichino c'è un radiosentiero fuori uso da quasi un anno. Per i civili le attese nel cielo di Napoli sono lunghe, superano a volte la mezz'ora, specie quando l'unica pista (malamente illuminata di notte) di 2.200 metri serve ai militari che hanno sempre la precedenza. L'aeroporto si trova in un «catino», circondato da catene montuose e con il Vesuvio che si presenta sulla destra dei velivoli in arrivo.

Sardegna: tre scali che devono essere potenziati

Dalla nostra redazione
CAGLIARI, 16. La situazione degli aeroporti sardi non si presenta nel suo complesso in termini confortanti. Mentre aumenta sempre di più il traffico aereo, e sempre maggiore è l'affluenza di correnti turistiche che scelgono il volo charter come mezzo di trasporto, a tutto ciò non corrisponde un adeguato potenziamento degli scali aerei. Tre sono gli aeroporti civili attualmente in funzione nell'isola: Olbia, Alghero, Cagliari. Lo scalo di Olbia è il meno attrezzato: possiede una pista di 1.200 metri, una zona circondata da diverse elevazioni. La direzione strumentale si limita a un radiolario, mentre non esistono sistemi automatici per l'atterraggio. Da ciò deriva per i piloti la necessità, o meglio la «convenienza» di compiere lunghe operazioni di atterraggio «a vista». Quando le condizioni meteo-

rologiche non consentono questo tipo di procedura, gli aerei sono costretti a fare scalo presso altri aeroporti. A quanto si sa, nessun miglioramento delle attrezzature aeroportuali è previsto a Olbia per il futuro. L'aeroporto di Alghero, che registra ogni giorno un traffico intenso, è più attrezzato dello scalo di Olbia. Se così non fosse sarebbe molto difficile l'atterraggio in quanto le condizioni del tempo sono spesso sfavorevoli nella zona, tanto che non è rara la chiusura dello scalo al traffico. L'avvicinamento sul mare o da terra avviene su un circuito guidato da un apparato VDF (Very direction Finder) che consente al pilota di stabilire la direzione del volo attraverso il rilievo della provenienza delle onde elettromagnetiche. Para che ad Alghero debba venire installato un sistema ILS, e in futuro anche un radar.

Lo scalo di Cagliari è, invece, il più sicuro tra gli aeroporti sardi. La pista, lunga 2.213 metri, è lontana da ogni rilievo montuoso e non presenta problemi di avvicinamento: tra l'altro è situata in una posizione felice rispetto ai venti dominanti essendo parallela sia a quelli provenienti da nord che a quelli provenienti da sud. A Cagliari, oltre il radiolario, esiste un sistema ILS (instrumental landing system), cioè un sistema che viene considerato fondamentale per l'atterraggio strumentale e che guida il pilota fino all'imbocco della pista. A Cagliari esistono tuttavia problemi di potenziamento oltre all'eventuale installazione di un radar. C'è infine il problema centrale per la Sardegna degli aeroporti militari, delle esercitazioni degli aerei della difesa che talvolta cadono al limite delle città e dei paesi, oppure invadono gli spazi riservati al traffico centrale creando grossi pericoli per la sicurezza degli aerei di linea.

Peretola: pista utile solo se visibile da 3000 metri

Dalla nostra redazione
FIRENZE, 16. Anche Peretola e nella «lista nera» degli aeroporti messi all'indice dai piloti italiani. E' privo di un radiolario direzionale e di un sistema di atterraggio strumentale, inoltre la pista è in vicinanza di Monte Morello e della rete autostradale, in determinate condizioni meteorologiche nuvoli basse, scarsa visibilità, rendono l'aeroporto poco sicuro. Tanto è vero che i Fokker della ATI, la sola compagnia nazionale che abbia attive delle linee regolari sullo

scalo cittadino sono autorizzati dalla compagnia ad atterrare solo quando i piloti vedono la pista da 3000 metri di quota, altrimenti devono dirottare su altre località. Comunque, come assicura il direttore dell'aeroporto dottor Sergio Di Lallo, nel complesso si può dire che i passeggeri (30 mila l'anno) possono stare tranquilli dal momento che severe disposizioni vietano l'atterraggio su questa pista, quando non ci sono i limiti di sicurezza. C'è da sperare che Peretola venga dotato di quelle attrezzature (pol in fondo si tratta di una spesa di poche de-

cine di milioni) e possa assolvere meglio ai suoi compiti in attesa della realizzazione del nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonna. Proprio in questi giorni è stato costituito un ufficio che dovrà occuparsi delle aree da espropriare, ma la pratica di San Giorgio a Colonna risulta ferma al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e ancora non è stato deciso se i lavori dovranno essere affidati direttamente alla direzione generale o a una società concessionaria o a un consorzio.

Ancora sconosciute due vittime del DC-8 A RLENTO L'INCHIESTA SU PUNTA RAISI MENTRE INFURIANO LE POLEMICHE

Interrogati gli abitanti di Carini - Un comunicato dell'Alitalia ammette che sono necessari miglioramenti del sistema aeroportuale italiano

Dalla nostra redazione

PALERMO, 16. Restano ancora due salme da identificare per completare la lista dei nomi dei 115 uccisi nella strage del DC-8 della morte, a Montagna Longa.

La Procura della Repubblica - che ha diffuso stamane la notizia - ha anche specificato che si tratta di due cadaveri di sesso maschile, presumibilmente intorno ai 40 anni.

L'identificazione dei due - ammesso che sia possibile effettuare - dovrà tuttavia affidarsi soprattutto a qualche brandello di indumenti e ad altri oggetti, e ciò per le condizioni dei due corpi, orribilmente dilaniati.

Continuano intanto i lavori delle commissioni di inchiesta, che dovrebbero chiarire le circostanze contingenti della sciagura di Punta Raisi. Anche stamane sono stati interrogati i sopralluoghi sulle pendici di Monte Pecoraro.

Dato che i reperti più importanti sono già stati trasferiti alla caserma dei carabinieri «Carini» di Palermo, la visita di oggi - che sicuramente sarà ripetuta nei prossimi giorni - dovrebbe avere avuto lo scopo di esaminare soltanto i rottami di maggior mole, difficilmente trasportabili.

Al contempo sono cominciati gli interrogatori dei testimoni: soprattutto abitanti della cittadina di Carini, vicinissima all'aeroporto. L'utilità di questi interrogatori è tuttavia dubbia, giacché difficilmente qualcuno può aver visto qualcosa di più dell'esplosione seguita all'impatto.

Intanto anche oggi, non tutti i voli diretti a Palermo sono atterrati nell'aeroporto del capoluogo siciliano e - dopo le prese di posizione dei piloti italiani - si ha l'impressione che i dirottamenti siano destinati ad accrescersi di numero.

Stamane sono stati - ad esempio - due i voli che hanno disertato Punta Raisi: uno ha preferito dirigersi su Fontanarossa (Catania) l'altro su Trapani. Tuttavia anche questi due aeroporti rientrano nei 16 indicati come impraticabili dai piloti italiani.

Infuria intanto la polemica sulla sicurezza degli aeroporti italiani e sulla precisa posizione di denuncia assunta dalle organizzazioni sindacali dei piloti che hanno compilato, come è noto, una vera e propria «lista nera» degli scali nazionali ritenuti insicuri per la scarsità delle attrezzature. Giornali, radio, TV, specialisti e tecnici si occupano del problema che interessa ormai, ogni anno, milioni di persone.

I sindacati, come è noto, appaiano la lotta dei piloti perché gli scali nazionali sono dotati di tutte le apparecchiature necessarie e perché l'organizzazione dell'aviazione civile venga liberata dalla pesante ipoteca di quella militare. Ieri, è stata l'Alitalia, la compagnia aerea che ha preso a prendere posizione con il comunicato nel quale insiste in contrasto con i piloti, nel chiedere che vengano rispettate le procedure di avvicinamento strumentale fissate nel manuale.

L'Alitalia, pur polemizzando con le associazioni sindacali dei piloti, continua a sostenere di non ricordare nulla e che non è stato lui a gettare le due bambine nella cisterna della sua squallida abitazione. L'indagine lavora anche per accertare quali legami ci siano tra il duplice omicidio della sera del 4 maggio e la morte, sempre per annegamento in cisterna, di altri due bambini, Giuseppe Sicolo di 15 mesi e Adolfo Anselmino di 9 mesi avvenuta nello stesso quartiere di Bitonto nel settembre e nell'ottobre scorsi.



Chiuso l'Odeon per far posto ad una banca

Una campagna dei giornali conservatori contro i «capelloni» che si ritrovavano nel locale è servita da pretesto

ZURIGO, 16. Il caffè preferito di Vladimir I. Lenin, di James Joyce, di Trotsky, è stato fatto chiudere, privando i giovani della città svizzera del loro ritrovo principale. Le autorità elvetiche si sono rifiutate di estendere la licenza di esercizio all'Odeon Grand Cafe accusato dai bennepensanti e dai conservatori, malgrado i sessant'anni di storia che ha conosciuto di essere un ritrovo di «capelloni» e drogati. La campagna montata da alcuni giornali reazionari svizzeri ha così avuto successo e al posto del famoso locale sorgerranno i locali di una banca.

Ricco di marmi e di candeliere di cristallo, di stucchi e decorazioni, l'Odeon non aveva più la fama dei primi anni di questo secolo, quando era il ritrovo preferito di artisti, scrittori e uomini politici. Fu all'Odeon che Vladimir I. Ulyanov, meglio noto come Lenin, incontrò spesso Leone Trotsky, durante la prima parte della prima guerra mondiale.

All'Odeon sedeva per lunghe ore con gli amici un altro emigrato, James Joyce, e il locale era frequentato anche da una ballerina olandese, Margaritha Gertrude Zelle, alias Mata Hari, che da qui stabilì i stretti contatti con i servizi segreti tedeschi. Quando i nazisti presero il potere in Germania, nel 1933, l'Odeon conobbe un periodo di maggiore notorietà diventando il punto di raccolta di celebri esuli politici, come lo scienziato Albert Einstein e lo scrittore Thomas Mann, mentre Berthold Brecht e Hermann Hesse vi si riunivano per discutere.

Quando una volta l'Odeon rifiorì nei primi anni che succedettero alla seconda guerra mondiale, quando cominciò a frequentarlo una generazione di giovani scrittori fra i quali il Max Frisch e Friedrich Duerrenmatt.

Il Pretore di Roma in data 17-5-1971 ha emesso il seguente decreto penale: CONTRO Albanese Aldo, nato a Roma il 19/11/1930 ivi res. via M. Fioretti n. 18.

PRETURA UNIFICATA DI ROMA

Il Pretore di Roma in data 17-5-1971 ha emesso il seguente decreto penale: CONTRO Albanese Aldo, nato a Roma il 19/11/1930 ivi res. via M. Fioretti n. 18.

IMPUTATO del reato di cui agli articoli 22, 1° comma e 41, lettera c) Legge 4-7-1967 n. 580, per aver posto in vendita pane senza che sulla licenza di esercizio fosse indicata in modo specifico la voce «pane». In Roma il 20-11-1970.

OMISSIS Condanna il predetto alla pena di lire 40.000 ammenda ed al pagamento delle spese processuali. Ordina la pubblicazione della condanna, per estratto sul giornale «Unità». Per estratto conforme allo originale. Roma, 13 maggio 1972 Il Cancelliere Capo Dirigente

CALLI

ESTRIPATI CON OLIO DI RICINO Basta con i cerotti e rasoi pericolosi. Il calligrafo inglese NOXACORN è moderno, preciso e si applica con facilità NOXACORN è rapido e indolore ammorbidisce la pelle e cura le calli estripate dalla rasatura. NOXACORN CHIEDETE NELLE FARMACIE IL CALLIFUGO CON QUESTO CAPATISTICO DISCOSTO DEL FIEDE

A subbuglio gli ambienti della Bologna «bene»

Spionaggio elettronico per telefonate amorose

Scoperta dai carabinieri una organizzazione che registrava le comunicazioni fra alcuni personaggi e le loro amiche - Detective privati all'opera

Dalla nostra redazione

BOLGNA, 16. Gli inquirenti del nucleo di polizia giudiziaria hanno scoperto in questi giorni l'esistenza di una rete di «spionaggio elettronico» dei telefoni. Ora stanno conducendo l'inchiesta, diretta dal sostituto procuratore della Repubblica dott. Persico, per arrivare alla identificazione dei responsabili della singolare organizzazione di ascolto.

Cinque inquilini pare siano stati sollecitati a interessarsi al caso da un agiato residente bolognese il quale, in certi affari (parte del cuore) aveva avuto l'impressione di essere sempre preceduto da concorrenti incredibilmente bene informati. Difatti è stato accertato che il suo telefono era stato messo sotto controllo. Un micro apparecchio transistorizzato (che sembra essere reperibile in commercio, anche se costa fra i quarantamila) non più grande di una bustina di fiammiferi, viene applicato alla scatola di derivazione dell'apparecchio telefonico che si intende tenere sotto controllo. Tutte le telefonate in arrivo e in partenza vengono ritrasmesse per l'etere dal minuscolo apparecchio la cui antenna, per chi non lo sospetta, può sembrare una spina di ceramica, e pertanto è d'aspetto assolutamente innocente. Le conversazioni controllate possono essere captate con un buon apparecchio ricevente nel raggio di duecento metri.

Sulla base di pazienti rilevamenti geometrici per individuare il punto da cui partivano i segnali radio e «pista» l'altra notte gli inquirenti, dopo aver ottenuto dal procuratore della Repubblica un decreto di perquisizione della villetta che stavano vigilando da alcune notti, riuscivano a scoprire che il minuscolo apparecchio era stato installato nella scatola di derivazione la quale, molto spesso, si trova all'esterno della casa del soggetto da spiare. Quando si verifica questa felice circostanza non c'è neppure necessità, per applicarlo, di spacciarsi per operai della SIP o dell'ENEL incaricati di compiere controlli dalle rispettive società. A questo espediente ricorrono spesso i detectives privati per incarico di certi clienti «traditi» ma, quel che più conta, agiati.

Gli inquirenti nel confermare la pratica, incredibilmente pericolosa, di questo tipo di questo spionaggio «elettronico» hanno tenuto però ad escludere che questa attività obbligatorie autorizzazioni di legge, non è proprio del tutto certo che chi ha interesse a farlo, non vi faccia (se non lo ha già fatto) ricorso.

La cosa non deve ad ogni modo stupire: non fu lo stesso procuratore capo di Milano, a rivelare caparzialmente ai giornalisti durante una conferenza stampa, che nel nostro paese non ci si può fidare dei telefoni anche se sono tenuti a palazzo di Giustizia?

Straccivendolo incriminato per le bimbe nel pozzo

(L. P.) - La prima fase dell'inchiesta sull'assassinio delle due bambine di Bitonto - Concetta Mona di 3 anni e Incoronata Modesto di 4, gettate la sera del 4 maggio scorso in un pozzo - si è conclusa con l'ordine di cattura nei confronti del dr. straccivendolo Raffaele Chiumirillo di 39 anni sul quale erano caduti i primi sospetti.

Raffaele Chiumirillo, che si trovava in uno scalo di isolamento del carcere di Bari, continua a sostenere di non ricordare nulla e che non è stato lui a gettare le due bambine nella cisterna della sua squallida abitazione. L'indagine lavora anche per accertare quali legami ci siano tra il duplice omicidio della sera del 4 maggio e la morte, sempre per annegamento in cisterna, di altri due bambini, Giuseppe Sicolo di 15 mesi e Adolfo Anselmino di 9 mesi avvenuta nello stesso quartiere di Bitonto nel settembre e nell'ottobre scorsi.

Scontro fra due treni in Jugoslavia: sette morti

ZAGABRIA, 16. Sette morti ed alcune decine di feriti sono il tragico bilancio di uno spettacolare incidente ferroviario avvenuto oggi pomeriggio in un paese jugoslavo, Dugo Selo, nelle vicinanze di Zagabria.

Ed ecco la dinamica del disastro: vicino alla stazione di Dugo Selo, alcuni vagoni di un treno passeggeri sono deragliati, per cause non ancora precisate, andando a rovesciarsi sul binario parallelo a quello su cui marciava il convoglio. Proprio in quel momento sovrappungeva, in direzione opposta, un treno merci che piombava sui vagoni rovesciati, travolgendoli e causando la morte di sette persone. Il numero esatto dei feriti non è ancora noto, ma le autorità che dirigono le squadre di soccorso accorse sul luogo affermano che si tratta di alcune decine.

Scandalo a Pesaro

Anestesista in ospedale senza essere laureato E' stato smascherato da un tipografo al quale aveva commissionato diplomi di laurea

Scandalo a Pesaro

Anestesista in ospedale senza essere laureato

E' stato smascherato da un tipografo al quale aveva commissionato diplomi di laurea

Dal nostro corrispondente

PESARO, 16. Un incredibile e sconcertante scandalo ha avuto per teatro l'ospedale civile San Salvatore di Pesaro dove un giovane di 32 anni, pur non essendo in possesso della laurea, ha potuto prestare servizio fino a ieri come medico anestesista assistente del dottor Di Bari presso il locale centro di rianimazione. L'imbroglione di Paolo Ciaccia, questo il nome del falso medico pesarese, è stato finalmente smascherato ma una domanda balza fuori immediata, su come cioè si sia potuta verificare e sviluppare una situazione così incredibile e pericolosa.

Paolo Ciaccia, iscritto nel 1958 alla facoltà di medicina presso l'Università di Bologna, non ha mai completato i corsi. Agli inizi del 1970 egli chiedeva però di essere assunto come assistente volontario presso l'ospedale civile San Salvatore di Pesaro, cosa che ottenne il primo giugno 1970, quando cioè l'ospedale aveva come presidente un democristiano. L'amministrazione dell'ospedale accettò per errore le dichiarazioni del falso medi-

co di aver conseguito la laurea in medicina. In seguito gli uffici amministrativi dell'ospedale invitarono il Ciaccia ma inutilmente, e in più di una occasione, a presentare il certificato di laurea. Poi, non si sa ancora perché, tutto fu dimenticato e il falso medico poté continuare indisturbato la propria opera nell'equipe di rianimazione.

Se non fosse stato per il «imprudenza» commessa dal Ciaccia, di aver ordinato ad un tipografo bolognese un certo numero di certificati per la laurea e soprattutto se non fosse stato per l'accortezza del tipografo che ha voluto controllare presso l'ateneo di Bologna l'autenticità dell'ordinazione, ricevendone naturalmente una smentita, il falso medico, autorizzato, lo ripetiamo, a svolgere la sua professione due anni fa, sarebbe tuttora ad assistere il dottor Di Bari negli interventi operativi.

Il Ciaccia è stato comunque arrestato dalla Squadra Mobile di Bologna per contraffazione ed uso di sigilli di ente pubblico ed esercizio abusivo della professione medica.

Massimo Falconi