Oscure le cause della tragedia del DC 9

PALERMO — Le prime vittime recuperate, trasferite in elicottero all'istituto di medicina legale

Il tragico viaggio cominciato a Bologna con 2 ore di ritardo

Le prime ipotesi e le spiegazioni di un dirigente dell'Itavia — Si è parlato subito di sabotaggio, di collisione con un aereo NATO e di un guasto improvviso con una esplosione in aria

Dalla nostra redazione

BOLOGNA — *L'ultimo contatto radio è avvenuto alle 20,56, quando il comandante Domenico Gatti ha chiesto alla torre di controllo di Fiumicino il permesso di abbassare la quota di volo. Alla risposta affermativa della torre di controllo, il comandante avrebbe dovuto dare a sua volta il tradizionale « okei », invece dal DC 9 « IH870 » dell'Itavia in navigazione verso Palermo, non è partito alcun altro messaggio. L'aereo è stato seguito, a quanto sembra, per altre 30 miglia con il radar, poi è scomparso. I relitti sono stati poi trovati dalle navi-appoggio a circa 51 miglia a nord dell'Isola di Ustica: il DC 9 Itavia si era inabissato in mare poco dopo quell'ultimo messaggio, quindi attorno alle 22. Nessuno degli 81 occupanti — 77 passeggeri, 4 componenti l'equipaggio — si è salvato.*

L'aereo era partito, con circa due ore di ritardo (l'ormai rituale ritardo dei voli in partenza dai nostri scali) dall'aeroporto « Guglielmo Marconi » di Borgo Panigale-Bologna: era programmato per le 18.15, si era levato in volo alle 20.08, ma già con ritardo era giunto da Palermo, dove aveva fatto l'ultimo pieno di carburante.

Le cause della tragedia sono tuttora ignote. Attorno a essa, comunque, si è aperto un piccolo « giallo » che non si sa se abbia o no fondamento. Alcuni dirigenti dell'Itavia, infatti, ancor prima che venissero avvistati i relitti dell'aereo, in un comunicato all'ANSA non hanno escluso la ipotesi del « sabotaggio ». Perché quest'ipotesi prima ancora che si mettessero in moto le varie inchieste ufficiali (una interna dell'Itavia, una del Ministero dei trasporti e, naturalmente, quella giudiziaria)?

Subito dopo la dichiarazione i portavoce della compagnia aerea hanno mantenuto una linea di maggior prudenza: rimane, tuttavia, quella parola, « sabotaggio », e non si capisce se sia stata dettata da ragioni reali, oppure sia stata soltanto frutto d'imprudenza.

Sabotaggio vuol dire molte cose: potrebbe significare attentato dinamitardo, potrebbe voler dire che il motore del DC-9 è stato sabotato da qualcuno addetto durante la sosta all'aeroporto di Bologna: la presenza della DIGOS, l'ufficio politico della questura, conferma in qualche modo l'azzardata ipotesi? Non abbiamo avuto risposta. E, d'altra parte, difficilmente ne avremo nelle prossime ore. Non si sa ancora, infatti, se il DC 9 è esploso in volo, oppure ha tentato un ammaraggio esplodendo a causa dell'impatto con l'acqua.

Un rappresentante dell'Itavia, Angelo Saccavini, responsabile del coordinamento degli scali della compagnia, arrivato ieri mattina da Roma a Bologna, ha fatto presente, tuttavia, che, qualora si fosse verificato un guasto e l'equipaggio avesse tentato un ammaraggio, il comandante o il suo secondo avrebbero fatto in tempo a inviare un sia pur frettoloso messaggio alla torre di controllo di Fiumicino.

Non è, invece, di questo parere un pilota della stessa compagnia, il quale, avvicinato dai giornalisti, ha affermato che, in condizioni di emergenza, probabilmente nessuno avrebbe avuto tempo e modo di dialogare con il personale a terra: « Unica preoccupazione del comandante Gatti — ha detto il pilota — sarebbe stata soltanto di salvare l'aereo e quindi i passeggeri ».

Lo stesso pilota ha accennato a tre possibili ipotesi sulla tragedia: guasto improvviso con esplosione in volo, attentato, scontro con un jet militare della NATO (sulla zona pare, infatti, che incrocino numerosi aerei in dotazione all'Alleanza Atlantica).

Sono pure ipotesi, ripetiamo, senza alcun fondamento. Alla partenza da Borgo Panigale — sostengono i rappresentanti dell'Itavia — tutti gli apparati del DC 9 erano in perfetta efficienza: il velivolo era stato revisionato il 17 giugno scorso e sei mesi fa — come vogliono le norme di sicurezza delle compagnie aeree — la revisione era stata totale. In poche parole — fanno intendere quelli dell'Itavia — era come se il DC 9 fosse nuovo.

PALERMO — Il pianto di una donna alla notizia della sciagura

Questo soltanto per affermare che un improvviso guasto non era assolutamente prevedibile (e, quindi, mettere la compagnia con le spalle al coperto), oppure anche per avvalorare in qualche modo l'ipotesi del sabotaggio?

Non sappiamo. E' certo, comunque, che i responsabili dell'Itavia, dopo aver, forse avventatamente, accennato a quell'ipotesi, l'hanno successivamente smentita su precisa richiesta del ministero dei Trasporti. Alle 14 di ieri, un dispaccio dell'agenzia ANSA diceva che « da parte dell'Itavia, contattata dal ministero dei Trasporti, è stato affermato stamani che nessun elemento permette di attribuire il disastro a un atto di sabotaggio ».

Ieri mattina la magistratura bolognese ha disposto il sequestro di tutta la documentazione relativa alle comunicazioni tra la torre di controllo del «Guglielmo Marconi» e il DC 9 precipitato, il dirigente della squadra mobile Lomastro ha interrogato alcuni addetti allo scalo, infine un funzionario della Digos con due agenti — come si è detto — ha cominciato una sua indagine particolare.

All'aerostazione di Bologna, ieri mattina, il traffico era intenso, a ragione dell'inizio delle vacanze, e difficile è stato avere informazioni sia dai responsabili dell'aeroporto, sia da quelli dell'Itavia, sui quali, tuttavia, pesava un'intera notte trascorsa per dare notizie a parenti e amici delle vittime: per molte ore i telefoni dello scalo sembravano impazziti. Poche, invece, le persone che sono venute direttamente all'aeroporto per avere informazioni. Tra queste, il fratello del comandante Gatti, il quale è stato immediatamente imbarcato su un aereo in partenza per Napoli.

Gian Pietro Testa

Il DC 9 precipitato era stato costruito 14 anni fa

ROMA — **L'aereo caduto era un DC-9 della serie 10 costruito dalla MC Donnell Douglas nel '66 e acquistato dall'Itavia il 10 marzo del '72. In 14 anni di attività aveva totalizzato 29.544 ore di volo, un numero alto certamente ma nella « media » mondiale di utilizzo di questa macchina.**

Le revisioni del DC-9, almeno così dicono i dati ITAVIA, erano tutte in regola. Aveva passato infatti la revisione generale di tipo E, che si compie dopo 14 mila ore di volo con particolare attenzione alla struttura e richiede un lavoro di 40 giorni, il 5 gennaio del '79, mentre la revisione di tipo C, per la quale occorre una settimana, era stata completata il 12 maggio scorso. E come tutti i DC-9 della flotta mondiale (circa un migliaio in servizio in 91 compagnie) aveva avuto e continuava ad avere, ispezioni e controlli nella parte poppiera, in particolare alla paratia terminale di pressurizzazione.

La rotta per Punta Raisi da anni una delle più temute dai piloti

ROMA — La rotta verso lo scalo aereo di Punta Raisi è, a ragione o a torto, la più temuta da tempo: nel volgere di otto anni, infatti, si sono verificati cinque disastri. Il più grave, per l'alto numero di vittime, quello del 5 maggio del '72 quando il DC 8 dell'Alitalia proveniente da Roma si andò a schiantare sul costone roccioso di Mantagnalonga mentre si trovava in fase di atterraggio. I morti furono 115, compresi i membri dell'equipaggio, nessun superstite.

La tragedia si ripeté un anno e mezzo fa, la vigilia di Natale del '78. Il DC 9 « Isola di Stromboli » con 129 persone a bordo, pure proveniente da Roma, si inabissò al largo della costa di Punta Raisi, a circa tre miglia a nord-est della pista. Nell'impatto con la superficie marina l'aeromobile si spezzò in tre parti: perirono 108 persone. Ventuno passeggeri, sopravvissuti al terribile impatto, vennero salvati da motopescherecci di Terrasini. Queste due sono le più gravi sciagure in senso assoluto negli ultimi venti anni della storia dell'aviazione civile italiana.

Il 22 febbraio del '78 scomparve, senza mai più dare segno di sé, un piccolo velivolo, un « Lear Jet 35 », del tipo Executive di proprietà dell'impresa di costruzioni di Francesco Maniglia, un palermitano amico dei fratelli Caltagirone. L'aereo, mentre presumibilmente si trovava sul cielo dell'isola di Ustica, si era messo in contatto con la torre di controllo. Poi, improvvisamente, il collegamento si interruppe. Dell'aereo più nessuna traccia e dunque sono da considerare dispersi, a tutt'oggi, i tre uomini che si trovavano a bordo, il comandante Antonio Marchesi e i piloti Ernesto Carcano e Beppe Caiozzo.

Più fortunato dieci mesi dopo, il 18 dicembre, il pilota tedesco Walter Keller il quale ai comandi di un bimotore « Cessna 421 » era partito da Monaco di Baviera diretto a Palermo. Sempre al largo di Ustica, il velivolo subì un'avaria ad uno dei motori. Il pilota riuscì a compiere un ammaraggio di fortuna e si lanciò in acqua. Venne tratto in salvo da un traghetto di linea.

La sciagura del DC 9 dell'Itavia è la terza per ordine di gravità, dopo i due disastri avvenuti nei pressi di Punta Raisi, e la quarta che vede coinvolti mezzi della compagnia privata. Il precedente più grave per l'Itavia è quello di Torino Caselle avvenuto il primo gennaio del '74. Allora si trattò di un « Fokker 28 » che, a causa della nebbia, a poco più di un chilometro dalla pista, urtò una fila d'alberi e un cascinale. I morti furono trentasette.

In precedenza, altri due incidenti: uno all'isola d'Elba con 5 vittime, l'altro sul monte Faggio Rotondo, verso Pescara, con nove morti. L'ultima sciagura aerea in ordine di tempo accaduta sui cieli italiani è quella di Capoterra, nel Cagliaritano: un DC 9 dell'Ati in servizio da Alghero ad Elmas è andato a schiantarsi sulla vetta dei monti di Capoterra il 14 settembre dello scorso anno.

Nessuno si è salvato: 81 salme in mare

(Dalla prima pagina)

mare, proprio perché non è stato ancora localizzato in quelle ore con sicurezza il punto dell'incidente.

Nella notte resa luminosa dalla luna piena la ricerca si sviluppa, per mare e nel cielo. Per ore la risposta è sempre la stessa: nessun relitto, nessun segno.

Poi, all'alba, il pilota di un elicottero partito dall'aeroporto di Catania avvista quella larga chiazza d'olio, sulla superficie del mare. Una macchia larga e nera, mossa dal mare agitato, forza quattro, cinque.

Allora scatta la seconda fase dell'operazione. Tutti i mezzi navali vengono dirottati in quel tratto di mare a sessanta miglia a nord di Ustica.

Da Napoli continuano a partire gli ordini che coordinano l'intera operazione. Ma la speranza di trovare qualcuno ancora in vita si è spenta. Ormai sarà un lavoro tremendo, quello del recupero delle salme. Il comandante in capo del dipartimento del basso Tirreno, ammiraglio Angelo Monassi, dirige la complessa macchina dei soccorsi, in collaborazione con il comandante della capitaneria, Mario Lo Sardo, con tutti gli ufficiali in servizio al momento. Con tutti quelli che volontariamente si sono offerti di collaborare.

L'alba è spuntata da un pezzo quando il mare comincia a restituire i primi cadaveri. Sono le sette. Galleggiano intorno al tronco centrale dell'aereo. Cinque vengono recuperati dal rimorchiatore « Vivara ». Tutti gli altri — verso sera l'Itavia comunicava che erano quarantadue — vengono portati sull'« Andrea Doria ». I collegamenti con la

Il mare in quel punto è profondo oltre 3.000 metri. Le ricerche si fanno più difficili per il vento che spazza la zona. La visibilità, che resta di oltre 10 chilometri, consente però di continuare. Così, molto lontano dal primo ritrovamento, a oltre 25 miglia di distanza dal primo pezzo del DC-9, a 47 miglia da Ustica, verso le 10,45 viene avvistato il cono terminale della fusoliera. Intorno al relitto solo qualche indumento. Nessun cadavere.

Intanto alcune delle navi passeggeri dirottate in appoggio nella notte vengono autorizzate a ripartire. Lascia la zona la « Clodia », che arriverà a Napoli intorno alle 14. Ritorna a Palermo la « Carducci ». Toccherà a questa nave avvistare un terzo pezzo dell'aereo precipitato. Alle 13.48, a 30 miglia da Ustica, trova una parte della fusoliera. E' lunga oltre sei metri, dipinta di bianco e rosso, i colori dell'Itavia.

Mentre le operazioni in mare continuavano, in prefettura ieri mattina si teneva un « summit » per organizzare il rientro delle navi, con le salme e i relitti a bordo. Poi si è saputo che invece è Palermo il porto in cui approderanno i battelli con il loro triste carico.

Infine c'è da registrare che alle 14,10 è giunta una telefonata alla cronaca romana del Corriere della sera con la quale una voce maschile con accento del Nord ha comunicato: « Siamo i NAR. Vogliamo comunicare che sull'aereo precipitato c'era il camerata Marco Affatigato (noto picchiatore fascista, ndr) che doveva compiere a Palermo un'azione. Potrete riconoscerlo perché aveva al polso un orologio "Baume Mercier". Viaggiava sotto falso nome ». Ma la polizia ha svolto indagini all'aeroporto di Bologna mostrando le sembianze del terrorista al personale di controllo. La sua presenza sull'aereo non risulterebbe.

L'attesa nell'aeroporto di Punta Raisi

(Dalla prima pagina)

a Montagna Longa (115 vittime tra passeggeri e membri dell'equipaggio di un DC-8 schiantatosi sul monte che sovrasta lo scalo). E come, all'antivigilia del Natale '78 (106 morti, 21 superstiti, nell'inabissamento, proprio davanti alle piste, di un DC-9).

Solo che qui ora, si cominciano a formulare quesiti inquietanti, soprattutto sulla effettiva funzionalità dell'aeromobile Itavia, protagonista della tragedia.

Nel drammatico osservatorio di Punta Raisi, la prima pagina di questo diario pietoso e incalzante viene aperta alle 20,56. Pochi secondi dopo il momento, probabile, del disastro. Alla torre di controllo giunge un concitato messaggio da Ciampino. « Avevamo fino a poco fa — dicono preso a poco i controllori di volo romani ai loro colleghi siciliani — un contatto radio con l'ITIGI DC9, sigla IH 870. Il comandante ci aveva appena chiesto il permesso di abbassarsi, rispetto alla quota 9.000 dove aveva incontrato turbolenze. Stavamo per concederglielo. Ma non riusciamo ora più a metterci in contatto ».

Dai loro radar il puntolino bianco che segnava la rotta del DC 9 è scomparso. E ora da Punta Raisi si cerca nell'aria un segnale. Ma non c'è nulla. Nel giro di dieci minuti si dà l'allerta alla Capitaneria di porto e ai battelli ormeggiati nella vicina rada di Terrasini. Ma il luogo dell'inabissamento è ben distante.

Dietro la porta, nei locali dell'aerostazione, intanto, stanno ancora ignari centinaia di familiari ed amici. Il dramma comincerà, per loro, solo più tardi. Quando, superate le 21,20 — orario limite, presumibile di arrivo — il ritardo del volo Bologna-Palermo, si allungherà a dismisura. Troppo per non provocare, già alle 22, una gran ressa di gente davanti al banco Itavia. Le richieste di notizie certe si fanno sempre più pressanti. Si scorgono occhi rossi. C'è già chi grida. Quando le prime voci cominciano a filtrare in città, diffuse dalle TV private, la folla a Punta Raisi si ingrossa. La piccola sala d'attesa dei voli nazionali diventa, in breve, una bolgia. Un uomo anziano crolla a terra, colto da malore. Un altro s'avventa contro due carabinieri, gridando frasi sconnesse.

Da una porta del settore degli « addetti ai lavori » qualcuno sussurra, magari in buona fede, solo per allentare per qualche attimo la tensione: « E' un dirottamento », e la gente si affanna a chiedere: « Telefonate a Tunisi! ». « Lo faranno atterrare là? ». « Chi sono, terroristi? ». Un altro propone: Tripoli. Chi già ha capito, o almeno intuisce, telefona ad Ustica, sulla cui verticale si diceva l'aereo fosse sparito dai radar. Chi ancora spera, lancia l'ipotesi di un atterraggio di fortuna. Altri, ormai rassegnati, già parlano di un tragico inabissamento senza speranza.

Lo scoramento aumenta col trascorrere dei minuti. L'Itavia consiglia tutti di sgomberare l'aeroporto: « Vi informeremo a casa ». Ma loro rimangono. Oppure tornano a Punta Raisi, solo dopo aver fatto una rapida corsa in prefettura, o al porto, o nelle redazioni dei giornali, in città, che dista trenta chilometri. Alle 3.15 i piloti di alcuni elicotteri levatisi in volo da Catania, dopo cinque ore che hanno passato sul cielo tra Ponza e Ustica, scendono tra la gente senza notizie.

Due fidanzati si tengono per mano. Aspettavano Antonino Greco, 23 anni, guardia di PS, « compare di anello » per le nozze che erano fissate per ieri mattina, ma sono state rinviate, poi, per il lutto. Arriva la lista dei passeggeri. « C'è un Martorana nell'elenco? ». « E quanti D'Alfonso? ». « Quanti Cammarata? ». Uno, anziano, urla: « I miei bambini! ». Ma giungono, dopo le prime voci convulse e contraddittorie, le varie versioni ufficiose sull'accaduto. Ma sono altrettanto piene di discrepanze, che daranno esca ai sospetti. E ancor oggi tengono in piedi un'altalena di ipotesi.

Il vice direttore dello scalo smentirà che la torre di Punta Raisi abbia avuto contatto alcuno con l'aereo disperso. « Non c'entriamo », è il commento, secco. Ma altri affermano di sì. E questa notizia campeggerà sulle prime edizioni dei giornali, portate in aeroporto, fresche di stampa, mentre sta per albeggiare. Alle 4 e mezza i rappresentanti dell'Itavia, in un altro ufficio, convocano i cronisti, per dire la loro: « L'aereo — affermano — stava a 7.500 metri di quota: aveva già ottenuto da Roma l'OK a scendere ». E la versione, diffusa poco fa, da un'altra fonte, che voleva il DC 9 a novemila metri? « Queste notizie vengono da Roma », è la risposta, che sembra dirottare di nuovo tutte le ipotesi su eventuali responsabilità dei controllori aeroportuali.

Poi è la volta delle telescriventi delle agenzie. L'Ansa sforna alle 5 e trenta una dichiarazione, attribuita alla direzione centrale della compagnia. Stavolta, si afferma nella nota, non ci sarebbe una « spiegazione logica » del disastro. Ma da quali dati si trae tale convinzione — ci si domanda — se ancora a quell'ora non è stato possibile far chiarezza su nulla che riguardi la dinamica e perfino il punto esatto e il momento dell'incidente? Se una spiegazione è possibile — prosegue l'Itavia — è quella, terribile, del « sabotaggio ». Qualcuno pensa a una bomba a bordo, a una esplosione in volo.

La cronaca del dolore ha una pausa notturna. L'ultima della schiera dei familiari ad abbandonare Punta Raisi, mormorando « bugiardi », è una anziana signora senza più lacrime. S'è fatto giorno. Smentito, in nottata, l'avvistamento d'un razzo in mare, gli schermi TV cominciano a trasmettere ora le immagini e le notizie sulle ricerche.

Si apre uno spiraglio di speranza, quando a Palermo si sa che in quel braccio di acqua che sembra a tutti, e che è, tanto lontano, il troncone e la carlinga galleggiano assieme ai canotti.

Ma il fusto dell'aereo è vuoto. In mare solo salme. Quindici, ventuno, ventotto, trentatré recuperate alle 17. L'Itavia smentisce ora di aver mai parlato di bombe e di esplosioni, quando ormai è chiaro, però, che l'aereo è precipitato in mare ancora intero.

La gente tempesta le redazioni di proteste perché quei poveri resti, si dice, verranno portati a Napoli. A sera, invece, dopo un ripensamento delle prefetture delle due città, le prime salme, ricomposte, giungeranno in elicottero nel capoluogo siciliano.

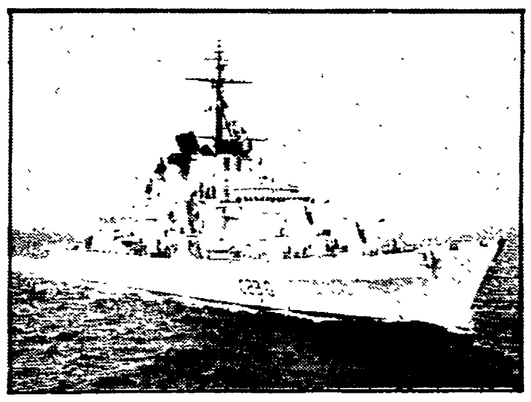
All'obitorio, ancora una pagina di un copione tragicissimo, purtroppo già visto, col penoso rituale dei riconoscimenti.

Mezzi militari e civili impegnati nelle ricerche

ROMA - (S.P.) — Ore 9.10: corpi galleggianti, relitti del DC 9 » dell'ITAVIA e battellini pneumatici, sono stati avvistati dalla nave della Marina militare della classe « Alpino », a circa 75 miglia da Ponza. La segnalazione era giunta mezz'ora prima da unità aeree, che avevano notato una vasta macchia scura e relitti del velivolo. Era, questa, la prima prova concreta che la vicenda dell'aereo, decollato alle 20.08 dall'aeroporto di Bologna, si era conclusa tragicamente. Poco dopo le 10 la motonave « Carducci » individuava il troncone di coda dell'aereo e quindi l'altro troncone. Le prime misure d'emergenza erano scattate verso le 21.30 dell'altra sera, poco dopo il mancato atterraggio del « DC-9 » dell'ITAVIA all'aeroporto palermitano di Punta Raisi. Mezzi navali ed elicotteri si sono mossi dalle loro basi attorno alle 21,30. Nelle operazioni di ricerca sono state subito impegnate quattro unità della Marina militare. Sono le fregate « Alpino » e « Orsa », partite entrambe da Napoli; il rimorchiatore « Prometeo » e l'incrociatore lanciamissili « Andrea Doria », con a bordo quattro elicotteri « SH-3D », tre dei quali impegnati nelle ricerche.

L'Aeronautica militare ha utilizzato tre elicotteri che hanno decollato poco dopo le 22 da Ciampino e da Catania. Sono stati impegnati anche due aerei da ricognizione marittima del tipo « Atlantique », particolarmente adatti alle ricerche subacquee, ed altri numerosi mezzi navali delle capitanerie di porto di Ustica, Trapani e Palermo, della Marina e della Guardia di Finanza. Intanto la fregata « Fasan » ed altre unità navali venivano poste in stato di allerta, pronte a raggiungere l'area in cui il « DC-9 » era precipitato, per l'avvicendamento con le navi già operanti. Alluna di notte una quindicina di mezzi navali militari e civili ed una decina di elicotteri erano già impegnati nelle ricerche, coordinate dall'ammiraglio Monassi, comandante in capo del Dipartimento militare marittimo del Basso Tirreno con sede a Napoli, con la collaborazione del Centro di soccorso aereo di Martina Franca.

Sino alle 23 nessun avvistamento era stato segnalato. Dopo la mezzanotte le ricerche venivano concentrate ad una ottantina di miglia dall'isola di Ustica, e proseguivano fino al primo avvistamento soltanto al mattino.



Il lanciamissili Ardito, la prima nave giunta sul punto della sciagura

Da tempo sollecitata un'inchiesta sull'Itavia

ROMA — I compagni Pio La Torre, Spataro e Pernice hanno ieri rivolto una interrogazione al ministro dei Trasporti per conoscere « quali interventi s'intendono adottare per un accertamento rigoroso delle cause tecniche e delle eventuali responsabilità che abbiano potuto provocare la sciagura ». I deputati del PCI, inoltre, chiedono di « conoscere l'elenco completo dei vettori Itavia, il loro anno di fabbricazione e le ore di volo, la loro condizione di efficienza e se la compagnia rispetti le norme internazionali di controllo per la sicurezza degli aeromobili », nonché i motivi per i quali « l'Alitalia ha stipulato un contratto di noleggio di vettori Itavia per i collegamenti nazionali ed i termini dell'accordo ».

D'altronde, non è la prima volta che i comunisti sollevano tali interrogativi. Un gruppo di senatori del PCI aveva chiesto a più riprese al governo di disporre un'inchiesta sui voli ITAVIA. Ma il governo ha cercato fino all'ultimo di difendere l'operato della società e di eludere il problema dell'inchiesta. I compagni Flamigni, Libertini e Tolomelli presentarono infatti una interpellanza il 24 luglio 1979 e una interrogazione il 2 ottobre successivo al presidente del Consiglio dei Ministri e al ministro dei Trasporti lamentando « gravi disservizi attribuiti all'inadeguatezza quantitativa e qualitativa del parco aerei della società ITAVIA rispetto alle linee ricevute in concessione dallo Stato ed al volume di traffico da effettuare nonché all'uso di aeromobili vecchi che richiedono molta manutenzione e sono soggetti a frequenti avarie »

Il 30 gennaio scorso, poi, il compagno Salvatore Corallo aveva depositato al Senato un'argomentata interrogazione con la quale si chiedeva di sapere proprio le medesime notizie sollecitate ora alla Camera, nonché il grado di affidabilità dei vettori sotto il profilo della sicurezza. Ma né Preti (allora responsabile del dicastero) né Formica, l'attuale ministro del settore, hanno ritenuto fino ad oggi di dare le notizie richieste. Ieri a Montecitorio ha presentato una interrogazione anche il deputato della sinistra indipendente Rizzo.

Un comandante esperto e un'hostess ai primi voli

ROMA — Domenico Gatti, il comandante del DC 9, aveva 44 anni. Era nato in Corsica, a Letia, in provincia di Ajaccio. Laureato in ingegneria, era stato assunto dall'Itavia il 16 dicembre 1971, e aveva accumulato 7255 ore di volo. Gli altri tre componenti dell'equipaggio sono tutti romani. Il pilota Enzo Fontana aveva 32 anni ed era stato assunto nel '77. L'assistente di volo responsabile Paolo Morici aveva 39 anni ed era stato assunto nel '73. Rosa De Dominicis, allievo assistente di volo, aveva 21 anni. Era stata assunta da neppure due mesi, il primo maggio.

L'elenco dei passeggeri imbarcati sull'«IH 870»

Questa la lista dei passeggeri del DC 9 IH-870 resa nota dalla compagnia aerea Itavia. Fra parentesi indichiamo il nome della città dove è stato acquistato il biglietto

L. Andres e moglie, C. Andres (Pordenone); Francesco Balamonte (Palermo); Paola Bonati (Modena); A. Bonfietti (Bologna); Bosco (Bologna); Antonella Cappellini (Bologna), Campanini (Parma); Pietrina Calderone (Palermo); Cammarata (Bologna); Antonio Casdia (Treviso); C. Cerami (Ravenna), G Maria D'Alfonso, Salvatore D'Alfonso, Francesca D'Alfonso, Sebastiano D'Alfonso (Venezia); Michele Davi (Palermo); De Cicco, signora De Faveri S (Bologna); Lino Diodato, Francesca Diodato, Vincenzo Diodato, Giuseppe Diodato (Bologna); Daniela Dinatale (Padova); Giacomo Filippi (Forlì); Fontana (Bologna); Carmela Fullone, Rosario Fullone (Palermo); Gallo (Bologna); E Gatti, Jansen R. Gatti (Bolzano); Guelfo Gherardi (Bologna); Antonino Greco (Bologna); Gualano (Bologna); Vincenzo Guardi (Carpi); signora Guerra (Bologna); Guerzio (Bologna); signora Gruber; Rita Guzzo (Mantova); Larocca (Palermo); Lachina (Bologna); Licata e signora (Mantova); signora Lomamant (Bologna); signorina Liotta (Padova); Giuseppe Manitta (Bologna); C Marchese (Bologna); Marfisi (due biglietti prenotati a Mantova); M Assunta Mignani (Bologna); Molteni (Palermo); Guglielmo Norrito (Mantova); Ongari (Mantova); Parrinello e moglie (Bologna), Parisi (Bologna); Francesco e Antonella Pinocchio (Bologna); Prestileo; Paola Papi (Verona), signora Reina (Bologna), Ronchini (Bologna); Andrea Rina (Bologna); Giuliana Superchi (Bologna); Torres (Pordenone); Giulia Trepiciano (Modena); Ugolini (Bologna), Giuseppe Valenza (Vicenza), Massimo Venturi (Bologna), Volanti (Bologna); Maria Volpe (Palermo); Emanuele, Alessandro e Nicola Zanetti (Padova), Francesco D'natale (Padova).