

Le prime ipotesi sulla nuova tragedia del jet in atterraggio allo scalo di Palermo

Lo schianto in mare con Punta Raisi già in vista

La terribile conclusione del « volo speciale » partito nella notte da Fiumicino - Una serie di inchieste dovranno accertare anche la funzionalità degli impianti di assistenza e sicurezza a terra - Il pilota del jet, Sergio Cerrina, conosceva alla perfezione le piste - Tra le ipotesi anche quella di un malore

Sull'aereo precipitato in mare una équipe esperta e affiatata



ROMA — Insieme avevano lavorato tante altre volte. Fra di loro si era instaurato il necessario affiatamento, quell'instesa che, a bordo di un aereo da « breve e medio raggio », è fondamentale. E poi, da molti mesi, si erano ritrovati a bordo della Penisola C, e spesso volte, anche qualche puntata nel « cuore » dell'Europa. Un lavoro, quindi, caratterizzato da ritmi di lavoro particolarmente serrati, e da molto stress nervoso. Il comandante dell'isola di Stromboli (così si chiamava il DC9 dell'Alitalia precipitato a Palermo), Sergio Cerrina, erano molti anni che navigava. E con i suoi collaboratori, quelli che spesso volte erano stati seduti alla sua destra alle « cloche » di velivoli di linea: « era sempre entusiasta di avere a bordo giovani alle prime armi, sia fra gli assistenti di volo, sia fra quelli che erano con lui in cabina di pilotaggio ».

Le prime reazioni alla sciagura di Palermo

Cordoglio e solidarietà di Pertini e del Parlamento

ROMA — Appena appresa la notizia del disastro di Palermo, il presidente della Repubblica Sandro Pertini ha inviato un messaggio al ministro dei Trasporti sottolineando come la « grande sciagura aerea di Punta Raisi » ha provocato « lutto e costernazione in tutto il popolo in questi giorni che dovrebbero essere di letizia e di gioia ».

Solo ventuno si sono salvati

I SUPERSTITI Carlo Favone, Claudio Zangara, Gaspare Villabuona, Pietro Termini, Pietro Carubba (36 anni, di Licata), Francesco Zumbo (23 anni, di Acrostello), Giuseppe Nicolazzi (51 anni), Giovanni Alia (18 anni, venezueliano), Stefano Romagnolo (37 anni, di Catania), Mario Martorana (20 anni), Antonio Ferricone (24 anni), Fortunata Parlavacchio e Anna Mascali (rispettivamente madre e figlia di 23 e 14 anni, di Catania), Duilio Cassina (53 anni, di Palermo), Douvienne Ravel, Maurizio Paol (25 anni, di Piazza Armerina), Massimo Fabricatore (34 anni, di Palermo), Simon Sakko (olandese), Paola Castello, Giuseppe Cimador (29 anni, di Palermo), Aldo Giglio (27 anni, di Catania).

Dalla nostra redazione

PALERMO — Il punto focale dell'inchiesta è questo: l'aeroporto maledetto, lo scalo di Punta Raisi, di nuovo tragicamente in prima pagina, a sei anni e mezzo dal disastro di Montagna Longa (115 vittime, cioè tutti i passeggeri e l'intero equipaggio, la notte del 5 maggio 1972). Perché, di nuovo, a Palermo? Il sostituto procuratore, titolare dell'indagine su questa nuova tragedia sul cielo della città, Vittorio Aliquò, è lo stesso magistrato che, di notte, quella terribile notte, già interrogato in ospedale alcuni dei superstiti. Un altro sostituto, Domenico Signorino, si è occupato, intanto, di mettere i sigilli alle scatole dei nastri su quali sono rimaste registrate le ultime parole scambiate dal comandante Sergio Cerrina, con gli addetti alla torre di controllo.

La terribile conclusione del « volo speciale » per Palermo e Catania disposto all'ultimo momento dall'Alitalia l'altra notte a Fiumicino, è pure oggetto di due parallele inchieste del ministero dei trasporti e della compagnia aerea, condotte, da altrettante « commissioni », i cui componenti (per l'Alitalia Giuseppe Bertoli, i comandanti Kolman e Martini, gli ingegneri Bensi, Rucica, Nicosia e Russo; per il ministero tra gli altri il direttore generale dell'aviazione civile, Davide Collini, il generale dell'aviazione Francesco Lino), sono giunti nel capoluogo siciliano ieri mattina.

Vincenzo D'Afflitto, altro assistente di volo, era nato a Grosseto 36 anni fa. Viveva con la moglie e due figli in una villetta ad « Infernetto », una località sulla Cristoforo Colombo. Lavorava all'Alitalia dal 2 maggio dello scorso anno. Infine Mario Ruffini, nato 29 anni fa in provincia di Ascoli Piceno, era scapolo ed abitava in un residence sulla via Cassia. Faceva lo steward da circa tre anni ed aveva appena smesso di viaggiare sulle « cloche » del « volo speciale ».

NELLA FOTO: Alcuni pesanti scari del frammenti dell'aereo precipitato.



PALERMO — Dai pescherecci sbarcano nel porto i superstiti della sciagura

Il pericolo maggiore, a Punta Raisi — disse la commissione — è proprio l'ammarraggio. E questo per due motivi: perché mancava, appunto, e in sostanza manca tuttora una attrezzatura valida di assistenza in fase di discesa a terra su queste piste, che si imbroccano proprio dal mare. E perché, se un aereo cadesse in acqua, come è quasi logico, presso un aeroporto circondato per tre lati dal mare, e come è avvenuto l'altra notte, non c'è assolutamente nessuno che possa andare a salvare passeggeri ed equipaggio.

Il pericolo maggiore, a Punta Raisi — disse la commissione — è proprio l'ammarraggio. E questo per due motivi: perché mancava, appunto, e in sostanza manca tuttora una attrezzatura valida di assistenza in fase di discesa a terra su queste piste, che si imbroccano proprio dal mare. E perché, se un aereo cadesse in acqua, come è quasi logico, presso un aeroporto circondato per tre lati dal mare, e come è avvenuto l'altra notte, non c'è assolutamente nessuno che possa andare a salvare passeggeri ed equipaggio.

Il pericolo maggiore, a Punta Raisi — disse la commissione — è proprio l'ammarraggio. E questo per due motivi: perché mancava, appunto, e in sostanza manca tuttora una attrezzatura valida di assistenza in fase di discesa a terra su queste piste, che si imbroccano proprio dal mare. E perché, se un aereo cadesse in acqua, come è quasi logico, presso un aeroporto circondato per tre lati dal mare, e come è avvenuto l'altra notte, non c'è assolutamente nessuno che possa andare a salvare passeggeri ed equipaggio.

Il pericolo maggiore, a Punta Raisi — disse la commissione — è proprio l'ammarraggio. E questo per due motivi: perché mancava, appunto, e in sostanza manca tuttora una attrezzatura valida di assistenza in fase di discesa a terra su queste piste, che si imbroccano proprio dal mare. E perché, se un aereo cadesse in acqua, come è quasi logico, presso un aeroporto circondato per tre lati dal mare, e come è avvenuto l'altra notte, non c'è assolutamente nessuno che possa andare a salvare passeggeri ed equipaggio.

Il pericolo maggiore, a Punta Raisi — disse la commissione — è proprio l'ammarraggio. E questo per due motivi: perché mancava, appunto, e in sostanza manca tuttora una attrezzatura valida di assistenza in fase di discesa a terra su queste piste, che si imbroccano proprio dal mare. E perché, se un aereo cadesse in acqua, come è quasi logico, presso un aeroporto circondato per tre lati dal mare, e come è avvenuto l'altra notte, non c'è assolutamente nessuno che possa andare a salvare passeggeri ed equipaggio.

A Fiumicino dopo l'annuncio del volo straordinario

Hanno fatto a spintoni per un posto sull'aereo

Considerato fortunato chi era riuscito a partire - Il dolore delle famiglie delle vittime Tutto ritorna normale - Le caratteristiche del DC9 precipitato - Nel '77 l'ultima revisione

ROMA — « L'Alitalia è spiacente di comunicare che il volo AZ 120 delle ore 12.30 in partenza per Palermo subirà un leggero ritardo ». L'annuncio dagli altoparlanti, in italiano e in inglese, è l'unico segno che si avverte nell'aeroporto di Fiumicino quando si accadde una decina di ore prima nel mare di Palermo. Tutto si svolge come ogni giorno: gli aerei continuano a partire e arrivare, la gente si accalca davanti alle biglietterie e ai box per ritirare le carte di imbarco; una lunga fila di assistenti di volo pronti, a disposizione, negli scali più trafficati per tappare i buchi nei periodi più intensi.



PALERMO — Fortuna Parlavacchio e la figlia Anna Mascali: « ci siamo abbracciate in acqua »

Il disastro che ha destato più sensazione, per le stesse dimensioni della tragedia, fu quello di Montagna Longa. A testimoniare ancora il triste ricordo, una specie di stelo in cima al crinale con impressi i nomi di tutte le vittime. Una catastrofe che ancora non è stata chiarita: il processo che si celebra a Catania è lungi da una definitiva conclusione, a sei anni e sette mesi di distanza. La caduta dei piccoli aereo-taxi e quella dei grossi velivoli dell'Alitalia sono episodi che certo non possono essere messi sullo stesso piano: una cosa infatti è l'inabissarsi di piccoli velivoli, ben altra quella di un DC8 o DC9 che sia.

Il disastro che ha destato più sensazione, per le stesse dimensioni della tragedia, fu quello di Montagna Longa. A testimoniare ancora il triste ricordo, una specie di stelo in cima al crinale con impressi i nomi di tutte le vittime. Una catastrofe che ancora non è stata chiarita: il processo che si celebra a Catania è lungi da una definitiva conclusione, a sei anni e sette mesi di distanza. La caduta dei piccoli aereo-taxi e quella dei grossi velivoli dell'Alitalia sono episodi che certo non possono essere messi sullo stesso piano: una cosa infatti è l'inabissarsi di piccoli velivoli, ben altra quella di un DC8 o DC9 che sia.

Il disastro che ha destato più sensazione, per le stesse dimensioni della tragedia, fu quello di Montagna Longa. A testimoniare ancora il triste ricordo, una specie di stelo in cima al crinale con impressi i nomi di tutte le vittime. Una catastrofe che ancora non è stata chiarita: il processo che si celebra a Catania è lungi da una definitiva conclusione, a sei anni e sette mesi di distanza. La caduta dei piccoli aereo-taxi e quella dei grossi velivoli dell'Alitalia sono episodi che certo non possono essere messi sullo stesso piano: una cosa infatti è l'inabissarsi di piccoli velivoli, ben altra quella di un DC8 o DC9 che sia.

Il disastro che ha destato più sensazione, per le stesse dimensioni della tragedia, fu quello di Montagna Longa. A testimoniare ancora il triste ricordo, una specie di stelo in cima al crinale con impressi i nomi di tutte le vittime. Una catastrofe che ancora non è stata chiarita: il processo che si celebra a Catania è lungi da una definitiva conclusione, a sei anni e sette mesi di distanza. La caduta dei piccoli aereo-taxi e quella dei grossi velivoli dell'Alitalia sono episodi che certo non possono essere messi sullo stesso piano: una cosa infatti è l'inabissarsi di piccoli velivoli, ben altra quella di un DC8 o DC9 che sia.

Il disastro che ha destato più sensazione, per le stesse dimensioni della tragedia, fu quello di Montagna Longa. A testimoniare ancora il triste ricordo, una specie di stelo in cima al crinale con impressi i nomi di tutte le vittime. Una catastrofe che ancora non è stata chiarita: il processo che si celebra a Catania è lungi da una definitiva conclusione, a sei anni e sette mesi di distanza. La caduta dei piccoli aereo-taxi e quella dei grossi velivoli dell'Alitalia sono episodi che certo non possono essere messi sullo stesso piano: una cosa infatti è l'inabissarsi di piccoli velivoli, ben altra quella di un DC8 o DC9 che sia.

Un aeroporto segnato da una serie di terribili sciagure

Quella di venerdì notte a Palermo è la diciannovesima sciagura aerea nella storia dell'aviazione civile italiana e la seconda, per il gravissimo bilancio di vittime, che nel giro di poco più di sei anni si verifica allo scalo di Punta Raisi. Alle 22.22 del 5 maggio del 1972 il DC8 dell'Alitalia (volo AZ 112), pilotato dal comandante Bartoli si abbatteva sul crinale di Montagna Longa, una roccia che si erge dietro l'abitato di Carini, a 30 chilometri da Palermo, quasi a ridosso della pista.

Lo schianto dell'apparecchio, che era ormai a soli 3 minuti dall'atterraggio, provocava la morte di tutte e 115 le persone che si trovavano a bordo, tra passeggeri ed equipaggio.

La causa che concorrono a provocare i disastri sono ovviamente del tutto differenti. Ma l'elemento che li unifica è la stessa zona di cielo in cui essi sono caduti.

Le condizioni di insicurezza dell'aeroporto di Punta Raisi sono state denunciate anche dalle strutture sindacali Cgil e Uil dei naviganti e della flotta aerea. Nel documento si sottolineano che la grave pratica della compagnia di bandiera di utilizzare il personale « con turni e ritmi massacranti ».

Table with 2 columns: Date and Description of the accident. Includes details like '14 OTTOBRE 1960: quadrante DC-8 (Alitalia), Palermo, 115 morti', '30 MARZO 1963: bimotore DC-12 (Alitalia), 9 morti', etc.

Taddeo Conca