

Rassegna stampa cronologica dal 1986 al 1987

1986

DC-9 ITAVIA: INTERROGAZIONE MILANI AL SENATO

ROMA, 12 GIU - La registrazione radar dell'incidente occorso al dc-9 dell'Itavia in volo su Ustica nel 1980 fu utilizzata per le attivita' addestrative dei controllori della difesa aerea territoriale di Borgo Piave e successivamente distrutta? questa domanda e' stata rivolta ai ministri della difesa e dei trasporti dal sen. Eliseo Milani, con un' interrogazione presentata oggi al senato. Nel documento il parlamentare ricorda che da questa registrazione, richiesta dal magistrato inquirente, risultarono tagliati otto minuti proprio in corrispondenza con l' esplosione dell'aereo. Milani vuol sapere chi era all'epoca il comandante del centro radar della difesa aerea territoriale di marsala che fece la registrazione, se fosse prassi abituale inviare queste registrazioni ai centri di addestramento e se furono rispettate le disposizioni "Itav" in materia di conservazione dei reperti radar. (ANSA)

INCIDENTE DC-9 A USTICA: INTERPELLANZA SINISTRA INDIPENDENTE

ROMA, 27 GIU - Quattro deputati della sinistra indipendente hanno reso noto di aver rivolto un' interpellanza al governo (prima firmataria l' on. Giancarla Codrignani) per chiedere che venga rimosso il segreto sull' "accertamento della qualita' e della nazionalita' dell' ordigno che ha provocato la caduta il 27 giugno 1980 a Ustica del dc-9 dell'Itavia, causando la morte di 81 persone". Gli autori del documento ricordano che la magistratura romana ha chiesto nuove perizie volte ad accertare le cause del disastro e questo confermerebbe indirettamente "le dichiarazioni degli ex dirigenti dell'Itavia sull'inconsistenza delle perizie fatte soprattutto per l'inefficienza nella collaborazione del ministro dei trasporti". (ANSA)

APPELLO AL PRESIDENTE REPUBBLICA PER DISASTRO DC9 USTICA

ROMA, 28 GIU - A sei anni dal disastro aereo di Ustica che provoco' la morte di 81 persone, "il governo ha mantenuto il silenzio anche di fronte alla ipotesi in base alla quale il velivolo sarebbe stato abbattuto da un missile lanciato da un aereo militare di nazionalita' sconosciuta". E' quanto si afferma un appello, che sara' presentato al presidente della repubblica. Promosso dall'ex presidente della corte costituzione Francesco Bonifacio; vicepresidente del senato Adriano Ossicini; dal sen. Pietro Scoppola, dai deputati Antonio Giolitti (psi), Pietro Ingrao (pci) e Stefano Rodota' (sinistra indipendente); dal sociologo Franco Ferrarotti. L'appello, ha sottolineato l' avv. Romeo Ferrucci, il legale romano che difende gli interessi di alcuni familiari delle vittime, e' aperto ad ulteriori adesioni di persone che intendano "invitare il presidente della repubblica a intervenire nelle opportune sedi per sollecitare le autorita' di governo a far fronte alle proprie responsabilita' d'istituto". Il mancato accertamento della dinamica dell' incidente del dc9 dell'Itavia, si sottolinea dell'appello, "priva di fatto le famiglie delle vittime di ogni possibilita' di risarcimento adeguato in quanto, a sei anni dalla tragedia, rimane ignoto il soggetto cui esse debbono rivolgersi". (ANSA)

SCIAGURA AEREA USTICA: LETTERA COSSIGA A CRAXI

ROMA, 8 AGO - Il presidente Cossiga ha scritto due giorni fa una lettera al presidente del consiglio Craxi per sollecitare il governo "perche' venga fatta piena luce" sull'incidente aereo nel quale, il 27

giugno 1980, persero la vita nel cielo di Ustica 81 persone. Cossiga - il testo della cui lettera non e' stato reso noto - ha scritto a Craxi in seguito all' appello rivoltagli alcune settimane fa da un "comitato" di parlamentari che gli avevano chiesto di intervenire perche' sulla vicenda fosse fatta chiarezza soprattutto in merito alla possibilita' che l'aereo possa essere stato abbattuto, per errore, da un missile di una nave o di un aereo in esercitazione. "Qualsiasi dubbio sull'eventualita' di un'azione militare lesiva di vite umane e di interessi pubblici primari - aveva scritto il "comitato" (promosso da Francesco Bonifacio, Franco Ferrarotti, Antonio Giolitti, Pietro Ingrao, Adriano Ossicini, Pietro Scoppola, Stefano Rodota' - a Cossiga - deve essere affrontato e rimosso nella sola sede pubblica competente, che e' precisamente la sede governativa". (ANSA)

SCIAGURA USTICA: NOTA PALAZZO CHIGI

ROMA, 14 AGO - In relazione alla lettera inviagli dal capo dello stato sulla sciagura aerea avvenuta il 27 giugno 1980 nel cielo di Ustica - informa un comunicato di palazzo Chigi - il presidente del consiglio Craxi ha richiesto al ministero dei trasporti e al ministero della difesa tutti gli atti e gli elementi disponibili per prenderne diretta conoscenza. (ANSA)

SCIAGURA USTICA: CRAXI INVIA A COSSIGA RELAZIONE COMMISSIONE

ROMA, 27 AGO - Il presidente del consiglio Craxi "allo scopo di fornire una prima risposta - sottolinea un comunicato di palazzo Chigi - alla lettera ricevuta dal capo dello stato sulla sciagura di Ustica, gli ha inviato la relazione della commissione di inchiesta". Craxi ha anche assicurato Cossiga che il governo "e' pronto a collaborare con l'autorita' giudiziaria per ogni ulteriore adempimento e che fara' quanto nelle sue responsabilita' per la sicurezza nel volo e per la prevenzione dei sinistri aeronautici". (ANSA)SCIAGURA USTICA: RELAZIONE DELLA COMMISSIONE D' INCHIESTA

ROMA, 27 AGO - Secondo quanto si e' appreso a palazzo Chigi, la relazione della commissione d'inchiesta sulla sciagura aerea di Ustica, dopo aver ricostruito il volo del dc9 Itavia, in servizio da Bologna a Palermo nel tardo pomeriggio del 27 giugno 1980, forniva analisi molto accurate delle informazioni e dei reperti disponibili. Il volo era partito da Bologna alle 18,08, anziche' all'ora prevista, le 16,15, per ritardato arrivo dell' aereo. Alle 18,56 il pilota riportava la sua posizione e riceveva da parte del controllore radar l'informazione di essere leggermente spostato rispetto alla posizione riportata. Alle 18,59 si ebbe l' ultimo segnale del radar del dc9 che risultava stabilizzato sulla rotta assegnata. Alle 19,04 il controllore chiamava l'aereo autorizzandolo ad iniziare la discesa. Non avendo ricevuto risposta, il controllore chiamava e faceva ripetutamente chiamare il dc9 dagli altri aerei in volo. Dalle 19,06 venivano avviate le operazioni previste per la ricerca e il soccorso. Il recupero delle parti dell' aereo e del suo carico - prosegue la nota di palazzo Chigi - e' potuto iniziare solo la mattina del giorno successivo a causa dell' oscurita' e della forza del mare durante la nottata. Tra le parti recuperate non c' erano i registratori di bordo, fra i quali la scatola nera, inabissatisi insieme al relitto. Furono recuperate, oltre a 39 salme, la parte terminale del cono di coda, parti di rivestimento, scivoli, cuscini dei sedili ed altri pezzi. Per quanto riguarda le registrazioni radar sul volo - prosegue la nota di palazzo Chigi - la commissione d' inchiesta pote' lavorare su quelle dei radar civili, mentre i radar militari, a causa delle loro caratteristiche tecniche e in particolare per la cadenza piu' bassa della loro scansione, non fornirono indicazioni significative. Essi inoltre presentavano un vuoto di registrazione a partire da quattro minuti dopo l'incidente, dovuto a un cambio di nastro, avvenuto per scopi di dimostrazione a un operatore. L'analisi delle informazioni radar, secondo il "national transportation safety board" americano, a cui la commissione si rivolse, portava alle seguenti conclusioni: - un oggetto volante non identificato ha attraversato la zona dell' incidente da ovest verso est ad alta velocita' (700 nodi) circa allo stesso

momento dell'incidente; il dc9 non e' comunque entrato in collisione con tale oggetto e si e' disintegrato in volo. Per quanto riguarda i reperti, particolarmente significative furono le analisi di laboratorio relative a un frammento del pannello del vano carrello, rinvenuto nel corpo di una passeggera, e quelle sui cuscini. Il frammento del pannello - riferisce la nota di palazzo Chigi - non presentava altre tracce di urti o sfregamenti oltre a quello che ne aveva provocato la rottura. Poiche' esso si trova, in posizione di carrello "up", completamente circondato da componenti strutturali massicci ed e' in zona al di sotto del pavimento della cabina, la zona stessa doveva essere libera da ostacoli che impedissero il movimento del frammento verso la passeggera in cui lo si e' trovato. Pertanto la parte inferiore della fusoliera e' stata certamente interessata in maniera vistosa dall'evento disastroso. Quanto ai cuscini, l'analisi radiografica e superficiale pose in evidenza che in essi erano penetrate particelle ad una velocita' che risulterebbe superiore a quella sviluppabile in casi di decompressione da difetti strutturali dell'aereo o da collisione. Le penetrazioni manifestavano un evento comunemente associato alla deflagrazione di ordigno esplosivo. La commissione formulava inoltre le seguenti considerazioni sugli esami medico - legali delle salme: e' piu' che mai verosimile che sia intervenuta inizialmente una "decompressione esplosiva"; i quadri traumatologici, tutti di tipo contusivo, possono essere riferiti per le loro caratteristiche, per una categoria di salme, prevalentemente ad una precipitazione libera dei corpi e, per una seconda categoria, a meccanismi traumatici multipli e piu' complessi. Sulle salme recuperate - prosegue la nota elencando le considerazioni sugli esami medico-legali - non sono state rinvenute tracce della conflagrazione di ordigno esplosivo posto in loro stretta vicinanza per l'assenza, anche all'esame radiografico, di schegge di ordigni del genere e per l'assenza di azione di fiamma, oltre che per la negativita' degli esami tossicologici; da rilevare che la presenza dei corpi estranei di natura metallica e verosimilmente, almeno in due casi, di natura non metallica (tutti riferibili a strutture dell'aeromobile e non ad un ordigno esplosivo) suffraga l'ipotesi che detti frammenti abbiano subito una violenta mobilizzazione. Queste le conclusioni della commissione: - l'equipaggio era in possesso dei titoli aeronautici prescritti, in corso di validita'; - l'aeromobile era in possesso dei requisiti di aeronavigabilita' e tutta la documentazione era in ordine e in corso di validita'; - il peso e centraggio dell'aeromobile erano nei limiti; - le condizioni meteo non erano tali da pregiudicare il regolare svolgimento del volo; - le comunicazioni t-b-t si erano svolte regolarmente, senza segni di preoccupazione da parte dell'equipaggio. La nota prosegue elencando le conclusioni della commissione: - durante l'ultima fase del volo l'aeromobile procedeva stabilizzato lungo la rotta prevista; - la fusoliera dell'aeromobile si e' aperta in volo, in un tempo brevissimo, tale da provocare una "decompressione esplosiva"; - l'aeromobile non e' entrato in collisione con altro velivolo; - non vi e' stato incendio nella cabina passeggeri; - la cabina passeggeri e' stata interessata dalla deflagrazione di un ordigno esplosivo. (ANSA)SCIAGURA USTICA: PRESIDENTE COMMISSIONE INCHIESTA

ROMA, 28 AGO 1986 - "Il compito della commissione d'inchiesta nominata dal ministero dei trasporti per far luce sul disastro aereo di Ustica ha esaurito il suo compito con la consegna del rapporto nel 1982. Per tutto quello che è avvenuto dopo occorre far capo alla magistratura". Lo ha dichiarato oggi Carlo Luzzatti, che della commissione d'inchiesta era il presidente in qualità di direttore di aeroporto, precisando anche che le successive analisi dalle quali risultarono tracce di esplosivo "t4" in alcuni frammenti metallici dell'aereo, furono richieste direttamente dal giudice istruttore all'aeronautica militare. Le risultanze delle analisi che l'aeronautica militare consegnò al magistrato, ha proseguito Luzzatti, non facevano che "confermare quanto già detto nella relazione d'inchiesta, senza peraltro essere decisive sulla provenienza dell'ordigno esplosivo", se cioè questo è deflagrato all'interno o all'esterno dell'aereo. Con gli adempimenti a suo tempo svolti, ha concluso Luzzatti, la commissione aveva esaurito tutti i propri compiti, anche tenuto conto dello "spirito" delle disposizioni dell'organizzazione internazionale dell'aviazione civile "icao" che tendono ad accertare le cause tecniche degli incidenti per prevenirli in futuro ed aumentare così la sicurezza del

volo. Una volta accertata la causa come derivante da un'esplosione diventano inutili, ai fini della sicurezza generale del volo, altri accertamenti di carattere tecnico. L'eventuale recupero del relitto dagli oltre 3.500 metri di profondità della "fossa del tirreno", secondo Luzzatti è utile perché "solo trovando sezioni importanti dell'aereo si potrebbe saperne di più sull'incidente ed accertarne con sicurezza la causa". Luzzatti non si nasconde comunque la difficoltà di un tale recupero anche tenendo conto che le parti più leggere del relitto saranno state trasportate dalle correnti chissà dove. Anche il recupero del registratore dei dati di volo (la cosiddetta "scatola nera") "sarebbe in questo caso non significativo perché - ha concluso Luzzatti - non direbbe nulla di più di quanto già si conosce. La "scatola nera" è utile per scoprire cause tecniche o per conoscere la dinamica di un incidente in atterraggio o in decollo, ma non quando si è sicuri che si è trattato di una esplosione". (ANSA)

SCIAGURA USTICA: INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 28 AGO 1986 - Solo il recupero del relitto del "DC-9" potrebbe chiarire definitivamente le cause della sciagura di Ustica. Fu questo il convincimento manifestato nella primavera scorsa dal magistrato Vittorio Bucarelli che conduce l'inchiesta giudiziaria sul disastro aereo. Il magistrato sollecitò perciò agli organismi competenti di tentare di ripescare dalla "fossa del tirreno" quanto meno alcune parti del "DC-9" indispensabile per la definizione delle indagini. Tale necessità si era prospettata dopo che una superperizia, disposta dal giudice nel dicembre del 1985, aveva accertato la presenza di tracce dell'esplosivo "t 4" su frammenti dell'aereo. Gli esperti però non riuscirono a stabilire con certezza se l'esplosione fosse avvenuta all'esterno o all'interno della carlinga. (ANSA)

SCIAGURA USTICA: LETTERA FRATELLO PILOTA AEREO

ROMA, 29 AGO 1986 - Gianfranco Fontana, fratello del secondo pilota del DC-9 Itavia esploso nel 1980 nel cielo di Ustica, ha inviato una lettera al presidente della repubblica, al presidente del consiglio, al consiglio superiore della magistratura, ai ministeri della difesa, dei trasporti e di grazia e giustizia nonché ad alcuni quotidiani. Questo il testo: "Vi chiedo oggi, e mi sembra che sia ora, dato il lungo tempo ormai trascorso, un atto di coraggio: dichiarate espressamente le cause, quali esse siano, che hanno provocato il disastro di Ustica, o affermate, assumendovene tutte le responsabilità, che tali cause per motivi politici o economici, o trovatene voi, non possono essere rese note. Quanto alla prima ipotesi è quella dovuta a tutta la società, alle vittime e ai loro familiari, quella che ho invano sollecitata, con gli altri parenti, per anni e che solo ora, su interessamenti di eminenti personalità, sembra sottolineato essere divenuta necessaria quasi che anche per ottenere giustizia occorresse una raccomandazione. Quanto alla seconda ipotesi - prosegue la lettera - la brutalità è preferibile alla ipocrisia di riproporre calcoli di fattibilità circa il recupero del relitto o circa la necessità di ulteriori più dettagliate analisi di laboratorio: non vorrei di qui a due anni rileggere sui giornali ciò che ho letto in questi giorni: notizie ormai note da sei anni e riproposte con insignificanti modifiche. Tutto questo è osceno. Rispetto per le vittime, è loro dovuto". (ANSA)

SCIAGURA USTICA: DISEGNO DI LEGGE PER RECUPERO DC9

ROMA, 30 AGO 1986 - Occorrerà probabilmente un disegno di legge per stipulare i contratti necessari per l'eventuale recupero del relitto del DC-9 Itavia che dal giugno 1980 giace nel mare al largo di Ustica: è questa l'indicazione che viene dal ministero dei trasporti dopo le voci sulla possibilità di affidamento ad una società francese (la "Ifremer") dell'incarico di recuperare i resti dell'aereo. Al ministero si afferma che per il momento al ministero non è giunta alcuna richiesta ufficiale dalla magistratura o da altri dicasteri. In ogni caso - osservano fonti del ministero - per compiere il recupero sembra necessario prevedere la copertura finanziaria dei lavori con un

apposito provvedimento di legge. D'altra parte - ricordano le stesse fonti - già l'ex ministro dei trasporti balsamo aveva a suo tempo presentato un apposito disegno di legge che non aveva però completato l'iter parlamentare. (ANSA)

DC-9 USTICA: FILT-CGIL

ROMA, 2 SET 1986 - La federazione trasporti della cgil (filt) ha chiesto al governo "di rendersi disponibile a far chiarezza al più presto" sull'esplosione del DC-9 Itavia nel cielo di ustica in cui persero la vita 80 persone. "E' necessario che tutti gli atti relativi alle indagini sull'esplosione - afferma una nota della filt-cgil - siano resi pubblici, perché in una vicenda così tragica la verità non può essere occultata per qualche miliardo. Si rende ormai indispensabile - a parere della filt - il recupero dei pezzi del relitto e in particolare della scatola nera dove sono registrate le cause dell'esplosione". La filt-cgil invita il governo "a presentare un disegno di legge per rendere disponibili le risorse necessarie per le operazioni". (ANSA)

DC9 USTICA: INDAGINE PENALE

ROMA, 2 SET 1986 - Soltanto il recupero del relitto dell'aereo DC-9 dell'Itavia precipitato nel mare di Ustica il 27 giugno di sei anni fa potrebbe contribuire a dare una risposta definitiva sulle cause del disastro. Ma per poter riportare in superficie i resti del velivolo sono necessari 6.161.782.000 di lire. E' infatti questa la somma che la società francese ifremer ha previsto per l'operazione. Ma nessuna autorizzazione, sino ad oggi è stata data dalle competenti autorità ministeriali per stipulare il contratto che determinerebbe l'immediato avvio dei lavori. E' quanto afferma il giudice istruttore di roma vittorio bucarelli, che dal 12 gennaio del 1984 dirige l'inchiesta giudiziaria sul disastro che provocò la morte di 81 persone. Il magistrato, con richieste ai ministeri dei trasporti e di grazia e giustizia, ha sottolineato da tempo l'opportunità di procedere al recupero dei resti del velivolo. Ma da quanto si è appreso negli ambienti giudiziari, dal dicastero dei trasporti non sarebbe stata data alcuna risposta alle istanze del giudice, mentre il ministero di grazia e giustizia si sarebbe limitato a ricordare, all'inizio del 1986, che le spese per i recupero dei resti del DC-9, potevano essere disposte dal magistrato al quale è affidata l'indagine, "sotto la sua personale responsabilità". Una "responsabilità" che il magistrato ha ritenuto di non potersi assumere, considerata l'entità della somma che dovrebbe essere corrisposta alla Ifremer e la natura del contratto, il quale deve essere stipulato solamente sulla base di determinati e precisi strumenti di carattere internazionale. In una nota informativa inviata ai capi degli uffici giudiziari (consigliere istruttore, presidente del tribunale, presidente della corte di appello) e per conoscenza al ministro di grazia e giustizia, il giudice istruttore Bucarelli ha rifatto, a cominciare dal 1984, la cronistoria della vicenda. Tra l'altro sottolinea che le indagini di natura medico-legale, balistica, meccanica ed elettronica sono state affidate ad un collegio peritale di professori di Napoli per maggiori garanzie processuali. Infatti, se questi accertamenti fossero stati svolti a Roma, sarebbero stati fatti con le stesse apparecchiature usate durante un'indagine amministrativa i cui risultati sono stati consegnati, per conoscenza, all'autorità giudiziaria. Le indagini peritali, cominciate nel novebre del 1984, si sono praticamente bloccate in attesa di sapere se sarà possibile ripescare il relitto, che secondo i calcoli e le rilevazioni fatte in questi anni si troverebbe alla profondità di 3500 metri, nella "fossa del tirreno". Ai sei professori dell'università di Napoli che compongono il collegio peritale il dottor Bucarelli ha proposto sei quesiti che riguardano, tra l'altro, il "rispetto" del DC-9 dell'Itavia della quota e della "via" ad esso assegnata, il funzionamento del radar di bordo, l'eventualità che il disastro sia stato provocato da uno scoppio all'interno o all'esterno, la "natura dei mezzi produttori" della morte degli occupanti dell'aeromobile". A disposizione del collegio peritale, il magistrato ha messo tutto quanto recuperato subito dopo il disastro, nonché i risultati delle indagini preliminari. Fino ad oggi i professori dell'università di napoli hanno consegnato al dottor Bucarelli alcune conclusioni cui sono

giunti esaminando i reperti messi a loro disposizione. Ma si tratta di informative frammentarie che potranno essere completate solamente se sarà possibile fare i rilievi su tutti i resti dell'aereo, sempre che venga autorizzata dalle competenti autorità la spesa dei sei miliardi di lire prevista per la stipula del contratto con la società francese. (ANSA)

PER RECUPERO "DC 9" DI USTICA: "IFREMER"

PARIGI, 3 SET - L'"Ifremer", istituto francese di ricerca per lo sfruttamento del mare (capitale di stato), ha confermato di essere stato consultato dalle autorità italiane per la localizzazione e l'eventuale recupero dei rottami del "dc9" dell'"Itavia" precipitato al largo di Ustica nel giugno del 1980. Questa società, che ha al suo attivo esplorazioni marine a grande profondità e con la quale l'Italia non ha ancora preso impegni, conta di condurre l'operazione di localizzazione grazie al "sonar laterale", uno strumento a alta sensibilità per la ricerca di oggetti metallici nell'acqua. L'ingegner Dominique Girard, direttore del centro operativo dell'"Ifremer" a la Seyne sur mer (Tolone), ha spiegato all'Ansa che questa è la fase più delicata e lunga la cui durata dipende dall'esattezza delle coordinate della zona da esplorare e dalla sua ampiezza e profondità. L'apparecchio dell'"Itavia" è a circa 3.500 metri sotto il livello del mare. Una volta individuato il relitto o i rottami dell'aereo si può immergere il piccolo sommergibile di cui l'"Ifremer" dispone. Si tratta di una specie di batiscafo - sommergibile del peso di 18 tonnellate con un equipaggio di tre persone: pilota, secondo e passeggero, che in genere è uno scienziato. Questo battello, il "nautile", definito "sommergibile profondo abitato", è assistito in superficie da una nave-appoggio, "le navire". L'ing. Girard ha concluso che la durata dell'operazione dipende da ciò che si vuole fare: individuare soltanto i rottami, oppure fotografarli e riportarli in superficie. Non ha parlato di costi non essendo stato richiesto alcun preventivo e gli è parsa "un po' elevata" la somma di sei miliardi di lire citata da alcuni giornali italiani. (ANSA)

USTICA: UNA COMMISSIONE D'INCHIESTA PRESSO PALAZZO CHIGI?

ROMA, 6 SET - Secondo quanto si è appreso, non è da escludere che, sulla base degli ultimi approfondimenti riguardanti la sciagura aerea di Ustica, il presidente del consiglio istituisca una commissione d'inchiesta governativa presso la stessa presidenza del consiglio. Come noto, il presidente della repubblica aveva inviato i primi di agosto una lettera al presidente del consiglio sollecitando il governo "perché venga fatta piena luce" sull'incidente del dc-9 dell'Itavia nel quale il 27 giugno 1980 persero la vita, nel cielo di Ustica, 81 persone. (ANSA)

SCIAGURA DI USTICA: MARTEDI' 30 GOVERNO ALLA CAMERA

ROMA, 19 SET - Il prossimo martedì 30 settembre il governo risponderà alla camera a sette interrogazioni e quattro interpellanze presentate sulla tragedia di Ustica avvenuta il 27 giugno 1980. Le interpellanze sono state presentate dalla sinistra indipendente, dal partito radicale, dal partito comunista e dal msi-dn. Il pci in particolare chiede al governo "se non ritenga di rimuovere ogni vincolo di riservatezza sulla vicenda che risulta assolutamente ingiustificato e di intralcio all'accertamento dei fatti". I deputati del partito comunista invitano inoltre il governo ad assumere "nuove iniziative, anche per aderire alle richieste della magistratura volte all'accertamento delle cause del disastro compreso l'eventuale recupero dei resti dell'aereo". La sinistra indipendente invece chiede al governo se "non ritenga doveroso rimuovere il segreto sull'accertamento della qualità e nazionalità dell'ordigno che ha provocato il disastro", mentre i deputati del partito radicale chiedono di "far conoscere i dati sull'esperimento compiuto due anni fa con la ricostruzione della possibile meccanica dell'incidente ed i risultati delle perizie medico-legali e delle analisi di laboratorio su alcuni reperti del dc-9 in corso a Napoli". Nel rilevare che "sufficienti elementi sono

emersi per attribuire la responsabilita' dell'esplosione ad un missile aria - aria, i deputati del partito radicale chiedono infine al governo "quali iniziative intende mettere in atto per appurare la nazionalita' di appartenenza del velivolo responsabile e quali motivazioni individui per un attacco deliberato dalle conseguenze cosi' tragiche". I deputati del msi-dn da parte loro chiedono al governo "quali iniziative intende intraprendere per riaprire l'inchiesta, eventualmente provvedere al recupero del relitto e per individuare eventuali responsabili da denunciare all' autorita' giudiziaria". I deputati missini infine chiedono al governo di conoscere "l'azione intrapresa non solo per risarcire le famiglie delle vittime, ma anche per salvaguardare i diritti degli ex dipendenti dell'Itavia".
(ANSA)DISASTRO AEREO USTICA: LE INDAGINI

ROMA, 24 SET 1986 - Solo il recupero dei resti del DC-9 precipitato sei anni fa nel mare di ustica potrebbe chiarire definitivamente il mitero che avvolge ancora oggi quella vicenda. Tutto il resto è fantasia. E' quanto si afferma negli ambienti giudiziari romani, dove non ha trovato conferme l'ipotesi, proposta oggi da un quotidiano, secondo la quale l'aereo dell'Itavia in volo tra Bologna e Palermo sarebbe stato colpito da un missile lanciato da un mig libico durante un duello aereo svoltosi tra apparecchi della nato e jet di Gheddafi. A condurre le indagini è il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, il quale nel novembre del 1984 dispose una superperizia tecnica, ma ancora non ha avuto i risultati degli studi affidati ad una equipe di esperti napoletani. L'episodio dell'aereo libico precipitato all'epoca del disastro di ustica sulle montagne della Sila, in Calabria, non viene messo dagli inquirenti in relazione alla catastrofe aerea in cui persero la vita 81 persone. L'esplosivo che ha provocato il disastro del DC-9 Itavia, individuato nell'aprile 1984 dal laboratorio dell'aeronautica militare, è esattamente la t-4, abbreviazione del nome chimico ciclo 1, 3, 5 trimetilen 2, 4, 6 trinitroammina conosciuta anche come hexogen o cylonite. La t-4 è un esplosivo che entra normalmente nella composizione sia degli ordigni al plastico sia delle testate di guerra dei missili prodotti in occidente e dall'unione sovietica. Fra i missili aria-aria occidentali che usano t-4 è l'aim-9 "sidewinder" uno dei più diffusi a livello mondiale, costruito in decine di migliaia di esemplari dalla ford aerospace, dalla raytheon e da un consorzio europeo di cui fa parte anche l'Italia. I missili "sidewinder" armano fra gli altri gli f-104 e i tornado. La t-4 è un esplosivo tipicamente militare, molto costoso, che non viene pdootto in Italia, ma importato da Svezia, Germania federale, eccetera. La producono anche i paesi dell'est europeo. Oltre che nelle teste di guerra dei missili viene usata in piccole cariche cave, di non oltre 20 grammi, nelle prospezioni petrolifere per spezzare gli strati di roccia. La t-4 con l'aggiunta di notevole quantità di cera mineale (per renderlo meno sensibile all'urto e allo sfregamento) costituisce il noto splosivo plastico.
(ANSA)

"IL GIALLO DI USTICA" A "SPECIALE TG1"

ROMA, 29 SET - Il 27 giugno del 1980 si inabissava nel mare di Ustica un dc-9 con 81 persone a bordo. Sono trascorsi sei anni e continua ad essere fitto il mistero sui motivi del disastro. Un missile? una bomba? una "sofferenza" delle strutture metalliche? il caso arriva nuovamente in parlamento, dove il governo rispondera' alle numerose interrogazioni presentate da vari gruppi. Speciale tg1, in edizione straordinaria (domani, alle 23,10 su raiuno) ricostruirà l'inquietante vicenda con un servizio di Angelo Campanella. In studio con Alberto La Volpe, il sottosegretario alla presidenza del consiglio Giuliano Amato, il presidente della commissione d'inchiesta del ministero dei trasporti Luzzati, il rappresentante dell'associazione nazionale piloti civili. (ANSA)

SCIAGURA USTICA: SOTTOSEGRETARIO AMATO ALLA CAMERA

ROMA, 30 SET - Il relitto del dc-9 dell'Itavia precipitato il 27 giugno 1980 a Ustica verra' recuperato. Lo ha annunciato stasera alla camera il sottosegretario alla presidenza del consiglio

Giuliano Amato rispondendo alle interpellanze e interrogazioni presentate da vari gruppi parlamentari sulla vicenda dell'inabissamento dell'aeromobile. Amato ha detto che venerdi' scorso si e' svolta una riunione nel suo ufficio presenti i magistrati inquirenti e i rappresentanti del ministero dei trasporti: e' stato stabilito che il governo presentera' uno specifico provvedimento per coprire le spese del recupero del relitto che, secondo le risultanze della commissione di indagine presieduta dal prof. Luzzatti dovrebbe comportare una spesa, in lire 1982, pari a circa dieci miliardi. "Forse questa operazione non portera' a nulla - ha detto Amato concludendo il suo intervento - ma forse potra' servire a confermare una delle due ipotesi che ormai sono sul tappeto: esplosione all'interno dell' aereo oppure all' esterno mediante un missile. Trovare il relitto porra' fine a una situazione di incertezza e ci permettera' di accertare quale delle due ipotesi sia valida al di la' di ogni ragionevole dubbio. Allora se c'e' qualcuno che sa e continua a tacere vorra' dire che avremo piu' forza per costringerlo a parlare". Amato ha tenuto a precisare che sull' intera vicenda, compreso l'esame dei nastri radar con le tracce del percorso del dc-9, "non e' stato apposto alcun segreto di stato". Il sottosegretario amato ha parlato per circa un'ora elencando nel dettaglio ogni elemento finora emerso sulla vicenda esottolineando che "il governo e' mosso da un' ansia di verita' sulle reali cause della tragedia. A sei anni di distanza la verita' ancora non la conosciamo: fare il possibile per accertarla e' il minimo che dobbiamo alle famiglie degli scomparsi stando attenti, pero', a non confezionare una verita' pur che sia". Il sottosegretario alla presidenza e' partito nella sua ricostruzione dei fatti dall' relazine della commissione d'inchiesta presieduta dal prof. Luzzatti. Due le ipotesi in essa avanzate: cedimento strutturale dell'aereo; esplosione dovuta a bomba o a missile. La stessa commissione ha escluso l'eventualita' del cedimento strutturale, che in un primo tempo invece aveva trovato credito visto che l'aereo in questione "non era certo tra i piu' solidi" ed aveva subito sostituzioni di parti importanti, per tre motivi: a) la rottura del cono di coda e' avvenuta dal basso verso l' alto; b) la violentissima velocita' di penetrazione di particelle del velivolo nei cuscini; c) in tutti gli altri casi di cedimento strutturale gli aerei hanno sempre mantenuto un assetto in grado di condurli a terra. Anche l'istruttoria giudiziaria esclude il cedimento strutturale sulla base del ritrovamento di tracce di un esplosivo del tipo "t4" su frammenti dell' aereo recuperati. Amato a questo proposito ha citato anche uno stralcio della relazione firmata dal ten.col. Andrea Torri, ufficiale dell'Aeronautica, in merito alla disintegrazione del dc-9, "un atto coperto, del resto, dal segreto istruttorio". La presenza del "t4", ha continuato amato, porta quindi a ritenere valida l' ipotesi dell'esplosione. Sempre a proposito del "t4" il sottosegretario ha precisato che si tratta di un tipo di esplosivo usato "sia ad est che ad ovest". Resta quindi, ha aggiunto, il quesito di fondo; se cioe' l'esplosione sia avvenuta per cause interne (bomba a bordo) oppure per cause esterne (aereo colpito da un missile). "La lettura della relazione della commissione d' inchiesta - ha sottolineato amato - porta a propendere per l'ipotesi missile", sulla base di due elementi: 1) il ritrovamento di un frammento del carrello nel corpo di una passeggera. Il frammento e' penetrato molto a fondo e cio' significa che ha trovato via libera per incunearsi da dove era posto nel corpo della vittima, superando la barriera delle strutture metalliche e quella del sedile. "E' possibile - si e' chiesto amato - che un ordigno posto all' interno dell' aereo sia stato in grado di creare le condizioni per questo via libera?"; 2) numerose sono state inoltre le salme rinvenute con frammenti metallici sempre riconducibili al dc-9. Amato ha poi preso in esame la questione delle tracce radar (che ha definito "la piu' controversa") registrate sugli schermi radar che seguivano il percorso dell'aereo. Il sottosegretario alla presidenza ha ribadito che "su nessun nastro e' stato mai posto il segreto di stato, cosi' come su nessun atto dell'intera vicenda. L'unico segreto esistente e' quello istruttorio". Il radar militare di ciampino (all' epoca tutti i controllori di volo erano ancora militarizzati) presenta tre segni da ovest verso est addebitabili a un velivolo in volo a 700 nodi (cioe' una velocita' supersonica raggiungibile quindi da un caccia). La Selenia, a questo proposito, ha formulato due ipotesi: a) che si trattasse di luci o altri segnali non significativi; b) che le tre tracce fossero attribuibili a un velivolo che viaggiava nelle vicinanze del dc-9 senza entrarvi in collisione. Le perizie eseguite da esperti americani negli usa propendono "con certezza" per la seconda ipotesi. I nastri in possesso delle autorita' giudiziarie italiane comprendono il percorso del velivolo fino a quattro minuti dopo l'

esplosione e non si fermano, invece, a quattro minuti prima, come alcuni avevano sostenuto. Gli interrogativi legati all'eventualità che un missile abbia colpito l'aereo dell' "Itavia" restano aperti: "non ho risposte a queste domande - ha detto Amato - e non invidio certo i giudici nel loro compito". Amato ha escluso ogni connessione tra l'esplosione del dc-9 e il ritrovamento, alcune settimane dopo, di un aereo libico schiantato in Calabria: "il pilota del velivolo straniero - ha detto - era deceduto poche ore prima della caduta e l'aereo è risultato sprovvisto di ogni sistema di armamento. cioè non era attrezzato per portare missili". Il sottosegretario ha anche escluso l'esistenza di indagini sulla sciagura da parte del Sismi (il servizio segreto militare) che ha svolto solo "tre o quattro accertamenti" limitatamente al sistema della difesa radar italiano. Il governo ritiene che si debba procedere al recupero del relitto: sono stati anche intrapresi contatti con gli Stati Uniti per l'invio di un sommergibile ad alta profondità che fotografi il relitto. Se questo non basterà ad evidenziare con chiarezza le cause dell'inabissamento, si procederà al recupero direttamente dal fondale dove giacciono i resti del dc-9. Subito dopo l'intervento del sottosegretario Amato sulla vicenda dell'inabissamento del dc-9 dell'Itavia a Ustica di sei anni fa, i rappresentanti dei gruppi che avevano avanzato interpellanze e interrogazioni hanno replicato all'intervento dell'esponente del governo. L'Indipendente di sinistra Rodotà ha definito "reticente" il comportamento dell'esecutivo sull'intera vicenda, deplorando la riluttanza dimostrata a suo giudizio dalla magistratura ad interrogare l'operatore del centro radar di Marsala il cui nome viene tuttora tenuto segreto. Rodotà si è anche chiesto perché non venga ancora data comunicazione ufficiale della costituzione di una commissione d'inchiesta. A questo interrogativo ha subito risposto lo stesso Amato ricordando che al fine di evitare sovrapposizioni tra le indagini della commissione d'inchiesta e quelle della magistratura, si è concordemente deciso di procedere al recupero del relitto dell'aereo e valutare successivamente se sia più opportuno proseguire con l'attività della commissione o con quella della magistratura. Rodotà ha concluso deplorando il fatto che si siano affidati gli avanzamenti delle indagini ad "espediti tecnici" trascurando il lato politico-amministrativo. Il radicale Francesco Corleone ha osservato che il governo doveva dare risposte più soddisfacenti, ed ha ribadito che "le scuse addotte quattro anni fa per non effettuare il recupero del relitto rappresentano solo alibi che nascondono paure". I missini Carlo Tassi e Staiti di Cuddia hanno auspicato che "lo Stato non assuma più atteggiamenti pagliacceschi: si continua a cercare il fascistello di turno e si parla di bombe collocate a bordo dell'aereo. È chiaro invece che l'esplosione è avvenuta dall'esterno, cioè è stata causata da un missile". I comunisti Franco Proietti e Francesco Macis hanno preliminarmente sottolineato che è stato necessario un intervento del presidente della Repubblica per riportare la sciagura di Ustica all'attenzione del paese e delle forze politiche. "Il governo - hanno detto - è stato reticente, ha opposto riservecce alle legittime richieste, ingenerando così il sospetto di volervi mettere una pietra sopra". A giudizio dei due esponenti comunisti l'esplosione è stata provocata da un missile: "occorre individuare a quale paese appartenga". Il recupero del relitto servirà non solo a fare giustizia "ma soprattutto ad evitare che analoghi episodi abbiano a ripetersi". Il demoproletario Edo Ronchi ha chiesto l'istituzione di una speciale commissione che indaghi sulla tragedia di Ustica. L'esponente demoproletario ha inoltre deplorato il tono "così pacato e disteso" usato da Amato per rispondere agli interrogativi sorti da una vicenda "tanto scandalosa". A giudizio di Ronchi, il mancato recupero del relitto "è un fatto gravissimo" soprattutto di fronte ad una relazione, giunta dopo due anni, "che pone come ipotesi più probabile per l'esplosione dell'aereo quella del missile aria - aria". Il liberale Stefano De Luca ha preso atto della "ansia di verità" che il governo ha detto di coltivare relativamente all'accertamento della verità sull'esplosione del dc-9. "Esiste però - ha sottolineato - un'ansia più grande: quella dei cittadini palermitani che in otto anni hanno visto tre incidenti aerei mietere vittime tra di loro". Il repubblicano Aristide Gunnella ha ribadito l'importanza dell'istituzione di una speciale commissione per analizzare i reperti dell'aereo inabissatosi a Ustica. Il socialdemocratico Martino Scovacricchi ha definito "completa" l'esposizione del sottosegretario Amato e ha manifestato "perplexità" riguardo al recupero del relitto dell'aereo chiedendosi se tale operazione "debba essere considerata ancora utile". Infine il democristiano Ugo Grippo ha lamentato il ritardo

con cui si è deciso il recupero dell'aereo sottolineando, altresì, l'importanza che il governo fornisca chiarimenti sulla problematica della sicurezza del volo nel suo complesso. (ANSA)

SCIAGURA USTICA: PIU' PROBABILE IL MISSILE SECONDO COMMISSIONE

NAPOLI, 30 SET 1986 - L'esplosione del DC-9 Itavia a nord di Ustica il 27 giugno 1980 è stata provocata probabilmente da un missile che ha colpito l'aereo, con 81 persone a bordo, nella parte anteriore, forse nella cabina di pilotaggio. Questo quanto afferma il rapporto (non finale) della commissione d'inchiesta nominata dal giudice istruttore di Roma Vittorio Bucarelli e che sarà consegnato entro ottobre al giudice. Il missile è ritenuto più probabile della bomba in base ad indizi. La prova certa si potrà avere con il recupero di parti significative del relitto che la commissione ha già chiesto ufficialmente al giudice. Un paio di mesi saranno invece necessari per avere i risultati delle analisi di controllo sul tipo di esplosivo (la t-4) già trovato dal laboratorio dell'aeronautica militare. Questo quanto si è appreso a Napoli nell'ambito della commissione e dei due esperti mobilitati dal giudice Bucarelli, in gran parte all'università e al consiglio nazionale delle ricerche di Napoli. Gli indizi a favore del missile sono rappresentati dalle traiettorie (dall'esterno verso l'interno) che devono aver seguito i frammenti metallici e soprattutto di plexiglas dei finestrini del DC-9 per conficcarsi nei corpi di due passeggeri dove sono stati trovati. Inoltre dalla presenza di un oggetto non identificato (ma rilevato dal radar) che attraversò la rotta del DC-9 al momento dell'esplosione. Sulla presenza dell'oggetto sconosciuto, in quel punto e nel momento dell'esplosione, la commissione ritiene che "è estremamente bassa la probabilità che l'oggetto non sia da mettere in rapporto alla stessa esplosione". Tutto invece da esplorare l'eventuale collegamento con l'incidente di "parti metalliche" recuperate in mare fra gli altri materiali del DC-9 e "collegate in qualche modo ad una forza aerea". Sono materiali che provano come quella zona sia stata interessata da esercitazioni militari, ma non si sa se nel momento dell'incidente: smentite ufficiali su questo punto sono state fatte dall'aeronautica militare italiana, dalla Nato e dalla sesta flotta Usa. Sulle traiettorie dei frammenti di plexiglas si osserva che è molto meno facile che frammenti leggeri come quelli dei finestrini (il più grande di una decina di centimetri) vadano a colpire i passeggeri in presenza di un'esplosione interna all'aereo che sviluppa forze verso l'esterno. La quantità dell'esplosivo che ha provocato il disastro deve essere stata piccola: il DC-9 non è stato frantumato. Lo provano le registrazioni del radar primario di Ciampino che per due minuti e mezzo dopo l'esplosione ha ricevuto gli echi di risposta prodotti da parti di notevole grandezza dell'aereo. Secondo la commissione i passeggeri sono ad ogni modo morti in pochi istanti. Le maschere dell'ossigeno non sono scese dagli alloggiamenti perché era stata colpita una parte nevralgica del sistema che si trova nella porzione anteriore del DC-9. Il momento dell'esplosione del DC-9 può essere fissato con uno scarto di 6-30 secondi legato all'intervallo delle battute del radar o alle modalità delle registrazioni. Ad ogni modo non hanno significato sull'inchiesta gli otto minuti cancellati di registrazioni del radar militare di Marsala: la cancellatura inizia infatti quattro minuti dopo l'esplosione. A proposito del recupero dei relitti dal fondo del Tirreno, la procedura contrattuale per affidarlo alla società pubblica francese Ifremer (Istituto francese di ricerche per lo sfruttamento del mare) era quasi giunta alla conclusione nel luglio scorso quando è stata sospesa da parte Italiana per problemi sulla responsabilità di una spesa di circa 6-7 miliardi. Il rapporto che la commissione si accinge a presentare al giudice Bucarelli fa il punto sulle indagini che sono state possibili fino a questo momento e quindi va considerato come un lavoro non concluso: esso dovrebbe essere la base per decidere il recupero che andrebbe condotto per gradi anche per ragioni economiche. Sono circa trecento i frammenti di tutti i tipi (metallici, magnetici, plexiglas, legno, moquette) a volte ridotti a poco più di polvere fino a un massimo di una decina di centimetri, che vengono sottoposti ad analisi sulla presenza della t-4 o di altre sostanze con apparecchiature del CNR un milione di volte più sensibili e più specifiche di quanto fatto in precedenza. (ANSA)

DC9 USTICA: AMATO A "SPECIALE TG-1"

ROMA, 1 OTT - Il sottosegretario alla presidenza del consiglio, on. Giuliano Amato, intervenendo a "speciale tg-1" - andato in onda ieri sera e terminato dopo la mezzanotte sulla sciagura di Ustica del 1980, ha affermato che "e' possibile che ci sia qualcuno che sa e che ancora non ha parlato" . Rispondendo all' avv. Ferrucci, uno dei legali dei familiari delle vittime, che aveva sostenuto: "la verita' non deve essere cercata. La verita' e' conosciuta: deve essere semplicemente detta" , Amato ha detto inoltre: "se c' e' un cassetto in cui c' e' quella verita' il governo, in questo momento, non sa qual e' il cassetto. Ne' ha i mezzi per aprirlo. Non sa dov' e' . Non escludo affatto che esista quel cassetto perche' e' una delle ipotesi che abbiamo davanti. Ma certamente oggi non e' un cassetto a portata di mano del presidente del consiglio e di chi collabora con lui. Posso comunque dire all' avv. Ferrucci che e' intenzione del presidente del consiglio fare tutto il possibile per trovare quel cassetto, se e' un cassetto che le nostre mani possono raggiungere". (ANSA)

DC-9 USTICA: "IL RECUPERO NON DEVE ESSERE UN PRETESTO"

ROMA 1 OTT - Il recupero deciso dal governo "quanto mai lungo e problematico", dei resti del dc-9 Itavia esploso sei anni fa a nord di Ustica, "non deve essere il pretesto per non fare oggi quello che e' gia' possibile per trovare tutta la verita' sull' abbattimento con un missile". Il governo deve aprire una immediata indagine amministrativa per interrogare tutte le persone (dai capi di stato maggiore, ai responsabili dei centri radar, agli operatori) che sono entrati nella vicenda; deve anche impiegare i servizi di informazione. Queste le richieste generali espresse nella conferenza stampa tenuta oggi a Roma dal costituendo "comitato per la verita' su Ustica": i parlamentari Stefano Rodota', Pietro Scoppola, Antonio Giolitti; Domenico Rosati (presidente acli), Domenico Trucchi (segretario confederale cisl che ha annunciato l' intenzione del sindacato di costituirsi parte civile), Romeo Ferrucci (avvocato di un gruppo di familiari delle vittime). A queste sono giunte le adesioni di numerosissime altre personalita' e di 22 familiari. Per il risarcimento, il sen. Pietro Scoppola (dc) ha proposto un intervento speciale come quello previsto per le vittime del terrorismo grazie ad una legge particolare: questo "non per tacitare i familiari, ma perche' il problema economico esiste". Piu' volte e' stata sottolineata la sensibilita' dell' intervento del presidente della repubblica Francesco Cossiga che con la sua richiesta al governo, di chiarimenti ha rimesso in moto "la macchina dell'attenzione". "il recupero non deve essere un pretesto". Il presidente Cossiga, ha osservato l' on. Stefano Rodota' (sinistra indipendente) era il capo del governo all' epoca del disastro di Ustica e "certamente ha scoperto che allora non venne avvertito". Rodota', scoppola e Giolitti (psi) formano con Francesco Bonifacio, Franco Ferrarotti, Piero Ingrao (pci), Adriano Ossicini (sinistra indipendente), il gruppo di "sette saggi" che hanno rivolto il primo appello al presidente Cossiga. Il primo atto del "comitato per la verita' su Ustica", appena formato, ha detto l' on. Rodota', sara' una lettera al presidente del consiglio Craxi con una serie di richieste: la prima appunto "l' apertura di una indagine per le vie interne dei ministeri, questo indipendentemente dalla costituzione di una nuova commissione di inchiesta" da parte della presidenza del consiglio. Scoppola ha raccomandato che di fronte ai possibili "gravissimi risvolti internazionali" del disastro (e' stato fatto il nome della Francia) non si cada nella "cultura del sospetto" da parte della pubblica opinione, ma "ci sia una ricerca di estremo rigore". Un familiare di una vittima, Daria Bonfietti di Bologna, ha sottolineato la delusione di chi attende che si manifesti "la volonta' politica di cercare le persone che conoscono la verita' ". Fra le oltre 70 adesioni al comitato ("che ha superato tutti gli schieramenti politici") quelle di Giorgio Benvenuto, Ottaviano del Turco, Franco Marini, Antonio Pizzinato, Tina Anselmi, Giancarlo Pajetta, Luciana Castellina. (ANSA)

"LETTERA APERTA" A CRAXI DEL COMITATO PER VERITA' USTICA

ROMA, 17 OTT - Tre domande sulle possibilita' di accertamento delle cause del disastro del dc9 Itavia sono state fatte in una "lettera aperta" inviata al presidente del consiglio dal "comitato per la verita' su Ustica". Gli 11 firmatari chiedono se Craxi "intende riconsiderare l' ipotesi di nominare una commissione d' inchiesta o, in caso negativo, quali iniziative ritenga opportuno prendere per accertare la verita'; se i servizi segreti hanno indagato sul caso e a quali conclusioni siano giunti; se intende chiedere al ministro della difesa di accertare con assoluta sicurezza se al momento dell'incidente erano in corso o si erano appena concluse nella zona circostante esercitazioni militari e quali forze e di quali nazionalita' vi parteciparono". La lettera, sottolinea una nota del comitato, e' stata inviata perche' sono passate varie settimane dal solenne impegno assunto da Craxi di far luce sul tragico disastro. Il fatto che la prospettata commissione d'inchiesta non sara' costituita - come ha affermato il sottosegretario Giuliano Amato alla camera - "per evitare sovrapposizioni con l' autorita' giudiziaria" non sembra al comitato "una preoccupazione condivisibile". In precedenti occasioni, come per la commissione parlamentare sulla loggia p2 e le parallele istruttorie della magistratura - prosegue il comitato - le due diverse forme di inchiesta non si sono intralciate ma integrate. "Abbiamo anche appreso - proseguono i membri del comitato - che sulla vicenda non esiste ufficialmente alcuni tipo di segreto, ad eccezione di quello istruttorio, ma dobbiamo rilevare che in questi sei anni e' esistita una forma di segreto sostanziale, che lo stesso presidente della repubblica ha definito intollerabile". Il "comitato per la verita' su Ustica" e' formato da Giorgio Benvenuto, Francesco Bonifacio, Franco Ferrarotti, Antonio Giolitti, Pietro Ingrao, Franco Marini, Adriano Ossicini, Antonio Pizzinato, Stefano Rodota', Domenico Rosati, Pietro Scoppola. (ANSA)

CANALE 5: LA TRAGEDIA DI USTICA A "MONITOR"

MILANO, 24 OTT - "Ustica: la verita' degli abissi" e' l'argomento della prossima puntata di "monitor" il settimanale di attualita', curato da Guglielmo Zucconi, in onda domenica alle 22,30 su canale 5 e dedicata alla tragedia del dc9, precipitato il 27 giugno 1980 al largo di Ustica. Nel servizio, presentato in anteprima alla stampa, la rubrica tenta una ricostruzione del disastro puntando l'attenzione sulla Francia e in particolare sulla portaerei "Clemenceau", sospettata fin dal primo momento di essere coinvolta nella vicenda e sul centro di ricerca marina "Ifremer", indicato dalla magistratura italiana come il piu' idoneo al recupero dei resti dell'aereo. Secondo il giornalista Andrea Pamparana che ha realizzato il reportage in Francia, esistono alcuni elementi che fanno ritenere che il dc 9 e' stato colpito da un aereo da caccia per sbaglio durante un'esercitazione e che l'aereo potrebbe essere partito dalla portaerei francese "Clemenceau". Per suffragare questa tesi "monitor" presentera' l'intervista al direttore della "Ifremer", Dominique Girard che afferma che il "recupero e' fattibilissimo e puo' portare alla verita' sulle cause del disastro". Il governo italiano invece, secondo il giornalista di monitor, avrebbe deciso di affidare l'incarico a una societa' statunitense. Per quanto riguarda i movimenti della "Clemenceau" nel servizio si afferma che l'ambasciata di Francia a Roma ha fatto sapere che la portaerei Francese e' rientrata nella Baia di Tolone alle 6,30 del mattino del 27 giugno e che aveva fatto le sue esercitazioni senza aerei da caccia. "In ogni caso - ha risposto al giornalista di monitor l'addetto stampa dell'ambasciata - i loro missili non hanno una tale portata". Un'affermazione che, secondo Pamparana potrebbe essere smentita da un'altra fatta dal direttore dell'"Ifremer" nel servizio infine il giornalista di monitor riferisce di aver saputo che dopo la sciagura il capo del servizio segreto militare francese nel 1980, il conte Alexandre de Marenche, ricevette un fonogramma urgente in merito alla vicenda dell'aereo dall'allora capo del Sismi, Giuseppe Santovito. Un episodio che lascia molti dubbi, secondo il giornalista, dal momento che i servizi segreti italiani avevano sempre detto di non sapere nulla. Sull'argomento durante la puntata sara' anche presentata un'intervista di zucconi all'avv. Romeo Ferrucci, che assiste i familiari di 14 delle 81 vittime del dc 9 e al senatore Piero Scoppola, promotore del comitato per la verita' su Ustica. (ANSA)

AGLI UOMINI DEL "TITANIC" NON INTERESSA DC-9 USTICA

ROMA, 15 NOV - Gli esperti americani che hanno fotografato ed esplorato il "Titanic" alla profondita' quasi di quattromila metri non sono interessati a compiere il recupero o l'esplorazione fotografica del relitto del dc-9 Itavia esploso sei anni fa a nord di Ustica con 81 persone a bordo. Una simile operazione non rientra nei compiti di ricerca scientifica dell'istituto oceanografico di Woods Hole, nel Massachusetts, interpellato per lettera dal prof. Massimo Blasi, dell'universita' di Napoli, coordinatore di sei esperti della commissione di inchiesta del giudice Vittorio Bucarelli. La risposta americana giunta un paio di giorni fa e' stata anticipata dal prof. Blasi al giudice. Il "woods hole oceanographic institute" era stato indicato insieme all'istituto francese "Ifremer" di ricerca per lo sfruttamento del mare, come i due unici organismi al mondo in possesso delle attrezzature (sottomarini, robot telecomandati) e delle competenze per tentare il recupero dei resti del dc-9 sparsi nel basso tirreno a 3.500 metri di profondita'. Fra l'altro i due istituti avevano collaborato insieme per l'operazione "Titanic". I primi contatti per il recupero che la commissione ritiene indispensabile per trasformare in prove gli indizi sulla causa del disastro (missile invece della bomba) furono presi addirittura con l'istituto francese, osserva il prof. Blasi. L'"Ifremer" era stato infatti ritenuto piu' adatto per la sua caratteristica di ente pubblico e per la vicinanza in Europa (a Tolone). Dopo sette mesi di trattative ed elaborazione di un contratto si era giunti nel giugno scorso a quasi concludere con l'"Ifremer" per una spesa complessiva di sei-sette miliardi di lire. I problemi di responsabilita' di una simile spesa e l'opportunita' di consultare anche l'organizzazione americana avevano bloccato la conclusione del contratto e rimandata la consegna al giudice entro ottobre del rapporto della commissione. Nella ricostruzione dell'ambiente in cui e' maturato il disastro, la tarda serata del 27 giugno 1980, organi di informazione avevano infatti avanzata l'ipotesi di un coinvolgimento della flotta francese. Altri organi di informazione avevano riportato la smentita di un simile coinvolgimento da parte dell'ambasciata francese a Roma. Smentite ufficiali erano state diffuse in precedenza dall'Aeronautica militare italiana, dal ministero della difesa italiano, dalla Nato e dalla stessa flotta Usa, ciascuno per la parte di propria responsabilita'. Dopo la sospensione delle trattative con l'"Ifremer", dopo il disinteresse manifestato da parte degli americani, unici due organismi abilitati tecnicamente, conclude il prof. Massimo Blasi, la commissione attende istruzioni su che cosa fare: "l'esigenza del recupero rimane". (ANSA)

1987

DC-9 USTICA: "QUALCUNO E' RETICENTE" DICE AMATO

ROMA, 5 GEN 1987 - Sul disastro del DC-9 Itavia esploso a nord di Ustica con 81 persone a bordo nel giugno di sette anni fa, il sottosegretario alla presidenza Giuliano Amato, afferma che "qualcuno è reticente", ma non si è "in grado al momento di sapere chi è reticente". Inoltre nella vicenda del mig libico precipitato in Calabria c'è della "contraddittorietà" fra lo stato di "avanzatissima decomposizione" del cadavere del pilota e una autopsia secondo la quale "risulta morto quattro giorni" prima. Sono dichiarazioni fatte al settimanale del "tg 2" "Focus, obiettivo sulla realtà", a cura di Ennio Mastrostefano e Paolo Meucci, che va in onda questa sera alle 20,30 su Raidue. Nell'intervista Amato ha anche precisato che il "cassetto" in cui è nascosta la verità sul disastro e a cui aveva accennato in una precedente trasmissione televisiva, "non è un cassetto dello stato Italiano". Lo stesso Amato si chiede se "sono stati reticenti, fra gli altri, anche organi della pubblica amministrazione Italiana". "Io so, dice Amato, che da quando questo governo si occupa della questione qualunque domanda sia stata posta ha trovato una risposta sollecita". "Forse sarebbe eccessivo dire che tutte le risposte siano state persuasive: comunque le risposte che noi abbiamo avuto alle domande che ci siamo posti e che tutti si sono posti davanti a questa situazione le abbiamo fatte avere al magistrato. Le valuterà lui", afferma Amato. "Siccome un fatto è accaduto -

osserva amato - e non sappiamo chi lo ha commesso, mi pare addirittura ovvio che qualcuno sa chi lo ha commesso. Quando c'è una situazione del genere qualcuno è reticente". Il sottosegretario rettifica poi una propria convinzione rispetto alla vicenda del mig libico: "c'è in realtà qualcosa di poco chiaro nelle carte relative alla morte del pilota di quel mig. Fui io, osserva amato, ad escludere alla camera che ci fosse una connessione diretta tra la caduta del mig e l'incidente di ustica, perché il mig risultava caduto una ventina di giorni dopo. L'autopsia non è che dica che invece il pilota era morto venti giorni prima. C'è una cosa strana: il pilota, il cui cadavere è in stato di avanzatissima decomposizione risulta morto quattro giorni prima". Il sottosegretario alla presidenza del consiglio conclude, affermando: "lascio a chiunque di ritenersi pago di una formulazione così contraddittoria al suo interno". Nel servizio sul disastro di ustica trasmesso da "Focus" vengono intervistati anche l'on. Antonio Giolitti del "comitato per la verità su Ustica" e l'avv. Romeo Ferrucci, legale di parte civile per un certo numero di vittime. (ANSA)

DISASTRO USTICA: INCHIESTA PENALE

ROMA, 8 GEN 1987 - Una mappa del basso tirreno con la dislocazione delle navi militari che si trovavano nella zona di ustica il 27 giugno del 1980, allorché precipitò il "DC-9" dell'Itavia, è stata chiesta dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli alle competenti autorità marittime. La richiesta è stata fatta nell'ambito dell'inchiesta penale sulla tragedia che costò la vita a 81 persone. Il magistrato vuol verificare l'ipotesi secondo la quale l'aereo potrebbe essere stato colpito da un missile o da un bersaglio radioguidato lanciato da una imbarcazione militare durante una esercitazione. Per quanto riguarda le navi italiane, le informazioni dovranno essere fornite dagli alti comandi marittimi della sicilia, della sardegna e del basso tirreno. Eventuali notizie relative ad unità facenti parte della flotta nato sono state invece chieste al comando mediterraneo centrale ed al comando nato di Napoli. In una nota diffusa da democrazia proletaria, falco accame, esperto di questioni militari, sostiene che "senza scomodare la magistratura queste notizie le avrebbe potute e dovute raccogliere il ministro della difesa, fornendole poi al parlamento", che della vicenda di ustica si è a lungo occupato nella scorsa estate. (ANSA)

SCIAGURA USTICA: CHIESTA PERIZIA SU "MIG" LIBICO

ROMA, 20 FEB 1987 - Una perizia tecnica, destinata ad accertare se esista una "compatibilità" tra l'esplosione in volo del "DC9" dell'Itavia e la presenza nel basso tirreno del "mig 23" libico poi precipitato sulle montagne calabresi, è stata sollecitata dai consulenti della compagnia aerea al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che sta cercando di chiarire le cause del disastro di Ustica. Subito dopo la caduta del "DC9" fu escluso un nesso tra i due eventi in quanto si disse che il caccia libico era caduto venti giorni più tardi, il 18 luglio del 1980. Ma a sollevare dubbi sulla fedeltà della ricostruzione dell'incidente al jet di Gheddafi furono in seguito diverse persone: giornalisti, esperti, lo stesso sottosegretario alla presidenza del consiglio giuliano amato. A suscitare le maggiori perplessità furono i dati contraddittori forniti sullo stato del cadavere del pilota del "mig", l'ufficiale libico Azzdin Fadel Kalil. La morte venne fatta risalire a quattro giorni prima del ritrovamento dei rottami, ma tale circostanza contrastava con l'"avanzatissimo" stato di putrefazione del corpo. Inoltre nessuno ha mai spiegato come mai il "mig", con un'autonomia limitata, avesse potuto coprire il percorso tra la Libia e la Calabria e come mai i radar italiani non lo avessero intercettato. L'Itavia, attraverso i suoi consulenti, chiede al giudice di disporre una perizia destinata ad accertare se esista "compatibilità" tra lo scoppio in cielo del "DC-9" e la presenza del "mig", "tenendo presente che il jet Libico recuperato di fatto risultava incredibilmente privo di missili aria-terra od aria-aria, pur avendone le rampe specifiche e trovandosi in condizioni di combattimento o comunque di scontro potenziale con aerei nemici, invadendo un territorio senza autorizzazione". I consulenti chiedono che sia accertata la "compatibilità tra i dati tanatologici riscontrati nei due

esami medico-ispettivi compiuti sulla salma del libico e le date attribuite alla sua morte, tenendo punto fermo le caratteristiche delle cause del decesso, la temperatura ambiente (si era in montagna), la ventilazione, l'esposizione al sole, le modalità di recupero". L'indagine tecnica inoltre dovrebbe stabilire come mai il "mig" sia finito in Calabria, pur avendo un'autonomia limitata. I consulenti dell'Itavia ritengono infatti che l'aereo militare non possa essere partito dalla Libia, (data la distanza quasi doppia a quella consentita dall'autonomia); secondo loro dovrebbe essere decollato da un'altra base, più vicina all'Italia. L'ipotesi di un coinvolgimento del mig libico caduto in Calabria con il disastro del DC-9 di Ustica è stata più volte sollevata e più volte smentita. In un comunicato del tre ottobre 1980 lo stato maggiore dell'aeronautica affermava che "testimonianze inequivocabili, ufficiali e non, possono confermare che l'aereo libico è caduto il 18 luglio per averlo potuto verificare a brevissima distanza di tempo". Più recentemente, il 24 settembre 1986, l'episodio del mig libico "non veniva messo dagli inquirenti in relazione alla catastrofe aerea". Quanto alla possibilità del mig di essere arrivato in Calabria senza essere intercettato dai radar della difesa aerea si è più volte osservato che il radar non può tecnicamente rilevare oggetti che volino a bassa o bassissima quota sul mare. (ANSA)

DISASTRO USTICA: FEDERAZIONE TRASPORTI CISL PARTE CIVILE

ROMA, 20 MAR 1987 - Entro la prossima settimana, la federazione italiana trasporti (fit-cisl) si costituirà parte civile nel procedimento giudiziario in corso sul disastro del DC-9 Itavia precipitato presso Ustica il 27 giugno 1980. I motivi di questa richiesta sono stati esposti oggi a Roma in una conferenza stampa da Angelo Braggio della fit-cisl e dall'avvocato Romeo Ferrucci, difensore di parte civile di molti familiari delle vittime. Sarà lo stesso avv. Ferrucci a presentare la richiesta al giudice Vittorio Bucarelli cui è affidato il procedimento. I motivi di questa azione, è stato sottolineato, consistono nello specifico interesse del sindacato alla tutela della sicurezza del volo "essendo stato colpito dalla morte dei componenti l'equipaggio (uno dei quali proprio rappresentante sindacale) e dal problema di mille lavoratori dell'Itavia che non hanno ricevuto i loro crediti da parte dell'azienda liquidata". Durante la conferenza è stata sottolineata inoltre la recente costituzione di parte civile dell'ex presidente dell'Itavia Aldo Davanzali. Secondo l'avv. Ferrucci, infine, lo scorso agosto "la parte americana di un comando nato aveva offerto alla presidenza del consiglio di fotografare gratuitamente il relitto dell'aereo". (ANSA)

"DC9" USTICA: IL 30 COMINCIA IL RECUPERO

ROMA, 16 APR 1987 - Cominceranno il 30 aprile prossimo, nel tratto di mare antistante l'isola di Ustica, le operazioni per localizzare e quindi per tentare di recuperare il relitto del "DC9" dell'Itavia precipitato il 27 giugno del 1980 mentre era in volo tra Bologna e Palermo. Dopo due anni di complesse trattative, è stato infatti perfezionato il contratto con la Ifremer, un ente francese a partecipazione statale considerato l'unico in grado di poter procedere al recupero del relitto, sempre che questo sia in condizioni tali da poter essere sollevato dalla profondità di circa 3.000 metri. A sottoscrivere il contratto, stipulato nell'ambito dell'istruttoria che il giudice romano Vittorio Bucarelli sta svolgendo sul disastro che determinò la morte di 81 persone, sono stati i professori Massimo Blasi che coordina il collegio degli esperti Italiani anch'essi impegnati nell'opera di recupero, ed un rappresentante della società francese. Il finanziamento, che per il momento è di circa sette miliardi di lire, è stato concordato in base agli impegni assunti dai ministeri di grazia e giustizia, del tesoro e delle finanze. In seguito agli accordi presi, la Ifremer darà l'avvio all'operazione facendo salpare il 28 aprile prossimo, dal porto di Tolone, una nave dotata di attrezzature particolarmente sofisticate che raggiungerà entro il 30 mattina la zona di mare da esplorare. Si tratta di diverse miglia quadrate dove le ricerche si svolgeranno ventiquattrore su ventiquattro. Secondo il piano concordato con il dottor Bucarelli e con gli esperti impegnati

nell'operazione, si dovrà anzitutto procedere alla individuazione del relitto. Se la ricerca avrà esito positivo si passerà alla seconda fase che prevede l'esplorazione diretta del velivolo attraverso rilievi fotografici e riprese televisive, nonché l'impiego di un sottomarino radioguidato, capace di sopportare altissime pressioni, visto che, secondo gli elementi attualmente in possesso dei tecnici, i resti del velivolo potrebbero trovarsi alla profondità di 3.500 metri. Questo tipo di indagine consentirà la raccolta degli elementi necessari a stabilire se sia possibile passare alla terza ed ultima fase: quella del recupero di quanto resta dell'aereo. Non è escluso, infatti, che il relitto sia in condizioni tali da non poter essere riportato in superficie. Da sette anni si trova sui fondali antistanti Ustica ed è probabile che le forti correnti l'abbiano spezzato in più parti e che quindi estreme difficoltà si presentino per recuperarne tutte le parti. Alle operazioni affidate alla Ifremer parteciperanno tutti i componenti del collegio peritale che, oltre al professor Blasi, sono i professori Leonardo Lecce, Mariano Magliaccio, Carlo Romano, tutti dell'università di Napoli, Raffaele Cerra e Ennio Imbimbo. L'esatto punto del Tirreno indicato per l'inizio delle operazioni di ricerca si trova a 39 gradi 40 primi latitudine nord e 13 gradi 50 primi longitudine est. Questo punto è a circa 140 chilometri a nord-nord est di Ustica e a circa altrettanti a sud-sud est di Ponza. In quel punto la profondità è di 2.000-2.100 metri trovandosi tra 2.660 metri e due "monti", il monte Issel la cui cima è alla profondità di 1.830 metri e il monte Poseidone a 1.940 metri. La zona è battuta in autunno e inverno da una corrente di debole intensità con direzione verso la costa campana. Nella zona non risultano altri relitti metallici. Per la prima battuta delle ricerche, si prenderà in considerazione una zona di 388,5 chilometri quadrati (150 miglia quadrate). Saranno impegnate a turno due navi dell'Ifremer, "noroit" e "navire", un sottomarino teleguidato senza equipaggio e un sottomarino con un equipaggio di due persone. Le operazioni sono sotto la responsabilità di Jean Roux. Per l'individuazione e le fotografie del relitto o di sue parti sono previsti due mesi e mezzo. L'impegno complessivo dell'Ifremer per l'operazione DC-9 è di 18 mesi, considerando anche gli intervalli necessari alle due navi per ricerche precedentemente prenotate. L'Ifremer infatti è con l'americana "Woods Hole Oceanographic Institution" (che ha rifiutato l'incarico), l'unica organizzazione mondiale in grado di affrontare ricerche di questo tipo. (ANSA)

RECUPERO DC-9 USTICA: ACCAME

ROMA, 17 APR 1987 - Secondo il responsabile dei problemi della difesa di democrazia proletaria, Falco Accame, "la notizia secondo cui ci si accinge al recupero del DC-9 di Ustica ripropone un problema di fondo. A quasi sette anni di distanza non sono state ancora accertate le posizioni delle navi che possono aver lanciato il bersaglio radio non pilotato sfuggito al controllo il quale costituisce la più probabile causa della caduta dell'aereo Itavia". Un radio bersaglio può essere lanciato anche da una distanza di mille chilometri, può raggiungere una quota di 15 mila metri, è dotato di carica esplosiva, vola ad una velocità di circa mille chilometri l'ora. Non di rado avviene che un radio bersaglio sfugga alla guida. Finora - conclude Accame che ha più volte sostenuto la tesi del radio bersaglio - si è indagato solo sulle posizioni delle navi nella zona della caduta senza esplorare il resto delle possibilità dei punti di partenza". (ANSA)

DC-9 USTICA: AVVIO OPERAZIONE RECUPERO

TOLONE (FRANCIA), 28 APR - L'operazione "opera" (operazione recupero aeromobile) dell'istituto francese "Ifremer" per localizzare ed eventualmente recuperare i resti del dc-9 dell'Itavia, inabissatosi misteriosamente sette anni fa al largo di Ustica, ha preso il via oggi da Tolone con la partenza della nave oceanografica "Le noroit" alla volta della zona delle ricerche nel Tirreno meridionale. La missione, affidata dalla commissione di inchiesta italiana all'istituto del ministero della ricerca francese, dovrebbe durare circa due mesi e mezzo. I mezzi che l'Ifremer utilizzerà per la ricerca dell'aereo ad una profondità di 3.800 metri sono gli stessi già impiegati

nell'estate dell'85 per il ritrovamento del "Titanic" sul fondo dell'Atlantico settentrionale. "La missione e' divisa in quattro fasi - ha spiegato il prof. Jean Roux che sara' a capo della prima parte dell'operazione: la localizzazione del relitto dell'aereo all'interno di un'area di 40 chilometri di lato - quando tra due giorni arriveremo sul posto caleremo in mare il 'Sar' con 12 boe di profondita', ed incominceremo a scandagliare il fondo per linee parallele". Il "Sar" (sistema acustico rimorchiato) e' una specie di siluro lungo cinque metri che verra' trainato dalla nave alla velocita' di due nodi. Ha un cavo di alimentazione e traino lungo sei chilometri. E' in pratica un sonar da profondita' in grado di reggere alla pressione di 6.000 metri. "Volando" a 80 metri dal fondo del mare, il sonar trasmettera' al computer della nave la mappa particolareggiata di una fascia di fondali larga 750 metri. Le boe di profondita', dotate di una fonte sonora, serviranno poi a controllare che la rotta della nave lungo il reticolo di ricerca non devii neppure di pochi metri. "Si tratta di trovare resti, forse anche piccoli, di alluminio, e non una massa enorme di ferro quale era il 'Titanic'. Sara' un'impresa piu' delicata". Lo ha affermato il comandante de "Le noiroit" Robert Derouet, un quarantenne originario di Terranova, con la barba rossa e il corpo tozzo da lupo di mare, che era al comando della nave dell'Ifremer" durante l'operazione Titanic. Non si puo' dire quali difficolta' incontreremo. Sappiamo che il fondale da scandagliare e' per meta' piano e per meta' montagnoso. Ma che correnti incontreremo? Per il 'Titanic' ci aspettavamo Iceberg e correnti terribili. Abbiamo invece lavorato su una specie di lago con acqua a 21 gradi di temperatura in superficie. Non si puo' mai dire". "Le noiroit" svolgera' la prima parte della missione che si concludera' il 2 giugno. Restera' sempre in alto mare, a parte uno scalo di rifornimento a Napoli o a Palermo il 15 maggio. Dopo subentrera' un'altra nave dell'Ifremer il "Nadir" che portera' sulla zona delle operazioni il "Nautile", un mini-sottomarino da grandi profondita'. "Questo accadrà logicamente se avremo localizzato i resti dell' aereo - commenta Enri' Le Roux cui e' affidata la seconda fase di documentazione fotografica delle parti trovate sul fondo - prima manderemo in mare l'"Epaulard" a scattare circa 5.000 fotografie di quello che avremo trovato. Le analizzeremo, e poi studieremo i problemi relativi ai recuperi con il mini - sottomarino ". L'"Epaulard" (orca in francese) e' una specie di enorme pesce di metallo lungo otto metri. Nella forma assomiglia ad un'orata con un'elica al posto della coda. E' un robot guidato con un telecomando acustico. Percepisce gli ostacoli attraverso un sonar sistemato davanti, come un naso, e grazie ad un'elica verticale si abbassa e si alza per evitarli. Ha una autonomia di sette ore e naviga ad una distanza fissa di cinque metri dal fondo. Dalle sue foto si potra' forse gia' sapere qualcosa sul mistero del dc-9. Ma il gioiello dell'Ifremer, quello che soprattutto ha influito sulla scelta italiana, e' comunque il "Nautile", l'unico sottomarino al mondo capace di raggiungere, con tre uomini a bordo, i 6.000 metri di profondita'. Sara' ad esso e alle sue "braccia meccaniche" che verra' affidata la delicata missione di raccogliere i pezzi dell' aereo. E' appena rientrato dal Giappone dove ha svolto una campagna di studi sismici a 5.6000 metri di profondita'. Questo sottomarino giallo, lungo otto metri, potra' pero' portare in superficie solo parti fino a 200 chili di peso. Pertanto e' prevista una ultima fase della missione, che riguardera' l'eventuale recupero di parti piu' grosse (intere sezioni della carlinga, o la cabina di pilotaggio). "Faremo uno studio preliminare prima di affrontare questa fase conclusiva - ha detto il capo spedizione Jean Roux - dovremo inventare qualche cosa al momento. In venti giorni comunque penso che arriveremo ad una soluzione". Qualche incognita quindi sulla riuscita dell'"opera" alla ricerca della verita' su quello che successe il 27 giugno 1980 nel cielo tra l'isola di Ponza e Ustica. I risultati che si otterranno durante le ricerche saranno vincolati dal segreto istruttorio. Su "Le Noroit", una nave bianca di circa mille tonnellate che assomiglia un po' alla "Calipso" di Cousteau, sono imbarcati 35 uomini. Tra essi tre tecnici italiani fiduciari della commissione di inchiesta. Fra due giorni raggiungera' la nave, 150 chilometri a nord-est di Ustica il prof. Blasi che si alternera a bordo delle navi impegnate nell'operazione con gli altri cinque membri del collegio peritale nominato nel 1984 dal tribunale di Roma. (ANSA)

"DC 9" ITAVIA: FORSE TROVATO RELITTO

ROMA, 9 MAG - I resti del "dc 9" dell'Itavia, precipitato nel mare di Ustica il 27 giugno del 1980 mentre era in volo tra Bologna e Palermo sono stati probabilmente già ritrovati dalla nave "Le noiroit" della società francese Ifremer, incaricata delle ricerche. La notizia si è appresa oggi a Roma in seguito ad una comunicazione fatta al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, al quale è affidata l'inchiesta, dal professor Massimo Blasi, capo dell'equipe tecnica italiana che è imbarcata sulla nave francese impegnata nelle ricerche. Secondo quanto si è appreso, attraverso i sistemi di rilevazione adottati dalla Ifremer, sarebbe stata localizzata una grande massa ferrosa ritenuta degna di attenzione. Manca comunque per il momento, qualsiasi altra indicazione circa la posizione del relitto e circa il tratto di mare in cui si trova. La nave francese, comunque, con sofisticate attrezzature sta esplorando il tratto di mare compreso tra i 39 gradi e 40 primi latitudine nord ed i 30 gradi e 50 primi longitudine est. Il punto si trova a circa 140 chilometri a nord-nord est di Ustica e a circa altrettanti a sud-sud est di ponza. Le cause del disastro, nel quale morirono 81 persone, non sono mai state accertate in maniera sicura e perciò si cerca ora di trovare una spiegazione proprio attraverso il recupero dei resti del velivolo che, secondo alcune tesi, potrebbe essere precipitato dopo essere stato colpito da un missile. La circostanza è tenuta in considerazione nell'ambito di un'inchiesta che sta svolgendo il giudice istruttore Rosario Priore in seguito al ritrovamento, sulle montagne della Sila dei rottami di un "Mig" libico precipitato proprio quando avvenne il disastro del "dc9". Secondo altre ipotesi, invece, il Mig sarebbe precipitato in un periodo diverso. Secondo considerazioni che sarebbero state fatte in un rapporto dei servizi segreti, il "Mig", pilotato da un militare che aveva deciso di fuggire dalla Libia, sarebbe stato inseguito da altri due velivoli dai quali, per tentare di abbatterlo, sarebbero stati lanciati due missili. Uno di questi potrebbe aver colpito il "dc9" dell'Itavia, facendolo precipitare. Le ricerche, come si è detto, sono affidate alla società francese "Ifremer", la quale ha sottoscritto con le autorità italiane un contratto che prevede una spesa di circa sette miliardi di lire. Insieme con i francesi a bordo della nave ci sono i componenti di una commissione di esperti che collabora alle indagini con il magistrato. (ANSA)

DC-9 USTICA: MOLTO AUMENTATE PROBABILITÀ RITROVAMENTO

ROMA, 23 MAG 1987 - Sono molto aumentate le probabilità che siano state individuate nel Tirreno, a nord nord-est di Ustica, parti del DC-9 Itavia esploso il 27 giugno di sette anni fa con 81 persone a bordo. La massa metallica individuata dal sonar della nave francese "le noiroit" che sta conducendo le ricerche, si è rivelata alla riprese cinematografiche in movimento, per un gruppo di diversi pezzi come certamente è stato ridotto l'aereo. L'identità delle parti sarà precisata con le foto a distanza ravvicinatissima, anche di qualche centimetro, che il sottomarino "nautile" incomincerà a scattare la settimana prossima. Il "nautile" arriverà nella zona del Tirreno direttamente da Tolone, a bordo di un'altra nave, il "nadir", sempre dell'Ifremer l'istituto francese per le ricerche e lo sfruttamento del mare al quale appartengono le due unità e che è stato incaricato delle ricerche. Lunedì "le noiroit" arriverà nel porto di Napoli per una sosta di un giorno o poco più per alternare le apparecchiature con cui sta operando. Attualmente sta utilizzando l'"epoulard", un robot per le riprese cinematografiche che sarà sostituito dal sonar con cui verranno setacciate altre zone. La commissione tecnica nominata dal giudice romano Vittorio Bucarelli, ha infatti chiesto un'esplorazione allargata perché non si può escludere che altri parti del DC-9 siano finite altrove. Il "nautile", con a bordo tre persone, sarà impegnato tutta la settimana poi all'inizio di giugno andrà in Atlantico dove è già prenotato per altre operazioni. (ANSA)

RICERCHE DC9 USTICA: A NAPOLI LA NAVE "LE NOROIT"

NAPOLI, 25 MAG 1987 - La nave francese "le noiroit" che sta compiendo le ricerche nello specchio d'acqua del mar Tirreno dove si presume si sia inabissato il DC9 dell'Itavia esploso in volo il 27 giugno del 1980, è giunta questo pomeriggio nel porto di Napoli per una sosta tecnica di 48.

La nave dell'istituto francese "Ifremer", cui sono state affidate le operazioni per il recupero dell'aereo ha concluso la prima fase di rilievi nel tratto di mare compreso tra i 39 e 40 gradi di latitudine nord ed i 30 gradi di longitudine est dove nei giorni scorsi è stata individuata una massa ferrosa che per i rilevatori della "noroit" potrebbe essere costituita dalla carcassa del DC9 all'interno del quale persero la vita 81 persone fra passeggeri ed equipaggio. Nel porto di Napoli la nave francese sostituirà alcune apparecchiature con cui sta operando. Verrà infatti montato nelle prossime ore un sonar che, con l'ausilio di un siluro lungo cinque metri dotato di dodici boe di profondità, è in grado di trasmettere al computer di bordo la mappa particolareggiata dei fondali. Infatti la commissione tecnica nominata dal giudice romano Vittorio Bucarelli ha chiesto una esplorazione allargata per verificare la eventuale presenza di altri rottami del DC9 in un tratto di mare diverso da quello già esplorato. Nei giorni scorsi la nave dell'istituto francese "Ifremer" aveva realizzato riprese cinematografiche con un robot denominato "epoulard". (ANSA)

DC-9 USTICA: NUMEROSI I PEZZI INDIVIDUATI

ROMA, 26 MAG 1987 - I pezzi del DC-9 Itavia individuati nel tirreno a nord di Ustica (vedi ansa 396/0b) sono numerosi, nell'ordine di una cinquantina, fra quelli molto piccoli (i più numerosi) che vanno da qualche centimetro a 30-40 centimetri, ad alcuni delle dimensioni di qualche metro. L'aereo si è disintegrato per l'impatto sull'acqua. Ora la commissione tecnica nominata dal giudice Vittorio Bucarelli dovrà valutare insieme ai tecnici francesi dell'Ifremer le 6.000 foto scattate dal robot "epoulard" più quelle dal "nautile" per capire se il DC-9 è tutto nel punto individuato. Ancora da valutare il problema dell'eventuale recupero di parti significative. Il sottomarino "nautile" continuerà la ricognizione fotografica, che può spingersi anche a pochi centimetri dai pezzi, per tutta la settimana ed essere impegnato anche nella prossima nonostante le operazioni già prenotate in atlantico. Ugualmente continueranno le ricerche con il sonar per individuare eventuali parti trasportate in altre zone del tirreno. (ANSA)

DC-9 DI USTICA: RITROVATO

PARIGI, 26 MAG - La società Ifremer, incaricata dell'esplorazione sottomarina dell'area del Tirreno in cui era scomparso il 27 giugno 1980 un dc-9 dell'Itavia, ha annunciato di aver ritrovato il relitto su un fondale di 3.500 metri. Le ricerche sono state compiute dal minisommersibile 'nautile', capace di scendere fino a seimila metri, ed erano state precedute da un'esplorazione con l'ecoscandaglio e con un robot munito di telecamere. L'identificazione, secondo un portavoce della società, è "formale". Essa sarà seguita dall'elaborazione di un preciso tracciato cartografico del fondale e dei frammenti rinvenuti, e si potrà procedere, se le autorità italiane lo richiederanno, a riportare in superficie parte del relitto. La carlinga dell'aereo, lungo trenta metri, si presenta spezzata, con la coda staccata dal resto. Sondaggi dell'Ifremer si sono svolti su oltre un centinaio di chilometri quadrati, e avevano avuto inizio il primo maggio. Il ritrovamento potrà permettere di chiarire le condizioni del sinistro, in cui perirono 81 persone. Un'inchiesta in proposito era stata aperta dalla ventiquattresima sezione penale del tribunale di Roma. All'epoca della in volo dell'aereo, presso Ustica, la stampa italiana aveva evocato l'eventualità dell'impatto con un missile non identificato. (ANSA)

RICERCHE DC-9 DI USTICA

NAPOLI, 27 MAG 1987 - La nave per ricerche oceanografiche "nadir" (v.ansa 193/0b e seg.) ha lasciato questa mattina, poco prima di mezzogiorno, il porto di Napoli, dove era ancorata da lunedì scorso al molo 26. La nave è attualmente diretta verso Ustica. Un portavoce della "nadir" si è incontrato con un gruppo di giornalisti e si è limitato a raccontare le fasi dell'avvistamento, senza

fare ulteriori precisazioni. "Il velivolo - ha detto - giace sul fondo fangoso e sabbioso a 3620 metri. La coda si è staccata ed è rimasta a qualche decina di metri di distanza dal resto della fusoliera. Il recupero , secondo noi, non presenta particolari difficoltà". (ANSA)

DC-9 DI USTICA: DETTAGLI LOCALIZZAZIONE

PARIGI 27 MAG. - La nave di ricerche oceanografiche francese 'Nadir', che ha localizzato il relitto del 'dc-9 Itavia inabissatosi nel tirreno presso Ustica il 27 giugno 1980 , "ha a bordo mezzi di sollevamento che permettono il recupero di qualunque parte dell'aereo", ha detto oggi all'Ansa un portavoce della Ifremer di Parigi, la società incaricata delle ricerche, che ieri aveva annunciato di aver trovato il relitto. Il piccolo sottomarino 'Nautile' (18 tonnellate di stazza e tre uomini di equipaggio) sta procedendo, ha continuato il portavoce, a un inventario e a una localizzazione precisa dei rottami rinvenuti (il corpo dell'aereo appare spezzato, su un fondale di 3.500 metri, con la coda staccata dalla fusoliera), perché poi le autorità italiane possano indicare quale pezzo portare a galla. Nessuna indicazione è ancora possibile, si afferma, sulla durata della missione del 'Nadir', che ha concluso la prima fase della sua missione- la localizzazione del relitto - in anticipo sulle previsioni. Il 'Nadir', che ha una stazza di duemila tonnellate, ha a bordo una quindicina di tecnici incaricati dell'esplorazione sottomarina e del recupero dei reperti. Secondo Jean Roux, capo del servizio tecnico della Genavir di Tolone, la società che cura la logistica delle operazioni della Ifremer, già dal 7 maggio (le ricerche erano cominciate il primo) gli ecoscandagli avevano trovato tracce di frammenti che potevano essere quelli di un aereo, il 14 si era accertato che si trattava di un grosso aeroplano e ieri gli uomini a bordo del 'Nautile' hanno potuto leggere 'Itavia' sulla carlinga. Fino al 6 o al 9 giugno, continua Roux, il fondo sarà scandagliato nel senso della probabile rotta dell'aereo, per trovare nuovi frammenti . "Abbiamo avuto molta fortuna, perché i pezzi già trovati si trovano su un fondale piatto largo tre chilometri, raro in quel tratto di mare", il cui rilievo è accidentato per la presenza e di coni di vulcani spenti. Per Ifremer, si rileva ancora, il recupero è un grosso affare, che ne aumenta la notorietà e sottolinea le sue capacità tecniche. Il contratto con l'Italia, il cui ammontare resta segreto, ha permesso di sperimentare nuove attrezzature che saranno utilizzate dal prossimo gennaio per iniziative di ricerca scientifica sottomarina. Il successo è tale, conclude Roux, "che le domande dei laboratori francesi coprono già sei mesi di attività della nostra flottiglia".(ANSA)

DC-9 ITAVIA: RIENTRATE A TOLONE NAVI FRANCESI

GENOVA (FRANCIA), 5 GIU - Sono rientrate la scorsa notte nel porto di Tolone le due navi oceanografiche dell'istituto francese "Ifremer" che nel mese scorso hanno ritrovato nel Tirreno meridionale i resti del "dc-9" dell'Itavia" precipitato misteriosamente in mare sette anni fa. "Le navi sono rientrate alla base - ha spiegato l'ing. Pierre Rouzaud della direzione dei mezzi navali dell'"Ifremer" interpellato telefonicamente - perché si sono concluse la prima e la seconda parte dell'operazione, ossia la localizzazione dell'aereo, e la fotografia dei vari pezzi sparsi sul fondale. Attendiamo ora istruzioni dalle autorità italiane per l'avvio della terza fase: il recupero dei pezzi più grossi e significativi per l'inchiesta". Rouzaud ha detto che il sottomarino "Nautile", con tre uomini a bordo, ha eseguito migliaia di fotogrammi dei resti del "dc-9" e ha anche recuperato qualche piccolo pezzo, entro i suoi limiti di portata intorno ai 200 chili. "Stiamo preparando l'attrezzatura per il recupero dei pezzi più grossi - ha specificato - il sottomarino dovrà legare dei cavi intorno ai pezzi da recuperare. Le autorità italiane, dopo l'esame delle foto da noi fornite, ci dovranno dire quali. Tra i pezzi più grossi abbiamo individuato i reattori e la cabina di pilotaggio su un fondale di oltre 3600 metri". Le due navi francesi, il "Nadir" e "le Noroit" hanno in programma di ripartire per la zona di mare al largo di Ustica già la settimana prossima. "Aspettiamo soltanto le decisioni degli italiani" ha concluso l'ing. Rouzaud. L'operazione "opera" (operazione recupero

aereo) era scattata il 28 aprile scorso con la partenza da Tolone de "le Noroit". Già alla fine della prima settimana di maggio il "sonar" da profondità (Sar), trainato dalla nave, aveva individuato i primi resti del dc-9. Dopo una serie di fotografie con il robot "Epaulard" ('orca' in francese) teleguidato dalla nave, era arrivato nella zona delle ricerche intorno al 20 maggio anche l'altra nave 'Ifremer', il "Nadir" con a bordo il sottomarino tascabile "Nautile". Fotografie e alcuni piccoli pezzi riportati in superficie con le "tenaglie" del "Nautile" avevano consentito giorni fa di identificare formalmente i relitti come quelli del dc-9 "Itavia" scomparso in mare con 81 persone a bordo. I primi pezzi recuperati del dc-9 Itavia dal fondo del tirreno sono a Napoli, custoditi dalla guardia di finanza e dalla commissione tecnica nominata dal giudice Vittorio Bucarelli. Secondo quanto si è appreso una delle parti potrebbe essere una delle due cosiddette "scatole nere", non si sa se il "registratore delle voci di cabina" o il "registratore di urto" che il dc-9 aveva a bordo. La commissione tecnica sta per mettersi in contatto con la casa costruttrice degli apparati (l'americana Sundstrand). Altre parti, del peso di cinque-sei chili e delle dimensioni di 20-30 centimetri, sembrano appartenere ad uno dei motori e alla struttura della cabina di pilotaggio. Non è stata fatta una ricognizione vera e propria dei pezzi perché il recupero aveva lo scopo di costatare lo stato di conservazione e che reazioni (per esempio l'innesco di un processo di ossidazione veloce) si sarebbero prodotte una volta fuori del mare. Considerando i sette anni di permanenza in mare le condizioni sono state giudicate ottime e tali da permettere un lavoro molto buono di investigazione. L'unica incognita quella appunto di (una ossidazione rapida) potrà essere sciolta solo dagli investigatori napoletani perché non ci sono precedenti comparabili. Le parti sono state recuperate dal sottomarino con equipaggio "Nautile" dell'Ifremer, l'istituto francese di ricerca e sfruttamento del mare, che dall'inizio di maggio conduce le ricerche. Il recupero delle altre parti dovrebbe incominciare la settimana prossima anche se l'Ifremer si è riservata la scelta del momento più opportuna. Anche per l'istituto francese, uno dei due organismi al mondo in grado di affrontare simili operazioni sottomarine, il recupero di un aereo di queste dimensioni e in queste condizioni, rappresenta una novità. Le parti individuate dovrebbero rappresentare gran parte del dc-9 esploso nel giugno di sette anni fa con 81 persone a bordo. (ANSA)

DC-9 - ITAVIA: CONFERMATO RECUPERO "SCATOLA NERA"

ROMA, 5 giu - E' il "registratore delle voci di cabina" uno degli oggetti recuperati dal fondo del Tirreno dall'equipaggio del sottomarino dell'Ifremer". La notizia è stata confermata negli ambienti del palazzo di giustizia di Roma. Non è stata però ancora avviata la delicata procedura per la "decodificazione" dell'importante "scatola nera" in quanto i tecnici ed il magistrato che si occupa dell'inchiesta hanno deciso di attendere gli esperti della casa costruttrice degli apparati, in grado di "lavorare" meglio sul "registratore". Prima di procedere all'apertura della "scatola", infatti, occorre seguire particolari cautele per evitare la distruzione totale o parziale delle registrazioni. Nei prossimi giorni, inoltre, ed anche sulla base dei risultati emersi da questi primi prelievi compiuti in fondo al Tirreno, il giudice istruttore Bucarelli si riunirà con i componenti della speciale commissione tecnica incaricata di seguire le operazioni, per stabilire l'opportunità o meno di un recupero di qualche struttura più "consistente" dell'aereo precipitato al largo di Ustica. Il "registratore di voci della cabina di pilotaggio" (cockpit voice recorder) è sistemato nella cabina di pilotaggio e si avvia automaticamente al rilascio del freno di parcheggio dell'aereo. Registra le conversazioni fra i piloti e con l'altro personale di bordo, le comunicazioni dei piloti ai passeggeri, le conversazioni via radio fra l'aereo, terra e gli altri aerei, i rumori della cabina di pilotaggio. Il nastro, a circuito chiuso, ha la durata di 30 minuti e la registrazione viene automaticamente cancellata a ritroso nel senso che al trentunesimo minuto viene cancellato il primo minuto e via di seguito. Il registratore resiste ad una temperatura di mille gradi e ad una immersione in acqua salata di un paio di giorni anche se sono state ascoltate registrazioni dopo lacune settimanali di immersione. (ANSA)DISASTRO USTICA: SCATOLA NERA NEGLI STATI UNITI

ROMA, 10 GIU 1987 - Sarà il national transportation safety board, l'ente americano per la sicurezza dei trasporti, ad aprire e decodificare la "scatola nera" con le voci di cabina del DC9 dell'Itavia precipitato nel mare di Ustica sette anni fa. Il congegno, ripescato nei giorni scorsi nella "fossa del Tirreno", è partito oggi per Washington, dove l'istituto ha i suoi laboratori, custodito in un contenitore ermetico pieno di acqua di mare. Fin dal momento del recupero, infatti, la scatola con le registrazioni delle conversazioni dei piloti è stata tenuta immersa nel liquido per evitare i rischi di un'ossidazione rapida che avrebbe compromesso l'integrità dell'apparecchio. Non è escluso che all'esame della "scatola nera" siano chiamati a partecipare i tecnici della "Sundstrand", la casa americana che produce questo tipo di congegni. È stato il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che da anni conduce l'indagine per far luce sul disastro di Ustica, a scegliere l'ente americano per affidargli il delicato compito di decodificare le registrazioni delle voci di cabina. È questa la seconda volta che i magistrati romani impegnati nell'inchiesta si rivolgono al national transportation safety board per avere un aiuto tecnico. Nel 1980 il sostituto procuratore della repubblica Giorgio Santacroce che condusse le prime indagini affidò agli esperti dell'ente i tracciati radar rilevati durante il volo del DC9 tra Bologna e Palermo. Benché mancassero alcuni minuti di registrazione, i tecnici di Washington individuaronò una traccia che intersecò più o meno la rotta dell'aereo dell'Itavia nel momento in cui quel 27 giugno del 1979 precipitò da una quota di novemila metri. I risultati degli accertamenti compiuti negli Stati Uniti rafforzarono l'ipotesi di un missile che avesse colpito il DC9, provocando la morte delle 81 persone che erano a bordo. Altre indagini individuaronò in alcuni rottami dell'apparecchio recuperati in mare subito dopo il disastro tracce di esplosivo che, a quanto si disse, era utilizzato nella fabbricazione di missili. Inoltre si ritenne, sempre attraverso l'attento esame dei rottami, che l'esplosione fosse avvenuta all'esterno dell'aereo e non all'interno, convalidando la tesi dell'impatto con un missile. Nei giorni scorsi gli esperti della società francese "Ifremer" hanno recuperato sul fondo del Tirreno, dove giacciono i resti del DC9, altri reperti, tra cui la "scatola nera" ora inviata negli Stati Uniti. (ANSA)

DC-9 ITAVIA: DICHIARAZIONI ESPERTO USA

NEW YORK, 10 GIU - "Francamente, esistono poche possibilità che i nastri registrati all'interno di uno dei registratori di bordo, dopo anni di immersione in acqua salata, siano ancora in condizioni tali da permettere l'ascolto del suo contenuto". Questo il commento a caldo di un esperto americano sul registratore di bordo recuperato recentemente a 3500 metri di profondità nel relitto del dc-9 dell'Itavia, inabissatosi per cause ancora imprecise al largo dell'isola di Ustica nel giugno di sette anni fa. Larry Van Sickle, direttore dell'ufficio assistenza della 'Sundstrand data control' - la casa costruttrice dei registratori di bordo del dc-9 Itavia, noti anche come 'scatole nere' - ha detto però che occorre esaminare l'apparecchiatura recuperata per poter esprimere un giudizio definitivo. "Non è escluso - ha continuato l'esperto - che la struttura della scatola, costruita a compartimenti stagni, uno dentro l'altro, in modo da resistere a urti violenti, abbia resistito anche alla ruggine e il nastro che si trova nella parte più interna dell'apparecchiatura sia ancora in buone condizioni". Seguendo l'esempio di un'indagine sulle cause di un incidente aereo delle linee giapponesi, l'esperto americano ha suggerito che la prima cosa da fare sarebbe quella di far esaminare 'la scatola nera' ritrovata dall'ente per la sicurezza aerea americana (u.s. national transportation safety board), che è un ente governativo. La 'nation transportation safety board' ha infatti tutte le apparecchiature necessarie per ascoltare, anche nei casi più difficili, le registrazioni della scatola. Van Sickle non ha però escluso che la 'Sundstrand' - che ha sede a Redmond, nelle vicinanze di Seattle, (Stato di Washington) - possa intervenire per esprimere un proprio parere. (ANSA)

DC-9 ITAVIA: RIENTRATA IN ITALIA "SCATOLA NERA"

ROMA, 15 GIU - La "scatola nera" del dc-9 dell'Itavia precipitato ad Ustica e recentemente

recuperata da parte della nave francese che si occupa delle ricerche nel Tirreno, e' rientrata questa mattina a Roma proveniente da Washington, dove e' stata "letta" da alcuni specialisti Usa. All'arrivo all'aeroporto di Fiumicino nessuna informazione e' trapelata da parte dei funzionari che l'accompagnavano riguardo ai risultati della lettura. La "scatola nera" analizzata dal "national transportation safety board" (ntsb), l'ente statunitense per la sicurezza aerea, e' il cosiddetto registratore delle voci di cabina. Questo e' l'unico dei due registratori del dc-9 Itavia ad essere stato recuperato dal minisommersibile dell'Ifremer. Il secondo registratore, quello dei parametri di volo (o "crash recorder") si trova ancora a 3.600 metri di profondita' nella fossa del tirreno. Sul registratore di cabina (o "cockpit voice recorder") sono incise le comunicazioni radio tra i piloti e il controllo del traffico aereo, le conversazioni tra i piloti, gli annunci ai passeggeri e qualsiasi altro rumore della cabina. Il nastro magnetico d'acciaio ha una durata di mezz'ora e cancella via via l'incisione precedente gli ultimi 30 minuti. (ANSA)

DISASTRO USTICA: INCHIESTA PENALE

ROMA, 17 GIU 1987 - Entro sessanta giorni la commissione di esperti incaricata dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli di identificare le cause che il 27 giugno del 1980 provocarono il disastro aereo di Ustica, dovrà consegnare al magistrato una prima relazione sull'esito delle loro indagini tecniche. Queste, per il momento, riguardano soprattutto l'analisi del contenuto della cosiddetta "scatola nera" (cioè, la "voice record") dell'aereo. Il congegno è stato recuperato una decina di giorni fa dalla società francese "Ifremer", che sta riportando a galla, da una profondità di oltre 3600 metri, i resti del DC9 dell'Itavia. La "scatola nera", appena ritrovata, venne trasportata negli stati uniti per essere decodificata. In Italia non esistono infatti apparecchiature idonee per "leggere" e riprodurre in chiaro quanto rimasto registrato sulla bobina, che rappresenta la parte essenziale della "scatola". Si tratta di un nastro magnetico, della durata di mezzora che riavvolgendosi senza interruzione, è in grado di registrare tutti i rumori e le conversazioni che avvengono all'interno della cabina di pilotaggio dell'aereo. A disposizione degli esperti ci sono ora due copie di quanto contenuto nella "scatola nera", che i tecnici della "national transportation safety board" hanno esaminato con particolare interesse. E' infatti la prima volta che una "scatola nera" viene recuperata e decodificata dopo una permanenza in mare di sette anni. sino ad oggi il tempo massimo di immersione era stato di nove mesi. (ANSA)

DC9 USTICA: INCHIESTA

ROMA, 19 GIU 1987 - Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, al quale è affidata l'inchiesta giudiziaria sul disastro aereo di Ustica del 1980, ha avuto oggi un colloquio con gli avvocati Alfredo Galasso, ex componente del consiglio superiore della magistratura e Romeo Ferrucci, che nel procedimento penale in corso si sono costituiti parte civile per conto dei familiari di quindici vittime. L'incontro è avvenuto al palazzo di giustizia ed argomento del colloquio sono stati gli ultimi sviluppi della indagine che attualmente si trova in una fase importante e particolarmente delicata. Infatti il recupero dal fondo del mare della scatola nera - "voice recorder", ad opera della società francese "Ifremer", dovrebbe consentire agli esperti di conoscere probabilmente in tempi brevi le cause del disastro. Nel corso dell'incontro con il magistrato, i due penalisti hanno fatto presente le esigenze delle persone da essi rappresentate, chiedendo inoltre notizie sull'attuale stato dell'indagine, non è stata inclusa la nomina di un consulente di parte per partecipare all'indagine peritale sulle bobine contenenti la registrazione dei colloqui avvenuti nella cabina di pilotaggio prima del disastro. (ANSA)

DC-9 USTICA: "ANTEO" NON E' INTERESSATO A RECUPERO

ROMA, 2 LUG 1987 - L'"Anteo", la nave appoggio della marina militare per operazioni subacquee, "non è interessata in alcun modo al recupero dei resti del DC-9 Itavia" esploso al largo di Ustica nel giugno di sette anni fa. Lo precisa l'ufficio documentazione della marina militare a proposito della notizia da un quotidiano di roma l'"Anteo" è in trasferimento dalla spezia a Ustica "unicamente per partecipare il 5 luglio alla rassegna internazionale delle attività subacquee che si svolgerà nell'isola". Intanto le operazioni di recupero dei resti del DC-9 affidate all'istituto francese "Ifremer" si sono concluse. Gli esperti francesi sono riusciti a portare in superficie parte della cabina di pilotaggio, dell'ala, frammenti di alettoni, di flap, della fusoliera e il motore destro dell'aereo. In precedenza era stato recuperato anche il "cockpit voice recorder", cioè il registratore delle conversazioni fra piloti, fra l'aereo e terra e degli annunci di cabina. Tutti i reperti sono stati trasportati in un hangar dell'aeroporto napoletano di Capodichino sotto sorveglianza militare. Resta ancora da localizzare la coda dell'aereo dove è sistemato il registratore dei dati di volo, chiamato "crash recorder". (ANSA)

DISASTRO USTICA: LE INDAGINI

ROMA, 20 LUG 1987 - Un nuovo quesito è stato posto ai periti dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che sta conducendo l'inchiesta giudiziaria per accertare le cause del disastro aereo di Ustica in cui sette anni fa morirono 81 persone. Un mese fa il magistrato consegnò ai tecnici, tutti professori dell'università di Napoli, il nastro decodificato negli stati uniti del "voice recoder" recuperato dagli esperti dell'Ifremer francese tra i rottami del DC9 dell'Itavia, ad oltre tremila metri di profondità, nella fossa del tirreno. Il giudice ha chiesto ai periti se dalle conversazioni dell'equipaggio registrate nella "scatola nera" sia possibile ricostruire gli ultimi minuti di quel volo. Ora il dott. Bucarelli ha proposto un ulteriore quesito: ha chiesto se sia possibile ricercare le cause del disastro anche attraverso l'esame del materiale recuperato sino ad oggi e di quello che in futuro sarà possibile riportare in superficie. Compresi gli eventuali resti delle vittime. La seconda campagna per recuperare altre parti dell'aereo, dopo il successo riportato con il ritrovamento del "voice recoder", sarà avviata all'Ifremer, la ditta francese incaricata dell'operazione, nel prossimo settembre. (ANSA)

DISASTRO USTICA: LE INDAGINI

ROMA, 20 LUG 1987 - Un nuovo quesito è stato posto ai periti dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che sta conducendo l'inchiesta giudiziaria per accertare le cause del disastro aereo di Ustica in cui sette anni fa morirono 81 persone. Un mese fa il magistrato consegnò ai tecnici, tutti professori dell'università di Napoli, il nastro decodificato negli stati uniti del "voice recoder" recuperato dagli esperti dell'Ifremer francese tra i rottami del DC9 dell'Itavia, ad oltre tremila metri di profondità, nella fossa del tirreno. Il giudice ha chiesto ai periti se dalle conversazioni dell'equipaggio registrate nella "scatola nera" sia possibile ricostruire gli ultimi minuti di quel volo. Ora il dott. Bucarelli ha proposto un ulteriore quesito: ha chiesto se sia possibile ricercare le cause del disastro anche attraverso l'esame del materiale recuperato sino ad oggi e di quello che in futuro sarà possibile riportare in superficie. Compresi gli eventuali resti delle vittime. La seconda campagna per recuperare altre parti dell'aereo, dopo il successo riportato con il ritrovamento del "voice recoder", sarà avviata all'Ifremer, la ditta francese incaricata dell'operazione, nel prossimo settembre. (ANSA)