

5 MAGGIO 1972: MONTAGNALONGA

Soffermandoci nel solo periodo dal dopoguerra ad oggi, possiamo affermare che nessun aereo di linea civile è mai finito nel Mar Tirreno nell'esercizio di collegamenti fra la penisola e la Sardegna, ma non pochi aerei sono invece finiti nello stesso mare durante i collegamenti con l'altra maggiore isola italiana, la Sicilia. Ciò vuol dire che il tratto di Mar Mediterraneo compreso tra la costa tirrenica e la Sicilia è decisamente un tratto di mare che ha riservato amare sorprese per gli equipaggi e passeggeri di velivoli, di linea e privati. Non si tratta di certo del triangolo delle Bermude ma rimane il fatto che in questa area -e nella sua immediata terraferma- si sono consumate non poche tragedie dell'aria. (1)

5 maggio 1972	DC8	Roma-Palermo	Alitalia	(115)
16 aprile 1976	DC9-30	Linate-Palermo	ATI	7 feriti gravi
22 febbraio 1978	Learjet 35	Roma-Palermo	Maniglia Costruzioni	(3)
18 dicembre 1978	Cessna 421	Off Palermo	Private	(0) ammarato
23 dicembre 1978	DC9-30	Roma-Palermo	ATI	(108)
27 giugno 1980	DC9	Bologna-Palermo	Itavia	(81)
6 agosto 2005	ATR72	Bari-Djierba	Turinter	(16)

Il prossimo 5 maggio ad esempio ricorre il 51esimo anniversario della sciagura di Montagnalonga, ennesimo caso che ha segnato la perdita di un velivolo in servizio fra Roma e Palermo.



Vogliamo ricordare questa sciagura in quanto lo scorso anno, in occasione del 50esimo anniversario (1972-2022) ha visto la luce un'opera che ha rimesso in discussione le cause dell'incidente.

L'incidente vide coinvolto un quadrigetto DC8 di Alitalia, quel tipo di aereo che la nostra compagnia di bandiera aveva acquistato per operare sulle rotte intercontinentali ma che in apertura degli anni settanta fu immesso anche sulle linee domestiche. La sciagura di Montagnalonga va anche ricordata perché dopo quella di Linate del 2001 (2) vanta ancora oggi il triste primato quale seconda sciagura dell'aria per numero vittime avvenuta in Italia.

In realtà chi ha seguito l'evolversi delle indagini sa bene che già nel passato erano state avanzate teorie alternative circa la causa dell'incidente. In particolare Maria Eleonora Fais, sorella di Angela Fais una delle vittime dell'incidente, fu in grado di trovare, dopo molti anni, il rapporto del vicecapo della polizia Giuseppe Peri che sollevava dubbi sulla causa della sciagura. Già nel 2012 circolavano articoli sulla stampa di questo tenore: *"Negli atti della richiesta il legale presenta alcune foto scattate all'indomani della sciagura. In una di esse si vedono dei fori sull'ala, che secondo l'avvocato sarebbero compatibili con dei proiettili. Lo storico Casarrubea osserva: Quel pomeriggio c'era un'esercitazione della Nato sui cieli siciliani"*. (3)

Montagna Longa, una nuova pista "Quell'aereo fu colpito dai proiettili"

di SALVO PALAZZOLO

Chiesta la riapertura dell'indagine: una foto scattata il giorno dopo del disastro rivelerebbe tre fori d'entrata sull'ala del Dc 8 schiantatosi quarant'anni fa sulla montagna di Carini, poco distante da Punta Raisi. "Era in corso un'esercitazione della Nato".

03 MAGGIO 2012

2 MINUTI DI LETTURA

La Repubblica Palermo del 3 maggio 2012

I postumi dell'incidente furono caratterizzati da una vivace polemica fra sostenitori dell'errore umano e loro difensori. In particolare l'[associazione nazionale piloti aviazione commerciale](#) (ANPAC) si schierò dalla parte dell'equipaggio di condotta volo, rifiutando la possibilità di un loro errore tenendo presente la lunga esperienza accumulata. Va citato in merito quanto annotava Giuseppe D'Avanzo in un suo libro pubblicato nel 1996:

"Inevitabilmente influenzata dalla campagna ispirata dall'Anpac, la magistratura palermitana preposta all'inchiesta giudiziaria sull'incidente di Punta Raisi del 1972 aveva incriminato il Direttore di civilavia ed il predecessore, Paolo Moci e Felice Santini, i generali dell'AM in servizio all'Ispettorato Telecomunicazioni ed Assistenza al Volo Sebastiano Freri e Giuseppe Canipari ed alcuni dipendenti di Civilavia per concorso in disastro aereo per aver trascurato alcuni impianti luminosi dell'aeroporto di Punta Raisi. Solo nei primi Anni Ottanta essi furono completamente prosciolti." (4)

Dall'altra parte troviamo invece chi in un suo libro scriveva: *"Su di un aeroporto dal sito critico, mal costruito e per niente equipaggiato, un insieme di interessi particolari, sordo ad ogni esigenza tecnica, pretendeva di far arrivare, e di notte, un aeroplano moderno sofisticato e veloce come il DC8..."* (5)

Come si vede da questi nostri brevi flash anche Montagnalonga, così come altre sciagure aeree avvenute in Italia, ebbe il suo notevole strascico di polemiche mai completamente sopite, prova ne sia che giungendo al novembre 2021 possiamo trovare un nuovo studio nel quale non si parla più di "proiettili" bensì di un atto di sabotaggio.




 Redazione
 02 gennaio 2022 16:52





Si parla di
incidenti aerei
stragi
 Sullo stesso argomento



CRONACA
La tragedia aerea di Montagna Longa, la tesi di uno studioso: "Fu sabotaggio"

Dopo quasi 50 anni arriva una nuova tesi sulla sciagura aerea che si verificò la sera del 5 maggio 1972 nei pressi dell'aeroporto di Punta Raisi, provocando 115 morti



Si tratta di una ricerca originata dai parenti delle vittime i quali hanno chiesto una perizia a Rosario Ardito Marretta, docente di Aerodinamica e dinamica dei fluidi all'Università di Palermo, che ha pubblicato le proprie ricerche dopo anni di rilevamenti in un libro edito dalla Cambridge Scholars Publishing. (6)

Avverte la presentazione sul sito della Casa Editrice:

"Basato su tecniche di investigazione aerea non convenzionali, questo libro mette in luce il misterioso incidente del volo Alitalia AZ 112 del 5 maggio 1972, che causò la morte di 115 persone e fu imputato esclusivamente alla negligenza dei piloti. Le sue scoperte dimostrano che la causa del disastro non era in realtà legata a una negligenza dei piloti, ma era piuttosto il risultato di un atto criminale. L'articolo sostiene che questo attacco fu un sintomo delle tensioni geopolitiche in Italia e in Europa in quel decennio."

In rete è disponibile una esaustiva intervista all'autore dell'opera della durata di circa 20 minuti, nella quale il professor Marretta illustra le due "stranezze" da lui riscontrate nelle indagini. (7)

La prima è che il registratore di volo, la cosiddetta scatola nera, sia stata manomessa. Dagli esami in laboratorio ci si è accorti che il nastro è stato tranciato. L'aereo era stato revisionato il 30 aprile ma il dispositivo aveva registrato sette ore dopo l'inizio del primo volo partito il 1º maggio. Poi per quattro giorni nessuno dei piloti che si alternarono si accorse di nulla? Impossibile secondo il docente, anche perché un malfunzionamento di questo tipo sarebbe stato segnalato nella cabina di comando. Secondo le istruzioni operative in vigore e in base al MEL (Minimum Equipment List) il volo non si sarebbe dovuto svolgere.

Il secondo particolare su cui si sofferma il Marretta è che i calcoli turbodinamici effettuati indicano la possibilità di una deflagrazione prima dell'impatto. «In ogni studio si applicano le tre principali leggi della fisica – illustra Marretta – Ma dalla perizia il bilancio di queste tre leggi non è contemplato sul luogo dell'incidente, dove avremmo dovuto trovare i segni del combustibile incendiato prodotto dal crogiolo di fiamma: questi avrebbero dovuto essere in coda, invece dalle foto ritroviamo l'aereo contornato da un prato verde. Se non è stata bruciata prima, questa energia doveva essere bruciata altrove, ma non ci sono segni di questo tipo». Dove sono finite le tonnellate di carburante imbarcato prima del decollo? Non sul terreno, che a temperature intorno agli 800 gradi avrebbe subito un processo di vetrificazione, non sarebbe insomma, cresciuta più l'erba. Dunque l'energia dell'esplosione non è quella prodotta dall'elevato carico di carburante, bensì secondo Marretta, dal carburante fuoriuscito dai serbatoi nella fase finale del volo attraverso

un foro prossimo alla manichetta d'espulsione del kerosene, sull'ala destra, che potrebbe essere stato causato - ancora deduzione di Marretta – da una micro carica posta in un piccolo incavo.

Per chi volesse leggere lo studio (in lingua inglese) del Professor Marretta pubblichiamo alla nota 6) i dettagli del libro.

Noi in conclusione di questa Newsletter nella quale abbiamo voluto narrare gli ultimi sviluppi di questo incidente occorso oltre mezzo secolo orsono, vogliamo riportare integralmente quanto il Comandante di Alitalia Renzo Dentese ha scritto sul suo sito a proposito della sciagura di Montagnalonga alla quale lui partecipò nella funzione di Ufficiale addetto alla Sicurezza del volo della Commissione che fu allestita dal ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile all'indomani della sciagura.

Testimonianza del Comandante Renzo Dentese: (8)

IO... ERO SUL POSTO... a Montagnalonga ... alle prime ore del giorno 6 MAGGIO 1972

Categoria: Incidenti aerei, Piani di rischio, Std ICAO ENAC, Human factor, Dossier, Archivio, Safety Security , Pubblicazioni

Circa 6 ore dopo lo schianto del 5 Maggio 1972 del volo AZ 112 del DC 8/43 – marche I-DIWB – dell'Alitalia contro il crinale di NE di Montagnalonga, sovrastante l'abitato di Carini, in direzione dell'aeroporto di Punta Raisi, all'alba del 6 Maggio 1972 ... io, ero sul posto !

E non ero solo ... nella mia funzione di Ufficiale addetto alla Sicurezza del Volo della Commissione prontamente allestita dal Presidente e Dirigente della DGAC del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile Generale Francesco Lino. Durante la riunione tenutasi meno di due ore dopo la notizia del disastro presso la sala riunioni della Direzione d'Aeroporto di Fiumicino, presente anche, in rappresentanza della Compagnia, il Presidente e Fondatore dell'Alitalia Ingegnere Bruno Velani, il quale prontamente mise a disposizione della Commissione stessa un DC 9 che partì per l'aeroporto di Punta Raisi poco dopo la mezzanotte tra il 5 ed il 6 Giugno 1972.

E siccome ... io c'ero ... assieme a diversi altri membri della Commissione guidata dal Generale Lino e che fu scortata in cima a Montagnalonga da Ufficiali di P. G., su ordine del P. M. competente per territorio, durante tutti i rilievi effettuati per l'intera giornata, fino a sera, a distanza di quasi 38 anni, posso ancora testimoniare su quel fatto e smentire quanto affermato durante la trasmissione di RAI TRE "Chi l'ha visto ?" del 21 Dicembre scorso, alla quale avrei potuto partecipare (come si usa fare quando si vuol documentare seriamente delle storie vere ascoltando testimoni dell'epoca), qualora qualcuno si fosse scomodato ad invitarmi come persona "informata".

Già, perché le "inchieste" (anche quelle giornalistiche), si fanno ascoltando tutti i testimoni disponibili ed attendibili e non solo quelli di parte, oppure interessati puramente allo spettacolo.

Che sia stata l'agenzia Reuter (di allora) a pretendere di «proporre e rilanciare lo scenario dell'esplosione in volo, un attentato ...» mi sorprende assai, perché mi giunge nuova essendo all'epoca occupato ad "investigare", mentre è assolutamente escluso dalle risultanze delle evidenze raccolte ed esaminate non solo sul posto, ma anche presso laboratori specializzati dell'A. M. che esplosione diversa da quella del carburante contenuto nelle ali dell'aeromobile, incendiatosi al momento dello schianto, si sia mai verificata in precedenza, come diverse testimonianze dirette stanno a dimostrare. Le fiamme conseguenti si sono riversate lungo lo scosceso costone che precipita verso Carini, come pure i 4 motori staccatisi dalle ali, rimaste tra le rocce del crinale, e come i corpi della maggior parte degli occupanti, proiettati in avanti, appunto oltre il crinale, dalla violenza dell'urto. Nessun indizio d'incendio precedente all'urto, né tracce di esplosivo sui corpi degli occupanti, ritrovati quasi tutti completamente svestiti ed abbastanza integri esteriormente, proiettati lungo la ripida discesa verso Carini, come documentato dall'abbondante materiale fotografico scattato dalla Commissione e dagli Ufficiali di P. G. che ci accompagnavano passo passo, registrando la dislocazione di corpi delle vittime e delle parti dell'aeroplano, come noi della Commissione li catalogavamo e li indicavamo, a partire dalla cima e giù giù lungo il costone, verso valle.

Che cosa fosse il "rapporto Peri", non sapevo, ma sono certo di poter escludere che la persona citata partecipasse alle operazioni di quel lungo giorno e dei giorni successivi, in quanto mai incontrata, neppure durante i lunghi briefings serali. Comunque ora, grazie a "Chi l'ha visto?", scopro che trattasi di un Ufficiale di P. G., incaricato sei anni dopo (!) di interrogare pregiudicati e galeotti dell'epoca, il quale, nel raccogliere questo

tipo di "rivelazioni" di "pentiti ... ante litteram", s'è lasciato prendere la mano da sacro zelo, aggiungendo nei suoi verbali opinioni ed illazioni personali in merito al clima politico o "bombarolo" di quella stagione italiana. Dunque, cerchiamo un momento di vedere di che cosa parliamo.

Il volo AZ 112 della sera del 5 Maggio con aeromobile DC 8/43 – matricola I-DIWB – era affidato al Comandante R. B., il quale poteva avvalersi della collaborazione del Primo Ufficiale B. D., del Motorista G. D. F. e di 5 membri dell'equipaggio di cabina.

L'inevitabile conclusione riguardo alla/e causa/e del sinistro su cui convenne al termine dell'investigazione l'intera Commissione inquirente tecnico-formale di allora, rappresentante dei Piloti dell'ANPAC incluso, fu quella della condotta di un avvicinamento notturno a vista effettuato dal Primo Ufficiale, al quale il Comandante aveva affidato la manovra di discesa e d'avvicinamento per l'atterraggio, purtroppo non sorvegliata, come sarebbe dovuto avvenire, dal Comandante R. B., il quale s'era riservato il ruolo di eseguire le radio comunicazioni e di assistenza al pilota incaricato della manovra di atterraggio, effettuata concettualmente e praticamente in «non osservanza del circuito aeroportuale approvato».

In merito ricorderò ancora che al rappresentante dei Piloti dell'ANPAC fu attribuito il delicato incarico, con la collaborazione degli altri piloti facenti parte della Commissione, di effettuare la ricostruzione di tutta la traiettoria seguita dall'aeromobile a partire dall'aeroporto di Fiumicino ed in particolare, basandosi sui tempi di sorvolo dei punti di riporto e delle caratteristiche di volo dell'aeroplano nelle varie fasi, dal punto di sorvolo dell'isola di Ustica alla verticale dell'aeroporto di P. Raisi, a partire dal livello di crociera a 5.000 piedi (come da autorizzazione del Controllo) e di quella immediatamente successiva, adottata dal Primo Ufficiale per l'ulteriore discesa dall'altitudine d'inizio procedura e per l'intera manovra di posizionamento per l'atterraggio.

Manovra che, invece di venir effettuata nel circuito aeroportuale a ciò preposto, cioè sopra il mare a Nord dell'aeroporto, fu invece eseguita dirigendo dapprima verso Sud Sud Ovest per un breve tratto (fino quasi a Partinico ed a sorvolare Montelepre, visto da testimoni locali), per poi virare a sinistra e con prua verso Est Nord Est ritornare verso la verticale dell'aeroporto ad una altezza ben inferiore a quella precedente, con l'intenzione di portarsi rapidamente in posizione di sottovento per la testata della pista 25 che era quella in uso. L'impatto dell'aeroplano con il terreno, circa tre minuti dopo il sorvolo della verticale dell'aeroporto di P. Raisi, comunicata chiaramente dal Comandante alla Torre di Controllo, avvenuto strisciando da una posizione circa 25 metri più bassa della sommità del crinale di Montagnalonga fino a disintegrarsi contro le rocce che ne delimitavano il successivo burrone, con le sue tracce indicava chiaramente sia la direzione ultima del moto che l'assetto dell'aeroplano in discesa e in leggero aggiustamento di accostata verso destra. Purtroppo la quota raggiunta durante la discesa di quest'ultima fase di volo fu insufficiente a far loro evitare per pochi metri il crinale roccioso del bordo orientale di Montagnalonga, che rappresentava l'ultima parte della zona di "buco nero" che i piloti si trovavano ancora a sorvolare, rappresentata dal pianoro di Montagnalonga, mentre tutta la valle costiera sottostante e la costa settentrionale risultavano chiaramente illuminate dall'alone delle luci degli insediamenti civili degli abitati della piana di Carini e da quelle dell'aeroporto di Punta Raisi.

Furono poi proprio questi particolari della ricostruzione della traiettoria seguita in questa fase intermedia dell'avvicinamento notturno "a vista", effettuato d'iniziativa dell'equipaggio di condotta, che mi permisero nei mesi successivi di collaborare (a fini scientifici) alla richiesta di un ricercatore appartenente ad una Corporation scientifica statunitense che stava lavorando ad un contratto del Department of Transportation, sotto la sorveglianza della FAA. Progetto di ricerca le cui risultanze furono in seguito pubblicate e messe a disposizione dal National Technical Information Service del Governo federale con il titolo "Study of Optical Illusions during Visual Approaches" di G. C. Armstrong, il quale aveva a suo tempo richiesto alle Autorità dell'Aviazione Civile ed a tutte le Compagnie aeree mondiali di inviare informazioni su eventi di questo tipo, a titolo di ricerca, i cui risultati furono poi spediti a coloro che avevano collaborato, in un volume edito nel 1974, che è ancora in mio possesso.

Ma per quanto attiene la menzogna che la Commissione tecnico-formale abbia esaurito in pochissimi giorni ed affrettatamente i propri lavori, per rispetto alla memoria del Generale Francesco Lino, tengo a precisare che sotto la sua alacre e fattiva guida, la Commissione stessa ha lavorato alle diverse fasi dell'indagine (investigazione, raccolta delle prove, testimonianze, ricostruzione degli eventi e della traiettoria seguita dal volo AZ 112, stesura delle risultanze, analisi e conclusioni) dal 6 Maggio al 12 Settembre 1972, per circa 120 giorni complessivi, come la data di chiusura della stessa Relazione sta a dimostrare ancor oggi, assieme alla data dell'invio della traduzione in lingua inglese al servizio ADREP dell'ICAO, oltre all'inoltro al competente Ministero. Anche l'equivoca affermazione fatta durante la trasmissione: «L'esame [autoptico] venne fatto solo sui corpi dei due piloti ... omissis ... solo perché la prima commissione d'inchiesta li aveva accusati d'esser loro, con la loro imperizia, ... e perché ubriachi e drogati, ad essere responsabili della strage» non può essere sottaciuta.

Debbo e voglio precisare – pro veritate - che:-

1. La Commissione d'inchiesta tecnico-formale (della quale ho fatto parte), NON HA MAI AFFERMATO che «... i due piloti, con la loro imperizia ... e perché "ubriachi e drogati"» siano stati «... **i responsabili della strage**».
2. Per lo stesso mandato ricevuto di condurre l'inchiesta tecnico-formale secondo la norma dell'art. 827 del Codice della Navigazione, allora in vigore, e secondo lo schema del DOC 6920 dell'ICAO, la Commissione

NON HA MAI STABILITO che «... i due piloti» fossero «**i responsabili della strage**», ma ha solo determinato **le probabili cause dell'evento**, stabilendo che *fattori determinanti erano stati*:-

- mancata osservanza del circuito di traffico aeroportuale;
- mancata osservanza da parte di entrambi i piloti dei compiti previsti dal Manuale d'Impiego per ciascuno di essi.

Devo ancora aggiungere che nei giorni seguenti al disastro, in base alle testimonianze attendibili e verificate raccolte durante la prima fase dell'investigazione, in particolare con l'intervento di un DC 8 dell'Alitalia al comando del Capopilota del settore DC 8, furono effettuati due voli prova riguardanti la ricostruzione della traiettoria del volo AZ 112 sulla base delle indicazioni che mi venivano fornite da una coppia di persone che, dalla terrazza della loro casa sita in Terrasini, avevano potuto seguire visivamente buona parte dell'arrivo del volo sopra Punta Raisi ed in seguito lo avevano rivisto ricomparire da Ovest Sud Ovest, fino a scomparire per qualche istante dietro Montagnalonga, poco prima dell'apparire della palla di fuoco che dal crinale si alzava verso il cielo e verso la vallata.

Personalmente, stando accanto a loro, comunicavo via radio al Comandante del volo di apportare delle correzioni rispetto ai passaggi concordati in precedenza e gli aggiustamenti per quelli successivi, fino a determinare ed a stabilire la traiettoria più prossima a quanto osservato dalla coppia di testimoni (oltre a quanto osservato da quelli che all'aeroporto attendevano parenti in arrivo su quel volo). Così, in base a queste testimonianze ed ai calcoli di velocità e di quota caratteristici d'un velivolo DC 8 in arrivo su di un aeroporto per un avvicinamento notturno a vista, pur effettuato nella sua parte finale in maniera ben diversa da quello che era il circuito standard di discesa nel circuito di traffico dell'aeroporto di Punta Raisi, la Commissione stabilì la traiettoria effettivamente effettuata dall'aeromobile, in mancanza dei dati del Registratore di volo a 5 parametri che era stato recuperato tra i rottami, ma che non funzionava per un'avaria risalente a sei giorni prima. Tutta la traiettoria del velivolo dalla partenza da Fiumicino fino al sorvolo del CTR di P. Raisi e particolarmente quella parte che va dall'ora di sorvolo di Ustica fino all'ora di primo sorvolo di Punta Raisi, in base alle comunicazioni Radio registrate effettuate dall'equipaggio, fu ricostruita sulla base delle velocità caratteristiche, minime e massime, attuabili con un DC 8, per i venti presenti, con riferimento agli orari di sorvolo dei punti comunicati dall'equipaggio a Roma Controllo, a Palermo Avvicinamento e dalla registrazione dell'orario di primo sorvolo dell'aeromobile sopra la verticale dell'aeroporto, stante la nottata perfettamente limpida e senza nubi, fino all'istante dello schianto. Il tutto sulla base delle testimonianze visive di coloro che avevano potuto osservare il percorso delle luci di navigazione dell'aeromobile, sia da Terrasini e da Tappeto, che, in minima parte anche da Montelepre, oltre che da alcuni di coloro che attendevano l'arrivo del volo all'aeroporto.

Se del caso, mi riprometto di tentar d'ottenere anche altre testimonianze da parte di altri partecipanti alla Commissione d'inchiesta tecnico formale, ancora viventi. Per il momento ... sufficit, ma forse ritornerò ancora più approfonditamente sull'argomento, che ha visto ben tre processi penali, che non sono stati in grado di provare una virgola diversa da quanto stabilito dalla Commissione d'inchiesta tecnica, pur in carenza di maggior precisione di dati che sarebbe potuta venire dal Registratore di dati di volo (FDR).

Qualora si voglia insistere a parlare dell'iter giudiziario, seguito alla vicenda, per buona memoria di tutti, riproduco quanto pubblicato sul "Manuale giuridico-amministrativo - Navigazione Aerea", tratto dal testo del Dr. Giorgio De Stefani:-

«Sentenza del Tribunale di Catania del 22/5/1981:- Concludendo, tutte le ipotesi sopra esaminate, pur non esaurendo tutta la vasta gamma delle ipotesi possibili, hanno in comune un comportamento dei piloti che esclude in modo reciso l'ipotizzato nesso di causalità fra l'omissione addebitata agli odierni imputati e l'evento finale. ... omissis ...

Nella specie, la condotta di volo dei piloti, qualunque sia la spiegazione ad essa data, si impone quale causa unica ed esclusiva nella produzione dell'evento, relegando l'omissione degli imputati al rango di mera occasione del fatto. Le suesposte considerazioni comportano l'assoluzione degli imputati con formula "per non aver commesso il fatto"».

Il testo si conclude con la seguente doverosa precisazione:- «la sentenza del Tribunale di Catania è stata confermata dalla Corte di Appello di Catania (sentenza del 13 giugno 1983) e dalla Corte di Cassazione - 5ª Sezione - (sentenza del 4 aprile 1984)».

E poi ... "Chi l'ha visto", i suoi autori e la sua conduttrice, forse ... si persuaderanno a non toccare certi argomenti prima di essersi documentati appropriatamente.

Certo è che per cercar di riuscire a comprendere le oscure finalità degli ispiratori e di certi partecipanti alla trasmissione del 21 dicembre 2009, bisognerebbe avere un certo tipo di mentalità ... come quella così ben descritta da Leonardo Sciascia nel suo breve romanzo "A ciascuno il suo", ambientato nella Sicilia della seconda metà degli anni '60, che solo lui conosceva così bene a fondo ...

- (1) Una zona del mar Tirreno settentrionale che è stata oggetto di numerosi incidenti è stata quella dell'Isola d'Elba, tuttavia gli incidenti qui occorsi non riguardavano voli con destinazione Sardegna. Ricordiamo anche che in Sardegna sono avvenuti due incidenti a velivoli di linea ma entrambi non in mare: 26 gennaio 1953 DC3 LAI, Monte Sinnai; 14 settembre 1979 DC9 ATI, Capoterra.
- (2) 8 ottobre 2001, all'aeroporto di Linate un MD87 della SAS in fase di decollo si scontra sulla pista con un executive tedesco: 118 furono complessivamente le vittime di questo incidente, il numero più alto per incidenti avvenuti in Italia.
- (3) https://palermo.repubblica.it/cronaca/2012/05/03/news/montagna_longa_una_nuova_verit_l_aereo_fu_colpito_dai_proiettili-34356330/ ; in merito vedi anche <https://www.palermotoday.it/blog/amarcord1983/strage-montagna-longa-aereo-45-anni.html> , 5 maggio 2017
- (4) "Deregulation, La parabola del Trasporto Aereo in Italia" di Giuseppe D'Avanzo. Casa Editrice Nuove Ricerche, 1996. Pag. 172
- (5) "Trappole nel cielo" Adalberto Pellegrino, Sugarco Edizioni, pag.60
- (6) "Unconventional Aeronautical Investigatory Methods, The case of Alitalia flight AZ112" Rosario Ardito Marretta, Cambridge Scholars Publishing. Novembre 2021. 228 pagine. Sterline 61,99.
- (7) <https://www.facebook.com/watch/?v=1537551719964504>
- (8) Tratto dal sito del Com.te Dentesano AH AeroHabitat Centro Studi:
<http://www.aerohabitat.eu/news/dettaglio/archivio/2010/gennaio/article/io-ero-sul-posto-a-montagnalonga-alle-prime-ore-del-giorno-6-maggio-1972/>

NL 17/2023 ; 29 Aprile 2023

Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'eplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo
NL11/23	Gli sviluppi del caso Mattei	23 marzo
NL12/23	Un anno fa, China Eastern 5735	28 marzo
NL13/23	"Captain incapacitated"	30 marzo
NL14/23	"Loss of Communications" un problema troppo ricorrente	14 aprile
NL15/23	AF447: Imprudenza ma non negligenza, Airbus e Air France assolte	18 aprile
NL16/23	Olanda, l'incubo si è ripetuto	19 aprile

E'uscito:



info@ibneditore.it

Nel corso del 2022 abbiamo prodotto 61 Newsletter riguardanti la sicurezza del volo. In pratica una newsletter ogni settimana. Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.