

ATTACCHI CONCENTRICI SU USTICA

In oltre 40 anni di intermezzo temporale dalla sciagura di Ustica non era mai successo. Tutti gli interventi e le esternazioni sui media, compresi convegni e dibattiti, avvenivano sempre in concomitanza con la data del 27 giugno. Poi subentrava, salvo impreviste novità, un rispettoso silenzio. E' stato sempre così, ma quest'anno qualcosa è accaduto che ha fatto saltare gli equilibri di questa singolar tenzone.

Salvo nostre sviste, l'attacco è iniziato il 27 agosto scorso con un lungo articolo sul quotidiano "Il Tempo" a firma di Christian Campigli dal titolo "Il muro di gomma che avvolge il DC9 precipitato". A questo articolo ha fatto seguito in data 31 agosto un altrettanto lungo intervento sul quotidiano "La Verità" dal titolo "Ustica è e resta un mistero italiano. Così è caduta la pista della bomba" per la firma di Francois De Tonquedec. Poi gran fuoco di artigiano finale (almeno speriamo che sia l'atto finale) in data 2 settembre sul quotidiano "La Repubblica" nel quale si può leggere una intervista a Giuliano Amato ove si afferma che fu un missile francese ad abbattere il DC9. Il fatto straordinario, che è diventato anche una notizia del TG1 delle 13.30 del 2 settembre, è che l'intervista occupa la prima pagina del giornale e anche una pagina interna, presentandosi quindi come uno scoop ad alto tasso di sensazionalità.

C'è da notare che tutti e tre questi interventi non fanno riferimento, non si ancorano ad alcuna nuova scoperta sulle cause dell'incidente. **A questo punto, dal momento che non vi è nessuna novità investigativa in merito alle cause della sciagura, anche il più sprovveduto degli italiani avrà capito che gli interventi, fatti a freddo su un tema extra-vagante, tra l'altro in una data lontana dalla ricorrenza, altro non sono che una campagna di stampa sincronizzata, voluta da chi teme che con la scomparsa di Andrea Purgatori finisca per prevalere la verità su Ustica, quella cioè supportata dalle evidenze tecniche evidenziate da ciò che ha rivelato il relitto alla commissione investigativa Misiti, creata all'interno della indagine svolta dal giudice Rosario Priore.**

Fra i tre servizi quello che indubbiamente colpisce di più è quello che riporta quanto affermato da Amato, il quale in tutti questi anni avrebbe potuto tranquillamente testimoniare ciò che sapeva sul presunto intervento francese e non lo ha fatto nemmeno quando è stato chiamato nel dicembre 2001 a testimoniare, sotto giuramento, al processo intentato nei confronti dei generali dell'aeronautica.

L'intervento di Amato ricorda da vicino uno simile fatto da Cossiga nel 2008 che riferiva di uno scenario di guerra analogo (teoria del missile francese) in una dichiarazione infarcita di inesattezze e palesi falsità, basti dire che proprio oggi a poche ore di distanza dalla pubblicazione dell'intervista, il figlio di Bettino Craxi, ha già smentito Amato su un punto importante della sua fantasiosa ricostruzione dei fatti.

Se continua così speriamo davvero che tutte queste recenti esternazioni finiscano per sortire gli stessi effetti che hanno prodotto gli attacchi al generale Roberto Vannacci, ovvero un record di vendite del suo libro....cioè esattamente il contrario di ciò a cui miravano gli autori degli attacchi.

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'esplosivo 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
NL17/23	5 Maggio 1972: l'incidente di Montagnalonga	1 maggio
NL18/23	China Eastern 5735, un anno di preoccupante silenzio	8 maggio
NL19/23	Il caso, poco noto, del volo Korean 085	18 maggio
NL20/23	Evitate i posti a bordo paralleli con i motori	20 maggio
NL21/23	La lata sollecita i rapporti sugli incidenti	6 giugno
NL22/23	Schiphol, pista sbagliata per il decollo	10 giugno
NL23/23	Il controverso incidente al volo 1103 della Libyan	16 giugno
NL24/23	Un incidente da non dimenticare:China Al 611	20 giugno
NL25/23	Itavia non doveva chiudere	27 giugno
NL26/23	Titan, come il Comet?	27 giugno
NL27/23	Ancora buio sulle cause di China Eastern 5735	6 luglio
NL28/23	L'aereo dalla coda di cristallo	8 luglio
NL29/23	Strascichi legali per il B737MAX/MCAS della Boeing	12 luglio
NL30/23	Caldo & Voli	21 luglio
NL31/23	Il Rapporto della Commissione Misiti va ricordato	24 luglio
NL32/23	Canadair CL215: continua la strage	26 luglio
NL33/23	Il Rasoio di Ockham	30 luglio
NL34/23	Il RARDE e le 3 bombe del Mediterraneo	15 agosto
NL35/23	Decessi ai comandi	18 agosto
NL36/23	La turbolenza in aria chiara	19 agosto
NL37/23	Cieli caldi nell'Est Europa	25 agosto
NL38/23	Due leggendari incidenti aerei rivisitati	31 agosto

www.air-accidents.com

Il nostro sito www.air-accidents.com

E' OGGI ANCORA PIU' FUNZIONALE

Permettendo ricerche "mirate" all'interno delle newsletters da noi pubblicate.



- * inserendo l'anno, la ricerca estrae solo le Newsletters dell'anno in questione;
- * inserendo una porzione di testo, la ricerca estrae tutte le newsletters che contengono quel testo;
- * inserendo "all" o semplicemente premendo invio a campo vuoto, la lista viene resettata.

E'uscito:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità. "Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive."