

MONTAGNALONGA E USTICA: DUE DESTINI INCROCIATI

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 aerei commerciali. Non si tratta certo del triangolo delle Bermude ma rimane il fatto che in questa area si sono consumate non poche tragedie dell'aria, molte delle quali vedevano come destinazione finale lo scalo di Punta Raisi. (1)

In particolare in questa Newsletter vogliamo soffermarci sull'incidente avvenuto il 5 maggio 1972 al DC8 Alitalia impegnato nello svolgimento del volo AZ112 sulla Roma-Palermo. Circa questa sciagura recentemente si sono avuti rilevanti sviluppi che andremo ad illustrare. La sciagura è anche interessante in quanto, pur essendo occorsa in data antecedente, si pone sulla scia del filone "misteri italiani ad alta quota". Come Ustica infatti si confrontano due opposte tesi. Mentre per quest'ultimo incidente gli "eretici" e i "depistatori" sarebbero coloro che sostengono la teoria dell'esplosione di una bomba a bordo respingendo lo scenario della battaglia aerea, per Montagnalonga abbiamo un rapporto ufficiale ("Commissione Lino") che attribuisce la causa dell'incidente a errori di navigazione (2) ma recenti sviluppi parlano anche in questo caso dell'esplosione di un ordigno a bordo.

l'Unità / sabato 6 maggio 1972PAG. 7 / cronache

ALLE 21 LA PARTENZA DA FIUMICINO, UN'ORA DOPO LA SCIAGURA A PALERMO

IL «DC 8» CON 115 PERSONE SI E' SCHIANTATO CONTRO IL MONTE COME UNA PALLA DI FUOCO

Nessuno si è salvato - Le testimonianze di decine di persone che partecipavano nel paese di Carini ad un comizio - Secondo i primi accertamenti un motore del jet si è incendiato - Pochi attimi prima l'ultimo collegamento con la torre di controllo dell'aeroporto del capoluogo siciliano



La compagnia Angela Fais
La compagnia Angela Fais aveva in una famiglia di sette fratelli, con un fratello gemello, una sorella gemella, una sorella di un anno, una sorella di due anni, una sorella di tre anni, una sorella di quattro anni, una sorella di cinque anni, una sorella di sei anni, una sorella di sette anni, una sorella di otto anni, una sorella di nove anni, una sorella di dieci anni, una sorella di undici anni, una sorella di dodici anni, una sorella di tredici anni, una sorella di quattordici anni, una sorella di quindici anni, una sorella di sedici anni, una sorella di diciassette anni, una sorella di diciotto anni, una sorella di diciannove anni, una sorella di venti anni, una sorella di ventun anni, una sorella di ventdue anni, una sorella di venttre anni, una sorella di ventquattro anni, una sorella di ventcinque anni, una sorella di ventsei anni, una sorella di ventsette anni, una sorella di ventotto anni, una sorella di ventnove anni, una sorella di trent'anni.

La scomparsa di Alberto Scandone

Il compagno Alberto Scandone è scomparso il 5 maggio 1972, durante il volo Roma-Palermo della compagnia Alitalia. La sua scomparsa è stata annunciata dalla compagnia aerea il giorno successivo all'incidente. Le ricerche sono state intensificate, ma finora non sono state trovate sue tracce.

In sette all'ultimo momento non si sono imbarcati sull'aereo

« Sono vivo per caso... Sono rimasto chiuso in un ascensore per 40 minuti... » - Tutti sono arrivati a Fiumicino in ritardo per banali contrattempi - L'argoscuola attesa di pararsi all'aeroporto di Punta Raisi di Palermo

Insomma siamo ancora una volta in presenza di un volo civile diretto a Punta Raisi circa il quale si discute sulla causa che possa aver provocato la sciagura. Ma procediamo con ordine.

La sera del 5 maggio 1972 un Douglas DC-8-43 dell'Alitalia (I-DIWB), decolla con 25 minuti di ritardo da Roma Fiumicino diretto a Palermo Punta Raisi.

Il comandante Roberto Bartoli era addetto alle radioassistenze, il 1° Ufficiale, Bruno Dini, pilotava l'aeromobile, mentre il tecnico di volo (cosiddetto *ingegnere di volo*) era Gino Di Fiore.

Alle 21.10 circa, durante la manovra di preparazione all'atterraggio, l'AZ 112 si mise in contatto con la torre di controllo dell'aeroporto dichiarando di trovarsi a 74 miglia nautiche dalla radioassistenza VOR (installata su Monte Gradara operativa sulla frequenza di 112,3 MHz).

La torre di controllo rispose fornendo dati meteorologici (vento di cinque nodi, visibilità cinque chilometri, 3/8 di cumuli a 1.700 piedi e 5/8 di cirri a 20.000 piedi) autorizzando la discesa con riporto ai 5000 piedi sul radiofaro a media frequenza NDB (identificativo "PRS"), e precisando che non si prevedeva alcun ritardo. Tempi e relative posizioni vennero estratti con esattezza dal registratore di Roma Controllo che disponeva del marcatempo, dispositivo non presente nel registratore di Palermo Approach, una delle non poche carenze nella strumentazione di Punta Raisi dell'epoca.

Infine, venne effettuata l'ultima comunicazione tra il comandante Bartoli e il sergente maggiore Terrano (3) alla torre di controllo:

- Bartoli: "*Palermo, AZ 112... è sulla vostra verticale e lascia 5.000 e riporterà sottovento per la 25 sinistra*"

- Terrano: "*Ricevuto, il vento è sempre calmo*"

- Bartoli: "*Okay... [seguono parole indecifrabili]*"

Tra il volo AZ 112 e la torre di controllo non vi sarà più alcun contatto radio. In realtà AZ112 avrà una successiva comunicazione in inglese con un velivolo Ilyushin 18 che era in attesa di poter decollare da Punta Raisi. Sarà questo velivolo che in mancanza di contatti radio con la torre verrà invitato a fare da ponte per contattare l'AZ112.

Alle ore 22:24 ora locale, l'aereo impattò contro un crinale alto 935 metri e strisciò lungamente sul terreno fino a distruggersi nei successivi urti con gli spuntoni rocciosi della cresta. Parte dei frammenti e alcuni corpi delle vittime finirono sulla montagna dal lato di Carini, dal cui abitato venne avvistato il violento incendio del combustibile fuoruscito dai serbatoi.

La Commissione tecnica Lino (4) indagò sull'incidente ma le conclusioni cui pervenne furono fortemente criticate dall'Anpac, Associazione Nazionale Piloti Aviazione Civile. In particolare: (5)

RIASSUMENDO LE CONCLUSIONI DELLA RELAZIONE DI INCHIESTA SONO: INCOMPLETE – Non si è indagato sui seguenti punti:

A – Sulla possibilità operativa e sui margini di sicurezza di un aeromobile lungo raggio (DC8) impiegato sul corto raggio ed, in particolare, su aeroporti "seriamente deficienti" per installazioni, assistenza al volo, radioassistenza ed aiuti ottici quali Palermo (All.4).

B – Sulla accettabilità della procedura in vigore a Palermo. Senza OCL ed affidata ad un NDB poco attendibile ed un VDF impreciso, entrambi con larghi settori di non ricezione riferita a minimi 1200/5 Km per DC. 8 e 1200/4 km per il DC9 e CVR).

C – Sullo scarso risalto dato in cambio di radiofari PAL e PRS operato in gennaio 1972. Su questo dato si

sono confessati all'oscuro altri piloti il giorno stesso dell'incidente .

D – Sull'addestramento dei secondi piloti (non c'è garanzia di attività minima) o sul curriculum di preparazione specifica dei piloti nonché sui sistemi di abilitazione.

E – Sulla qualità e completezza di norme e disposizioni della Compagnia.

F – Sulla attendibilità di METAR emessi da Punta Raisi.

G – Sulle regolazioni luci cabina, illuminazione strumenti e posizione ...

H – Sull'ipotesi di eventuali azioni delittuose che avrebbero potuto verificarsi nel breve tempo dopo l'ultima comunicazione che la commissione ha scartato giudicandolo come improbabile..

I – Sul fattore umano che non è stato adeguatamente approfondito.

L'aspetto fisiologico è stato indagato in modo inadeguato. Ad esempio l'autopsia dei piloti non è stata molto diversa da quelle in uso per altri caso. La raccolta dei resti umani è stata fatta disordinatamente senza annotazione del punto di ritrovamento di ciascuna vittima. L'esame dei resti non ha curato l'aspetto puramente aeronautico del caso (vedi effetto cintura di sicurezza) – la causa primaria della morte non è stata precisata, per ciascuna vittima, tra la possibili cioè: traumi da impatto, traumi secondari, incendio.

Quindi all'indomani dell'incidente allorchè uscì il Rapporto della Commissione Lino si era parlato di cause imputabili all'equipaggio, come visto, ampiamente contestate dall'Associazione Piloti.

Di particolare gravità, tenendo conto che stiamo parlando di un aereo appartenente ad una compagnia internazionale di primaria grandezza, è il fatto della mancata registrazione dei parametri di volo dovuta, stante le dichiarazioni dei rappresentanti dell'Alitalia, *“allo strappo del nastro in corrispondenza di un tempo di volo di circa 7 ore dalla installazione. Tenendo conto che essa è avvenuta il 30.4.1972 alle ore 17.00 circa, se ne deduce che il registratore ha cessato di registrare a partire dal 1° maggio 1972”*. (6)

Mancavano quindi i parametri fondamentali del volo che erano essenziali per ricostruire a ritroso la traiettoria relativa all'ultima fase del volo. **Se una tale deficienza tecnica avesse riguardato un velivolo Itavia o di una qualsivoglia compagnia privata, possiamo ben immaginare gli strascichi critici che avrebbe sollevato.**

Altrettanto grave è quanto ebbe a precisare il direttore dell'aeroporto di Palermo in una intervista (7) *«La cosa sconcertante è che l'aereo non aveva nessun motivo per sorvolare la zona in cui è precipitato»*. Su questi particolari, peraltro importantissimi, non sembra che alcuno avesse sollevato particolari eccezioni o richiesto giustificazioni adeguate.

Negli anni che seguirono vi furono parecchie novità. Innanzitutto ricordiamo i processi, i quali tuttavia non apportarono sostanziali cambiamenti rispetto a quanto espresso dal primo rapporto Lino, in particolare:

- Tribunale Catania (sentenza 22/5/1981)
- Corte di Appello di Catania (sentenza 13 giugno 1983)
- Corte di Cassazione (sentenza 4 aprile 1984)

Se i rilievi fatti dall'Anpac, come è ovvio che fosse, erano di natura tecnica, così come lo era lo spostamento su Monte Gradara del radiofaro NDB fino a pochi giorni prima localizzato invece sul campo di Punta Raisi conservando la medesima frequenza, altri eventi di carattere non tecnico vanno ad aggiungersi alla vicenda, in particolare:

- l'agenzia Reuter in data 8 maggio 1972 lancia l'ipotesi dell'attentato; (8)

- anno 1976: un rapporto del vicequestore della squadra mobile di Trapani, cosiddetto rapporto Peri, ipotizza un attentato che sarebbe dovuto avvenire sull'aeroporto di Palermo una volta che l'aereo lì giunto avrebbe sbarcato i passeggeri. Questo rapporto verrà portato alla luce in chiusura dell'anno 1991 dall'allora procuratore di Marsala Paolo Borsellino e venne consegnato alla signora Maria Eleonora Fais sorella di Angela, una dei 107 passeggeri, dall'allora capo della procura di Marsala Antonio Silvio Sciuto, e nell'anno 2001 lo stesso venne pubblicato dall'Istituto Gramsci siciliano. (9)

- maggio 2012: viene proposto uno scenario di battaglia aerea nell'ambito di una esercitazione Nato svoltasi quel giorno. E' il quotidiano la *Repubblica* a formulare l'ipotesi, pubblicando una fotografia che ritraeva un pezzo dell'ala del DC-8 in cui, secondo il quotidiano, si distinguevano chiaramente tre fori d'entrata, come quelli prodotti dai proiettili di grosso calibro. Qualcuno ipotizzò che i proiettili fossero stati sparati da terra. Fu ricordato che Peppino Impastato, ucciso dalla mafia nel 1978, aveva denunciato la presenza di un campo paramilitare di addestramento di neofascisti sopra Cinisi, all'inizio degli anni Settanta. (10)

Giungiamo infine **alle ultime novità** di cui abbiamo accennato in apertura. A gennaio 2022 un libro di Rosario Ardito Marretta (11) ripropone una nuova lettura dell'incidente: esplosione di una bomba a bordo, ovvero sabotaggio.

All'autore, docente di Aerodinamica e dinamica dei fluidi dell'Università di Palermo, era stata commissionata un'indagine da parte dell'Associazione parenti delle vittime di Montagna Longa. Secondo ciò che è scritto nel libro, «una micro carica esplosiva posta in un incavo dell'ala avrebbe potuto creare uno squarcio con perdita di carburante e relativo incendio». Alla conclusione Marretta sarebbe arrivato attraverso prove di laboratorio, simulazioni e l'utilizzo di modelli matematici negli anni settanta non disponibili ma oggi invece possibili. Marretta arriva a queste conclusioni dopo un lungo lavoro, attraverso prove di laboratorio e l'utilizzo di modelli matematici che mezzo secolo fa non potevano trovare applicazione per la complessità dei calcoli, ma oggi resi possibili da computer veloci. *"Non parlerei di ipotesi afferma perché la probabilità di ciò che sostengo è talmente alta da superare quella che l'esame del Dna fornisce sull'identità di una persona"*. (12) Strano a dirsi il libro di Marretta non è stato pubblicato in lingua italiana, bensì in lingua inglese: "Unconventional Aeronautical Investigation Methods: the case of Alitalia Flight AZ112"

"A cinquant'anni di distanza, in questo studio, proponiamo una nuova domanda: a seguito della scoperta di nuovi calcoli aerospaziali, di processi scientifici, di nuovi strumenti di simulazione e computer ad alta velocità, se si applicano scientificamente nuovi modelli matematici, è ancora valida la stessa risposta? Oppure, attraverso questo approccio più moderno e all'avanguardia, è possibile ricostruire la risposta finora eventi non documentati che hanno avuto luogo nei cieli sopra l'aeroporto di Punta Raisi la sera del 5 maggio? La risposta breve è sì. I dettagli saranno spiegati qui. Ancora una volta, in nome della coerenza investigativa, anche il terreno dell'aeroporto di Palermo deve essere analizzato secondo i nuovi criteri parametrici dettati dalla normativa internazionale." (13)

Chi crede che l'incidente di Ustica (che quest'anno ha compiuto 42 anni) sia il caso italiano più controverso di sciagura aerea, si dovrà ricredere; nel caso di Montagnalonga tocchiamo il mezzo secolo, 50 anni. Fra i punti da mettere in evidenza circa i due incidenti, a parte quello più evidente circa la comune destinazione dei due velivoli, Palermo Punta Raisi, va ricordato il ritardo rispetto all'orario di partenza previsto (14) ed inoltre il particolare che in entrambi i casi si avanza l'ipotesi dell'attentato dimostrativo ad aereo vuoto. L'opera del Marretta è in ogni caso interessante in quanto dimostra la possibilità di tentare di riaprire una indagine a distanza di mezzo secolo ma, a tal proposito, non si può fingere di ignorare che mentre il DC9 Itavia è finito in mare e lì è rimasto per 14 anni (15), il DC8 Alitalia sfracellandosi contro la vetta di Montagna Longa è stato fin da subito a disposizione degli inquirenti. Ai fini investigativi non si può certo dire che questa sia una differenza di poco conto.

Montagnalonga e Ustica, due incidenti che continuano a far discutere anche ad anni di distanza, entrambi legati a collegamenti fra la Penisola e la Sicilia. In realtà ad essi andrebbe aggiunto un terzo incidente che, ancora riguarda un volo che ha a che fare con la Sicilia: il caso Mattei. Il 27 ottobre 1962, durante un volo **da Catania all'aeroporto di Milano Linate**, l'aereo executive a reazione di Mattei, un Morane-Saulnier MS.760 Paris, si schiantò nei pressi del piccolo paese di Bascapè, in Lombardia. Tutti e tre gli uomini a bordo rimasero uccisi: Mattei, il suo pilota Irnerio Bertuzzi e il giornalista americano di Time-Life William McHale. Le cause dell'incidente rimangono ancora oggi avvolte da dubbi. Ci sono forti indicazioni che lo schianto sia stato causato da una bomba nascosta nell'aereo, anche se le indagini ufficiali arrivarono alla conclusione che si era trattato di un incidente. (16) **Ma quello che di certo si può affermare è che rotta da/per la Sicilia è stata costellata nel corso degli anni da una nutrita serie di incidenti che non trova uguali su altri collegamenti.**

- (1) Fra gli incidenti avvenuti nella decade 1971/1980 sulla rotta per Palermo: 5 maggio 1972 l'incidente di Montagna Longa che stiamo trattando; 16 aprile 1976 Volo ATI (controllata Alitalia) da Linate a Punta Raisi. In atterraggio il DC9 subiva danni sostanziali che causarono 7 feriti gravi; 22 febbraio 1978 un Learjet 35 (ditta Maniglia) proveniente dall'aeroporto romano di Ciampino, perde i contatti con la torre di controllo con Punta Raisi, mentre si apprestava alla fase di discesa verso l'aeroporto. L'aereo sta sorvolando l'isola di Ustica, piu' o meno a trenta miglia nautiche a Nord di Palermo. Nel nulla scompaiono i tre membri dell'equipaggio; 23 dicembre 1978 DC9 Alitalia da Fiumicino a Palermo Punta Raisi. Durante l'avvicinamento l'aereo impattava il mare a 5,5 chilometri dall'inizio pista, 103 passeggeri e 5 membri di equipaggio perdevano la vita; 27 giugno 1980 avveniva la tragedia del DC9 Itavia (Bologna-Palermo) superata l'isola di Ponza.
- (2) Per la loro "non osservanza del circuito aeroportuale".
- (3) Tenere presente che nel 1972 l'assistenza al volo veniva fornita dal personale dell'Aeronautica Militare.
- (4) Come da decreto ministeriale in data **12.06.1972** la Commissione di inchiesta per l'incivolo di Palermo era cosi costituita: Presidente: Isp. Gen F. LINO; Membro sicurezza volo: Com.te R. Dentesano; Membro RAI: Ing. F.P. Lacca; Membro Civilavia: Isp. G. Nartucci; Membro medico: Magg. CSA O. Scerrino; Membro Ass. Volo: Cap. M. Valenti; Membro ANPAC: Com.te G. Ferretti.
- (5) Tratto da: <https://montagna-longa.noblogs.org/post/category/documenti/https://montagna-longa.noblogs.org/post/category/documenti/>
- (6) <https://montagna-longa.noblogs.org/post/2006/12/17/anpac-relazione-incidente/>; nello stesso sito si può leggere quanto segue: **"è nostra ferma opinione che, non solo non siano state presentate oggettive ricostruzioni della dinamica dell'incidente, ma che non emergano assolutamente prove specifiche per imputare ai piloti Batoli e Dini (come invece è stato fatto) un comportamento imprudente e negligente nella condotta del volo dell'AZ 112 del 5.5.1972. Un incidente aereo difficilmente è riconducibile ad una causa unica, sola e determinante. Al contrario esso avviene, quasi sempre, a seguito di una serie di concause (fattori causali) che coinvolgono ed interessano uomini, macchine e sistemi operativi."**
- (7) Il 7 maggio 1972, intervistato da "La Stampa"
- (8) Il particolare è riportato a pagina 102 del libro di Francesco Terracina "L'ultimo volo per Punta Raisi" Stampa Alternativa, Nuovi equilibri 2012 ; <http://www.stampalternativa.it/liberacultura/books/sciagura.pdf>
- (9) Queste informazioni sono tratte dalle pagg. 63,64 del testo di cui al 7)
- (10) In tal senso vedi: LarepubblicaPalermo.it del 3 maggio 2012 "Montagna Longa, una nuova pista "Quell'aereo fu colpito da proiettili" ; ed anche: <http://www.agoravox.it/Montagnalonga-operazione-Dawn.html>
- (11) Il libro di Rosario Ardito Marretta, docente di Aerodinamica e dinamica dei fluidi dell'università di Palermo, è stato pubblicato in lingua inglese dal titolo *Unconventional aeronautical investigatory methods*, da Cambridge Scholars Publishing.
- (12) <https://www.ragusanews.com/attualita-tragedia-aerea-montagna-longa-studio-sabotaggio-145406/>
- (13) Pagg. 3,4 del libro di Marretta
- (14) In realtà il ritardo con cui è partito il DC8 è del tutto fisiologico. Il decollo è avvenuto con soli 25 minuti di ritardo.
- (15) Le campagne di recupero sono state condotte a più riprese e si sono definitivamente concluse nel 1994.
- (16) Circa l'ipotesi di una esplosione in volo che questa avrebbe dovuto provocare una vasta dispersione dei relitti sul terreno, mentre fu accertata la caduta quasi verticale dell'aereo integro con la creazione nel terreno molle di un cratere profondo con ridotta dispersione dei rottami sul terreno circostante.

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno
NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 giugno
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42esimo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio
NL35/22	A380 Emirates atterra con foro nella carenatura	8 luglio
NL36/22	QNH errato mette a rischio un volo	16 luglio
NL37/22	Precipita il "solito" Antonov	17 luglio
NL38/22	La safety e lo stato delle flotte aeree russe	18 luglio
NL39/22	Arreraggio fuori pista	20 luglio
NL40/22	Nuovo rapporto sull'incidente di Smolensk	29 luglio

E' uscito:



USTICA *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it

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.