Strage nella sinagoga

sinagoga) e bloccando tutte le uscite della città, mentre il governo si riuniva ad Ankara in seduta straordinaria. Solo dopo varie ore si è accertato — a quanto riferisce la polizia — che i terroristi erano due soli e sono morti entrambi: non si sa se la loro fosse in partenza una missione suicida o se si siano uccisi dopo aver constatato di non avere alcuna possibilità di fuga.

La strage è stata quasi subito attribuita da fonti ufficiali turche alla «Jhad islamica», l'organizzazione terroristica che opera con base in Libano. Più tardi c'è stata una rivendicazione telefonica ad un'agenzia di Beirut da parte della «Resistenza islamica», che combatte nel sud Libano contro l'occupazione israeliana; il comunicato afferma che l'attacco alla sinagoga è «una risposta alle aggressioni dell'esercito israeliano e alle umiliazioni imposte alla popolazione del sud Libano». Infine una terza rivendicazione, per telefono a un'agenzia di stampa a Cipro, a nome di una fantomatica organizzazione «Vendetta palestinese», mai sentita nominare in precedenza: «Continueremo — ha detto per telefono una donna — la nostra lotta contro il nemico e contro l'imperialismo in tutto il mondo. Vi saranno altri attacchi del genere, aspettatevelì. Vendetta per i nostri martiri».

Il massacro ha provocato, come si è detto, emozione, sdegno e raccapriccio. Il primo ministro turco, Turgut Ozal, ha detto che «questo episodio dovrebbe indurre tutte le nazioni ad unirsi contro il terrorismo. Si tratta — ha aggiunto — di un avvenimento estremamente doloroso. Non è ammissibile che un'azione del genere sia stata compiuta contro persone riunite per pregare nella casa di Dio». Yehuda Millio, incaricato d'affari d'Israele ad Ankara, ha dichiarato: «Questo attacco vile e oltraggioso contro gli ebrei che recitavano nella sinagoga le preghiere del sabato, alla vigilia delle festività del nuovo anno, rivela la natura delle persone e delle organizzazioni con le quali il mondo libero è costretto a confrontarsi». Netta e immediata la dichiarazione del rappresentante dell'Olp in Turchia, Abu Firaz, che ha condannato «fermamente» l'accaduto ed ha poi letto per telefono una dichiarazione di Abu Yiad (uno dei massimi dirigenti palestinesi secondo cui «l'Olp considera l'azione terroristica come uno dei mezzi che servono solamente ai sionisti e non alla lotta dei palestinesi. L'Olp ha già condannato nella dichiarazione del Cairo (del novembre 1985, ndr) tali azioni che hanno per obiettivo innocenti e civili. L'Olp crede solo alla lotta militare nei territori occupati».

Le ore di incubo

in ordine sparso. Una scala è stata portata sotto l'aereo per far salire gli uomini delle forze di sicurezza solo 20-25 minuti dopo l'inizio della sparatoria.

Solo a questo punto il primo agente spara contro i terroristi, apre un'altra uscita d'emergenza in modo fa far uscire i suoi colleghi, mentre i passeggeri, dal canto loro, erano già riusciti ad aprire un portello e gettarsi giù approfittando dell'oscurità provocata dallo spegnimento delle luci interne del jet. Nessun ostaggio sarebbe stato ucciso dal fuoco incrociato. Questa versione differisce abbondantemente da quella che era stata offerta ai giornalisti nell'immediatezza della strage dallo stesso responsabile dell'aviazione civile, secondo la quale invece l'assalto delle forze di sicurezza pakistane sarebbe stato programmato in anticipo: ieri Mirza si è pure smentito in merito al numero dei feriti. Aveva detto che tra essi c'erano anche alcuni agenti, ieri ha sostenuto che nessuno degli uomini dell'antiterrorismo ha riportato alcun graffio.

La retromarcia delle autorità pakistane appare dettata anche dalla necessità di rispondere in qualche modo alle critiche mosse nei loro confronti per la gestione dell'operazione da una parte dell'opinione pubblica e raccolte fuori dei confini dal primo ministro indiano Rajiv Gandhi. Il Boeing intanto è rimasto sulla pista. Per i giornalisti è impossibile avvicinarsi. L'aereo è troppo danneggiato per poter ripartire.

C'è buio pesto anche sull'esatto numero dei colpiti: 15 passeggeri, due membri dell'equipaggio e un terrorista (18 in totale), secondo il capo dell'aviazione civile. 14 secondo altri, sedici — 14 passeggeri, uno steward e un operaio, oltre a 127 feriti di cui 50 molto gravi — secondo il comandante delle forze di sicurezza dello scalo, generale Tariq Mamhmud, che ha anche aggiunto che tutti e quattro i terroristi sarebbero stati arrestati. Di chi si tratta? Ieri per la seconda volta l'Organizzazione per la liberazione della Palestina si è dissociata, con una dichiarazione del numero due di Arafat, Abu Jihad.

Che i dirottatori fossero palestinesi — come ha urlato uno di loro, mentre veniva portato via — è stato confermato ieri da un interprete che aveva seguito le trattative via radio del commando con la torre di controllo. È stata smentita l'esistenza di un quinto uomo del commando che per alcune ore era stato dato per arrestato, in una ridda caotica di indiscrezioni e di smentite.

La ricostruzione più attendibile viene fatta dalla viva voce dei sopravvissuti. Quando le luci si spensero — hanno dichiarato alcuni di essi — i terroristi urlarono: «È arrivato il momento per l'ultima Jihad (guerra santa). Se saremo uccisi diventeremo tutti martiri» e iniziarono a sparare all'impazzata. «Credo abbiano detto "uno due tre" nella loro lingua e poi hanno aperto il fuoco», ricorda l'italiana Cynthia Butello.

«I bambini piangevano nell'aereo, era un olocausto», aggiunge Hussain Shafi. Farhat Hussain, una passeggera californiana, ha salvato i suoi bambini spingendoli sotto i sedili: «Non capivo se il sangue di cui eravamo ricoperti era il nostro o quello di un altro passeggero che stava davanti a noi». Quando due ostaggi hanno aperto un portellone d'emergenza i terroristi hanno cominciato a sparare in quella direzione.

Mohammed Amin di Karachi ha detto che in un primo momento i pirati erano gentili, avevano offerto «sandwich e bibite, tra loro parlavano in arabo, ed in inglese agli ostaggi». Al momento dell'irruzione dei soldati pakistani, uno di loro avrebbe cercato di confondersi tra la folla dei passeggeri. Una ragazza milanese, Alessandra Bettolo, 23 anni, l'ha riconosciuto. L'ha subito indicato alla polizia. Al momento dell'arresto, i pirati hanno rischiato il linciaggio. Ieri alle due del pomeriggio è partito da Francoforte il Boeing 747 destinato a raccogliere e riportare in Europa i sopravvissuti. Saranno in Germania oggi alle 15. Proprio prima che i sequestratori cominciassero a sparare, ha raccontato l'americano Dick Melhart, gli ostaggi furono raccolti in una zona dell'aereo e fu loro ordinato di stendersi a terra. Le bombe a mano non esplosero, e i sequestratori iniziarono a sparare. Era proprio fuoco aperto indiscriminato a bruciapelo. Penso, ha aggiunto, che siano stati presi dal panico perché le luci si erano spente.

Le forze pakistane sono entrate in azione dopo che l'aereo aveva esaurito il carburante per l'alimentazione del sistema di illuminazione e le autorità avevano fatto spegnere le luci dell'aeroporto. Melhart ha anche detto che quando la sparatoria è scoppiata, assieme a vari altri passeggeri ha aperto un'uscita di emergenza fuggendo via prima della sparatoria, ha concluso. I sequestratori ci avevano trattato bene, e quello che sembrava il capo, che veniva chiamato «Abbas», e diceva di essere un palestinese, andava in giro sorridendo, e diceva che essi non volevano uccidere nessuno. Anche l'italiano Virginio Carati ha detto che i sequestratori erano «composti e rilassati fino alla sparatoria finale, ma la sospensione di elettricità li ha fatti diventare matti, gridavano in arabo "Dio è grande" e hanno aperto il fuoco». Rajesh Kumar, la prima delle vittime, sarebbe morto a causa di una tragica coincidenza. Secondo il racconto di alcuni passeggeri scampati ai colpi e alle bombe dei dirottatori, Kumar sarebbe stato ucciso a causa del suo passaporto americano, documento che gli era stato rilasciato soltanto alcune settimane prima e di cui andava molto orgoglioso.

Kumar, infatti, era nato in Kenia da genitori indiani e soltanto l'11 luglio scorso era riuscito ad ottenere la cittadinanza americana. «Mio fratello è stato il primo della nostra famiglia ad ottenere il passaporto statunitense — racconta, tra le lacrime, il fratello della vittima, che con il resto della famiglia gestisce un piccolo hotel in California —, per lui sentirsi cittadino americano a tutti gli effetti era molto importante. È incredibile che sia morto proprio per questo».

Reagan cauto con la Libia

cifica contraddizione c'è da rilevare la prudenza delle prime reazioni americane che evitano, per ora, di attribuire ad un qualsiasi governo la responsabilità del gesto terroristico e si limitano ad una condanna morale e politica. Il sequestro, ha detto infatti il presidente Reagan, «è un atto di terrorismo crudele e sinistro» e «nulla può giustificare una tale barbarie per la quale non sembrano esserci punizioni sufficienti». Reagan ha anche apprezzato il comportamento «fermo e audace» del governo pakistano ed ha applaudito «la sua esemplare risolutezza» nell'intervenire contro i sequestratori, pur avvertendo che gli Stati Uniti si attendono che «coloro che hanno perpetrato questo atto brutale saranno consegnati alla giustizia». A questo proposito c'è da registrare che la magistratura americana ha subito spiccato un mandato di cattura internazionale contro i responsabili del dirottamento. Il mandato di cattura è stato spiccato da un giudice federale dopo la presentazione di alcuni documenti al tribunale distrettuale di Washington da parte del Dipartimento della Giustizia. I reati contestati ai terroristi sono quelli di omicidio volontario per l'uccisione dello steward Rajash Kumar, sequestro di persona, pirateria aerea e sabotaggio. La notizia è stata diffusa dal portavoce del Dipartimento della Giustizia Patrick Korten, precisando che si tratta di una «misura protettiva» per evitare che i sequestratori vengano rilasciati. Anche se, con diplomazia, il portavoce ha aggiunto che a Washington si è sicuri che la giustizia pakistana seguirà il suo corso fino in fondo.

I destinatari dell'ordine di cattura, è stato ancora precisato, sono tre persone la cui identità al momento non è stata ancora resa nota. Di loro il Dipartimento della Giustizia ha fatto sapere solo che sono sotto i trent'anni di età e che viaggiavano con passaporto iraniano. «Adesso che è stato spiccato mandato di cattura — ha spiegato il portavoce — abbiamo inviato al governo pakistano la richiesta di arresto provvisorio, una prima mossa nel processo di estradizione. La richiesta di arresto — ha tuttavia precisato — sarà usata solo nel caso che per qualche dissennata ragione debba essere deciso il loro rilascio».

Fin qui le prime mosse, politiche e legali, del governo americano. Per il resto l'amministrazione ha fatto sapere che tutti gli organismi governativi sono mobilitati nel seguire la situazione ed è stata creata una speciale task force interministeriale presso il Dipartimento di Stato per valutare il da farsi e soprattutto per stabilire le responsabilità.

L'intervista con Arbore

fondi.

«No, guarda, mi riferisco alla realtà che conosco meglio, quella della televisione. Beh, ti assicuro che mentre gli altri partiti pensano solo a lottizzare, il Pci difende la meritocrazia. Difende la professionalità. Ma guarda un po', proprio come dovrebbero fare i "liberal". Altro che socialdemocratici, voi siete il partito "liberal", il partito che in questo momento difende la libertà. Per esempio riproporre Zavoli invece di lasciar passare il designato di turno è una soluzione giusta».

— Come mai continui a lavorare alla Rai? E le private?

«Perché ho degli impegni da onorare, intanto. E poi perché il servizio pubblico garantisce dei margini di fantasia e di ideazione che non sono possibili nelle televisioni private. Alla Rai non sei ossessionato dall'audience, puoi rischiare qualche cosa di più. Altrimenti si finisce come negli Usa, dove la televisione, checché se ne dica, è invedibile. La pressione degli sponsor porta al livellamento, alla mediocrità. Al punto che può diventare controproducente addirittura un'impennata improvvisa dell'audience: lo sponsor si angoscia perché non sa se sarà possibile mantenere le posizioni conquistate, dunque preferisce un'aurea continuità nell'aurea mediocrità».

— Tornando ai comunisti. Che ti sembra di *Tango*, e del po' po' di casino che ne è seguito?

«Sono rimasto sbalordito. Non da *Tango*, che mi piace perché fa satira senza paure e pregiudizi, in modo tagliente. Ma dalle reazioni. Chi si indigna per l'autosatira non ha capito che la satira *comincia* proprio dall'autosatira. Non fosse altro che per crearsi un alibi per prendere in giro gli altri...».

— Eppure non tutti hanno gradito...

«Anche perché in quei casi si creano colossali equivoci, soprattutto per responsabilità della stampa. Che gonfia i casi. Mi è successo, con Boncompagni, ad *Alto gradimento*: siccome sfottevo Fanfani, il direttore del *Popolo* Pasquarelli scrisse un corsivo accusandomi di non sfottere anche Berlinguer. Ne nacque un grandissimo casino, esagerato, ridicolo, tanto che ci telefonò lo stesso Fanfani per spiegarci che non ce l'aveva con noi, pensa che roba. Per non dire di Ferrini a *Quelli della notte*, la battuta di Tortorella equivocata da tutti, articoloni ovunque. Mah».

— Non mi resta che darti il benvenuto alla Festa dell'Unità.

«Ci sto benone, ho un feeling straordinario, alla Festa di Firenze c'erano quarantamila persone. Per uno che fa spettacolo è il luogo più adatto per incontrare la gente, capirne gli umori».

— A proposito, tu hai capito come sono gli umori dei giovani? Io non ci riesco, ci provo ma faccio una gran fatica...

«Istintivamente mi piacciono moltissimo a quelli che, come me, erano ragazzi negli anni Cinquanta. Però mi spaventano pure, ho letto in un sondaggio che molti di loro considerano un modello Berlusconi. Bravissima persona, per carità, ma come fa un giovane a considerare Berlusconi un modello? Vuol dire che contano solo i quattrini e il successo, non l'incazzatura, la via polemica, che sono un po' il sale della gioventù».

Ciò detto, il ragazzo Arbore si diede un'occhiata alle scarpe bombate, consultò l'ora dell'orologio a pallini rosa e si scusò per la fretta. Mi avesse detto almeno una cosa contro i comunisti, scrivere questo articolo mi avrebbe imbarazzato di meno.

Michele Serra

LOTTO

DEL 6 SETTEMBRE 1986

Bari	26 3 20 57 48	1
Cagliari	35 48 43 59 70	X
Firenze	54 50 83 13 30	X
Genova	89 11 42 6 69	2
Milano	76 19 88 49 18	2
Napoli	6 90 45 44 12	1
Palermo	8 25 81 40 55	1
Roma	66 67 83 86 53	2
Torino	32 27 78 84 86	X
Venezia	37 22 25 90 7	X
Napoli II		2
Roma II		2

LE QUOTE:
ai punti 12 L. 23.494.000
ai punti 11 L. 812.000
ai punti 10 L. 83.000

Il comitato comunale delle sezioni di Concesio del Pci esprime ai familiari il profondo cordoglio per la scomparsa del compagno

LUIGI CASSINI

iscritto al Pci dal 1944, partigiano combattente nella 122ª Brigata Garibaldi.

Concesio, 7 settembre 1986

La sezione di Concesio annuncia la scomparsa del compagno

LUIGI CASSINI

partigiano della 122ª Brigata Garibaldi, da oltre 40 anni attivo membro del comitato direttivo e diffusore per molti anni dell'*Unità*. Nell'esprimere le più sentite condoglianze ai familiari ricorda ai compagni che i funerali si svolgeranno martedì alle ore 15 partendo dall'abitazione in via Maiarini 2 a Concesio.

Concesio, 7 settembre 1986

Nel trigesimo della scomparsa della compagna

CHIARINA BARANI

le compagne della sezione di Arcola nel ricordarla con tanto affetto sottoscrivono lire 135.000 per *l'Unità*.

I familiari Vasco, Viviana, Marco, Luca e Ivonne annunciano la morte del compagno partigiano combattente

LUIGI FRANCESCO CASSINI

avvenuta ieri. I funerali avranno luogo martedì 9 settembre alle ore 15 partendo dall'abitazione in via Vaiarini 2.

Concesio (Bs), 7 settembre 1986

I compagni della Fiom Cgil di Mirafiori, il direttore della segreteria della Quinta lega esprimono profondo cordoglio e sono vicini al compagno Franco Nieddu nel dolore per la perdita del caro

PAPA'

Sottoscrivono per l'*Unità*.

Torino, 7 settembre 1986

A funerali avvenuti, i compagni della sezione A. Gramsci di Caselle Landi esprimono a Silvio, Angelo, Clementina e Marilena le più sentite condoglianze per la perdita del caro padre

CARLO GHIZZONI

e sono profondamente vicini alla moglie Rosetta Spingardi.

Caselle Landi, 7 settembre 1986

Direttore
GERARDO CHIAROMONTE
Condirettore
FABIO MUSSI

Direttore responsabile
Giuseppe F. Mennella

Editrice S. p. A. «l'Unità»
Iscrizione al n. 2550 del Registro del Tribunale di Milano
Iscrizione come giornale murale nel Registro del Tribunale di Milano numero 3599 del 4 gennaio 1955

Direzione, Redazione e Amministrazione: Roma, via dei Taurini, 19 - CAP 00185
Telefoni 4.95.03.51-2-3-4-5 4.95.12.51-2-3-4-5 - Telex 613461
Milano, viale Fulvio Testi, 75 - CAP 20162 - Telefono 6440

N.I.Gi. (Nuova Industria Giornali) S.p.A.
Via dei Pelasgi, 5 — 00185 Roma

A CURA DELL'UFFICIO PROMOZIONI E PUBBLICHE RELAZIONI

Da qui al 2000 progetti e speranze di un grande gruppo italiano: l'Agusta

In elicottero come in autobus e lo stilista firma gli interni

Velivoli sempre più efficienti e confortevoli in vista di un aumento massiccio dell'utenza - Il sogno del «convertiplano» è quasi realtà?

Come si volerà, e con quali mezzi, alle soglie del Duemila? Le previsioni per il prossimo decennio compiute dall'agenzia federale americana per l'aviazione civile (Faa) non lasciano dubbi: se l'aumento del traffico degli aerei di linea sarà di oltre il 50 per cento, quello degli elicotteri sfiorerà il 70 per cento, la crescita più alta in tutto il settore. A renderla possibile è lo sviluppo dei collegamenti sulle brevi distanze, insieme alle nuove applicazioni civili dei mezzi ad ala rotante. Una crescita analoga, se non addirittura maggiore, si avrà nell'impiego dei velivoli a decollo verticale per la Difesa, specie negli scenari terrestri e navali.

Quali saranno, allora, i mezzi e le innovazioni tecnologiche con cui rendere possibile tutto ciò? Qualcuno ha già una risposta precisa e comincia ad anticipare i tempi: è il Gruppo Agusta, che proprio al salone aerospaziale di Farnborough, che si è aperto il 31 agosto, ha presentato le realizzazioni più all'avanguardia negli elicotteri, nell'aviazione leggera e nei sistemi e negli equipaggiamenti, insieme ai programmi per nuovi velivoli destinati a trasformare il concetto stesso di trasporto aereo sulle brevi e medie distanze. Grazie al Gruppo Agusta, 18 aziende perfettamente integrate fra loro che — caso unico in Italia — coprono tutto lo spettro delle produzioni aeronautiche, il nostro Paese ha potuto così offrire nel più importante salone aeronautico del mondo l'immagine di una nazione che ha già in mano le soluzioni al problema del trasporto aereo in questo settore. Perfino con qualche novità assoluta in ambito europeo se non mondiale.

Pensiamo, ad esempio, al famoso «anello mancante» fra ala fissa e rotante, il fatidico convertiplano che decolla e atterra come un elicottero e vola come un aereo, grazie alla possibilità di orientare i rotori posti all'estremità delle ali. Bene, questa araba fenice dell'aeronautica, il sogno proibito che ha fatto passare interminabili notti insonni ai progettisti di ogni Paese, oggi sta per diventare un programma preciso.

È proprio il Gruppo Agusta, grazie alla avanzata tecnologia acquisita, ha tutte le potenzialità per sviluppare questo velivolo del futuro.

Il fiore all'occhiello del Gruppo Agusta nel settore della difesa è la «famiglia» dell'elicottero A-129, che ha come capostipite il «Mangusta», unico elicottero controcarro progettato e realizzato in Europa, e ora sviluppato attraverso versioni di supporto tattico avanzato e di difesa aerea.

Le caratteristiche e le prestazioni dell'A-129 (di cui sta per cominciare la produzione in serie dei primi 15 esemplari nella versione controcarro destinati all'Esercito Italiano) lo hanno reso un velivolo che mezza Europa invidia all'Italia. Tanto che altri tre Paesi europei, Gran Bretagna, Olanda e Spagna, hanno deciso di entrare nel programma, che resta naturalmente trainato dall'Italia attraverso l'Agusta. L'intesa a quattro (la prima di queste dimensioni in ambito europeo per un elicottero da difesa) prevede la costituzione di una società fra Agusta (38 per cento del carico di lavoro), l'inglese Westland (38 per cento), l'olandese Fokker (19 per cento) e la spagnola Casa (5 per cento) per la produzione dell'A-129, che si chiamerà Tonal, nelle configurazioni aria-aria, controcarro e scout. Il «Memorandum of understanding» fra i quattro Paesi viene firmato in questi giorni.

L'A-129 è stato presentato a Farnborough in volo e in modello al vero nella versione di supporto tattico. La strategia di collaborazioni internazionali attuata in misura sempre maggiore dal gruppo Agusta ha avuto fra i risultati più significativi la realizzazione dell'elicottero navale EH-101 in collaborazione con l'inglese Westland. Questo velivolo, che volerà nei primi mesi dell'87 ed è destinato alle marine italiana e britannica — (intanto è stato presentato a Farnborough in modello al vero) — è sviluppato anche in versione «utility» e per il trasporto passeggeri.

Si tratta di una vera e propria «limousine» del cielo, capace di ospitare trenta passeggeri in una cabina comoda e silenziosissima, volando a una velocità di crociera di 280 chilometri all'ora con un'autonomia di 920 chilometri, grazie anche alle tre turbine che ne garantiscono fra l'altro la piena affidabilità. Previsto per entrare in servizio nel 1990, l'EH-101 sarà la chiave per assicurare sia i collegamenti su medie distanze fra zone prive di aeroporti per velivoli di linea, sia il trasporto fra aeroporti nazionali e internazionali, come dimostra l'interesse che gli operatori commerciali del settore hanno rivolto alla macchina, contribuendo fin dalla fase di progetto a definire le caratteristiche ottimali.

Ma se l'EH-101 sarà la «limousine», ampia e capace, del cielo, l'elicottero «fuoriclasse» di prestigio per questi collegamenti esiste già ed è l'A-109. Questo biturbina a otto posti che vola a 320 chilometri orari con una autonomia di 550 chilometri, prima macchina ad ala rotante interamente progettata e realizzata in Italia dall'Agusta, ha già aperto con successo un filone del «Made in Italy» nel settore, uno dei pochi campi in cui il nostro Paese esporta prodotti ad altissima tecnologia. Le sue prestazioni e l'agilità di manovra, unite al design e al confort tipicamente italiano, hanno imposto l'A-109 in un mercato particolarmente difficile e competitivo come quello statunitense. Qui ne operano già oltre 80 esemplari, specie per il trasporto «executive» (fra i clienti, la General Electric e l'AT & T), mentre altri ne sono stati venduti in Giappone. Mercati in cui è recentemente entrata anche la nuova versione «wide body» (presentata in volo a Farnborough), con livrea e arredamento interno disegnati dallo stilista Trussardi. Uno dei primi A-109 «wide body» è stato già acquisito, nei giorni scorsi, dalla presidenza della Repubblica per facilitare gli spostamenti del presidente Cossiga.

E quanto il mercato dei trasporti aerei inter-city si dimostri promettente lo rivela la ripresa dei collegamenti in Italia fra entroterra e isole, realizzati proprio con gli A-109: l'anno scorso è entrata in funzione una linea fra Foggia e le isole Tremiti e da questa estate quella fra Napoli e Capri.

Elicottero non vuol dire però soltanto turismo di élite o trasporto «executive»: l'ala rotante rappresenta sempre di più una vera e propria «mano del cielo» in un'infinità di situazioni e circostanze difficili in cui è in gioco la protezione e la sicurezza della popolazione. Qualche esempio? Si può iniziare con le esigenze della protezione civile in caso di calamità naturali per il salvataggio o per il trasporto di uomini e cose in località isolate, per continuare con le ambulanze volanti, che possono raggiungere e trasportare feriti fra luoghi dove ogni altro mezzo di trasporto non riuscirebbe mai a giungere. E non ci riferiamo solo all'alta montagna o al mare aperto, ma a episodi della vita di tutti i giorni come gli incidenti in autostrada, ad esempio.

Non a caso, l'Agusta A-109 nella versione Eliambulanza ha già incontrato l'apprezzamento di molti Paesi. In Italia, naturalmente, dove è impiegato in cinque regioni: Lombardia, Emilia-Romagna, Lazio, Campania e Basilicata, ma anche negli Stati Uniti, dove il confort della cabina e l'affidabilità delle sue due turbine da 840 cavalli lo hanno imposto anche in questa configurazione sanitaria.

Ma il trasporto aereo dei prossimi anni sulle distanze medio-brevi non si svolgerà soltanto con gli elicotteri. Anzi, richiederà un ventaglio sempre più ampio di soluzioni specifiche per le esigenze più diverse. Anche in questo caso il gruppo Agusta ha una risposta precisa, grazie alla sua stessa struttura industriale, un raggruppamento aeronautico perfettamente integrato, che copre le principali produzioni e specializzazioni.

Alla divisione Elicotteri dell'Agusta si affiancano quelle degli Aeroplani e dei Sistemi aerospaziali: tre entità che lavorano insieme e utilizzano ognuna il patrimonio di cultura tecnologica e industriale dell'altra, raggiungendo così una visuale ad ampio spettro. Dietro ogni progetto, sia esso un elicottero, un aereo, un equipaggiamento o un sistema avionico, c'è l'esperienza maturata in ogni settore aeronautico dai 2.000 tecnici impegnati nella ricerca in tutto il gruppo e dai 9.500 dipendenti complessivi dei 18 stabilimenti Agusta che lo traducono in realtà, attraverso un gioco di ricadute reciproche.

La divisione Aeroplani ha presentato infatti in volo a Farnborough un vero «jolly» da trasporto misto civile: l'SF 600 Canguro della Siai Marchetti, per il quale si sta aprendo un mercato promettente. Economico, robusto e con un'alta capacità di carico, l'SF 600 risponde perfettamente alle esigenze di collegamenti con zone isolate (per posta, passeggeri o merci), di operazioni di soccorso, di supporto alle missioni di protezione civile, di rilevazioni fotografiche, grazie anche alla possibilità di atterrare e decollare senza pista e in breve spazio.

Un altro aereo che mostra la maturità tecnologica del gruppo Agusta nel settore dell'ala fissa, anch'esso presentato in volo a Farnborough, è l'addestratore a getto S-211 della Siai Marchetti, realizzato con un'alta percentuale di materiali compositi e caratterizzato da un rapporto costo-efficienza particolarmente vantaggioso nel training dei piloti. L'S-211 è stato ordinato in trenta esemplari dall'aeronautica militare di Singapore (che ne ha già ricevuti quindici) ed è oggetto attualmente di trattative con gli altri Paesi.

All'S-211 si affiancano poi l'intramontabile SF 260 adibito alla fase primaria e acrobatica del training dei piloti, già venduto in oltre 800 esemplari in tutto il mondo (è stato presentato in mostra statica nella versione turboprop) e il C-22J della Caproni, il piccolo bireattore ultraleggero per il quale sono in corso contatti con scuole di volo negli Stati Uniti.

Tutto questo è storia di oggi. Ecco allora che per quella di domani le esperienze dell'Agusta nell'ala rotante, nell'ala fissa e nei sistemi si stanno per concretizzare nel programma del convertiplano. Concepito anche per impieghi civili, questo velivolo tecnologicamente rivoluzionario grazie al concetto del «tilt rotor» (rotore basculante, cioè in grado di ruotare di 90 gradi) sarà caratterizzato rispetto all'elicottero da una velocità più elevata (oltre 300 chilometri all'ora), da un maggior campo d'azione e dalla capacità di trasportare un carico pagante superiore; mentre rispetto all'aereo avrà l'invidiabile proprietà di decollare e atterrare in pochi metri quadrati. L'ideale, ad esempio, per i collegamenti a medio raggio, nei trasporti nelle zone urbane ad alta densità e nelle piattaforme off-shore. Tanto che gli esperti lo hanno già identificato come il velivolo d'elezione nello scenario aeronautico del Duemila.

I programmi più avanzati dell'Agusta prevedono il forte coinvolgimento di tutte e tre le divisioni. Massimo impulso, in particolare, viene dato alla Divisione sistemi aerospaziali proprio per il crescente rilievo che computer e sistemi hanno acquisito nei nuovi velivoli.

Questa divisione copre le attività di ricerca e produzione nei settori degli equipaggiamenti e dell'avionica (con la Agusta Sistemi, capofila, la Ottico Meccanica Italiana e la OMI Corp of America), delle fusioni e delle nuove leghe aeronautiche (con la Fomb) dei nuovi materiali in fibra (con il Centro compositi di Anagni).

Una divisione, questa, che si pone come un punto di riferimento insostituibile nell'intero panorama aeronautico italiano: fra le più recenti realizzazioni vanno annoverati non solo il sistema Nav-Attack per l'S-211, l'IMS (Integrated Multiplexer System) per la «famiglia» A-129, ma anche l'Head-up-display, il «visore a testa alta» per i caccia AMX e MRCA Tornado, come i programmi per i computer avanzati per la gestione dei dati di volo, di missione e per il controllo velivolo (fra cui l'EFIS-Electronic Flight Instruments System), destinati all'EH-101 e ad altri velivoli.

In campo elettro-ottico, poi, la divisione Sistemi ha puntato, con successo, le sue carte sui dispositivi all'infrarosso, come il CIRTEVS, apparecchiatura di telesorveglianza e controllo per velivoli o impianti fissi, e il FLIR (Forward Looking Infra Red) destinato agli elicotteri per svolgere di notte o in condizioni di scarsa visibilità ogni tipo di missione o operazione di soccorso.

Anche l'antica tradizione industriale del gruppo Agusta nella fotogrammetria è rivolta al futuro: lo dimostra la nuova generazione di queste apparecchiature che, superando qualificati concorrenti internazionali, sono state acquisite anche dalla Defense Mapping Agency degli Stati Uniti.

Insomma, si tratta di un impegno a largo spettro che l'Agusta ha intrapreso quale gruppo aeronautico leader in Italia e che, nonostante la crisi internazionale del settore e i nuovi, impegnativi programmi, ha permesso di ottenere anche risultati economici molto positivi. La società capofila della divisione Elicotteri del gruppo, la «Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta spa» è tornata in attivo nel 1985 registrando un utile netto di 7 miliardi di lire e un fatturato di 765 miliardi contro i 552 del 1984. L'Agusta Sistemi, capofila della divisione Sistemi Aerospaziali, registrerà anch'essa un utile per l'85. E così pure l'Agusta International di Bruxelles e la Agusta Aviation Corporation di Philadelphia, le società che, fra le cinque consociate estere del gruppo, operano sui mercati più importanti ma anche più difficili: Europa e Stati Uniti.

Complessivamente, i dati del bilancio consolidato '85 del gruppo mostrano un aumento del 30% nel fatturato totale: 1.125 miliardi sugli 861 del 1984, con il 72% all'export: in poche parole, un trend in netta ascesa. E anche meritato.