

L'ultimo drammatico messaggio alla torre di controllo e l'aereo sparisce dal radar

A Linate arrivano telefonate dalla Germania e da Tokio «Aspettavo moglie e figlio»

«Siamo in emergenza», poi il silenzio

Torre di controllo dell'aeroporto di Linate, sono le 19.28 di ieri sera. Dal volo Az 460, partito 14 minuti prima verso Colonia, arriva l'ultima comunicazione: «Siamo in emergenza». Un minuto dopo, dagli schermi della sala radar scompare il puntino verde che rappresenta l'apparecchio dell'Ati. È la tragedia. Ormai nessuno spera più. E intanto arrivano telefonate persino da Germania e Giappone.

LUCA FAZZO

MILANO. L'allarme è partito immediatamente: prima al direttore dell'aeroporto, Tommaso Passinetti, e da lì verso i Carabinieri, la Protezione civile, e le zone dove, secondo i piani di volo, l'aereo deve essere precipitato. Dalle piste di Linate si alzano i due elicotteri dell'Aeronautica militare, diretti verso il luogo del disastro.

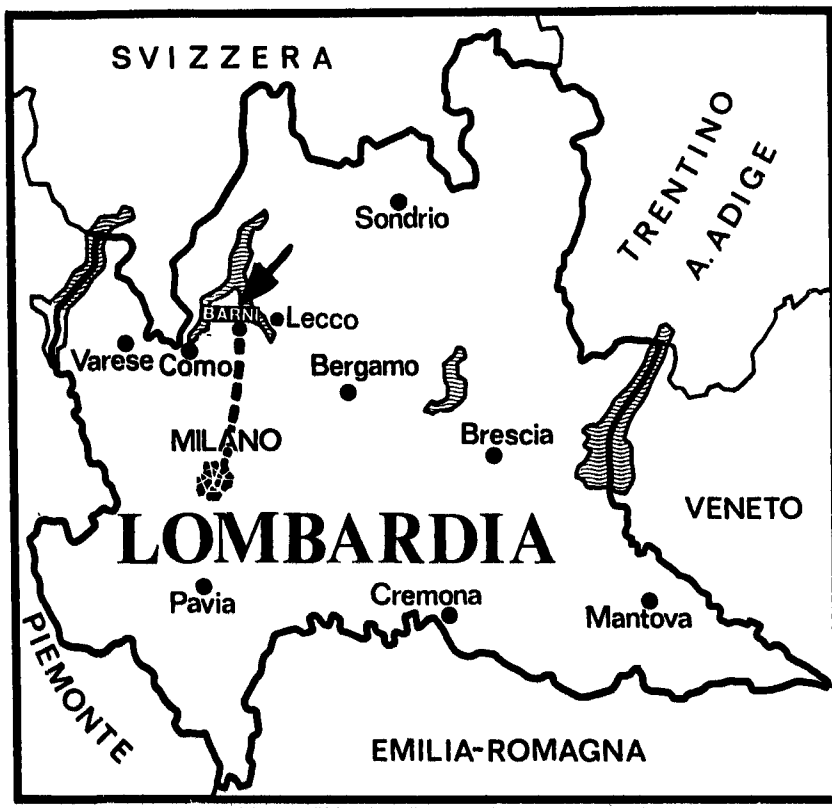
Nel giro di dieci minuti la notizia di quello che è successo raggiunge tutti gli uffici aeroportuali. I dirigenti della Sea, la società che gestisce lo scalo, accendono i terminali elettronici per controllare la lista dei passeggeri imbarcati sul volo per Colonia: niente da fare, la direzione centrale dell'Alitalia ha già provveduto a cancellare dagli elaboratori i nominativi dei viaggiatori, in attesa di verificare le dimensioni del disastro.

Poco dopo le 20, le prime notizie vengono diffuse dalle agenzie di stampa e vengono riprese dai telegiornali. Arrivano anche le reazioni da Colonia. «Avevo moglie e figli su quell'aereo», ha gridato ai giornalisti un uomo disperato. Nella notte si apprende che si tratta della signora Castiglia e dei due figli J. e S. Seminara: erano arrivati a Linate con un volo da Catania e dovevano raggiungere in Germania il capofamiglia. Si sa che da Colonia arriverà un aereo con i familiari delle vittime. Intanto a Linate cominciano ad affluire i cronisti, mentre alla stazione aeroportuale dei carabinieri arrivano le prime tele-

fonate che chiedono maggiori particolari. All'ultimo momento, al cancello d'imbarco, altri quattro passeggeri sono riusciti a salire a bordo. L'aereo si è mosso dal piazzale dell'aerostazione alle 18.40, venti minuti dopo l'orario previsto. Ha atteso che si liberasse la pista di partenza fino alle 19.13, poi è decollato. In quel momento sull'aeroporto di Linate cadeva una pioggia battente, ma il decollo è avvenuto regolarmente, e fino al momento del grido d'allarme del comandante, niente ha fatto pensare a quello che stava per accadere.

Questa ricostruzione rimane sostanzialmente la stessa per tutta la serata, mentre dalla provincia di Como arrivano a Linate le prime comunicazioni dalle squadre di soccorso. Inizialmente si parla anche della possibilità che l'aereo si sia inabissato nel lago di Lecco, poi arriva la comunicazione che l'Ati si è schiantato al suolo. Un dirigente della Sea commenta: «Di quelli che c'erano sopra non sarà rimasto altro che il nome».

Le telefonate di chi ha sentito i telegiornali e teme di avere un familiare coinvolto nel disastro continuano a scontrarsi con il silenzio delle autorità. Arrivano telefonate dalla Germania, di chi aspettava all'aeroporto di Colonia e non ha visto arrivare l'aereo: arriva una telefonata da Tokio, dalla televisione giapponese, che vuole sapere se risultano giap-



Nella cartina il percorso compiuto dall'Atr 42 dell'Ati partito dall'aeroporto di Linate e precipitato nei pressi di Barni

nesi sulla lista d'imbarco. Poco dopo le 22, comincia a circolare la prima informazione sull'elenco dei viaggiatori: su 34 nomi, cinque sono italiani. Non ci sono nomi di battesimo, solo i cognomi: Castiglia, Passeggio, Rovelli, e i due bambini Seminara. C'è anche il nome del comandante, Lainé. Si sa più tardi che si chiama

Lamberto Lainé, era nato nel settembre 1944 e aveva 5.200 ore di volo all'attivo. Ancora qualche decina di minuti e il comandante della stazione di polizia accetta di incontrare i giornalisti. Conferma i nominativi dei passeggeri italiani, senza fornire i nomi di battesimo che non risultano dalle carte d'imbar-

co. Vengono indicati anche i nomi degli altri due membri dell'equipaggio. Il copilota Lampronti Luigi, 29 anni, sotto 920 ore di volo; e l'assistente Carla Cornetiani, 35 anni, moglie di un dipendente degli uffici Alisarda di Linate. Si scopre che l'aereo era praticamente in rodaggio, aveva volato meno di

mille ore. Nella notte l'Alitalia ha organizzato un volo speciale da Colonia con il quale sono stati portati in Italia, a bordo di un Dc-9 tutti i congiunti dei passeggeri dell'aereo caduto che erano in attesa nell'aeroporto tedesco ed hanno voluto raggiungere immediatamente il luogo della sciagura.

«L'ho visto cadere era in fiamme»

«L'ho visto cadere con le ali in fiamme». In un bar di Onno una ragazza racconta ai cronisti la sua testimonianza. È qui che l'aereo partito da Milano è precipitato. Immediatamente sono partiti i soccorsi, ma piove a dirotto e tutto è reso più difficile. La gente è tutta per strada, c'è gran confusione. Arriva fin quasi non è stato facile, lungo la strada abbiamo incontrato decine di autoambulanze.

DAI NOSTRI INVIATI

ELIO SPADA e GIUSEPPE GREMAGNANI

LECCO. Onno è un paesino di poche case dove siamo arrivati a fatica: la strada era ingombra di ambulanze, carri di vigili del fuoco e gruppi di soccorritori. Abbiamo dato l'allarme e fornito le prime indicazioni per le ricerche. Le molte telefonate ricevute dalla gente della zona che avevano sentito il boato ci hanno confermato quanto temevamo.

Sono state proprio le indicazioni della ragazza di Onno, e del maresciallo di Mandello che hanno permesso di indirizzare le ricerche in una zona precisa tra Barni e Onni. La zona ospita, di solito, molti villeggianti ed è meta del milanese per le escursioni domenicali. È comunque impervia e difficile da raggiungere. Le montagne che sovrastano Barni sono, in pratica, sul Ghisallo, il celebre passo noto dalle «battaglie» tra Bartali e Coppi.

I soccorsi, comunque, sono giunti in zona abbastanza rapidamente, ma, sino a notte inoltrata, non avevano raggiunto i resti del velivolo a causa della nebbia e della pioggia battente. I vigili del fuoco di Lecco, lungo il lago, hanno piazzato alcune potentissime fotoricettrici per illuminare i monti intorno al lago

in modo da rendere più agevoli i movimenti dei soccorritori. Ma la nebbia, appunto, aveva creato serie difficoltà e le ambulanze, i carri dei vigili del fuoco e dei gruppi di soccorso, sono rimasti bloccati per ore nella zona di Onno. Nel campo sportivo di Lecco sono rimasti in attesa, per tutta la notte, quattro elicotteri che non sono riusciti a levarsi in volo a causa della pioggia. L'aereo dell'Ati per Colonia era pilotato dal comandante Lamberto Lainé, il secondo pilota era Luigi Lampronti. Testimone della sciagura è stato anche Gian Luca Fiorenza, che gestisce il ristorante ad Onno. L'uomo afferma di aver udito distintamente il rumore dell'aereo che si avvicinava: «Un rumore molto strano - ha detto - poi due grandi colpi, come dei boti, e un forte schianto».

Un'altra segnalazione che parla di una «spalla di fuoco» è venuta dal rifugio «La Capannina», più addestrato nella zona montagnosa. È stato in base alla serie di testimonianze, raccolte nei vari paesi che è stato possibile localizzare con buona approssimazione la zona in cui è caduto l'aereo, che in pratica non è riuscito a superare i primi, ed ancora modesti, come altezza, contraforti che si trovavano sulla sua rotta verso il Nord, 50 chilometri in linea retta dopo il decollo dall'aeroporto di Linate. L'aereo comunque non percorreva quei 50 chilometri seguendo la linea retta ma compiendo un ampio giro per prendere quota, secondo i piani di volo, infatti, avrebbe dovuto raggiungere i 4 mila metri entro un quarto d'ora dal decollo.

I radioamatori: non ci sono stati Sos

ROMA. «Che avete sentito... avete notizie da darsi?». La drammatica telefonata fatta dal dottor Scappellati, che dirige la circoscrizione aeroportuale a cui fa capo l'aeroporto di Linate, è arrivata poco prima delle venti in casa di Giovanni Romeo, che coordina, da Varese, il lavoro dei radioamatori collegati alla Protezione civile. Purtroppo non appena sono andati in funzione gli apparecchi, non ci sono stati più dubbi. «Ho sentito il botto», ha detto attraverso il suo baracchino un radioamatore di Onno, il paese presso cui l'aereo è caduto.

È cominciata così una lunga serata e poi una notte insonne, ognuno fermo ai propri apparecchi, nel tentativo di portare rapidamente le informazioni e, forse, di poter contribuire a salvare una vita. Nell'aria si sono intrecciate le conversazioni ma le comunicazioni sono state rese difficili dal tempo orrendo che ha im-

perversato su tutta la zona. «Nessuno di noi ha ascoltato possibili messaggi provenienti dall'aeroporto - dice Giovanni Romeo - Abbiamo, ovviamente, una frequenza diversa ed è quindi impossibile per noi intercettare messaggi. Non lo possiamo fare con gli aerei. Così come con tutti gli altri mezzi che si parlano via radio. Tra di noi, però - continua Romeo - ci siamo descritti tutto quello che stava succedendo nella zona. Quello è un pezzo di montagna a strapiombo sul lago. In basso corre una strada provinciale ed è un po' di tempo che si sono intersecati i mezzi di soccorso. È l'unica da cui è poi possibile partire per raggiungere la zona del disastro. Ma il maltempo non aiuterà le squadre di soccorso. D'altra parte...» e tace.

In lontananza, mentre lui parla al telefono, si sente la

voce di un altro radioamatore. È di Erba. Molto vicino anche lui alla montagna. È da questa cittadina che sono partiti i mezzi di soccorso. Qui è arrivato, per poi recarsi subito in zona, il comandante della circoscrizione aeroportuale e lo stesso direttore dell'aeroporto della Malpensa, dottor Pignatelli. Nel buio della notte, nella tormenta, non è stato avvistato nessun superstite, né ritrovato alcun corpo. I radioamatori non hanno però lasciato il loro posto. Anche un minuto in certi momenti può essere prezioso. Lo sanno bene loro che sono sempre tra i primi ad intervenire quando c'è bisogno di comunicazione rapida capaci di superare qualunque ostacolo. Gli stessi che ieri hanno lavorato per questo disastro aereo nel luglio e agosto scorsi avevano svolto una fondamentale funzione nei collegamenti tra i paesi isolati della Valtellina. □ M.C.

Era considerato «il gioiello a elica»

ROMA. L'Atr 42 (Avion de transport regional con capienza per 42 passeggeri) è il frutto della collaborazione «fifty-fifty» tra l'industria aerospaziale italiana e quella francese. Il velivolo, un biturbina a elica costruito con tecnologie d'avanguardia, è realizzato per metà negli stabilimenti Aeritalia di Pomigliano d'Arco e poi, via mare o terra, viene portato a Tolosa dove nei grandi laboratori dell'Aerospaziale viene «assemblato» con tutta la parte elettronica e motoristica prima del volo.

L'Atr 42 (ma ora in progettazione c'è anche la versione 72, ossia per 72 passeggeri) è entrato a far parte della famiglia Alitalia nell'agosto scorso. L'Ati lo utilizza per alcune linee interne tipo Napoli-Bologna, Milano-Firenze, Roma-Firenze e per qualche «tratta» frontiera come, per l'appunto, la Milano-Colonia o la Torino-Marsiglia. C'è da dire che il velivolo, il più avanzato probabilmente tra quelli del terzo livello, quelli cioè «regionali», sta conoscendo indubbiamente un notevole successo commerciale. Proprio ieri l'Aeritalia ha comunicato che tra ordini fermi ed opzioni il numero degli aerei venduti era di oltre 200. Perfino dall'America erano arrivati ordini d'acquisto. L'ultimo in ordine di tempo: la Twa ha acquistato 3 Atr 42 e 3 Atr 72 destinati ad essere impiegati sul mercato di St. Louis. E finora

sono 33 le compagnie di trasporto che si servono del biturbina italo-francese: 7 degli Usa, 12 in Europa, 4 nel Pacifico, 7 in Africa e 3 nell'America latina. È probabile che l'incidente di ieri sera - ma naturalmente bisognerà conoscere bene le cause tecniche - bloccherà in qualche modo la commercializzazione del velivolo.

L'Atr 42, il cui primo volo è stato effettuato nell'agosto 1984, nato per far fronte a esigenze di un mercato in grande crescita, da tutti i tecnici è giudicato una macchina sicura e affidabile. 500 chilometri di velocità massima, un costo di gestione ridotto, grazie anche ai moderni motori Pratt & Whitney, poco rumoroso, confortevole, capace di decollare e atterrare in poco spazio: ecco la carte d'identità dell'Atr. Il quale, proprio per queste caratteristiche, è stato preferito ai concorrenti Fokker, Embraer, De Havilland.

Un Atr 42 costa all'incirca 15 miliardi di lire. L'aereo è lungo 22,7 metri e ha un'apertura alare di 24,6. Può volare a 8.500 metri di quota. Il primo Atr 42 è entrato in servizio l'8 dicembre 1985 con la compagnia francese Air Littoral. Nell'Ati l'aereo (ribattezzato Colibri) è entrato in servizio, come si è detto, ad agosto '84. L'autonomia con carico massimo al decollo è di 1320 chilometri. È il suo primo incidente.

L'ultima volta a Ustica Morirono 81 persone Fu un missile ad abbattere il Dc-9

«Vedo tanti lumini qua sotto, sembra un ciimitero...». Furono queste le ultime parole che il comandante del Dc-9 Itavia Bologna-Palermo scambiò con la torre di controllo di Roma la sera di sette anni fa, il 27 giugno dell'80. Pochi secondi dopo, una quarantina di miglia a nord-est dell'isola di Ustica, avvenne una delle più terribili sciagure della nostra aviazione civile, l'ultima prima del disastro di ieri sera. A bordo c'erano 81 persone tra passeggeri ed equipaggio. Ma quella volta non fu il maltempo o un errore del pilota a causare la tragedia. A far polverizzare il Dc-9 fu, molto probabilmente, un missile sparato per errore da un aereo militare. I corpi furono ritrovati (non tutti) sparsi nel raggio di molte miglia. Il mistero dopo sette anni è l'altissima indagine e di probabili depistaggi, non è ancora

sciolto del tutto. Che sia stato un missile sembra confermato non solo dalle moltissime perizie svolte in questi anni ma soprattutto dal recupero del troncone del Dc-9 ordinato dalla magistratura romana proprio in seguito alle polemiche che accompagnarono le indagini e le inquietanti ipotesi sul disastro. La scatola nera del velivolo a oltre 3000 metri di profondità è stata recuperata e quanto è stato descritto (ancora c'è il segreto istruttorio) sembra confermare la tesi del missile. Una conclusione tutt'altro che scontata visto come erano partite le cose. All'inizio si parlò di «cedimento strutturale» del velivolo, che sembrava aver già dato segni di «stanchezza» nei mesi precedenti il disastro. La sciagura del Dc-9 fu tra le cause della liquidazione stessa della società Itavia. Ma ben presto vennero alla luce inquietanti retroscena. Anzitutto vi fu la misteriosa telefonata da Bologna che avvertiva della presenza a bordo di Marco Alifaniga, un neofascista poi arrestato nell'ambito dell'inchiesta sulla strage di Bologna e che legava la sciagura alla presenza di una bomba. Poi piano piano prese corpo la tesi del missile, suffragata da molte perizie. Sotto accusa vennero messe le esercitazioni Nato, tuttavia sia americani che italiani smentirono che a colpire l'aereo potessero essere state loro navi o aerei in esercitazione. Si è parlato anche di aerei partiti da una portaerei francese ma prove si riguardano non ce ne sono mai state. L'ultima ipotesi è che il missile sia stato sparato per errore durante un inseguimento di caccia libici ad opera della nostra aviazione.

Punta Raisi, maggio 1972 Fu la sciagura più grave Persero la vita in 115 I radar erano insufficienti

ROMA. La più grave sciagura dell'aviazione commerciale italiana è quella avvenuta il 5 maggio del 1972. Un Dc-8 Alitalia in fase di atterraggio all'aeroporto palermitano di Punta Raisi urtò contro la «montagna Longa» che sovrasta lo scalo siciliano. Le vittime furono 115. Non ci furono superstiti. Le polemiche scoppiarono subito violente. E sotto accusa furono messe dai pi-

loti italiani e di tutte le compagnie mondiali le attrezzature radaristiche aeroportuali. Che furono al centro di un'altra tragedia quella della sera del 22 dicembre 1978 quando un Dc-9 dell'Ati si inabissò tre miglia a nord di Punta Raisi. L'errore dei piloti che scambiarono le luci del mare con quelle delle piste fu clamoroso. Ma a questo si accampò ancora una rete d'assistenza

tecnica insufficiente. Polemiche dure anche sui soccorsi. Nel mare freddissimo di dicembre furono salvate una decina di persone. Ma il numero sarebbe potuto essere più alto se le lance di soccorso fossero state meglio coordinate. I morti furono 108. Gli altri principali incidenti che hanno coinvolto aerei italiani sono i seguenti: 28 marzo 1964. Un Viscount dell'Alitalia si schiantò sul Vesuvio durante la fase di atterraggio a Napoli. Le vittime furono 45. 2 agosto 1968. Un Dc dell'Alitalia partito da Roma e diretto a Montreal dopo uno scalo a Milano Malpensa durante un furoso temporale va fuori rotta e cade nei boschi vicino all'aeroporto della Mal-



Un altro velivolo del tipo di quello precipitato sulla linea Milano-Colonia. La freccia indica la località dove è precipitato l'aereo dell'Ati

pensa. I morti furono 12. Si salvarono in quell'occasione più di 100 persone. 16 aprile. Un Fokker 27 dell'Ati precipita sui monti del Frusinate: 18 morti. 31 ottobre 1972. Un altro Fokker 27 dell'Ati si schianta nei pressi dell'aeroporto di Bari: 27 vittime. 1 gennaio 1974. Un Fokker dell'Itavia precipita qualche chilometro prima dell'aeroporto di Torino-Caselle: 28 morti. 14 settembre 1979. Un Dc Ati si schianta contro i monti di Capoterra, presso Cagliari: 31 morti. Questi sono gli incidenti con aerei italiani. Ma il nostro paese è stato teatro di altri due gravi incidenti, entrambi avvenuti negli anni Cinquanta, quando due Comet inglesi

esplosero in volo sui cieli dell'isola d'Elba e della Calabria. In tutto il mondo, invece, sono quattro gli incidenti gravi avvenuti quest'anno e che hanno causato la morte di quasi 500 persone. Si tratta in tutti i casi di jet. 3 gennaio. Un Boeing 707 della Varig precipita in fase di atterraggio ad Abidjan: 51 morti. 9 maggio. Un Ilyushin 62 della Lot precipita in Polonia per incendio al motore: 183 morti. 16 agosto. Un Md-80 della Northwest Airlines cade a Detroit poco dopo il decollo: 161 morti. 31 agosto. Un Boeing 737 della Thai Airlines precipita in mare 900 chilometri a sud di Bangkok per evitare una collisione con un aereo della Dragon Air: 83 morti.