

## Il tragico volo Milano-Colonia

Raggiunto solo all'alba il luogo dell'incidente. Spettacolo agghiacciante per i soccorritori: i resti sparsi per un raggio di due chilometri. Trovata ieri pomeriggio la scatola nera

# Disintegrato l'aereo e il suo carico

Uno spettacolo agghiacciante per i primi soccorritori che alla luce dell'alba di ieri hanno raggiunto il luogo del disastro. In una zona impervia e selvaggia, su un'area di due chilometri quadrati, parti di aereo, documenti, resti umani seminascosti dall'erba e dal fango. Per tutta la nottata una pioggia battente ha reso difficile la pietosa opera di ricerca. Nel pomeriggio è stata trovata la «scatola nera»

DAL NOSTRO INVIO  
ELIO SPADA

**N**essun superstite Nep pure un corpo Nemmeno resi in qualche modo riconoscibili, ai quali attribuire un nome, un sesso, un'età. Fantasmi silenziosi e fridici di puglia, i soccorritori si aggiornano fra le betulle e i castagni della Conca di Crezzo dove l'altra sera si è compiuta la tragedia dell'Air 42 diretto a Colonia Qui, ormai, sparso nella brughiera scoscesa di Laarburg, ghiacciano solitano migliaia di frammenti, parti di aereo, documenti, oggetti, membra umane seminascoste nell'erba e nel fango. Minuscole tessere di un tragico puzzle che nessuno riuscirà più a ricomporre. Trentasette vite scomparse in un'esplosione che ha illuminato per qualche secondo il cielo attorno al rifugio «Madonnina» a quota 800 metri quando il fulminebolico dell'Air è letteralmente disintegrato dopo l'urto contro la balzante rocciosa della cima Castel Leves.

Era le 19.30 di giovedì. Un minuto prima la torre di controllo di Linate aveva annunciato l'ultimo, drammatico contatto radio con il «Colibri» diretto a Colonia. «Siamo in

L'arrivo a Bellagio dei parenti delle vittime

## A Colonia l'angosciosa attesa della moglie e delle due figlie

A Bellagio, una delle località più suggestive del lago di Como, sono arrivati i familiari delle 37 vittime del disastro aereo. Molti di loro non hanno voluto aspettare la partenza del volo Alitalia e sono giunti in automobile. Sono stati tutti ospitati all'Hotel du Lac. La gente di Bellagio ha scelto la discrezione e il riserbo per testimoniare solidarietà al loro dolore.

GIUSEPPE CREMAGNANI

**B**ELLACCI. «Povera gente, non gli resta neppure il conforto di seppellire i propri morti». Le parole formulate appena da una vecchia, accompagnano l'ingresso all'Hotel du Lac di una blondissima ragazza tedesca, che nell'incidente aereo dell'altra notte ha perso il padre. La frase, dettata dalla pietà, esprime forse, meglio di ogni altro commento, tutta la tragedia umana che sta dietro a queste 37 morti. Siamo a Bellagio, in una delle località più suggestive del lago di Como. Nel vecchio albergo sotto i portici della piazza antistante il lago vengono accolti i familiari dei trenta dei disastri aerei. Alle spalle della cittadina intrecciano le montagne dove è andato a schiantarsi il



Poliotti e volontari, su un ripido dirupo, alla ricerca dei corpi delle vittime

mezzis si sono mossi da un capo all'altro della Valsassina all'inseguimento di ogni segnalazione «sudibile» per non rinunciare neppure alla più piccola probabilità di trovare qualcuno ancora in vita. Ieri mattina, verso le sei, i «portatili» dei carabinieri hanno incominciato a gracchiare. «Qui c'è una lamiera correte». E con la notte se ne è andata anche l'ultima speranza. Era propria una lamiera dell'Air 42, «giocolo» tecnologico della collaborazione aeronautica Italo francese. La volevano trovata tre volontari Franco Parenti, Giuliano Venini ed Enrico Colombo, di Bar-

ni tre giovani del luogo che come cento altri avevano tra scorso gran parte della notte a cercare inutilmente nel buio. Tutti intorno i segni minuscoli ma inconfondibili della catastrofe. Parli di sedili, brandelli di vestiti appesi ai rami, pezzi del carrello, tracce di bagagli, una ventiquattr'ore sventrata,

che a tratti avvolge le centinaia di soccorritori hanno vagato nel fango alla ricerca, so prattutto, della «scatola nera». L'apparato che registra tutti i dati e i parametri di volo seconde per secondo è stato trovato nel pomeriggio, nei pressi di un canalone, a poca distanza dai resti della cabina di pilotaggio. Dal riscontro della «scatola nera» potranno giungere indicazioni preziose sulle cause della catastrofe.

Ghiaccio sulle ali? Avana al due motori? Incendio? Attentato? Nessuna di queste ipotesi viene scartata dai procuratori di Como e Lecco che conducono le indagini sul versante giudiziario. Una cosa è certa nella zona immediatamente a valle è allestito a lungo un intenso odore di kerosene. Ci potrebbe significare che il pilota, pochi secondi prima dell'impatto abbia cercato di liberarsi del carburante contenuto nei serbatoi per ridurre i rischi di esplosione in caso di atterraggio di fortuna.

Qualche elemento di chiarezza potrà certamente venire anche dall'inchiesta «parallela» condotta dai tecnici dell'Air, la compagnia cui apparteneva l'aereo precipitato. Probabilmente le condizioni meteorologiche non sono estranee alla tragedia soprattutto in relazione al fatto che sul bordo d'attacco delle ali e sulle eliche si possa essere formata una crosta ghiacciata talmente spessa che neppure il dispositivo di rimozione del ghiaccio è stato in grado di asportare.

Al familiari a Colonia annunciano «È in ritardo»

Mentre radio e televisione in Italia avevano già dato la notizia della tragedia aerea, all'aeroporto di Colonia, dove iniziava la drammatica attesa dei familiari (nella foto) delle vittime non si riuscivano ad avere notizie. Allo scalo tedesco è stato comunicato un ritardo indefinito e poi, dopo molte ore, è stato detto che l'aereo era «sparito». La notizia del disastro è rimbalzata dall'Italia quando alcuni italiani che dovevano ripartire da Colonia proprio con il volo dell'Air hanno telefonato ai loro parenti. «A Colonia non è mai stato detto che l'aereo era caduto» - ha raccontato una giornalista dell'Express, Monica Venzel - e anzi, le autorità tedesche e il personale dell'Alitalia hanno sempre cercato di tranquillizzare la gente dicendo che non era possibile azzardare nessuna ipotesi senza aver prima trovato tracce dell'aereo».

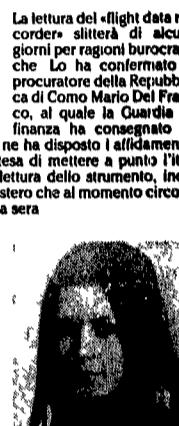
Sono due le «scatole nere». Ritrovata quella con i dati di volo

La direzione di volo, le inclinazioni laterali e longitudinali del velivolo nei sedici minuti che hanno separato il decollo dalla caduta. L'altra «scatola nera», quella che ancora si sta cercando, è il «cockpit voice recorder», il registratore delle voci della cabina di pilotaggio. Vi restano incise le conversazioni dei piloti fra di loro e col personale di bordo, con terra e con altri aerei. Il nastro, a circuito chiuso, contiene la «lista di controllo» del funzionamento degli impianti di bordo che i piloti dovrebbero aver compiuto dopo aver avviato i motori.

Sarà letta fra pochi giorni a causa della burocrazia

«scatola nera». Il magistrato ne ha disposto l'affidamento ai carabinieri di Asso, in attesa di mettere a punto l'iter previsto per l'apertura e la lettura dello strumento, indispensabile per dissipare il mistero che al momento circonda l'incidente aereo dell'altra sera.

L'elenco ufficiale delle vittime



L'Air ha reso nota la lista dei passeggeri imbarcati sul volo Milano-Colonia. Mister Schmandt, Mr A. Rovelli, Mr H. Bailland, Mr Passaggio, Mr W. Miski, Mr Schrenberg, Mr M. Zilk, Mr S. T. Bruhn, Mr J. Frey Berg, Mr J. Holm, Mr W. Kruse, Mr D. Weichbrodt, Mr J. Walbrodt, Mr E. Meyers, Mr E. Mechenberg, Mr Eichler, Mr Bovelet, Signora Castiglione, Seminara (una signorina più un bambino), Signora E. Egilsky, Signora M. Raubach, Mr e Miss Everbeck, Mr E. Roeli, Mr A. Witz, Mr K. Rothaermel, Mr Duetzolt, Signora S. Knabe, Mr H. Wouters, Mr Feider, Mr Bartosch, Mr K. Verborg, Mr H. Hubrich. In totale 34 passeggeri, più tre di equipaggio. Lamberto Laine (comandante), Luigi Lamproni (secondo pilota), Carla Corneliari (hostess, nella foto).

Sono due le assicurazioni sul passeggeri

Il «Colibri» dell'Air precipitato l'altra sera nel Comasco era assicurato da un gruppo di dodici compagnie italiane con una polizza che fa capo alle «Assicurazioni Generali». Ne ha dato notizia l'Ana (Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici) precisando che per i passeggeri esistono due garanzie: una copertura automatica contro gli infortuni per 35 milioni a persona (25 milioni di lire) e una seconda copertura per la responsabilità civile della compagnia aerea verso i passeggeri fino a 90 000 dollari a persona (circa 120 milioni di lire circa). Il velivolo era assicurato per otto milioni e mezzo di dollari, pari a circa undici miliardi.

Ho visto in cielo una palla di fuoco



Tatiana Villa (nella foto) è uno dei tanti testimoni che hanno dichiarato di aver visto una «palla di fuoco» cadere dal cielo. La Villa gestisce un rifugio nel presso di Barni, la zona dove è precipitato l'aereo Milano Colonia. Altri abitanti del luogo hanno addirittura dichiarato di aver visto l'aereo cadere con le ali in fiamme. Il racconto dei testimoni sarà probabilmente molto utile alle indagini.

GIUSEPPE VITTORI

Giunti al prefetto di Como I messaggi di cordoglio di Cossiga, Iotti e Spadolini ai familiari

**R**OMA Numerosi i messaggi di cordoglio per le vittime della terribile sciagura di Lecco giunti al prefetto di Como. Fra i primi del presidente della Repubblica Francesco Cossiga che ha inviato al ministro dei Trasporti Calogero Mannino un telegramma nel quale lo prega di rendersi interprete del cordoglio dell'intera nazione e di far pervenire alle famiglie delle vittime i sentimenti della sua profonda partecipazione e della sua profonda solidarietà.

Analoghe iniziative il presidente Cossiga l'ha presa nei

confronti del presidente della Repubblica Federale Tedesca Le Weizsäcker al quale ha inviato un messaggio nel quale esprime il profondo e commosso cordoglio suo persona e del popolo italiano per la sciagura di Conca di Crezzo che ha causato la perdita di tante vite umane fra le quali quella di numerosi cittadini della Repubblica Federale.

Messaggio di cordoglio per le vittime è stato inviato anche dal presidente della Camera Nilde Iotti al prefetto di Como. Stessa iniziativa è stata presa dal presidente del Senato Spadolini e dal Papa.

Gualtiero Ciucco, il controllore di volo che ha visto sparire sul radar il «Colibri» della tragedia, non parla. Ai suoi posti prendono la parola i suoi colleghi e spiegano come si assiste un aereo in volo. Da Linate pochi minuti dopo l'allarme si sono levati in volo i primi due elicotteri di soccorso. La certezza immediata che l'aereo non era «scomparso» ma si

era schiantato al suolo.

LUCA FAZZO

Gualtiero Ciucco controllore di volo all'aeroporto di Linate, faceva parte della squadra in servizio nel pomeriggio di giovedì. Suo era il compito di tenere i contatti

radar il punto verde del Colibrì vedendo improvvisamente perdere di quota e poi sparire e gli toccato raccogliere le ultime parole del comandante Lamberto Laine quel «Siamo in emergenza gridato nella radio di bordo alle 19.28».

Ier Ciucco era di nuovo al suo posto di lavoro, nella sala controllo di Linate, ma rifiutava di rispondere a qualunque domanda sugli ultimi istanti di volo dell'Air 460. Per capire meglio cosa deve essere successo all'aeroporto giovedì sera dal momento in cui è stato lanciato l'allarme bisogna cercare altrove, tra i colleghi

che erano con Ciucco al momento della tragedia e tra quelli che non c'erano ma conoscono a memoria le procedure d'emergenza stabilite dal AAvttag, l'azienda che ha sostituito l'aeronautica militare nella sorveglianza sui voli.

Il Milano Colonia come è noto è partito in ritardo alle 19.28. In quel momento l'aereo dell'Air era a due minuti di volo da «Carne» il punto in codice che indica il Monte Ceneri subito al di là del confine svizzero. Poco dopo il Monte Ceneri, l'aereo sarebbe passato sotto il controllo del radar di Zurigo. Invece, nel giro di pochi secondi dal punino verde e scomparso dallo schermo.

Gualtiero Ciucco ha immediatamente avvertito il capo sala che a sua volta, ha fatto rimbalzare l'allarme a Monte Vando presso Padova, dove ha sede il centro di coordinamento dei soccorsi per l'Italia settentrionale. Contemporaneamente scattava la linea diretta di collegamento con il comando di scalo, cioè con la direzione dell'aviazione civile, e con i reparti militari di stanza a Linate. Era da qui che partivano i primi soccorsi, due elicotteri destinati ad attendere poi a lungo l'identificazione più precisa della zona del disastro.

Il contatto con l'Air è interrotto alle 19.28. In quel momento l'aereo dell'Air era a due minuti di volo da «Carne» il punto in codice che indica il Monte Ceneri subito al di là del confine svizzero. Poco dopo il Monte Ceneri, l'aereo sarebbe passato sotto il controllo del radar di Zurigo. Invece, nel giro di pochi secondi dal punino verde e scomparso dallo schermo.

Gualtiero Ciucco ha immediatamente avvertito il capo sala che a sua volta, ha fatto rimbalzare l'allarme a Monte Vando presso Padova, dove ha sede il centro di coordinamento dei soccorsi per l'Italia settentrionale. Contemporaneamente scattava la linea diretta di collegamento con il comando di scalo, cioè con la direzione dell'aviazione civile, e con i reparti militari di stanza a Linate. Era da qui che partivano i primi soccorsi, due elicotteri destinati ad attendere poi a lungo l'identificazione più precisa della zona del disastro.

Di due cose eravamo sicuri fin dal primo istante - dice - i controllori - visto che l'aereo era stato seguito ma man mano che si abbassava che l'aereo non era «scomparso» ma che si era schiantato sul suolo e che il luogo della sciagura non doveva essere lontano da quello dove, la mattina dopo, sono stati effettivamente trovati i resti.

Molti dirigenti centrali dell'«Alitalia» sono arrivati ieri a Milano provenienti da Roma. Alcuni di loro fanno parte della commissione d'inchiesta nominata dalla compagnia di bandiera per accettare le cause del disastro.

Nella sala radar dell'aeroporto di Linate il giorno dopo la tragedia a colloquio con i controllori di volo che erano di turno

## In un attimo abbiamo capito»