

Il tragico volo Milano-Colonia

Le spiegazioni tecniche sull'ipotesi di un incidente non risultano del tutto convincenti. Si parla di cause esterne

Se fosse stata una bomba? Nessuno smentisce

Motori «stallati»? Strumenti in avaria? Fulmine? Errore umano? Col passare delle ore la tragedia dell'Atr 42 «Città di Verona» precipitato sulla montagna del Ghisallo si è trasformata in un vero giallo. Un grande giallo. E se fosse stato un attentato? Una bomba? L'ipotesi, in effetti, è adombrata non solo da alcuni tecnici ma dallo stesso Consiglio dei ministri.

MAURO MONTALI

ROMA. Quando cade un aereo c'è sempre un piccolo o grande mistero destinato a rimanere tale. Nessuno, in realtà, saprà mai come sono andate esattamente le cose. E stavolta la quota di giallo è destinata ad aumentare col passare delle ore. Un'altra Ustica? È possibile. Tutti gli addetti ai lavori interpellati, da ingegneri dell'Aeritalia a funzionari di Civiltà ad addetti della McDonnell Douglas, sono concordi nel dire: «È vero, è un disastro quasi inspiegabile». Può essere successo di tutto: un fulmine sui motori, un'improvvisa caduta di potenza, un errore umano. Ma nessuna spiegazione risulta convincente. È subito, ieri mattina, da palazzo Chigi a conferma della «stranezza» del gravissimo incidente è arrivata una frase inquietante del vicepresidente, Giuliano Amato (riferita ai giornalisti alla fine della seduta): «Non si conosce la causa della sciagura ma senz'altro è avvenuto qualcosa di molto traumatico. L'aereo è sparito dagli schermi radar di colpo e volando a 4000 metri di quota sembrerebbe da escludere l'impatto con la montagna». Quel «traumatico» ha fatto im-



Un pezzo dell'aereo proiettato a circa un chilometro di distanza dal luogo dell'impatto, in alto poliziotti con i cani alla ricerca dei corpi dei passeggeri

minciamo col prendere in esame tutti i possibili fattori «tecnici» che possono essere la causa della tragedia aerea. Avaria dei motori. È possibile ovviamente. Ma a tutti e due insieme? E perché? Forse si è formato del ghiaccio e il sistema anti-ghiaccio era rotto? Non sembra assolutamente possibile. Il «Colibrì» in dotazione ha ben due sistemi (come ricorda il comandante dell'Alitalia, Frezzolini) uno che assicura lo sgombramento delle estremità delle ali, degli stabilizzatori e delle prese d'aria delle turbine e l'altro che previene addirittura la formazione di ghiaccio. Entrambi i sistemi erano in funzione in quel momento. E se il ghiaccio si era formato, non è il motore a essere entrato in avaria? C'è un elemento «chiave» di tutta la vicenda. Quando il comandante Laniè l'altra sera ha comunicato alla Torre di Linate di «essere in emergenza» erano le 19 e 29. Un minuto dopo la tragedia. Ora è impossibile che un velivolo moderno come l'Atr 42, anche in condizioni proibitive e magari con i motori fermi precipiti così in trenta secondi. Questo vuoto di comunicazioni con Linate controllo racchiude un po' tutta la tragedia.

Fulmine. Anche questo caso naturalmente è probabile. Ma la quota del velivolo (fino a 5000 metri un qualsiasi aereo può volare in assenza di precipitazioni) e le condizioni climatiche, vicine agli zero gradi, escludono che un evento del genere possa aver causato la sciagura. Bisogna anche ammettere che l'Atr 42 è realizzato in modo che possa volare «ogni tempo». Sarà un caso che ben 30 esemplari dell'Atr siano in servizio in Finlandia? L'ipotesi è stata esclusa da tutti in modo cate-

gorico. Tra l'altro l'Atr 42 è un aereo a tecnologia tradizionale sia pure modernissima. Non siamo nel caso, insomma, di un apparecchio ultrasensitivo che precipita perché al suo interno vi sono componenti le cui reazioni sono sconosciute. E in tutte le ipotesi prese in esame rimarrebbe sempre il «giallo» della brevissima comunicazione e della velocissima caduta in verticale. Perché?

Ecco allora emergere come credibile l'ipotesi dell'attentato. L'aereo, come si sa, è caduto su un capanno della montagna del Ghisallo. Non lontano cioè dalla strada provinciale. Come mai vi è stato una specie di black-out? Come mai i soccorritori sono arrivati sul luogo del disastro dopo tantissime ore? Eppure il Ghisallo, 700 metri di quota, non è il Monte Bianco né una foresta amazzonica. Perché dalla commissione d'inchiesta è stato escluso il rappresentante dell'Anpac che normalmente partecipa ai lavori d'indagine quando si verifica una sciagura del genere? No, basta: le testimonianze parlano di una palla di fuoco che precipitava. Dunque l'aereo aveva già preso fuoco. Perché il comandante non l'ha detto? O qualcuno lo tiene nascosto? È uno scenario, quello che abbiamo descritto, che ha un agito inquietante. E come se qualcuno avesse messo una bomba e poi vi riservava alle autorità (ma quali?) che hanno agito di conseguenza.

Un pilota: «Per radio ho sentito quell'emergenza»

ROMA. Le ultime comunicazioni tra l'Atr 42 e il controllo di Linate hanno avuto come testimone il comandante Giuliano Mansutti, che era al comando di un Dc-9 nella stessa aerovia dell'Atr 42 e indietro rispetto a questo, essendo decollato da Linate poco dopo. La testimonianza di Mansutti (che si trova all'estero) è stata riferita all'Ansa dal collega Francesco Frezzolini, comandante degli Airbus A-300 dell'Alitalia. «Dopo circa 15 minuti dal decollo - ha detto Frezzolini - Mansutti ha udito il comandante dell'Atr 42 che segnalava l'emergenza al controllo. Poi, in cuffia, sono giunti strani rumori come se la comunicazione fosse rimasta aperta e poi più nulla». Frezzolini ha aggiunto che Mansutti aveva riportato che sulla zona le condizioni atmosferiche erano «avverse» e che sullo stesso Dc-9 si era formato del ghiaccio. «Nella storia dell'aeronautica il ghiaccio ha fatto già molte vittime» ha commentato poi Frezzolini. «Soprattutto alla quota in cui si trovava l'Atr 42 le violente perturbazioni favoriscono la formazione del cosiddetto «ghiaccio vetrone», particolarmente pericoloso, perché si sviluppa con progressione spaventosa, come un tumore. Questo ghiaccio si forma quando l'acqua è nello stato di «soprafusione» (circa +4 e -8 gradi centigradi); l'acqua si deposita sull'aereo e gela in maniera rapidissima». Secondo le rilevazioni meteorologiche, che risalgono però alle ore 12 di ieri (sette ore e mezzo prima dell'incidente), alla quota di 3.200 metri in cui l'aereo ha inviato la comunicazione di emergenza, la temperatura era esattamente di zero gradi. Il comandante Frezzolini ha poi aggiunto che «vista la rapidità con cui l'Atr 42 ha perso quota secondo le rilevazioni del controllo di volo di Linate scendendo di 1.700 metri in circa trenta secondi, sembrerebbe da escludersi che la discesa sia dovuta a una manovra volontaria del pilota». Il pilota dell'Atr 42 «non avrebbe potuto scendere di quota per ridurre una ipotetica formazione di ghiaccio sull'aereo, perché a quella velocità il ghiaccio sarebbe invece aumentato».

L'Anpac protesta con l'Ati: vogliamo collaborare Anche i giudici dicono: «Non escludiamo alcuna ipotesi»

I piloti polemici sulla conduzione delle indagini. Le cause possibili: guasto alla distribuzione o fattore esterno

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI
GIOVANNI LACCABO

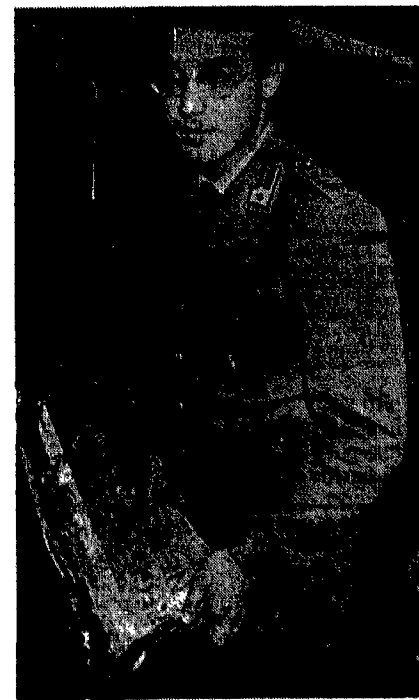
ASSO (Como) - Ma perché è precipitato? «Nessuna ipotesi viene esclusa», dice il capo della procura di Como, Mario Del Franco, che assieme al collega di Lecco, Stanislao Franchina, parla ai cronisti nel municipio di Asso. «Non sappiamo come e cosa sia accaduto», prosegue il dottor Del Franco. «Le 11 di ieri, i due magistrati rientrano dal sopralluogo, hanno constatato che le fiamme non hanno germogliato quei poveri corpi martoriati. Dunque la «palla di fuoco» che i testimoni hanno descritto, la «cometa» che ha solcato per brevi attimi il cielo prima di scomparire nel canale

della Valferrera, non aveva intaccato l'abitacolo. E allora? Il riserbo non viene infranto nemmeno nel pomeriggio, dopo che la Guardia di finanza ha consegnato al procuratore la scatola nera. Del Franco chiarisce solo che sta per nominare i periti, una équipe medico-legale ed un'altra «tecnica». «Non posso prevedere i tempi dell'inchiesta né le indicazioni che potranno essere tratte dalla lettura della scatola nera». Nessun commento di merito, neanche per ipotesi, dalle organizzazioni dei piloti. Grande cautela da parte del personale aderente a Cgil-Cisl-Uil di ca-

tegoria, mentre l'Anpac protesta perché l'Ati ha impedito ad un rappresentante dei piloti di recarsi sul luogo della sciagura, mentre «la prassi consolidata in tutto il mondo prevede l'indispensabile collaborazione dei piloti nella fase di investigazione sugli incidenti». Tuttavia, pur con tutte le cautele, è possibile circoscrivere il raggio delle possibili cause della sciagura, cancellando ad esempio la responsabilità della «formazione di ghiaccio» sulle ali. Per almeno due motivi: l'Atr è dotato di dispositivi anti-ghiaccio e i pochi minuti di volo trascorsi dal decollo non avrebbero consentito una formazione tanto consistente di ghiaccio sulle ali da provocare la caduta del velivolo. L'ipotesi inoltre viene quasi azzerata dai testimoni che hanno visto l'aereo in fiamme. Ora, per gli inquirenti, si tratta di coordinare in senso cronologico le numerose testimonianze. Quella del parroco di Onno appare molto importante: il sacerdote ha visto il velivolo coinvolto da

un incendio all'ala, ed ha avuto la sensazione che il pilota stesse tentando una inversione di rotta. Mentre la manovra era in corso, il velivolo è stato avvolto da una enorme vampata. Dunque si dovrebbe dedurre che il pilota aveva notato l'incendio (un motore o un'ala) mentre era a circa 4 mila metri, ed era subito sceso di quota, azionando i dispositivi anti-incendio e, forse, scaricando il serbatoio del serbatoio che si trovava nell'ala. L'incendio, a sua volta, può essere provocato da due fattori, alternativi tra loro: un guasto alle linee di distribuzione del carburante oppure un «fattore esterno». La prima ipotesi viene ritenuta molto improbabile anche dai tecnici che si occupano di sicurezza dei voli. Soprattutto perché - è la loro inflessione - la sicurezza dell'Atr è stata certificata da due aziende aeronautiche (Aeritalia e Aerospaziale) e da due enti nazionali (Italia e Francia). Un guasto dovuto ad un errore di progettazione - concludono - sareb-

be incredibile. Rimane dunque l'ipotesi del fattore esterno. Doloso? «È azzardato fare certe ipotesi», commenta il ministro dei Trasporti Calogero Mannino, che alle 16 raggiunge Asso con il prefetto di Como, Casarini. Mannino ha già parlato con i tecnici dell'Alitalia, dice che vuole riascoltarli. «L'incidente - dice - si è verificato in costanza di volo, il che si presta a maggiori problemi interpretativi». «Forse è stato un fulmine», spiega un tecnico che da anni si occupa della sicurezza dei voli. Obiettiamo: c'era pioggia, ma non precipitazioni temporalesche. «Ma tra i vari tipi di fulmine il più pericoloso per il volo provengono da terra, sono fenomeni elettrostatici, e vengono attratti dal «corpo estraneo» che si frappone tra terra e cielo. Costituiscono il vero grattacapo per i voli a quote medio-basse, soprattutto in condizioni meteorologiche cattive. Un fulmine di questa natura potrebbe aver colpito uno spigolo dell'ala, che è un bersaglio privilegiato, oppure l'ogiva del motore».

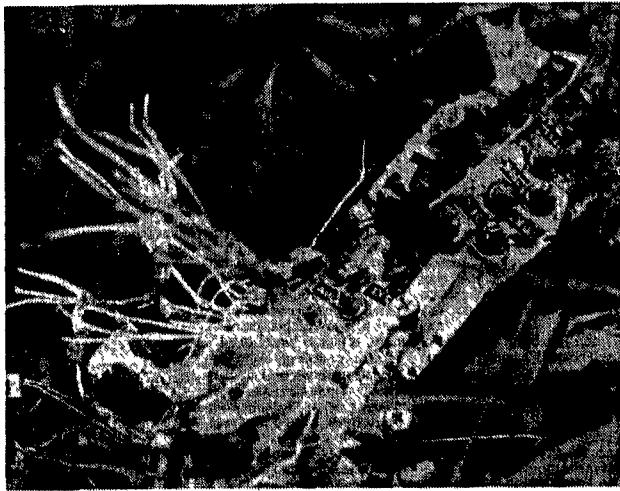


Un finanziere mostra la scatola nera

Una commissione d'inchiesta Il ministro Mannino: «In questo incidente ci sono elementi insoliti»

ROMA. La commissione d'indagine del ministero dei Trasporti, istituita dal ministro Mannino per accertare le cause del disastro di Asso, sarà presieduta dal dottor Raffaele Di Lella, direttore dell'aeroporto di Ciampino. La commissione ministeriale va ad aggiungersi a quella giudiziaria (composta dai colleghi periti medico-legali e tecnici) e a quella istituita dall'Alitalia. Mannino ha confermato che è impossibile pronunciare una sentenza conclusiva entro l'ipotesi sulle cause del disastro. «Per ora c'è - ha detto - che abbiamo trovato la scatola nera, ma non esistono ancora precise indicazioni». Sul-

l'ipotesi d'un fatto doloso, il ministro ha aggiunto: «Va osservato che ci troviamo in presenza di elementi insoliti in questo incidente. Abbiamo avuto casi precedenti avvenuti in fase di decollo o d'atterraggio, ma qui c'è un incidente in costanza di volo, il che si presta a maggiori problemi interpretativi. Ma è azzardato avanzare certe ipotesi». Secondo Mannino la raccolta dei frammenti dei corpi, che viene interrotta col buio, potrebbe essere conclusa entro domenica. Il ministro ha anche ascoltato i tecnici dell'Alitalia, con i quali approfondirà tra poco quanto è possibile ricostruire l'incidente.



Un rottame di una delle attrezzature della cabina di comando

Aiuti dalla polizia tedesca Per dare un nome ai morti in Italia gli esperti del «corpo-identificazione»

ROMA. Sul teatro del disastro aereo sono giunti anche gli esperti tedeschi della «Commissione per l'identificazione», un ufficio della Bka, la polizia criminale tedesca. Lo si è appreso dalla sede centrale della Bka di Wiesbaden, da dove è stato precisato che «20 specialisti dell'identificazione collaboreranno con le autorità italiane per tentare di ricomporre il maggior numero possibile di salme e dare loro un'identità». Del gruppo tedesco fanno parte agenti di polizia e medici legali. Su un altro fronte della tragedia, oltre all'Anpac è intervenuta ieri - rivendicando il

diritto di far parte della commissione d'inchiesta - l'Appl (Associazione piloti professionali di linea), che raggruppa tra i propri associati «la quasi totalità dei comandanti e piloti in servizio sugli Atr 42». Al ministro Mannino l'associazione chiede che «due propri rappresentanti, i comandanti Enzo Crociani e Pietro Fama, partecipino alla commissione d'inchiesta per portare il contributo di un'esperienza di volo sulla macchina che sono i soli ad avere». In caso contrario, l'Appl deciderebbe agitazioni che «potrebbero portare al blocco dell'attività nel settore».

MUNICIPIO DI POZZUOLI PROVINCIA DI NAPOLI

A norma dell'art. 7 della legge n. 80 del 17 febbraio 1987 si porta a conoscenza quanti ne abbiano interesse che questo Comune dovrà indire licitazione privata per l'appalto per la istituzione del servizio trasporti alunni e studenti delle scuole dell'obbligo per l'anno scolastico 1987/88 dell'importo a base d'asta di L. 873.880.000. Dette istruzione è finanziata con fondi di cui al 3° comma art. 1/bis D.L. 30 giugno 1986, n. 309, convertito con modificazioni in legge 9 agosto 1986, n. 472. La licitazione avverrà secondo le modalità dell'art. 1, lett. A della legge 2 febbraio 1973, n. 14, senza preclusione di alcun limite di ribasso (sono tassativamente escluse le offerte in aumento). Le istanze di partecipazione, in competente bollo, dovranno pervenire alla Segreteria generale del Comune di Pozzuoli entro 15 giorni dalla pubblicazione del presente avviso sul Gazzettino Atti Ufficiali della Regione Campania. Le istanze di partecipazione, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 7 della richiamata legge n. 80/1987 non vincolano l'Amministrazione comunale. Pozzuoli, 17 ottobre 1987. IL SINDACO Antonio Chiariglia

A due mesi dalla immatura scomparsa del compagno
NELLO DOMIZIANI
I compagni della Sezione "V. Galassia" di Terzi lo ricordano versando 100.000 lire per l'Unità.
Terzi, 17 ottobre 1987

Nell'anniversario della scomparsa del compagno
PALMIRO PIOMBINI
originario di Leguigno di Casina, iscritto al Pci dal 1921, militante della Resistenza e dirigente di Sezione a Genova, il figlio Bruno, la nuova Vittoria e il fratello Idebrando lo ricordano con tanto affetto a parenti, amici e compagni e in sua memoria sottoscrivono 130 mila lire per l'Unità.
Genova, 17 ottobre 1987

**Ci avete
elette in 65.
Tante,
se ci date
una mano.**
Il nostro numero telefonico è
06-67179640
tutti i giorni dalle 10 alle 12
Gruppo parlamentare eletto
nelle liste del Pci
Via Campo Marzio 42, Roma

**Antonio Gramsci
Forse rimarrà
lontana...
Lettere a Julia**
introduzione e cura di
Mimma Paulesu Quercoli
Nelle lettere scritte alla moglie, i pensieri di Gramsci scandiscono i momenti significativi di un rapporto d'amore vissuto nella lontananza.
Lire 20.000
Editori Riuniti