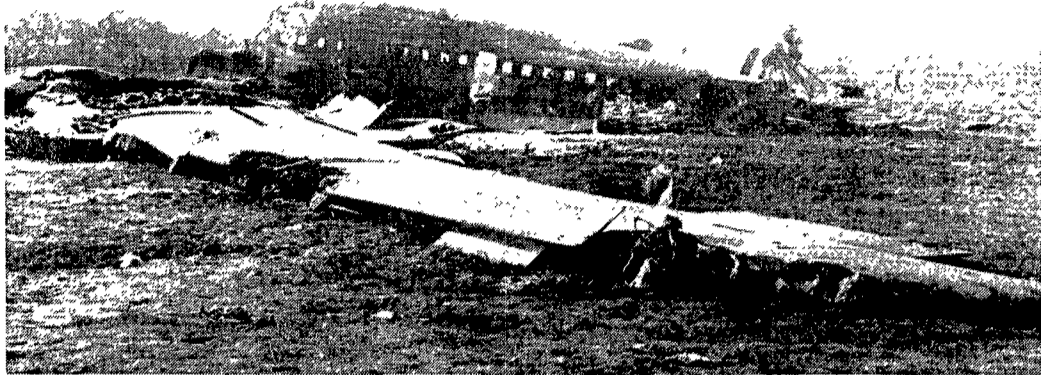


La tragedia di Fiumicino

Il giorno dopo la sciagura s'accendono le polemiche Killer è stata la nebbia l'inesperienza del pilota o un aeroporto insicuro? I controllori si difendono



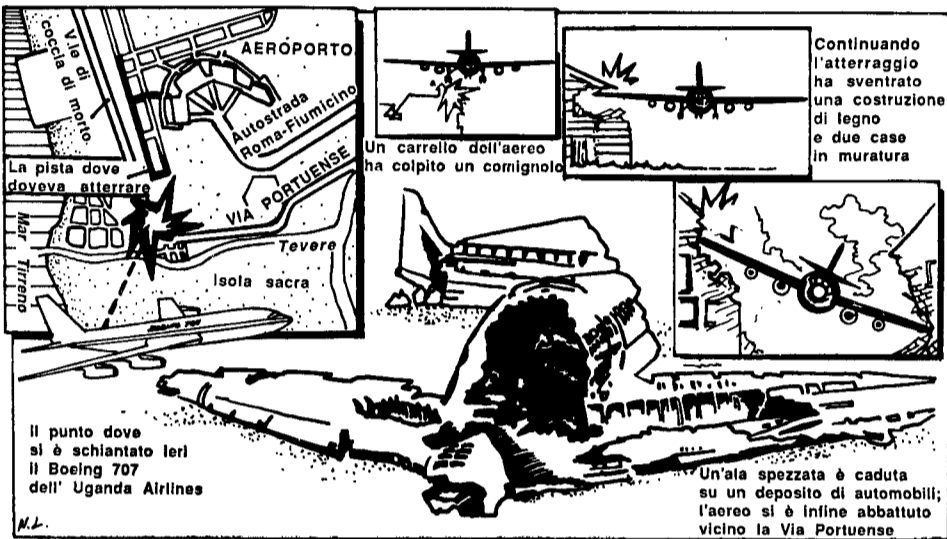
«Non abbiamo potuto aiutarlo»

La nebbia ha giocato un brutto tiro al pilota del «Boeing» ugandese schiantatosi sul suolo di Fiumicino provocando la morte di 31 persone? Oppure il comandante non conosceva bene l'aeroporto? O, come ha sostenuto, il titolare degli Interni, il disastro potrebbe essere stato causato da un malinteso tra la cabina di pilotaggio e la torre di controllo? L'esame delle due «scatole nere» stabilirà la verità.

STEFANO POLACCHI

ROMA. «L'ho visto schiantarsi sulle case e diventare una palla di fuoco. Sono corso a vedere, a pochi metri da me ho trovato il corpo dilaniato di una ragazza negra», il racconto del custode di un'officina meccanica, situata al di là della via Portuense, a pochi metri dal luogo dove il «Boeing della morte» è andato a schiantarsi, esprime in tutta la sua crudezza il terrore e lo sgomento allibito di una notte tragica.

Su quella notte ora se ne sa di più. Dopo due tentativi di atterraggio il quadrimotore della «Uganda airlines» ha provato ad avvicinarsi «a vista» alla pista numero 1 dell'aeroporto Internazionale di Fiumicino. Forse la nebbia ha ingannato il pilota, o forse non conosceva abbastanza la disposizione delle piste, oppure, come ha azzardato il ministro Gava, arrivato sul luogo del disastro, ci sarebbe stata un'incomprensione tra il comandante del «Boeing 707» e la torre di controllo. Un'ipotesi questa fermamente respinta dall'associazione degli assistenti di volo. Comunque sia andata, nel campo adiacente all'aeroporto, 31 corpi straziati dalle fiamme, schizzati



Sopra, la carlinga semi-carbonizzata e un'ala dell'aereo schiantatosi al suolo. Qui a fianco, il grafico ricostruisce le fasi della sciagura

fuori come schegge dall'aereo, e 21 persone ferite, erano lì a testimoniare le dimensioni dell'incidente dell'altra notte: uno dei più grossi avvenuti in Italia negli ultimi vent'anni, la sciagura più grave abbattuta sullo scalo romano, superata solo da un decollo sbagliato che, il 23 novembre del 1964, costò la vita a 51 persone. Nella tragedia dell'altra notte, le vittime accertate sono tutte di nazionalità ugandese. Tre cittadini britannici sono riusciti a salvarsi, e non si sa se tra i morti possano esserci altri 3 inglesi.

Mentre si attende l'esame del «cockpit voice recorder», ossia la registrazione degli scambi via radio tra torre di comando e cabina di pilotaggio, e del «flight date recorder», l'altra «scatola nera», ritrovate nel pomeriggio, è già possibile ripercorrere le fasi della sciagura del Boeing attraverso i rilievi effettuati dagli inquirenti e le testimonianze di chi ha vissuto quegli istanti drammatici. Il pilota infatti, dopo aver provato per due volte a guadagnare la pista servendosi dell'apparecchiatura per l'atterraggio strumentale (Ils), forse respinto dalla nebbia, ha tentato infine l'avvicinamento «a vista» sulla pista

numero 1, poco usata a causa dei forti venti a cui è esposta e consigliabile soltanto in condizioni di visibilità ottimale. Al momento dell'atterraggio, secondo la torre di controllo, c'era una visibilità di 1500 metri, e perciò è stato dato l'«ok» alla discesa. Ma è probabile che un banco di nebbia sia calato improvvisamente nel «tunnel d'ingresso» del Boeing sulla testata di pista. Così, secondo le ricostruzioni tecniche, il pilota avrebbe iniziato la manovra di atterraggio 800 metri prima dell'inizio della pista d'asfalto. E, invece della pista, il vecchio «707» ha trovato sotto di sé quattro case, il deposito della «Eurocar autonoleggio» e un campo sterrato. L'aereo ha prima urtato con il carrello il cornigolo di una casa, a 250 metri dalla via Portuense. Poi il pilota ha tentato di riguadagnare quota, virando sulla destra: così la semiala di destra ha toccato una casa di legno, squarciandola a metà, poi ha «decapitato» il tetto di un'altra

abitazione e devastato il seminterrato di una quarta palazzina. L'ala destra, troncata di netto dalla carlinga, è piombata sulla rimessa di auto, facendo esplodere le macchine posteggiate all'esterno. A questo punto la fusoliera, ridotta a un moncone impazzito, ha cominciato a volteggiare, ha attraversato la Portuense e si è infilata in un campo vicino all'aeroporto. L'aereo si è spaccato in due e capovolto, la cabina di comando è schizzata via dal resto dello scheletro. I cadaveri dei piloti sono stati ritrovati tra le macerie, ancora legati ai sedili. Solo uno steward, tra i sette membri dell'equipaggio, ha salvato la vita.

Solo l'esame del «voice recorder» e dell'altra «scatola nera», il «flight date recorder», con la registrazione di tutte le manovre effettuate dal pilota dell'aereo, entrambe ritrovate nel pomeriggio di ieri, potrà dire se realmente, come ha affermato il comandante dei vigili del fuoco, ingegner Chiu-

Boeing 707: un «mostro» in volo da trenta anni

Il primo volo lo ha fatto il 27 ottobre del '59, da New York a Londra. Poi lo hanno adottato 63 paesi, sia nella versione civile che militare. Il Boeing 707 della serie 320 (nella foto) ha un'apertura alare di 43,41 metri, è lungo quasi 47 metri ed ha un'altezza di 12,62. Peso massimo al decollo 141 tonnellate, può portare un numero di passeggeri variabile tra i 131 e i 189. Raggiunge la velocità massima di 972 chilometri orari, la quota operativa è di oltre 11.000 metri ed ha un'autonomia di volo di quasi 7500 chilometri. Prodotto in 900 esemplari, il Boeing 707 ha inaugurato l'era del jet di massa, avvicinando Europa e Stati Uniti ad una distanza di solo 6 ore e 35 minuti. Attualmente, nelle compagnie affiliate all'associazione internazionale del trasporto aereo, l'ata, di cui non fa parte l'Uganda, sono in servizio 153 Boeing 707, con un'età media di 19,2 anni.

Venti anni fa il più grave incidente a Fiumicino

Il 23 novembre del 1964 un quadrigetto della Twa esplose sulla pista dell'aeroporto Leonardo Da Vinci a Roma. Mentre era in fase di decollo, l'aereo esce di pista e urta contro un compressore stradale parcheggiato nella pista adiacente. È il più grave precedente a Fiumicino, prima dell'incidente di ieri mattina. In quell'occasione morirono 51 persone, mentre altre 22 furono ferite. Non è stato l'unico disastro registrato all'aeroporto romano. Il 19 aprile 1970 un Dc-8 delle linee scandinave Sas si incendia, sempre in fase di decollo, a causa dello scoppio del motore sinistro: 29 feriti. Il 20 novembre 1977, precipita, subito dopo aver decollato, un Boeing 707 cargo della Ethiopian Airlines, provocando la morte delle cinque persone che si trovavano a bordo.

In Italia 457 vittime in 20 anni su voli di linea

Il bilancio di un ventennio di voli in Italia è pesante: 457 persone sono morte in incidenti aerei sui voli di linea. I più gravi si sono verificati nell'aeroporto palermitano di Punta Raisi, situato tra mare e montagna in una posizione infelicitissima. Il 5 maggio 1972 un Dc-8 Alitalia si schiantò contro il monte a ridosso dell'aeroporto, disseminando 115 corpi sulle sue pendici. Sei anni più tardi, il 23 dicembre 1978, un Dc-9 precipita in mare in fase di atterraggio, sempre a Punta Raisi: muoiono 109 persone. Sono gli unici due disastri aerei verificatisi in Italia in cui il numero delle vittime è stato superiore a 100. Da ricordare anche la tragedia di Ustica, il 27 luglio 1980, quando morirono 81 persone, anche se questo caso non è classificabile tra gli incidenti.

In 15 anni di disastri 7932 morti nel mondo

Il più disastroso incidente è stato quello di Tenerife del 27 marzo 1977, quando due Boeing, uno della Pan Am e uno della Klm, si scontrarono a terra: morirono allora 612 persone. Ma la lista delle vittime di incidenti aerei degli ultimi 15 anni avvenuti in tutto il mondo, e solo di quelli più gravi, conta 7932 morti. Alcune date «neri» per l'aviazione civile mondiale: 3 marzo 1974, Francia, precipita un Dc-9 vicino Parigi, 346 morti; 25 maggio 1978, Usa, si schianta poco dopo il decollo un Dc delle linee interne, 273 vittime; 28 novembre 1979, Antartide, un aereo neozelandese cade su un vulcano, 257 morti; 19 agosto 1980, Arabia, si incendia un aereo saudita, muoiono in 303; 23 giugno '85, Oceano Atlantico, esplose in volo un aereo Air India, 329 vittime; 12 agosto 1985, Giappone, cede la fusoliera di un jumbo giapponese, 520 morti. Ad allungare l'elenco delle vittime di disastri aerei, ci sono poi i 269 morti dell'aereo coreano abbattuto da caccia sovietici il 1° settembre '83 e i 290 dell'Airbus iraniano abbattuto dalla contraerea Usa il 3 luglio '88.

MARINA MASTROLUCA

FIUMICINO All'aeroporto romano scaricano ogni responsabilità

«Macché pista della morte per noi è come le altre»

Quanto è sicuro Fiumicino? Come è potuto succedere il disastro dell'altra notte? Per l'Anav, l'associazione degli assistenti di volo, quello romano è «un aeroporto a livello europeo». La sciagura dovuta «probabilmente a stanchezza del pilota». Intanto il Pci, attraverso Lucio Libertini, accusa: «Ci sono precise responsabilità, si è pagata l'arretratezza tecnologica»

STEFANO DI MICHELE

ROMA. È sicuro Fiumicino? Che cosa ha determinato la tragedia dell'altra notte? E perché il pilota ugandese ha scelto di atterrare su una pista sorniona dell'Is, un sistema di atterraggio strumentale che fornisce serie garanzie? «Certo, Fiumicino dal punto di vista delle tecnologie è un aeroporto di livello europeo, dotato di tutti gli strumenti necessari. I problemi hanno origine nella sua stessa nascita: il luogo scelto, l'assenza di parcheggi, di infrastrutture». A parlare è Roberto Di Carlo, membro del consiglio di amministrazione dell'Anav, l'Associazione degli assistenti di volo che ieri, con un suo comunicato, ha smentito il ministro Gava che parlava di possibili malintesi tra il pilota e la torre di controllo. «E allora, cosa è accaduto? Per Di Carlo è probabile un errore del pilota dovuto alla stanchezza, alle ore di volo, ai due tentativi di atterraggio compiuti prima sulle altre due piste. «Probabilmente gli addetti all'aereo ugandese avevano un operato particolarmente pesante,

del Campidoglio e del Parlamento, in cui si sostiene di aver «più volte ipotizzato un disastro del genere».

Perché quella pista non è mai stata attrezzata né viene chiusa? «Non si può attrezzare tutto - ribattono all'Anav -. Quella è una pista come le altre, che va usata con particolari accorgimenti. La sua presenza, certo, crea molti problemi per l'insediamento abitativo intorno. Alla fine si muore anche di troppe strumentazioni».

E la nebbia? «La nebbia - si difende a sua volta la direzione degli Aeroporti di Roma - non è un grosso problema qui in questa zona. Almeno non lo è per 360 giorni su 365».

Solo un caso drammatico, allora? L'ipotesi non è affatto condivisa da Lucio Libertini, responsabile per i trasporti del Pci. «Non si può accettare l'idea della fatalità, vi sono precise responsabilità - ha commentato - È un fatto che la pista prescelta non era dotata dei mezzi adeguati, e che essa era agibile perché la Direzione generale dell'aviazione civile non ha mai fissato i requisiti minimi, come è invece in altri paesi evoluti». Per Libertini dovrà essere ora lo stesso Parlamento ad accettare le responsabilità. «Si è pagata l'arretratezza tecnologica, si è pagato il mancato governo del settore - accusa Libertini -. È necessario che il Parlamento accerti subito le responsabilità e adotti le misure conseguenti».



Il pietoso recupero delle salme, e sopra, un motore del Boeing finito nel deposito di un demolitore di auto

LINATE

A Milano tecniche sofisticate Da 3 anni atterraggi sicuri

«Il nostro sistema Ils III A ha vinto il pericolo-nebbia»

L'eco del disastro del Boeing 707 all'aeroporto milanese di Linate. Il responsabile dei servizi di assistenza al volo: «La nebbia non rappresenta più un problema nel nostro scalo. Si atterra e si decolla nella massima sicurezza e sempre con procedure strumentali anche in caso di visibilità ottima». Controlli a ripetizione ventiquattrore su ventiquattrore a tutte le apparecchiature che intervengono in fase di atterraggio.

ELIO SPADA

MILANO. «La nebbia a Linate, come chiunque può immaginare, è sempre stata un problema per noi. Ma da circa tre anni, da quando cioè è entrato in funzione a pieno regime il sistema Ils III A, le operazioni di atterraggio avvengono in condizioni di massima sicurezza anche con visibilità ridottissima».

Vincio Vinci, responsabile del servizio di assistenza al volo dello scalo internazionale di Linate, ha saputo della tragedia di Fiumicino dai colleghi. Ma, come è ovvio, non intende esprimere giudizi sull'accaduto. «Una cosa il capo dei controllori di volo può fare, e la fa volentieri: spiegare come funzionano e con quali garanzie di sicurezza e affidabilità le apparecchiature di assistenza al volo di Linate. «Il problema della sicurezza dei voli e, quindi, degli atterraggi - spiega Vinci - rappresenta uno dei punti nodali di tutti i sistemi aeroportuali in Italia e nel mondo. Linate non costituisce certo un'eccezione. Qui, da circa tre anni, è in funzione un Ils di categoria III A, un sofisticato sistema di atterraggio strumentale di preci-

funziona un apparato Ils sia pure di categoria inferiore al nostro. Ma come è ripetuto se le condizioni di visibilità non lo consentono non si atterra mai. A questa regola non esistono eccezioni. È comunque l'affidabilità dei sistemi di radiobeacons che per il volo di Linate è elevatissima».

Vinci spiega con precisione quasi pignola la lunga serie di controlli quotidiani e periodici cui vengono sottoposti gli apparati di assistenza premettendo che a Linate di ce ne sono due sempre entrambi in funzione, l'uno pronto a rilevare i compiti dell'altro in caso di avaria. In ristrettissima sintesi gli impianti di Linate vengono sottoposti a tre tipi di controlli:

- 1) Ogni settanta giorni viene misurato il segnale radio Ils grazie all'impiego di un velivolo attrezzato per radiomisure.
- 2) Due volte la settimana si effettuano accurati controlli a terra grazie ad un veicolo dotato di strumenti ad altissima precisione che percorre l'asse centrale della pista rilevando il segnale Ils centimetro per centimetro.
- 3) Una squadra di tecnici specializzati controlla 24 ore su 24 senza interruzione il funzionamento complessivo degli impianti. Se qualcosa non va si «declassano» le operazioni fino all'annullamento delle procedure in Ils. In questo caso gli atterraggi avvengono, sempre rispettando i parametri rigorosi di sicurezza, grazie al VOR, un radiofaro utilizzato durante la navigazione che non è in grado però di operare al di sotto di circa 1400 metri di visibilità utile.