

La tragedia di Fiumicino

Persone sotto i calcinacci fiamme, rottami, urla di sirene. Gli abitanti di «Cancelli rossi» per strada fino all'alba

La gente è abituata agli aerei, ma ha notato qualcosa di strano, il rumore di passaggi ripetuti e subito le prime esplosioni

«E' stato l'inferno in casa»

Una lunga notte di paura. Il «Boeing» della Uganda airlines ha portato il terrore tra i 500 abitanti di «Cancelli rossi», il piccolo borgo alle porte di Fiumicino dove l'aereo si è schiantato al suolo. All'alba la gente è ancora tutta in strada. Nessuno ha voglia di dormire. Sono tutti alla ricerca ansiosa di parenti o semplici conoscenti scampati alla morte. Il racconto di chi ha visto l'aereo precipitare sulla propria casa.

MAURIZIO FORTUNA

ROMA. Ora è un grande scheletro monco. Annerito dal fuoco con i rottami sparsi per centinaia di metri a poca distanza dal centro abitato. Bastia traversare la Portuense e si arriva a «Cancelli rossi» poche case tutte costruite dai proprietari. Il Boeing 707 della Uganda airlines ha cominciato qui la sua folle caduta. I segni del suo passaggio sono tutti attorno. Case rase al suolo, calcinacci dappertutto un deposito di automobili completamente distrutto dalle fiamme.

Una lunga notte fatta di esplosioni e sirene assordanti di paura d'orrore e per quasi un'ora di gioia per lo scampato pericolo. Alle cinque di matti

na gli abitanti di «Cancelli rossi» sono ancora tutti per strada. Era cominciato tutto alle 0,30.

Il primo impatto è stato con la casa di Antonio Leporaci. Il carrello dell'aereo gli ha staccato completamente i camini e una parte del tetto. L'uomo con la moglie e una figlia piccola dormiva al piano inferiore. Sono fuggiti atterriti. La piccola in preda al panico e si sono rifugiati da alcuni conoscenti. L'aereo come un uccello impazzito ha travolto un'altra casa di Luigi Satta 60 anni. Una bella casa di legno robusta. Un ala dell'aereo le ha portato via di netto una fiancata. Carlo Satta 32 anni figlio del proprietario e la mo-

glie Silvana si erano appena addormentati. Sono stati sfioccati dall'aereo e poi travolti e quasi sepolti dai detriti. La donna è stata tirata fuori dalle macerie dal cognato Fabio l'uomo è rimasto fento da schegge di legno in tutto il corpo. «È stato come sentire l'inferno a casa. Non ho avuto neanche il tempo di aprire gli occhi sono stato travolto ero completamente coperto di sangue». Carlo Satta è in stato di shock. Attorniato da parenti e amici tutti svegli in questa notte di terrore. Siringhe a se la moglie ha le lacrime agli occhi. Si trema. Non dorme nessuno.

«Cancelli rossi» si respira un'aria che sa di bruciato di fumo. I colori sono irreali. Le nebbie, fittissime sfuma tutti i contorni. Volanti ambulante con i lampeggianti azzurri accesi. Tutti sono fuori dalle loro case alla ricerca ansiosa di parenti o semplici conoscenti che poi abbracciano con un sospiro di sollievo. All'incrocio fra la Portuense e via Giuseppe Miraglia si è formata una piccola folla. Gente in pigiama o con i vestiti bagnati per la umidità. Guardano tutti in basso. Qualcuno alza un telo. Sotto c'è il corpo straziato di una bambina al massimo aveva dieci anni. A pochi metri di distanza i segni del passaggio dell'aereo. Frammenti di carlino un albero tagliato a metà. Resti di bagaglio. La gente guarda tocca tutto nessuno è stanco anche se sono stati svegliati nel cuore della notte. Non dormiva più nessuno. E quasi l'alba i resti dell'aereo fumano ancora.

«Quell'ala ci è passata sotto, poi lo schianto»

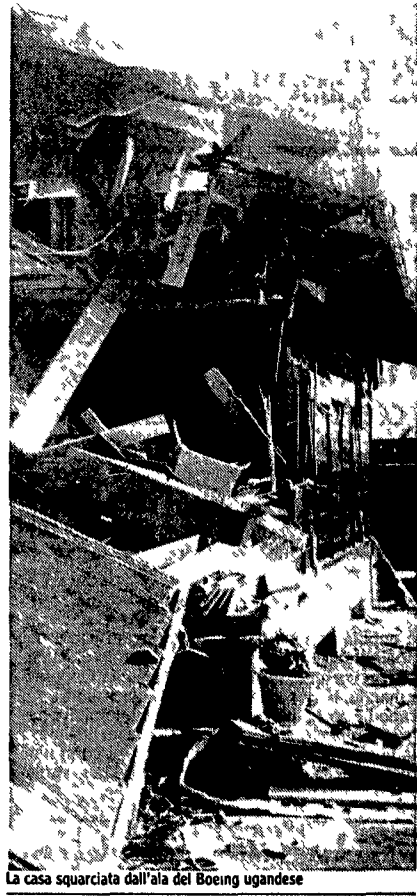
ROMA. L'ala sinistra del Boeing ha diviso la loro casa a metà. Si sono salvati per miracolo. Dormivano tutti al piano di sopra padre madre suocera e quattro figli. Dopo il disastro hanno trovato nparò nella casa di alcuni vicini. Sono tutti e sette seduti intorno al tavolo della cucina.

Salvatore Dolente 46 anni è il padre. Ha in braccio la figlia più piccola Michela 3 anni. L'unica in grado ancora di sorridere.

«Lei dorme in camera con me e mia moglie - spiega Salvatore - assonnato e impaurito. Quasi non si è svegliata. Ero tornato da poco dal lavoro in un ristorante a Fiumicino e non mi ero ancora addormentato. Ho sentito una schianto e la casa che si abbassava. È stato come un terremoto sotto il letto. Le mura tremavano, scrochiavano. Sono corso dagli altri tre figli che dormi-

vano in un'altra stanza. «Scappate tutti fuori» ho gridato. «Ma fuori c'era l'inferno. Tutte le automobili del deposito poco distante erano saltate in aria. In lontananza vedevo fiamme altissime che si alzavano dalla carcassa di un aereo. Subito dopo è successo il finimondo. Non capivamo più niente. Siamo scappati al buio e ci siamo rifugiati qui». Si prende la testa fra le mani e guarda la moglie immobile in un angolo. La padrona di casa sta preparando il caffè per tutti. I più giovani hanno voglia di sorridere di scacciare l'incubo.

Salvatore Dolente continua: «Erano tre anni che abitavo in quella casa. Quanto mi ci vorrà per ricostruirla? Ma poi ci ripensa la domanda è un'altra. «Oddio come ci siamo salvati? L'ala dell'aereo ha spazzato via tutto il piano inferiore della casa. La tettoia il garage? la veranda sono sta-



La casa squarciata dall'ala del Boeing uganadese

«Andavamo in Uganda a lavorare»

«Stavamo atterrando dopo aver sorvolato l'aeroporto in attesa di una migliore visibilità. All'improvviso un colpo tremendo poi l'aereo è diventato un inferno di fuoco. Sono riuscito a salvarmi uscendo dal portellone di sicurezza». L'ex ambasciatore uganadese presso il Vaticano, ora uomo d'affari, racconta la drammatica avventura. La testimonianza degli altri sopravvissuti, ricoverati negli ospedali romani.

ROMA. Negli occhi ancora le lingue di fuoco che li hanno ustionati al volto e alle mani. Ruth Bamh 26 anni e suo marito Jeffrey Galt 31 anni stanno accanto al letto del loro Richard. 8 mesi com più appena quattro giorni fa nel reparto pediatrico del San Eugenio. Loro tre inglesi erano gli unici passeggeri europei del «Boeing del terrore» anche se un portavoce del Foreign Office ha affermato che altri tre cittadini inglesi potrebbero essere nella lista dei

morti. La famiglia Galt è riuscita miracolosamente a salvarsi scavalcata sul cratere dall'esplosione della carlinga. «Ora Richard sta bene - dice Ruth in un inglese rotto dal dolore e dallo spavento - Siamo riusciti a salvarci tutti. Il Boeing 707 è stato distrutto sulla pista e stavamo per atterrare - racconta il signor Bamh dal suo letto nel reparto chirurgico dell'ospedale di Ostia - Accanto a me c'era una signora e la hostess si è seduta vicino a noi dicendoci di allacciare le cinture di sicurezza. Abbiamo iniziato a

scendere. Poi improvvisamente la sensazione di un'improvvisa. La hostess si è alzata ed è andata dal comandante è tornata e ci ha rassicurati. Non preoccupatevi c'è nebbia e dobbiamo sorvolare l'aeroporto per circa dieci minuti. Molti di noi dormivano lo istintivamente ho subito localizzato il portellone di sicurezza sulla mia sinistra. Mentre racconta la sua avventura mister Bamh chiede un coltello per alleviare il bruciore agli occhi. «Dopo poco - continua Bamh - l'aereo ha cominciato a scendere. Improvvisamente c'è stato uno schianto. L'aereo è impazzito e una palla di fuoco ci è piovuta addosso. Con la mano mi sono coperto la faccia mentre con la donna che mi stava vicina siamo riusciti ad infilarsi nel portellone di sicurezza. Mi sono reso conto che l'aereo era distrutto mentre altre

due donne imploravano aiuto. Le ho fatte uscire e abbiamo iniziato a correre. Dietro di noi un inferno di fuoco. Sul limite del campo abbiamo aspettato i soccorsi».

Al secondo piano dell'ospedale di Ostia, Monique Nakage 22 anni sta immobile con la faccia completamente fasciata per le ustioni. I suoi occhi lucidi sembrano urlare di paura, mentre le sue labbra sussurrano lentamente una storia d'amore divisa tra Gran Bretagna e Africa. «Stavo in Inghilterra - racconta Monique - e avevo un boy friend a Liverpool. Abbiamo dovuto separarci perché non avevo più il posto all'università. Così stavo tornando dalla mia famiglia a Entebbe. Ma oltre al di spiacere della separazione dal suo fidanzato Monique ha dovuto aggiungere anche il terrore di una notte che non dimenticherà mai e che lascerà sul suo volto i segni di quelle ore tragiche.

La famiglia Galt all'ospedale.



La famiglia Galt all'ospedale

Inchieste sulla sciagura. Al lavoro i giudici e una commissione del ministero Trasporti

Due inchieste sono state aperte per fare luce sulle cause della tragedia di Fiumicino quella giudiziaria e quella amministrativa del ministero dei Trasporti. In la direzione generale dell'Aviazione civile (Civiltavia) ha nominato la commissione tecnico-formale che per conto del ministero svolgerà accertamenti e perizie. La presiede Gaetano Palmieri, direttore dell'aeroporto di Roma Urbe.

ROMA. Come ogni volta dopo una sciagura del cielo cominciano le indagini sulle ragioni del disastro. Ha già mosso i primi passi l'inchiesta giudiziaria, e poche ore dopo la tragedia di Fiumicino anche Civiltavia la direzione generale dell'Aviazione civile ha nominato la commissione che per conto del ministero dei Trasporti svolgerà le perizie. È composta da un anatomicopatologo il tenente colonnello dell'Aeronautica Mario Lanza un meteorologo il tenente colonnello Luciano Bogna i comandanti piloti Antonio Marsili e Carlo Pezzopane il perito aeronautico Bruno Del Monte l'ingegnere elettronico Riccardo Denise l'ingegnere aeronautico Mario Torloni il capo dell'Azienda autonoma di assistenza al volo Bruno Barra. I periti avranno a disposizione le due scatole nere dell'aereo quella che registra le conversazioni a bordo (e fra l'aereo e l'esterno) e quella che registra i dati relativi al volo. Dovrebbero bastare a comprendere se - nel corso del triplice tentativo di atterraggio - il pilota uganadese abbia compiuto manovre errate e se sia stato «seguito» con la necessaria accortezza dai radar di Ciampino e dalla torre di controllo. Di certo per ora c'è che l'aereo partito da

Londra non aveva manifestato alcun problema tecnico lungo il volo.

Fra le reazioni e le iniziative che hanno seguito l'incidente, quella dei deputati comunisti Cafardini Ridi e Fagni, che hanno chiesto ai ministri dei Trasporti e degli Interni di vietare le operazioni di atterraggio per le piste non dotate di ILS (sistemi strumentali di atterraggio) durante la notte e in condizioni di scarsa visibilità. Il presidente supplente della Repubblica, Giovanni Spadolini ha inviato all'ambasciatore d'Uganda a Roma un telegramma che esprime i sentimenti del più commosso cordoglio e della sincera partecipazione italiana al grave lutto. Anche il Vaticano attraverso un telegramma del cardinale segretario di Stato Agostino Casaroli, ha espresso all'Uganda il dolore del Papa e il augurio «della guarigione per i sopravvissuti». Da segnalare infine una dichiarazione di Andrea Garup presidente nazionale del Pilota dell'Aviazione civile. «È facile dopo queste sciagure - ha detto fra l'altro - prendersela con il pilota scacciando su di lui l'intera responsabilità dell'accaduto. La verità è che bisogna prevenire questi episodi eliminando le cause di eventuali errori».

Un pilota Ati: «Questa tragedia è inverosimile»

L'aeroporto di Fiumicino ha tre piste, che corrispondono a sei direzioni di atterraggio o decollo. Due nastri d'asfalto corrono quasi paralleli al mare, il terzo è ad angolo retto con i primi due. Abbiamo chiesto ad un comandante pilota dell'Ati, Luciano Cacciotti con anni di esperienza sui Dc9, di spiegarci quali sono le caratteristiche delle piste e le procedure di atterraggio sullo scalo romano.

VITTORIO RAGONE

ROMA. Comandante Cacciotti, vuol ricostruirle le manovre presumibili compiute dal Boeing uganadese? Quando non c'è vento come l'altra notte gli aerei vengono indirizzati su una delle piste parallele al mare. La più lontana dal litorale. Si avvicinano da nord sulla direttrice Bracciano Fiumicino. Quel tratto di nastro si chiama 16 left. Il numero corrisponde ai gradi del suo orientamento magnetico. È una pista dotata di ILS un sistema di atterraggio stru-

mentale. L'ILS è un apparato di precisione che «guida» l'atterraggio. Indica all'aereo un «sentiero di pianata». Più semplicemente è come se l'ILS tracciasse per il pilota un piano inclinato che seguito esattamente porta l'aereo proprio al centro della pista d'atterraggio. Il pilota viene seguito fino a quando «aggancia» il sentiero dal controllo di avvicinamento del radar di Ciampino. Poi si mette in contatto con la torre di controllo di Fiumicino. Anche quando si è guidati dall'ILS però esistono delle soglie minime di avvicinamento che vanno da aeroporto ad aeroporto e dall'una all'altra compagnia aerea. Nel caso dell'Alitalia e dell'Ati su Fiumicino occorre che

alla quota di duecento piedi (circa 65 metri ndr) la visibilità orizzontale sia di almeno seicento metri. Se così non è il pilota non atterra ma «mat taccia» cioè rinuncia la manovra.

Il pilota dell'Uganda airtline ha «prima tentato» due volte, «prima del tentativo fatale». Perché, secondo lei?

Una volta in linea l'atterraggio prosegue a vista. Probabilmente il comandante e il suo secondo non riuscivano a vedere la pista. Perciò hanno rinunciato.

La prima volta il Boeing ha tentato l'atterraggio, effettivamente, sulla 16 left. Non ci è riuscito, e ha ri-

provato sulla 25, vale a dire la pista perpendicolare al mare. Anche lì ha dovuto rinunciare. Il terzo tentativo l'ha fatto sulla 34 left, vale a dire il nastro più vicino al litorale per chi proviene da sud-ovest. Quali sono le caratteristiche di quella pista?

Contrariamente a tutte le altre di Fiumicino non è dotata di ILS. Ha soltanto un Vor un radiolocalizzatore alla pista. Il segnale captato dalla ricevente di bordo porta l'aereo a intercettare l'asse della pista. Manovra e avvicinamento sono del tutto a vista. Le soglie minime di sicurezza e di visibilità sono naturalmente molto più alte che con i sistemi strumen-

tali di atterraggio.

Perché il pilota uganadese ha tentato tre volte l'atterraggio, invece di cambiare scalo?

Tenga conto che Fiumicino ha sei direzioni di atterraggio e una pianimetria molto vasta. Probabilmente c'era nebbia su alcune piste e quella su cui la manovra è fallita aveva condizioni di visibilità migliori. E ci sono altri dati su cui è possibile solo fare illazioni: una conoscenza relativa degli altri scali forse problemi di carburante chissà.

Come si può spiegare che l'aereo sia finito sulle case a un chilometro e più dalla pista? Un errore di manovra colossale?

Non lo so. Mi sembra inverosimile l'aereo non doveva essere a quota terra a quella di stanza dalla testata della pista. Bisognerebbe aspettare il responso delle scatole nere per fornire una risposta accettabile.

Un pilota che non conosca l'aeroporto, può essere stato ingannato da altre luci contigue?

Non mi pare che ci sia la possibilità di un abbaglio clamoroso neanche su quella pista che è la meno attrezzata. Il nastro ha un particolare corridoio di luci che lo rendono quasi inconfondibile. Certo l'ideale intorno ad una pista di atterraggio sarebbe naturalmente il buio completo.

Muoversi, oggi. Finanziariamente.

“Supercinque. 7.000.000 in un anno senza interessi o 48 rate al tasso fisso del 7%. Fino al 15 Novembre.”

“Correct!”

La Supercinque un si pervalere su cui investire dal punto di vista a ton ab l' tico e fin in vario. Bas a scorrere le sue cifre: 15 versioni, 3 o 5 porte, 6 motori, a ton di 950 a 1400 cc Turbo di 204 km/h al dieci 1600. E da oggi in fin an imento fino a 7 milioni da restituire in 48 rate, ma di cui a interessi oppure c'è pando IVA me a su strada dila ton in 48 rate al ta so f so del 7 o annuo. Informati a ab to d i Cor cess onari Renault o su TELEVIDEO a pag. 305 e il miglior investimento. An i il più correct.

RENAULT
Muoversi, oggi.