

## Disastro aereo alle Azzorre

Il vecchio Boeing dell'Independent Air è precipitato sull'isola di Santa Maria. Il velivolo è esploso e non ci sono superstiti. Il maltempo tra le cause del disastro

# Si schianta sul monte

## Una carretta volante per la «vacanza di sogno»

Il sogno di una vacanza da un milione «tutto compreso» al sole di Santo Domingo per 137 turisti italiani si infrange sul Pico Alto, una montagna sull'isola di Santa Maria alle Azzorre. Tutti morti carbonizzati. Compresero anche le 7 persone dell'equipaggio. Il velivolo, un vecchio Boeing 707 della compagnia americana charter Independent Air, si è schiantato durante un tentativo di atterraggio di emergenza.

MAURO MONTALI

«Era partito da Bergamo nella mattinata questo velivolo aereo che portava un'alegra brigata di italiani verso una settimana di felicità. Molti operatori turistici a bordo, ma anche coppie di anziani e giovani in viaggio di nozze. Gente del Nord, milanesi soprattutto, ma anche bolognesi, vicentini, e perfino romani. Quei depliant della Flamingo International, l'agenzia capofila che poi aveva appaltato il

Sulla pista li aspettava il 707, «dn 1851» della Independent Air, una piccola compagnia americana già al centro di varie polemiche, che collabora stabilmente con la Flamingo e la Press Tours che a metà dicembre, d'accordo con l'agenzia capofila, aveva inaugurato i voli verso Santo Domingo. Un aereo obsoleto, costruito nel 1968, probabilmente una vera carretta dell'aria, per dirla con il presidente del Registro aeronautico italiano Fredmano Spairani. Il velivolo decollò poco dopo le 11 con due ore di ritardo sull'ora prevista. La destinazione è Punta Cana, Repubblica Dominicana. Si sa che il Boeing dovrà fare uno scalo tecnico a Santa Maria, alle Azzorre, per rifornirsi di carburante.

Il volo procede normalmente e attorno alle 15 e 30 del pomeriggio il quadrigetto è già in fase di avvicinamento verso l'aeroporto della piccola isola, la più meridionale dell'arcipelago. Le condizioni del tempo a Santa Maria sono brutte, ma «certamente non sono proibitive». E qui nasce il primo mistero. Fonti dell'aviazione portoghese hanno riferito che poco prima dell'impatto il pilota americano aveva chiesto un atterraggio di emergenza, ma i controllori di volo dell'aeroporto di Santa Maria hanno in seguito smentito: «Non abbiamo ricevuto alcun segnale d'allarme prima dell'incidente». Sta di fatto che l'aereo si schianta improvvisamente contro il fianco del Pico Alto, una collinetta a circa sette chilometri dalla pista. I testi-

moni oculari affermano di aver visto il jet trasformarsi in una grande palla di fuoco. Sono scattati subito i soccorsi verso la zona della sciagura, peraltro impervia. Ma quando arrivano trovano solo cadaveri orribilmente maciullati. I rottami sono sparsi su un'ampissima zona e l'operazione di recupero dei corpi è assai complicata.

In Italia quando è arrivata la ferale notizia si è costituita subito presso il ministero degli Esteri un'unità di crisi, mentre la presidenza del Consiglio ha disposto il coordinamento dei ministeri degli Esteri, dei Trasporti, della Difesa e della Protezione civile per prestare la massima assistenza ai familiari delle vittime. Un funzionario dell'ambasciata d'Italia a Lisbona è partito immediatamente per



I rottami dell'aereo Boeing 707 precipitato, la foto è stata teletrasmessa dalla Raldus

la televisione. Ho anche ricevuto critiche quando ho affermato che i charter più sicuri sono quelli organizzati dalle compagnie di bandiera. Ma intanto è arrivata una telefonata al primo canale della televisione portoghese, rivendicando la responsabilità dell'incidente. Un uomo, che parlava in portoghese con un lieve accento africano, ha detto che responsabili del disastro sono le Brigate terroriste internazionali; una sigla finora sconosciuta agli inquirenti. La polizia ha accolto con estrema prudenza questa rivendicazione, limitandosi a dichiarare che per ora non vi è alcun elemento che faccia pensare ad un attentato.

Su quell'aereo in volo verso il sole dei Tropici c'erano molti operatori turistici che dovevano raggiungere l'isola demericanica per un corso di perfezionamento; vi erano alcune giovani coppie in viaggio di nozze, come Daniela Odelli di 24 anni e Massimo Boffelli di 30, che avevano prenotato il viaggio con l'agenzia piacentina Allair, e alcuni anziani che per la prima volta avevano potuto concedersi una vacanza di sogno. C'erano anche veterani del volo: su quell'aereo: Martino Rossi di Sasso Marconi, un paese alle porte di Bologna. In passato aveva fatto molti viaggi e persino un giro intorno al mondo. Ieri si era imbarcato a Bergamo assieme a un'amica di Treviso, Anna Mazzocco, che spesso l'aveva accompagnato nelle sue avventure. Quest'ultima è stata fatale ad entrambi.

### Le vittime Questo l'elenco ufficiale

- Signora ACCOSSATO, Signora AMBROSELLI, Signora ARDUSSO, Signora BARATTO, Signora BARATTO, Signora BARBI, Signora BERNARDELLO, Signora BOCCARDO, Signor BOFFELLI, Signor GAMBACINI, Signor PITTONI, Signora BELLINI, Signora CARONE, Signor CAMILLO, Signora CASTELLARI, Signora CAVENAGHI, Signor CECCHI, Signor NEDDOLI, Signor CRAVERO, Signor ZANINI, Signora DUARTE, Signor FERRARIO, Signora LAURI, Signor BORTOLA, Signora MEAZZI, Signor PAOLI, Signor FALCIONI, Signor FERRARI, Signor PEZZOTTA, Signora MANGILI, Signor GIAMPAOLI, Signora PENNIN, Signora CANNELLA, Signora CHINETTO, Signor ROSINA, Signor GRANDI, Signor MANTOVANI, Signora MARCELLO, Signora MARTINETTI, Signora MARZOCATO, Signora MONTALDO, Signora ODELLI, Signora TONARELLI, Signora RABIA, Signora ROGNONI, Signor MATTEI, Signora MACCORI, Signor ROSSI, Signora RUSSO, Signor RIVA, Signora SARTORI, Signora SCORRANO, Signor FURLAN, Signor FIOCCO, Signora ANZONI, Signor SOMA, Signor TAVERNA, Signor RIGHI, Signora VEDDI, Signor CONTI, Signor PARIS, Signor TOSI, Signora TARNI, Signor PACI, Signora PACI, Signor PALLIARI, Signora GUIDA, Signora DE ANGIOLI, Signor BELLI, Signor GRASSO, Signora AMIGHETTI, Signora COZZI, Signor EMERENZIANA, Signora GAMBERRA, Signor PAVESI, Signor FILATI, Signora SILVESTRI, Signor DUSI, Signor FANIN, Signora STUCCHI, Signora RECICALCATTI, Signora RIBOLDI, Signora GIORGI, Signora CAZZAZZA, Signora LANGIANESE, Signor NESI, Signora BONI, Signor MAURI, Signor FASSI, Signor MORI, Signor MAIANI, Signor BERTINI, Signor MEAUREO, Signora MARTELLI, Signora SGALCIONE, Signor GIULIANI, Signora ABATE, Signora LEMATRE, Signora MENERA, Signor ROCCO, Signora MOLEA, Signor DONCHI, Signor PATTUTO, Signor PAGNARA, Signora NOZZOLI, Signor ZANNETTI, Signor MOTTO, Signora PROCOPIO, Signor TARDUCCI, Signor SASSI, Signora ROSSI, Signor FALCINI, Signor PINTO, Signor CARLUCCI, Signora PAOLA, Signora NOVARA, Signor VERACE, Signor LAZZERI, Signor VERTEMATI, Signora PERI, Signor TURRA, Signor COLELLA, Signora SEMINALI, Signor BOLI, Signora BOLI, Signora KARL, Signora LINGUA, Signor CERESARA, Signor COCCO, Signor LOVATO, Signor SUMMAGGIO, Signor BREIRA, Signor DELLA COSA, Signor CREMONA, Signora MADEL, Signora BETTARELLO, Signor GHELFI, Signora NALDI, Signor LANZANO, Signora STIFANI, Signor GALELLI, Signor MERICO, Signor BONTEMPI, Signor VERONESI, Signor FERRANTI, Signor TURCHETTI, Signor DURIGON, Signora MENECHETTI, Signora NAVA.

## «Partivano felici, coi depliant in mano»

«Li ho visti ieri mattina, tutti sorridenti e felici partire per quella vacanza forse sognata da tempo». Lo ha detto ai giornalisti una hostess di terra dell'aeroporto di Orio al Serio che fa da ancora di salvezza quando la situazione meteorologica blocca Liniate e Malpensa. Lo scalo, ieri sera, era deserto. Solo agenti di polizia e doganieri si aggiravano tra i banchi del «check-in», con la consegna del silenzio.

DA UNO DEI MOSTRI INVIATI

ROBERTO CAROLLO

Bergamo, il piccolo aeroporto che fa da ancora di salvezza ai grandi scali di Liniate e Malpensa quando la nebbia costringe a chiudere i voli, ieri sera alle 8 era spettrale. Niente ressa, nessuna fila agli sportelli, lo scenario è molto diverso da quello abituale dei grandi aeroporti. Tutti hanno ricevuto la consegna del silenzio, ma qualcosa trapela, storie, immagini di famiglie felici in partenza per luoghi forse sognati per tutta una vita: amici, fidanzati, coppie di coniugi, e anche tanti anziani forse solo conoscenti, forse invece in seconda luna di miele. Per tutti loro speranze ridotte a zero. «Quell'aereo», riferiva quel maledetto telex dalle Azzorre, «si è schiantato nel primo pomeriggio (in Italia erano le 16:30) sul Pico Alto, a Santa Maria delle Azzorre». Era vicino al bar che aspettava il check-in.

Non si sa. L'unico dato certo è che su quell'aereo, un Boeing 707 della Independent Air americana, decollato come ogni mercoledì da Orio alle 10,15, viaggiavano 137 passeggeri, tutti italiani meno uno, che era dominicano più i sette membri dell'equipaggio, statunitensi. A tardar sera si è appreso che oltre 40 persone prenotate per quel viaggio in realtà non sono mai partiti. Al velivolo 143 tonnellate a pieno carico, era arrivato alle 7,35 direttamente da Santo Domingo. Un cambio di equipaggio e poi il nuovo decollo. Il tempo era buono quando è cominciato l'atterraggio su Santa Maria, nell'Oceano Atlantico. «Uno scalo tecnico per fare rifornimento di carburante», questa la spiegazione.

Improvvisamente lo schianto, le fiamme, la morte orribile tra pezzi di carlinga, rottami, fuoco, lamiere roventi. Ironia della sorte: lo schianto, le fiamme, la morte orribile tra pezzi di carlinga, rottami, fuoco, lamiere roventi. Ironia della sorte: lo schianto, le fiamme, la morte orribile tra pezzi di carlinga, rottami, fuoco, lamiere roventi. Ironia della sorte: lo schianto, le fiamme, la morte orribile tra pezzi di carlinga, rottami, fuoco, lamiere roventi.

La Flamingo Tour di Mila-



no, organizzatrice del viaggio, aveva infatti frazionato i biglietti tra decine di altre agenzie, Milano, Bergamo, Piacenza, Vicenza, Verona, Imola, quasi tutte nel Nord Italia. Ma c'era anche un'agenzia di Napoli e Termoli. Un pacchetto consistente di biglietti era stato venduto anche a Roma. Il prefetto, Sergio Vitello, il suo capo di gabinetto Lucio Marotta,

hanno in mano brandelli di documenti, raccolti dai casisti della società di gestione dell'aeroporto. Ci sono 144 nomi, quelli dei passeggeri e dell'equipaggio. Si sarà salvato qualcuno? «È molto difficile», dicono i responsabili in Prefettura. «Siamo raccogliendo notizie», dice il prefetto, «insieme al sottosegretario del ministero degli Esteri,

senatore Bonalumi». La televisione dà le prime notizie: le telegiornali della sera e avverte le famiglie che possono chiamare direttamente la Famesina. Ma anche i centralini di Bergamo sono sotto pressione. Infine, alle 9 di sera, quella telefonata straordinaria: «Sono il papà di Orazio Grandi: avete notizie di mio figlio?». La risposta: non ci sono superstiti.

## Al buio e bagnati Viaggio da incubo a prezzi scontati

ROMA. Prima l'incredulità, poi un dolore straziante. Alla «Pole Position» di Roma, l'agenzia di viaggi che ha organizzato per il Centro-Sud il tour di operatori turistici per Santo Domingo, i titolari non sanno darsi pace. «La nostra lista comprendeva tredici persone», dice Laura Giambartolomei, una delle titolari. «Sono partite tutte. Solo Cristina Giorgi, titolare dell'agenzia Aquatour, di Roma, ha disdetto le prenotazioni all'ultimo momento, non aveva il passaporto in regola. Gli altri ci sono tutti». Ci consegna la lista per la conferma del viaggio, la «Rooming list», il primo nome è quello di Andrea Meauro, accomodatario proprio della «Pole position» di Roma. «Pole position» poi, scrosciano il foglio, Maria Christine Martellotta, capo brooking della «Apuliatour» di Bari; Franca Scaglione, titolare dell'agenzia «Montefeltro», a Novafeltria, in provincia di Pesaro; Alba Abate, titolare de «L'albero dei viaggi», di Roma; Fulvio Rocco, della «Fancy tour

di Napoli e Marco Patuto, 22 anni, figlio di Edmondo Patuto, quale proso il ministero dell'Interno, dipendente della «Extras viaggi» di Roma. «Tutti colleghi», continua la titolare dell'agenzia di viaggi che ha organizzato il volo. Ma Andrea Meauro, il nostro dipendente era quello che conoscevo meglio. Era un ragazzo d'oro. Era con noi da un anno e due mesi ed era entusiasta del suo lavoro. Forte, esuberante, non posso credere che sia finito così. La «Pole Position travel» è nata da due anni, ed è specializzata in viaggi organizzati nel Centro America. Santo Domingo soprattutto. «Sono viaggi che organizziamo ogni settimana», spiega ancora. «La signora Giambartolomei - ma questo era un po' speciale. Era un «Education tour», come lo chiamiamo noi. Riservato soltanto agli operatori turistici che vogliono documentarsi di persona sui viaggi che poi offriranno nei pacchetti promozionali». Tutti i partenti erano arrivati lunedì sera in agenzia per prendere i biglietti. Poi, martedì, erano partiti in treno per Milano, dove si sarebbero aggregati al resto del viaggio. Un tour organizzato da molte agenzie di viaggio in collaborazione fra loro. A Roma, oltre la «Pole position», ha lavorato al viaggio anche la «Viajes Equador» che ha spedito a Milano le prenotazioni raccolte in tutta Italia.

## B-707, avviò l'era del volo di massa

ROMA. Il Boeing 707 è un aereo storico: il quadrimotore che ha inaugurato l'era del jet commerciale di massa. Il primo volo di linea lo fece il 27 ottobre del 1958, da New York a Londra. È stato l'aereo che ha ridotto a sei ore e mezza la «distanza» fra Europa e Stati Uniti. Il prototipo, designato come 367-80, s'era alzato in volo cinque anni prima, il 13 luglio del 1954: doveva essere un aereo da rifornimento carburante per l'aeronautica statunitense, che il 13 luglio del 1955 autorizzò la Boeing a sviluppare un modello commerciale. Il Boeing 707 è stato costruito perciò in varie versioni, sia civili sia militari. Il B-707 serie 320, uno dei più diffusi, ha una apertura alare di 43,41 metri, è lungo quasi 47 metri ed alto 12,62. Il numero di passeggeri varia, nelle diverse configurazioni, da 131 a 189. Il peso massimo al decollo è di 141 tonnellate. Raggiunge la velocità massima di 972 chilometri orari; la quota operativa è di oltre undicimila metri, l'autonomia di volo è di quasi 7500 chilometri. Oggi il B-707 in versione commerciale non viene più prodotto: l'ultimo, un 320C, fu consegnato al governo del Marocco nel marzo del 1982. La produzione è continuata, fino ai giorni nostri, solo per le forniture alla Difesa statunitense e di altri paesi: sono Boeing-707, per fare un esempio, gli aerei del sistema radar aviotrasportato Awacs (Sistema aereo di allarme e controllo) della Nato, denominati Boeing E-3 Sentry. L'Air Force statunitense utilizza i «Sentry» in due modi: come centri di comando e controllo a sostegno di operazioni aeree, o come centri volanti di sorveglianza e individuazione di forze nemiche. Coprono un diametro di 370 chilometri per obiettivi a bassa quota, più ampio per oggetti che volino a quote superiori. La Boeing military airplane company offre inoltre, riconvertiti a carichi

utilitari o ad aerei cisterna, vecchi 707 di linea. Fra tutte le versioni, civili e militari, il totale dei B-707 consegnati al 30 giugno del 1987 era di 978 unità. Gli ordini, alla stessa data, erano 997. Il B-707 è stato in servizio in più di 63 paesi. Attualmente nelle compagnie affiliate alla Iata, l'associazione internazionale del trasporto aereo, sono in servizio 153 quadrigetto nelle differenti versioni, la cui età media è di 19,2 anni. Il 707 è stato anche l'aereo del presidente degli Stati Uniti, l'«Air Force One». Quattro esemplari, nella versione cargo e cisterna, dovrebbero essere consegnati anche all'aeronautica italiana. Quanto alla Independent Air, la compagnia charter che ha organizzato il volo concorsivo tragicamente alle Azzorre, non è affiliata alla Iata: nella sua flotta figurano tre B-707, di cui due in leasing. Due dei velivoli sono stati costruiti nel 1968, uno nel 1969.

## «Un aereo tenuto insieme con lo sputo. Così paghiamo la deregulation reaganiana»

Il Boeing 707 è un ottimo aereo. Ma il guaio è che i primi esemplari della serie risalgono al 1958 e alcuni sono ancora in circolazione. Secondo una pubblicazione specializzata, il 707-300 della Independent Air era «tenuto insieme con lo sputo». La compagnia americana, una delle centinaia proliferate con la deregulation reaganiana, possedeva solo due velivoli. DAL NOSTRO CORRISPONDENTE SIGMUND GINZBERG NEW YORK. Il Boeing 707, quadrimotore per voli intercontinentali, era stato concepito per durare 20 anni. Attualmente per conto delle compagnie americane ne volano ben 123 che hanno superato da tempo quell'età limite. Forse addirittura ne vola qualcuno dei primi della serie, uscito dalla fabbrica trent'anni fa. Il 707 andato a sbattere contro il Pico Alto di Santa Maria, nelle Azzorre, con a bordo 137 turisti italiani diretti al Club Mediterranée di Punta Cana, nella Repubblica Dominicana, e i 7 membri dell'equipaggio americano, non do-

veva essere proprio nuovo di zecca. La Independent Air, minuscola compagnia basata ad Atlanta in Georgia, è una delle centinaia proliferate con la «deregulation» reaganiana. Di quelle che si arrabattano alla bell'e meglio per spuntare un decente margine di profitto nella giungla della concorrenza, e non vanno tanto per il sottile nella manutenzione dei velivoli e sul piano dei diritti sindacali, del riposo e della preparazione dell'equipaggio. La Independent Air possedeva solo due velivoli: un 707-300, che una rassegna delle compagnie minori pubblicata da una rivista specializzata definiva «tenuto insieme con lo

sputo» e un 727-100. La deregulation reaganiana nel trasporto aereo ha significato che chiunque possedesse un qualsiasi me. ac atto a volare, anche se messo insieme col filo di ferro, metteva in piedi una compagnia. Ed entrava nella giungla del mercato di praticare prezzi più bassi di quelli della concorrenza. Il deterioramento si è avvitato a spirale, coinvolgendo non solo le aerolinee di ventura, quelle che si sono dotate di velivoli di quinta o quinta mano e li usano per i voli charter, ma anche i nomi più prestigiosi fra le compagnie di linea. È vero che sono stati tutto sommato fortunati, e la maggior parte degli incidenti si è miracolosamente conclusa senza vittime. Ed è vero che volare in America o su compagnie americane costa straordinariamente poco. Ma al prezzo di un rischio tale che la maggioranza dei passeggeri dichiara nei sondaggi che preferirebbe pagare di più per maggiore sicurezza. Non passa giorno senza che gli utenti americani, ormai terrorizzati, abbiano oc-

casione di ascoltare nei telegiornali una notizia da far rizzare i capelli. Ad esempio è solo di un giorno precedente alla tragedia delle Azzorre l'episodio di un Jumbo Pan Am che, partito da Los Angeles in direzione di New York, è dovuto tornare precipitosamente indietro perché aveva perso pezzi di un motore e del carrello. Il problema non è solo quello dell'età da Matusalemme di molti di questi velivoli, dovuta al fatto che con il petrolio a basso costo le compagnie non hanno trovato alcuna convenienza a rinnovare le proprie flotte e passare a velivoli più moderni ed efficienti (le compagnie americane fanno attualmente volare ad esempio ben 435 Boeing 727, 137 Boeing 707 e 9 Boeing 737 che hanno oltre vent'anni). La recente ispezione a tappeto sui Boeing fabbricati dopo il 1980, quindi sui modelli più recenti, ha rivelato che questi hanno guai anche più pericolosi della vecchiaia dei modelli più antichi. Il problema è anche e soprattutto quello delle risorse