

Parla il comandante dell'aeroporto militare di Rimini: «L'F104 è un ottimo aereo»
Stavano dando la caccia a un «bersaglio»
«Ma noi non giochiamo, non ci divertiamo»

I due piloti ancora ricoverati in ospedale sono stati interrogati dal magistrato
«Dopo l'incidente mi interessava solo sapere se avevo fatto del male a qualcuno»

Nella casa dei «top gun» dopo il disastro

«Se dobbiamo difendervi, dovete accettare qualche rischio»

Sono caduti mentre davano la caccia ad un «bersaglio», un «aereo nemico». Ma noi non giochiamo, ci addestriamo per difendere il cielo nazionale. Parla il comandante dell'aeroporto militare di Rimini. L'F104 è un ottimo aereo», afferma sicuro. «Se si vuole la sicurezza nazionale bisogna anche accettare qualche piccolo rischio». I piloti - indagati per disastro aereo colposo - sono ricoverati all'ospedale.

con il bello e con il cattivo tempo. Per raggiungere questa capacità, bisogna addestrare».

Andavano a caccia di un «incursore nemico» anche gli aerei caduti a Imola. Quattro F104 sono partiti alle 18,02 da Miramare di Rimini, alla distanza di 20 secondi l'uno dall'altro. «L'aereo "target", il bersaglio - racconta il comandante - era pilotato dal capitano Eugenio Boccardi. I due F104 cacciatori erano guidati dal capitano Andrea Scali e dal sottotenente Fabrizio Majerna. Dietro, mille metri più in alto, c'era il maggiore Carlo Mariani con funzioni da sovrintendente. Un primo "intercettamento"

era già avvenuto, ed i due aerei cacciatori hanno scambiato la posizione di leader e gregario. È stato a questo punto che è avvenuto l'incidente».

Il colonnello vuole precisare che c'è una commissione d'inchiesta che dovrà chiarire tutto, che lui può parlare solo «in linea generale». «Credo che, al momento della doppia virata per lo scambio della posizione, un aereo non abbia più visto l'altro. Si sono toccati, a 14.000 piedi di altezza, e hanno iniziato la caduta».

Il capitano Scali ha lasciato l'aereo dopo che questo si era «avvitato» tre volte. Il sottotenente Majerna ha rischiato di

cadere assieme all'F104. «L'aereo girava vorticosamente, ed il pilota non riusciva ad afferrare le maniglie, che sono sopra la testa o fra le gambe, per azionare l'espulsione del seggiolino. È riuscito, con sangue freddo, a premere le mani al petto, facendole scendere in basso fino a quando ha trovato le maniglie». Il maggiore ha visto gli aerei cadere, ha visto prima le fiamme quando sono caduti a terra e poi - girando in tondo sul luogo dell'incidente - le luci «a flash» che ogni pilota ha in dotazione. «Gli uomini caduti - spiega il colonnello - sono stati individuati anche attraverso i segnali di una radio,

che viene intercettata dagli elicotteri di soccorso e da tutti gli aerei di passaggio».

«Abbiamo saputo che il capitano era vivo perché ci ha telefonato lui stesso, dalla casa di un contadino nella quale gli avevano offerto anche dei ravioli. Solo dopo mezz'ora abbiamo saputo che anche l'altro se l'era cavata con una gamba rotta». Adesso ambedue i piloti sono ricoverati all'ospedale. Il sottotenente in ortopedia a Imola, per la frattura alla gamba sinistra e per compressione di alcune vertebre, provocata dallo «choc da lancio». Il capitano è all'ospedale di Riccione, per controlli ed anche lui per compressione di alcune vertebre.

Sono già stati interrogati dal magistrato, il sostituto Attilio Dardani, e saranno sentiti ancora nei prossimi giorni. Sono ufficialmente indagati per disastro aereo colposo, ma all'aeroporto dicono che non sono giunti «avvisi di garanzia». «Quando ti trovi in certe situazioni - dice il sottotenente nel letto di ospedale - fai fatica a capire anche se hai paura. Pensi solo a stare calmo ed a fare tutte le cose che ti hanno insegnato a fare in situazioni

come questa. Davvero, l'unica cosa cui ho pensato appena arrivato a terra era sapere di non avere fatto male a nessuno».

Secondo il colonnello, l'F104 è «un ottimo aereo». «Voi fate il conto degli incidenti, ma bisogna sapere che questi aerei hanno fatto in Italia 825.000 ore di volo. È un aereo invecchiato concettualmente, perché progettato negli anni '50, ma noi cambiamo i pezzi, il teniamo in perfetta efficienza. Ma come farei a guardare in faccia i miei figli se mandassi i giovani piloti su aerei non sicuri? Ma lo sapete che il motore degli F104 in tanti anni si sarà piantato cinque volte in tutto?».

Nell'ufficio vicino a quello del comandante già lavora la commissione d'inchiesta nominata dall'Aeronautica militare. Tutto va bene, visto da qui. Gli F104 continuano a salire in cielo, a dare la caccia ad altri «incursori nemici». Per i due piloti caduti a terra è in arrivo una tessera, quella di un club inglese fondato dalla Martin Backer, la ditta che costruisce i seggi-espulsione dei piloti. Tutti quelli che si salvano diventano «soci». Quelli che si salvano.

Militari favoriti dalla perizia?
Si è dimesso un membro della commissione che indaga sulla strage nella scuola

Casalecchio, polemiche e ombre sull'inchiesta



DALLA NOSTRA REDAZIONE
STEFANIA VICENTINI

BOLOGNA. Ha escluso che la sua decisione sia stata dettata da contrasti con gli altri cinque periti. «Ho concluso il mio compito», è l'unica dichiarazione. Fatto sta, però, che il collegio dei consulenti del pubblico ministero Massimiliano Serpi ha perso uno dei suoi esponenti di rilievo: il professor Enrico Lorenzini, preside della facoltà di Ingegneria di Bologna, esperto in termomeccanica dei reattori, non intende continuare a rappresentare l'accusa negli esperimenti che dovranno accertare perché, quel 6 dicembre, cadde l'MB 326».

Sulle ragioni dell'abbandono si possono fare solo supposizioni, ma non è un mistero che nella commissione tecnica che l'8 luglio ha consegnato al giudice 1200 pagine sullo stato di manutenzione del velivolo non sempre ha regnato l'armonia. Anzi, la relazione sarebbe il frutto di un compromesso raggiunto con grande fatica tra una «maggioranza» e una «minoranza» in cui, a quanto pare, rientrava Lorenzini.

Il motivo del contrasto sarebbe lo stesso denunciato due settimane fa dagli avvocati di parte civile: un'eccessiva simpatia e un atteggiamento difensivo nei confronti dei protagonisti militari della vicenda, simpatia e difesa che a detta dei legali emergono dalle conclusioni della perizia, palesemente in contrasto con la parte civile. Dagli accertamenti risulterebbe infatti che il jet condotto dal sottotenente Bruno Viviani ebbe una cospi-

ua e repentina perdita di carburante (560 libbre in otto minuti), tale da rendere eevalissime le probabilità di un incendio».

L'«Aeromacchia», reduce da un primo attacco a bassa quota su posizioni radar nei pressi di Trecenta (Rovigo), era ancora a nord di Ferrara e si stava preparando alla seconda «picchiata» (in tutto dovevano essere tre) quando pilota e torri di controllo si resero conto che c'era un problema. «Ma il militare - denuncia la parte civile, peraltro indignata che Viviani abbia già ripreso a volare - annunciò che provava ad arrivare a Bologna. E lo hanno lasciato fare, anche se la pista è ad appena tre chilometri dal centro abitato. Non saper valutare le dimensioni dell'emergenza configura di per sé una colpa grave».

Quell'aereo, insomma, non avrebbe mai dovuto puntare sulla città. E se sei informazioni di garanzia per omicidio colposo plurimo e disastro aereo notificato, oltre che ai piloti, a tre ufficiali dell'Aeronautica militare e a due uomini radar dell'aeroporto di Bologna ipotizzano appunto che non ci si sia resi conto per tempo della reale situazione. Tutto questo però, che pur si deduce chiaramente dalla parte tecnica della perizia, non si ritrova nelle conclusioni.

Lo scontro più duro, all'interno della commissione peritale, si sarebbe verificato sullo stato del velivolo, che secondo la «minoranza» non doveva partecipare a missioni di punta perché ormai obsoleto.

DAL NOSTRO INVIATO
JENNIFER MELETTI

RIMINI. «Noi non giochiamo, non ci divertiamo». Una sbarra, una garitta, filo spinato, un'altra sbarra. Un parcheggio con un autoblindo, e soldati armati. Ecco l'aeroporto militare di Rimini - attaccato all'altro, civile, dove atterrano i turisti - dal quale sono partiti i due F104 caduti vicino ad Imola.

Nella casa dei «top gun» il mondo sembra visto dall'altra parte: l'F104 non è una «bara volante» ma un aereo sicurissimo; la gente non deve preoccuparsi troppo dei «caccia» che cadono giù, ma ringraziare l'Aeronautica militare che tiene lontano i nemici. «La gente deve sapere» dice il comandante, colonnello Mario Rossi. Chiede l'autorizzazione ai superiori romani, e spiega le sue ragioni.

I piloti non erano andati a divertirsi, mercoledì sera. Sono andati a svolgere un compito loro assegnato dalla Nazione. Se dobbiamo garantire la sicurezza, bisogna anche accettare qualche piccolo rischio». Si spiega ancora meglio. «Per garantire la sicurezza a questa Italia che progredisce, i cittadini qualche piccolo disturbo lo debbono coscientemente accettare. Noi facciamo quello che ci dicono di fare. Certe forme di addestramento non si inventano. Non si gioca quando in agosto la temperatura in cabina di guida supera i 35 gradi, e si perde un chilo ogni volo. Noi abbiamo un compito: assicurare la difesa del cielo nazionale. Dobbiamo essere pronti ad intercettare un incursore di giorno e di notte,



I rottami dell'aereo pilotato dal tenente Fabrizio Majerna. A destra l'interno della scuola di Casalecchio di Reno devastata dal F104 nel dicembre '90

«Bare volanti»:
dovevano sparire
quindici anni fa

Aerei maledetti, gli F-104: solo in Italia, 71 piloti morti e 120 incidenti. L'Aeronautica militare li acquistò circa 30 anni fa, ora ce ne sono centocinquanta. Vecchi, pericolosi, inaffidabili. Diceva, nel 1975, il ministro della Difesa: «Entro il 1980, devono essere sostituiti». Li chiamano «bare volanti», «fabbriche di vedove». E saremo costretti a tenerceli ancora per qualche anno. Sostituirli, infatti, costa troppo.

che attacca, effettuando bombardamenti: l'F-104 è un aereo che difende, individuando e abbattendo il caccia bombardiere). Ma è un simbolo, che, passando gli anni, si è logorato, è un mito della memoria, ormai.

Oltre che vecchio, è anche pericoloso? Risponde il generale Sgrasso, portavoce dell'Aeronautica: «Noi effettuiamo una manutenzione preventiva, i pezzi usati vengono, di volta in volta, sostituiti. La manutenzione, così, costa sempre di più. Detto questo, la vecchiaia in sé della sicurezza, ma non è determinante».

Aerei pericolosi fin dall'origine e, da molti anni, ancora più pericolosi, perché ob-

soleti. Gli Stati Uniti, pur avendoli inventati e diffusi nel mondo, li mandarono in pensione subito dopo la guerra del Vietnam. I francesi e gli inglesi non li hanno mai comprati. Germania e Italia, invece, se li sono tenuti.

Ne farebbero volentieri a meno, i nostri vertici militari (e i nostri piloti). Sognano aerei competitivi, belli ed efficienti. Uno dei migliori sul mercato è l'F14 (Stati Uniti), che costa circa 100 miliardi. Diecimila miliardi per comprarne cento. Tanto, forse troppo.

Secondo il nuovo modello di Difesa - che il ministro Rognoni presenterà alle Camere la prossima settimana - l'Italia deve acquistare 130 aerei intercettori. Quali? Noi

partecipiamo al programma Efa, che prevede la costruzione di caccia intercettori europei. Ma è un programma laborioso, richiederà anni e anni di contrattazioni politiche ed economiche, a livello interno ed internazionale. E intanto...

«Intanto - dice il generale Umberto Cappuzzo, membro della commissione Difesa, al Senato - non si può fare molto...». Sa, è una questione complessa, non si cambia una linea di aerei da un giorno all'altro. Parliamo di spese elevatissime...». In sintesi: ci terremo gli F-104 ancora per qualche anno, sperando che non volino molto, e quando lo fanno, incrociano le dita.

«No ai wargames»
L'Emilia Romagna
ora dice basta

BOLOGNA. La reazione più dura è degli studenti del Salvemini, l'Istituto tecnico commerciale che nel dicembre del '90 vide morire 12 ragazzi, bruciati, ammazzati, dalla caduta di un aereo militare sfuggito al controllo del pilota. Un semplice comunicato, firmato anche dai 40 professori: «Dopo l'ennesimo incidente chiediamo, quando la prossima volta?».

La reazione più stizzita a questo ennesimo attentato alla sicurezza civile viene invece dalla Regione Emilia Romagna. Il vice presidente Pier Luigi Bersani ha detto che a questo punto occorre cominciare a guardare dentro a certi episodi. «Promuoveremo con le autorità militari competenti una serie di incontri perché non è possibile che un territorio così fortemente urbanizzato come quello dell'Emilia Romagna possa essere luogo di esercitazioni e movimenti militari al di fuori di ogni controllo e di ogni confronto con le autorità civili».

Anche il Pds dell'Emilia Romagna parla di garanzie di sicurezza per i cittadini in sede continuamente in discussione dall'attività dell'Aeronautica militare: «Ribadiamo, da parte nostra, la richiesta di porre fine all'addestramento, all'esercitazione e a tutti i voli militari sui centri urbani dell'Emilia Romagna». Chiede, inoltre, un intervento del governo e del Parlamento per modificare le modalità di comportamento dell'Aeronautica militare su tutto il territorio nazionale.

Preso di posizione anche da parte della Provincia di Bologna la cui Giunta si dice preoccupata e chiede alle autorità militari che procedano ad una revisione delle procedure e dei modi che regolano le esercitazioni.

Altre reazioni, infine, vengono dall'assemblea dei Comuni dell'Imolese («Chiediamo venga fatta piena luce sull'incidente e che siano individuate cause e responsabilità»), dalla Federazione del Pds di Imola («Per fortuna che la tragedia non c'è stata... ma non è possibile che la sicurezza dei cittadini sia messa a repentaglio così frequentemente dalle esercitazioni militari») e dalla Sinistra giovanile di Bologna che ha distribuito un volantino per le scuole con su scritto «Fermate i wargames».

GIAMPAOLO TUCCI

ROMA. A proposito degli F104, aerei maledetti: è prevista la loro radiazione dal servizio entro il 1977-80, in quanto dopo quindici anni questi apparecchi vengono normalmente ritenuti obsoleti. Lo diceva, 26 settembre 1975, il ministro della Difesa.

Sono passati 16 anni, da allora, sedici anni e 43 incidenti, 31 morti, 9 feriti.

Dichiarazione rilasciata, due mesi fa, dal generale Domenico Corcione, capo di stato maggiore della Difesa: «Non possiamo mantenere in vita l'F-104 all'infinito: è già un miracolo che questi velivoli continuino a soddisfare il ruolo cui sono destinati...». Continuano, in verità, anche

a cadere. Li chiamano *bare volanti*, e a ragion veduta. Si comincia in Germania Federale, febbraio 1962. Quattro F-104 «Starfighter» vanno a schiantarsi su un giacimento di lignite. Da allora, l'Aeronautica tedesca ha perduto circa 100 uomini. Quella italiana conta 71 morti, e 120 incidenti. Perché questo caccia intercettore, dicono gli esperti, richiede un addestramento perfetto, guidarlo è molto difficile. E lo usano per addestrare i giovani piloti.

È un po' il simbolo della Nato. In Italia, arrivò nel 1963, 125 esemplari, col tempo saliti a 150. Strumento di difesa, aveva, ha, la funzione, in un'ipotetica guerra, di «intercettare» gli aerei «altaccanti» (il Tornado è un aereo

Un sondaggio della Doxa: su 100 persone 51 sono favorevoli al servizio militare volontario e 36 al mantenimento della leva attuale. Il 57% degli intervistati non vuole vedere donne sotto le armi mentre il 53% degli uomini ha un bel ricordo di «quell'esperienza».

Agli italiani piace il soldato di professione

Servizio militare volontario, o leva obbligatoria? Un sondaggio condotto dalla Doxa rivela che la maggioranza degli italiani è favorevole alla prima soluzione. La stessa inchiesta ci dice che 51 persone su 100 sono contrarie all'istituzione di una leva obbligatoria per le ragazze: i «no» vengono soprattutto dalle donne. Infine, il 53% degli intervistati ha un buon ricordo del servizio militare.

di 2022 cittadini, dai 15 anni in su - si evince dunque che la maggioranza degli italiani vedrebbe di buon occhio l'abolizione del servizio militare obbligatorio. Certo, è una maggioranza molto risicata; il dato significativo, però, è che l'esercito composto solo da volontari piace soprattutto ai giovani e alle persone dotate di un maggior grado d'istruzione.

Se entriamo nel dettaglio, analizzando le risposte in base alle classi di età, vediamo infatti che tra i ragazzi (15-24 anni) la percentuale di favorevoli al servizio volontario sale fino al 61%, mentre quella dei favorevoli al sistema attuale scende fino al 29%. Tra i più anziani (oltre i 64 anni) la situazione è nettamente ribaltata: su 100, 47 scelgono la leva obbligatoria. Una mi-

noranza - 36 - opta, al contrario, per l'esercito di professione.

Passiamo ora a considerare la fascia degli «istruiti»: il gradimento dell'esercito di professione è, nassimo tra i laureati o diplomati (65%), minimo tra chi ha frequentato solo le scuole elementari (38%). Interessante è rilevare che esistono anche differenze geografiche: al centro e a nord-ovest esiste una spiccata preferenza per il servizio volontario, al sud prevalgono i «sì» alla leva obbligatoria. Non si notano invece differenze significative tra le risposte fornite dagli uomini e quelle delle donne.

Su un'altra domanda, piuttosto spinosa, uomini e donne si dividono in modo abbastanza netto. Vorreste che la leva obbligatoria venisse

estesa pari pari anche alle fanciulle? Rispondono «no» 57 italiani su 100, mentre i «sì» sono 37. Questo è il dato «unisex», che può essere scomposto: le donne contrarie all'idea di vestire la divisa costituiscono il 61% (le favorevoli sono solo il 33%), gli uomini contrari arrivano al 52% (il 43% non vedrebbe male l'ingresso in caserma della propria moglie, sorella o figlia).

Le divergenze aumentano se il quesito viene modificato. Alla domanda «sareste favorevoli ad una leva militare obbligatoria, di durata ridotta, per le sole ragazze nubili che non hanno ancora un posto di lavoro?», 51 uomini su 100 dicono «sì». Molto meno entusiaste le dirette interessate: la maggioranza (51%) si dichiara contraria. Il

Leva militare anche per le donne

Se dovesse restare in vigore, come adesso, l'obbligo della leva militare di durata limitata per tutti i giovani. Lei sarebbe favorevole o contrario ad estendere quest'obbligo anche a tutte le ragazze?

Risposte	Totale adulti %	Uomini %	Donne %
Favorevole	37	43	33
Contrario	57	52	61
Non so	6	5	6
	100	100	100

gradimento di un eventuale servizio militare, tra le donne, sale decisamente con il decrescere dell'età: su 100 ragazze (15-24), sono 53 quelle che troverebbero giusti l'introduzione di una mini-leva obbligatoria per le disoccupate nubili. Tra le signore che hanno superato i

64 anni, la percentuale crolla al 27%. Lo stesso andamento si registra tra gli uomini: più sono in là con gli anni, meno vorrebbero soldati in gonnella. Per quanto riguarda la distribuzione territoriale, sono le abitanti delle isole le più propense ad entrare in caserma, mentre le donne del

Leva obbligatoria o servizio militare volontario

Alcuni pensano che il servizio militare dovrebbe essere fatto soltanto da un numero limitato di giovani volontari, che scelgono la carriera militare, e così possono imparare bene il mestiere. Altri pensano invece che è meglio il sistema attuale della leva obbligatoria per tutti, di durata limitata, tutti imparano qualcosa, o almeno fanno una esperienza utile per la vita. Lei, tutto sommato, che cosa ritiene preferibile: la leva obbligatoria per tutti come adesso, oppure il servizio militare affidato solo a volontari?

Risposte	Totale adulti %	Uomini %	Donne %
È preferibile la leva obbligatoria	36	37	36
È preferibile il servizio militare solo per volontari	51	52	49
Indifferente, vanno bene entrambi	6	6	6
Nessuno dei due, non deve esserci nessuna forza militare	4	3	4
Non so	3	2	5
	100	100	100

nord-est sono le più recalcitranti. Infine, una curiosità: il 53% degli uomini che hanno prestato il servizio militare ha un ricordo nettamente positivo di quel periodo, mentre gli scontenti arrivano solo al 25%. In tutte le classi di età i ricordi piacevoli prevalgono decisamente (nuove amici-

zie, nuove esperienze) con una sola significativa eccezione. Chi ha fatto il soldato e ha più di 64 anni, infatti, ha del servizio militare un'opinione tutta diversa: il 51% rivede quei mesi come un periodo buio. Non a caso, visto che si tratta della generazione che ha fatto la guerra...