

**LA TRAGEDIA DELL'ATR-42.** Il comandante avrebbe manomesso il pilota automatico  
Disperati tentativi della sua collega per fermarlo



**«Con coraggio affrontò un dirottamento»**

Younes Khayati era rimasto coinvolto alcuni anni fa in un tentativo di dirottamento, dando prova di grande «coraggio». Lo ha riferito ieri una fonte vicina alla stessa commissione d'inchiesta, senza precisare i particolari dell'episodio. La stessa fonte ha sottolineato inoltre la «competenza» del pilota, escludendo ogni altra possibile spiegazione dell'incidente, che non sia quella del suicidio. Younes Khayati lavorava per la Royal Air Maroc da otto anni.



Alcuni rottami dell'ATR-42 precipitato ad Agadir. A sinistra il pilota Khayati

# Un suicidio nella scatola nera

## «Voglio morire»: la voce del pilota, poi il boato

«Morire, morire...» Un grido straziante per un gesto di lucida follia. Sarebbe stata la volontà suicida del pilota a causare il disastro aereo di domenica sera in Marocco, 44 morti, tra cui 8 italiani, nessun superstite. È l'agghiacciante responso fornito dal primo esame della scatola nera dell'ATR 42. Younes Khayati, il comandante di bordo, 32 anni, avrebbe disinserito il pilota automatico e diretto il velivolo, dritto verso il suolo. Oggi i funerali delle vittime.

FABIO LUZZINO

■ Quante volte i familiari delle vittime proveranno, oggi, nel silenzio del cimitero di Agadir, a tornare con la mente a quell'attimo prima e a non pensare d'impazzire. I loro figli, nipoti, padri, fratelli, sono morti, uccisi. Non c'è la determinazione di un errore o di un guasto tecnico, non c'è nemmeno una bomba a spiegare perché l'aereo 630 partito da Agadir, direzione Casablanca, domenica sera alle 18,53 ha finito la sua corsa, e in una prigione di fuoco così come si è rapidamente trasformato hanno perso la loro vita 44 persone, dieci minuti dopo disintegrandosi.

«Mourir, mourir...», avrebbe risposto il comandante dell'ATR 42 alla sua copilota incredula, attonita, di fronte a quanto stava accadendo. Lui, Younes Khayati, 32 anni, con 4.500 ore di volo sulle spalle, avrebbe disinserito il pilota automatico e spinto l'aereo violentemente contro il Grande atlante marocchino. Il tempo di un sospiro per decidere di suicidarsi, il tempo per la copilota, Sofia Fighuigi, di dire: «Il comandante si è...».

**La follia di un uomo**

Dall'analisi dei primi elementi delle indagini è emerso che l'incidente dell'ATR 42 della Royal Air Maroc avvenuto domenica 21 agosto nei pressi di Agadir è stato causato dalla volontà del comandante

di togliersi la vita. Questi ha staccato il pilota automatico e ha puntato l'aereo verso terra. Sono le parole di una verità ufficiale, agghiacciante quanto incredibile, arrivata nella notte tra mercoledì e giovedì dal capo della commissione tecnica, Mohamed Moufid, nominata dal ministro dei Trasporti marocchino dopo le prime evidenze fornite dalla scatola nera esaminata a Parigi. Secondo indiscrezioni il «cockpit voice recorder», il nastro da cui sarebbe stata ascoltata una lunga conversazione, riporterebbe che il pilota ha affermato più volte di volere «farla finita». A bordo si deve essere svolta una vera e propria lotta fra pilota e copilota. La donna sembra che abbia lanciato tre «Mayday», ma il comandante aveva deliberatamente interrotto le comunicazioni. E solo al terzo tentativo ha potuto trasmettere con voce concitata quel frammento di messaggio prima che le comunicazioni venissero di nuovo bloccate dal comandante.

Una sentenza che accresce i contorni sconvolgenti di tutta questa vicenda. La prima verità, sempre che sia l'ultima, ma una di quelle verità che è difficile affronta-

re. Sono morti perché sono stati uccisi dalla lucida follia di un suicida. Con questo viaggio sono partiti, familiari delle vittime, quelli degli otto italiani, e quelli di tutti gli altri turisti, oltre che dei marocchini morti su quel volo, che stamattina si stringeranno in silenzio per i funerali di quello che non resta. C'era già, appunto, questo: il pugno nello stomaco di aver saputo che non si è salvato nulla per poter dire questo di Sergio, questa è Francesca, o Massimo, Pietro, Ilana... Una sepoltura comune, tre riti, quello cattolico, l'ebraico e il musulmano, e questo peso sui ricordi dei vivi.

**Due verità agghiaccianti**

Questa è la verità arrivata, però, con singolare rapidità. In un primo tempo le autorità marocchine avevano previsto tempi lunghi per un esame probante della scatola nera. Mercoledì si dava per certo l'inizio della decodifica da lunedì.

Ma cosa si è rotto nella coscienza di quest'uomo? La nota tecnica dice che il pilota aveva molta esperienza, che risultava in buono stato di salute sia fisico che psicologico, che si era sottoposto al controllo medico annuale lo scorso 7 luglio

e a quello professionale il 30 dello stesso mese. «Un tale comportamento è incomprensibile», dice freddamente il comunicato del ministero dei Trasporti marocchino. Younes Khayati, originario di Kenitra, una cittadina 40 chilometri a nord di Rabat, sembra avesse un appuntamento la sera stessa di domenica con alcuni suoi amici. Era molto stimato nella Royal Air Maroc: stava per sposare una ricca ragazza di Casablanca, dopo un precedente matrimonio finito con un divorzio. Secondo fonti vicine alla commissione d'inchiesta «le motivazioni di questo atto pazzesco sono da porre nella vita sentimentale del pilota». Molti colleghi marocchini sono rimasti scettici dopo aver letto il comunicato ufficiale del governo. Un istruttore della Ram definisce quanto sta accadendo un «dramma nazionale». Lacconico il commento del ministro del Turismo di Rabat. «Quando un uomo decide di darsi la morte non tenendo conto di alcuna valutazione e di tutti i controlli, quando ha la follia di portare con sé tutti coloro che l'accompagnano — ha detto il ministro Serge Bordugo — non c'è assolutamente niente da fare».

# I familiari delle vittime

## «Morendo così forse non hanno sofferto»

«Forse è quasi una consolazione: vuol dire che non si sono accorti di nulla». Così hanno accolto la notizia del suicidio del pilota i familiari di Sergio, Ilaria, Francesco e Francesca, quattro delle otto vittime italiane che erano sul volo diretto a Casablanca. «Ora non ci colpisce: forse più tardi servirà per un'azione contro la compagnia aerea». Ancora una volta, i telegiornali hanno preceduto la Famesina. «Abbiamo chiamato noi il ministero degli Esteri per avere una conferma».

ANNA TARQUINI

■ ROMA. Non basta il dolore di aver perso una persona cara. Per i parenti di Sergio, Ilaria, Francesco e Francesca questa storia è diventata un vero e proprio stizzico: si sono dovuti abituare all'idea della loro scomparsa, poi a quella di non avere una tomba su cui piangere e adesso la ragione, assurda, di questa morte. Un momento di follia del pilota che ha voluto togliersi la vita schiantandosi contro le montagne di Agadir. Una notizia che può lasciare muti, ma che i parenti, dopo il primo naturale momento di stordimento, hanno voluto leggere come un conforto. «Almeno non si sono accorti di nulla — è stata la reazione — perché l'aereo, da un'altezza di mille e duecento metri, ci avrà messo un attimo a precipitare. Avranno sentito un vuoto d'aria, poi è stato il buio».

Solo Marcello Pacifici, il fratello di Sergio e i parenti di Ilaria De Giovanni hanno accettato di parlare. Loro, come i genitori di Francesca Romana Alunni e quelli di Francesco Bravetti hanno appreso l'ultima tremenda novità, ieri mattina appena svegli da un flash di giornale radio. «Loro hanno dovuto chiamare l'unità di crisi della Farnesina per avere la conferma. Ma su questo non vogliono aprire polemiche, per il momento. «Noi Pacifici — dice Marcello al telefono — siamo oramai tranquilli. Cerchiamo di accettare questa disgrazia e ricominciare la nostra vita insieme ai ricordi». Sul suicidio del pilota Marcello fa pochi commenti. «Per noi non cambia nulla. È solo una possibilità per sapere che non hanno sofferto. Forse è meglio così, se così si può dire, anche se è assurdo. In questo modo non avranno avuto il tempo di capire, non hanno sofferto. Ma non c'è altro da aggiungere. Cosa importa se a far cadere l'aereo è stata una bomba, un guasto o la follia del pilota. Quello che resta, per noi, è che non ci sono più».

Così anche il fratello di Ilaria. «Sono tali le sensazioni che proviamo in questo momento da rendere indifferente — dice — la causa del disastro. Mia madre questa mattina ha avuto un momento di difficoltà, ma poi è passata. Ed io, al momento, sono solo frastonato. Chissà, forse tra un po', quando arriverà la rabbia. Quando la rabbia prenderà

il sopravvento sullo stordimento. Ora non cambia nulla, non risolve nulla, forse in un secondo tempo, quando avremo la forza di prendere un'iniziativa contro la linea aerea».

Silenzio dal padre di Francesca Romana Alunni, il dottor Coriolano, che per l'ennesima volta ha congedato i cronisti: «Io ho già rinunciato a tutto — ha risposto con un filo di voce — Non ho niente da dire, nemmeno su quest'ultima vicenda. Mi scusi». Silenzio dal fratello di Massimo Graziani, una delle vittime di Firenze. «Non ci sono commenti da fare — ha ripetuto —. Preferiamo così». Incredulità, invece, all'agenzia di viaggi Sibilla di Tivoli, dove i quattro ragazzi avevano comprato i biglietti. «Non eravamo mai al suicidio — hanno detto ieri —. I piloti subiscono visite mediche almeno cinque volte l'anno e non è possibile che sia passata inosservata una persona con gravi problemi psicologici, come questa».

# Rapina a Marrakech

## Primi fermi della polizia

Gli alberghi di Marrakech sono stati perquisiti camera per camera e alcune persone ritenute sospette sono state fermate dalla polizia marocchina nell'ambito delle indagini sulla rapina compiuta l'altro ieri nell'hotel «Atlas-Asni» di Marrakech, che è costata la vita a due turisti spagnoli e alla quale alcuni italiani sono usciti illesi. Le hanno reso noto fonti delle forze di sicurezza. Posti di blocco sono stati istituiti sulle principali strade del Paese e i documenti di tutti gli ospiti degli alberghi di Marrakech sono stati controllati. Tra le persone fermate e condotte nei commissariati per accertamenti vi sono, secondo quanto ha precisato la polizia, alcuni cittadini algerini. Secondo la ricostruzione fatta dagli inquirenti, alla rapina hanno preso parte tre banditi (alcuni turisti italiani avevano parlato ieri sera di due rapinatori), che erano attesi da un quarto complice a poca distanza dall'albergo. Per raggiungere il luogo dell'appuntamento, i tre rapinatori hanno utilizzato l'automobile di un cliente dell'hotel, che hanno preso in ostaggio per alcuni minuti.

La categoria scettica sulle indagini: «Subiamo molti controlli, è facile addossarci la colpa»

# Ma i colleghi non credono a quel gesto folle

■ ROMA. «Si disse così anche per l'incidente di Conca di Crezzo, un errore del pilota. Poi emerse il guasto tecnico...». Franco Di Antonio, pilota Alitalia, comandante di Dc 9-30, riassume i dubbi e l'amarrezza di molti suoi colleghi davanti alla sentenza emessa sul disastro aereo in Marocco. «Per leggere una scatola nera e fare una comparazione con quello registrato a terra ci vuole una settimana», aggiunge. C'è incredulità, ma nessuno può dire «non può accadere». «È una forzatura evidente — dice Carmelo Balsamo, presidente dell'Appl (Associazione professionale piloti di linea) —, l'organismo che riunisce la stragrande maggioranza dei piloti Atr 42 —. Ognuno di noi ha come prima preoccupazione la sicurezza dei passeggeri. Ci sono stati suicidi in passato nella nostra categoria, ma sempre e rigorosamente al di fuori degli aeromobili. Non posso immaginare un pilota che costringa al sacrificio estremo 43 persone».

I piloti sono sottoposti a controlli che vanno anche al di là delle severissime visite psicologiche obbligatorie a scadenza semestrale. Sono almeno cinque le occasioni in cui nell'arco dell'anno può emergere un fatto patologico o psichico che potenzialmente può mettere a rischio la sicurezza. Oltre le visite semestrali i piloti devono sottostare due volte l'anno a prove al simulatore di volo con la supervisione di un istruttore e un controllore. «Sono controlli di tipo tecnico-professionale — dice Silvano Silenzi, responsabile della sicurezza volo dell'Alitalia — ma da piccoli sintomi è possibile capire se il pilota ha qualche problema di turbe psichiche o anche uno stato depressivo temporaneo. In questo caso lo si invita ad una visita psico-fisica più approfondita». Il quinto controllo annuale è il check «in linea» fatto da un controllore che siede dietro i due piloti durante un normale volo di linea. «Chi decide di fare il pilota ha una particolare struttura mentale — sostiene ancora Franco Di An-

tonio — Un pilota che ha 4.500 ore di volo alle spalle ha una lunga esperienza di lavoro e si è sottoposto a continui e durissimi controlli. E da escludere che faccia tutto ciò per poi diventare un autolesionista».

Ma a meno di altre clamorose rivelazioni questa è la verità ufficiale, che non attenua i suoi contorni nemmeno considerando che la Royal Air Maroc sembra essere una compagnia sicura. E con i moderni aerei quando un pilota esegue la manovra cercata dal comandante marocchino c'è poco da fare. Il secondo pilota finisce inevitabilmente fuori gioco. «Innanzitutto è da tener presente l'effetto sorpresa — dice il presidente dell'Appl —. Il gesto avrà senz'altro colto alla sprovvista il collega in cabina. C'è da considerare poi che il dislivello con il suolo non era molto elevato. L'ATR stava sorvolando una zona montuosa, quindi il tempo di reazione in quel momento era minimo. In quelle condizioni una correzione

di rotta era quasi impossibile». Con gli aerei moderni, sempre più carichi di apparecchiature elettroniche, la cooperazione tra pilota e primo ufficiale è sempre più stretta, fin quasi all'essenziale. «Sono finiti i tempi — fa osservare il comandante Franco Zanchetta, direttore del dipartimento tecnico dell'associazione piloti Anpac — in cui il comandante con la C maiuscola sembrava essere il padrone assoluto a bordo. Anche oggi, comunque, il comandante delega l'autorità, ma non il comando».

Se una cloche viene spinta avanti per picchiare — come dovrebbe essere accaduto in questo caso — e una tirata indietro per cabrare e nella manovra si supera una certa soglia di stizzo, un alettone si alza e uno si abbassa provocando una rotazione dell'aereo sul suo asse. Un «tonneau» eseguito durante una forte picchiata — secondo gli esperti — dovrebbe aver aggravato ancora di più la situazione e la possibilità di rimettere l'aereo in linea di volo.

Se i responsabili dei piloti, e i piloti stessi, si astengono sul perché, tenta di dare una spiegazione la psicologa Vera Slepj. «Quanto accaduto è il frutto di un'alterazione della realtà che ha annullato ogni logica — dice all'Adn Kronos la presidente della Fip (Federazione italiana degli psicologi) —. Si tratta di un caso di estrema patologia, molto difficile da analizzare. Da un punto di vista scientifico è un episodio assolutamente nuovo e inquietante».

«Al pilota — prosegue Vera Slepj — non è bastato togliersi la vita, ha voluto compiere un gesto plateale trascinando con sé 43 persone. La causa scatenante può essere stata un delirio di onnipotenza dovuto ad un motivo specifico, forse una vendetta definitiva per qualche ingiustizia che riteneva di aver subito. Un'esplosione emotiva che ha portato quella persona a dire basta e a farlo nella maniera più dirompente possibile».

Un «kamikaze» giapponese nel 1982

# C'è un solo precedente L'aereo si inabissò in mare Morirono 24 persone

■ ROMA. Appresa la notizia che la volontà suicida del comandante dell'ATR-42 della Royal Air Maroc è stata la causa dell'incidente aereo che domenica sera vicino ad Agadir ha causato la morte di 44 persone (tra cui 8 italiani), in ambienti aeronautici è stato fatto notare che il fatto ha almeno un precedente noto.

L'episodio risale al 9 febbraio 1982 quando un DC-8 della «Japan Air Lines» precipitò in mare poco prima di atterrare all'aeroporto Haneda di Tokyo per colpa di una manovra errata fatta deliberatamente dal comandante Seiji Kata-giri. La commissione d'inchiesta sull'incidente appurò che il comandante — il quale, si apprese dopo, soffriva di disturbi nervosi — nonostante un tentativo di intervento di altri due membri dell'equipa-

gio, aveva invertito la spinta dei motori a 300 metri dalla pista, facendo precipitare in mare il quadrigetto. Nell'incidente morirono 24 persone e ne rimasero ferite 150.

Un precedente duro, anche se l'unico, che ovviamente ha cresciuto la voglia dell'imponderabilità di fronte a questi episodi. Un caso quello giapponese che apparve subito più chiaro nella dinamica. C'erano troppi elementi a suffragare l'ipotesi di un pilota «kamikaze» sui cieli del paese del Sol Levante. Ma, inevitabilmente, sorse l'interrogativo che peraltro contraddice le cautele espresse ieri dai responsabili dei piloti. Come poteva continuare a pilotare un aereo un comandante che, come si apprese, soffriva di disturbi nervosi? Quale controllo non ha funzionato?