

LA TRAGEDIA DELL'ATR.

Resa pubblica la registrazione in cabina di pilotaggio
Il comandante si lanciò in picchiata contro la montagna

Parla il direttore dell'Interpol
«L'ala era vicina non a 4 chilometri»

«L'ala dell'Atr 42 caduto sul Grande atlante marocchino stava a 300 metri dal relitto dell'aereo, l'ho vista con i miei occhi». A parlare è il direttore dell'Interpol, Enzo Portaccio, che andò subito ad Agadir dopo la notizia del disastro aereo. Il particolare dell'ala è stato messo particolarmente in rilievo dai piloti marocchini per sollevare dei dubbi sulla tesi del suicidio subito fornita dalla commissione d'inchiesta incaricata di far luce sul gravissimo incidente. Per giorni hanno sostenuto che l'ala fosse stata rinvenuta a 4 chilometri dal relitto dell'aereo, facendo crescere quindi l'eventualità di un'esplosione in volo. Il direttore dell'Interpol, che è arrivato in elicottero sul luogo del disastro, ma non subito, bensì a distanza di tre giorni dallo schianto, ha seguito ogni passaggio della vicenda. E già ieri, prima ancora che arrivasse l'integrale della scatola nera, che peraltro era stato pubblicato da un quotidiano marocchino, non dava credito alla versione fornita giovedì da fonti della Royal Air Maroc. «Non cambia niente. Loro hanno ascoltato il voice recorder e hanno tratto le loro conclusioni. È comprensibile, ma quanto è registrato nella scatola nera non lascia spazio ai dubbi».



Un ufficiale marocchino recupera la scatola nera dell'Atr-42 della Royal Air Maroc

ROMA. La versione integrale della scatola nera non lascerebbe ombra di dubbio: l'ATR-42 delle linee aeree marocchine precipitò il 21 agosto tra Agadir e Casablanca è stato portato deliberatamente a sfaccellarsi a terra dal comandante e non è caduto per un cedimento strutturale. Un cedimento c'è stato, ma è stato l'effetto della manovra suicida del primo pilota e non la causa dell'incidente.

Quanto si desume dalla lettura integrale del cockpit voice recorder (che registra le voci in cabina) diffuso ieri (un giorno dopo che dalla stessa lettura della scatola nera i piloti e la Royal Air Maroc avevano invece accreditato la possibilità di un guasto meccanico dell'aereo) e da alcuni risultati preliminari del Flight data recorder (che memorizza i dati tecnici del volo) appresi in ambienti aeronautici.

In particolare, la copilota ha chiesto al comandante per 18 volte cosa stesse facendo, supplicandolo, ma il comandante ha risposto una volta sola con la parola, «mourir». Gli ultimi 30 secondi devono essere stati terrificanti: dopo che il comandante ha buttato giù l'aereo virando bruscamente a sinistra e mettendolo quasi in verticale, il velivolo ha superato in pochi secondi tutti i limiti strutturali a causa della

Grido disperato per diciotto volte
La scatola nera svela il film dell'aereo suicida

Non c'è più spazio per le polemiche. La versione integrale della scatola nera dell'Atr 42 caduto in Marocco conferma, senza ombra di dubbio, che a portare l'aereo contro il Grande atlante marocchino è stata la follia suicida del comandante. Per ben 18 volte la copilota supplicò il primo pilota su cosa stesse facendo, ma ebbe solo questa risposta: «Morire». Quei drammatici minuti nella cabina di pilotaggio prima dello schianto.

eccessiva velocità e accelerazione di gravità. L'impatto è avvenuto quasi in verticale con l'aereo in volo rovescio dopo una folle discesa da 1.800 metri a 600 in soli 17 secondi. L'ala sinistra si è staccata due o tre secondi prima dell'impatto ed è stata ritrovata a soli 385 metri dal punto in cui si è schiantato l'aereo. Il cedimento dell'aereo era stato ipotizzato da alcuni piloti dell'Royal Air Maroc, mentre la compagnia ha già riconosciuto l'e-

straneità dell'aereo nell'incidente. La velocità massima strutturale (la cosiddetta VNE, velocity never exceeded) dell'ATR-42 è di 530 chilometri l'ora, l'accelerazione massima in volo dritto tre volte quella di gravità. Secondo i dati del flight data recorder, due secondi prima dell'impatto l'aereo aveva una velocità di 670 chilometri l'ora, una accelerazione di 4 volte la gravità e si trovava in volo rovescio con una inclinazione di 70-80 gradi.



Il pilota Younes Khyati con la sorella Nabila

check list decollo.
22'47 - comandante: «ecco; flap sollevati, luce spenta» comandante: «altimetri» copilota: «standard dalla mia parte»
23'34 - comandante: «abbiamo terminato la check list» copilota: «Sì»
23'35 - controllo traffico: «Air Maroc 630 riportate superando 12 mila piedi (4 mila metri)» copilota: «riporteremo 12 mila piedi AM630»
24'06 - comandante: «...frase incomprensibile...»
26'35 - copilota: «facciamo un'altro giro?» (per salire) comandante: «...frase incomprensibile»
27'13 - comandante: «hai gli stimati?» (tempi stimati di sorvolo dei punti di riferimento in rotta) copilota: «punto CSD a 35 e BRC a 40»
27'54 - comandante: «un terzo» (giro per salire) copilota: «no» comandante: «a causa delle montagne»
28'04 - comandante: «sei d'accordo, ah?» copilota: «perché?»

Ecco la trascrizione del cockpit voice recorder dal momento del decollo a quello dell'impatto. I tempi indicati sono quelli dall'avvio dei motori.
19'45 - copilota: «ricevuto; Air Maroc 630 autorizzato per allineamento pista e decollo da pista 28»
22'01 - copilota: «prua 60 gradi»
22'07 - comandante: «superati 3.000 piedi (mille metri)»
22'12 - comandante: «...frase incomprensibile...» copilota: «non ho capito, comandante»
22'36 - comandante «flap sollevati», copilota: «flap sollevati dopo

Due settimane fa la morte dei 44 passeggeri diretti a Casablanca. Otto di loro erano turisti italiani

Un boato, poi la fossa comune in Marocco

Subito una verità: nel disastro non si è salvato nessuno. E poi, tanti drammi nella tragedia. Sapere chi è morto, sapere di non poter dar sepoltura alle vittime perché dei loro corpi non è rimasto nulla. Sull'Atr 42 per la follia improvvisa del pilota sono morte 43 persone. Tra queste, otto turisti italiani. Subito di loro si sono saputi i nomi. Stavano in vacanza. I loro familiari sono dovuti andare in Marocco e lasciarli in una fossa comune.

FABIO LUPPINO

arrivati dopo tre ore, ma non potevano fare meglio. Su quell'aereo c'erano otto italiani, tutti turisti: due coppie di ragazzi di Tivoli, una coppia di Scanzicci, due ragazzi della provincia pugliese, Sergio Pacifici, Ilana De Giovanni, Francesca Alunni, Francesco Bravetti, Pietro Ursini, Rosario Savatti, Massimo e Rosalba Graziani. Tutti in vacanza. In sei erano partiti con il tour operator Franco-rosso per un lungo soggiorno dentro la storia, la cultura, il sole del

paese più occidentale dell'Africa. Stavano sul volo 630 partito da Agadir, dopo aver trascorso in questa città una settimana di mare e riposo. Dovevano andare a Casablanca e lì cominciare il giro delle città imperiali. Per i familiari sono iniziate subito ore di angoscia e tormento. Hanno saputo della morte dei loro cari dalle colonne di un quotidiano. Niente polemiche, però. È cominciato un lungo silenzio, interrotto dalle intrusioni dei cronisti.



I resti dell'aereo precipitato

L'Italia è stato l'unico paese, tra quelli che hanno avuto turisti coinvolti nel disastro, ad aver mandato laggiù propri investigatori e sino al giorno dei funerali tutti i diplomatici si sono trasferiti ad Agadir per seguire gli sviluppi dell'inchiesta. La verità ufficiale, ora confermata dall'integrale della registrazione, è arrivata inusitatamente presto. La scatola nera è stata raccolta sin da lunedì 22 e trasferita negli uffici del francese Bureau d'enquête d'accidents. La commissione d'inchiesta, sin da mercoledì, ha sentenziato: deliberata volontà del pilota di suicidarsi. Niente guasto meccanico, niente attentato, un'ipotesi che è stata in piedi alcune ore. Un'altra verità è arrivata, anch'essa più o meno insieme alle spiegazioni sull'incidente, ovvero mercoledì: la certezza che non ci potesse essere un funerale, ognuno nel proprio stato, per le vittime. I cadaveri non sono stati identificati, malgrado fossero stati inviati ad

28'12 - copilota: «perché c'è foschia e non si vede molto bene»
28'43 - rumore cabina: suono (forse interruttore)
29'01 - rumore cabina: suono (forse interruttore)
29'08 - comandante: «ncominciamo il giro» copilota «ah?», comandante: «ricomincio il giro»
29'13 - copilota: «Sì»
29'31 - comandante: «troppo vicino, troppo, troppo vicino»
29'35 - rumore cabina: suono disinserimento autopilota (flight data recorder indica 3.000 metri, in salita)
29'38 - copilota: «che cosa fate?»
29'39 - rumore cabina: clic di un interruttore
29'42 - copilota: «che cosa fate?»
29'45 - rumore cabina: suono campanello per azionamento «tm» (alette timoni profondità).
29'49 - copilota: «comandante cosa fate?»
29'50 - rumore cabina: campanello
29'51 - comandante: «morire» (dal flight data recorder risulta che il comandante fa picchiare l'aereo, la copilota contrasta sulla sua cloche rimettendo l'aereo quasi in volo livellato)
29'54 - copilota: «comandante, ma cosa fate?»
29'57 - copilota: «comandante»
29'59 - copilota: «cosa fate, comandante?»
30'02 - rumore cabina: allarme
30'04 - assistente volo: «per favore allacciate cinture», assistente volo: «non vi preoccupate e allacciate le cinture per favore»
30'06 - rumore cabina: allarme
30'07 - copilota: «comandante, ma cosa fate?»
30'10 - copilota: «comandante!»
30'11 - copilota: «comandante: per favore, per favore» rumore cabina: allarme.
30'12 - copilota: «comandante!», rumore cabina: allarme continuo.
30'18 - copilota: «comandante, per favore»
30'21 - copilota: «Agadir, Air Maroc 630, mayday, mayday, c'è il comandante che è...» (per il flight data recorder l'aereo è sceso a 2.250 metri).
30'28 - copilota: «per favore, comandante: per favore; per favore; per favore comandante» (un secondo dopo, per il flight data recorder, il pilota vira a sinistra e mette l'aereo quasi in verticale)
30'30 - controllo volo: «avanti, avanti» (parlate).
30'35 - copilota: «aaah!» (per il flight data recorder l'aereo è sceso a 1.800 metri)
30'39 - copilota: «per favore comandante; per favore; per favore comandante»
30'41 - rumore cabina: allarme, rumore di vibrazioni
30'51 - grido della copilota
30'52 - copilota: «nnno». La registrazione finisce. (per il flight data recorder è il momento dell'impatto). □ FL

ROMA. Si aprirà di nuovo davanti a questa pagina la ferita che 43 famiglie portano dalla sera di domenica 21 agosto. Lasciare affetti, persone divenute irrisconoscibili, sfaccellate nel volo e nel rogo dell'Atr 42, perché la follia di un uomo ha deciso il destino di tutti, è un nodo intenero troppo difficile da sciogliere. Questa vicenda di ferite ne ha lasciate anche troppe, al di là della morte: per la prima volta, per vittime di un disastro civile, si è ricorso alla sepoltura in una fossa comune, perché non c'è stato niente da raccogliere. Niente. La notizia del disastro a 35 chilometri da Agadir, l'aeroporto da cui il velivolo era partito è arrivata come un razzo nella notte di domenica 21 agosto. L'Atr 42 è precipitato alla 18,53 ora locale (le 20,53 in Italia). Su quell'aereo c'erano 20 turisti stranieri e 20 cittadini del Marocco, oltre alle 4 persone di equipaggio. Nessun superstite. L'unica verità assodata sin dalle prime ore, purtroppo, è stata questa. L'Atr 42 è finito sul costone del Grande atlante marocchino: oggi sappiamo a quale velocità e perché. Un luogo impervio, dove i soccorsi sono

Agadir i calci dentati, ogni cosa che potesse rendere possibile conservare il nome, anche da morti. Non c'è stato nulla da fare poche cose racchiuse in sacchetti di plastica e portati all'obitorio di Agadir. Ecco quel che resta. Solo cinque bare per 44 corpi sono state presentate ai funerali celebrati in tre riti diversi, ebraico, cattolico e musulmano, almeno in questo lasciando la loro identità, religiosa, ai morti. E poi solo polemiche. I piloti marocchini non hanno mai creduto alla tesi del suicidio Younes Khayati, 32 anni, il comandante suicida, era un esperto pilota della Royal Air Maroc. Prima di partire aveva dato appuntamento a suoi amici di Casablanca: doveva sposarsi con una ricca ragazza dell'affascinante città marocchina, Casablanca appunto. Conosceva bene la sua copilota, Sofia Figuigu. La disperazione dei suoi genitori, incapaci, ovviamente, di pensare ad un figlio omicida e folle. Appena il 30 luglio il comandante aveva fatto il suo ultimo controllo psico-attitudinale dei sei annuali previsti. Perché, allora?