

L'Antonov esplode in fase di decollo e si sfraccella a poca distanza dall'aeroporto di Villafranca di Verona

Quarantantanove arsi vivi sull'aereo

VERONA Tutti i morti. Trentaquattro passeggeri e i tre membri dell'equipaggio sono morti in un unico incendio che si è sviluppato poco dopo il decollo dall'aeroporto di Villafranca di Verona.

Neve e maltempo
Il volo in un Antonov 24 della Banca Agricola di Roma era partito puntualmente alle 19 e 54. Nella zona c'era maltempo con un po' di neve a terra e cadute durante la giornata e un po' di vento, ma la visibilità era di oltre 1.300 metri e quindi più che sufficiente per autorizzare la partenza. Cosa sia successo lo stabiliranno le inchieste subito avviate da parte della magistratura di Civiltà.

Incendio al decollo
Secondo le prime sommarie informazioni il bordo dell'aereo si è sviluppato un incendio in fase di decollo. L'aereo è precipitato poche centinaia di metri fuori dal perimetro dell'aeroporto schiantandosi tra le piante di un vasto frutteto ed incendiandosi. Sul posto si sono diretti immediatamente i vigili del fuoco e gli altri mezzi di soccorso del Comune ma i rottami dell'aereo sono stati inaccessibili per quasi un'ora a causa di fiamme e del grande calore sviluppato.

Nessuno scampato
Nessuno di coloro che si trovava a bordo ha avuto scampo. Da un Antonov 24 è rimasto intatto e non è stato solo il traliccio di coda che si è potuto salvare. È apparso quasi conficcato nel terreno. Più in là la punta e il ventre dell'aereo, un ammasso di lamiere fumanti in lutto, per ore è proseguita la ricerca a fari accesi. Le vere e proprie ceneri sul posto arrivavano dai responsabili dell'aeroporto di Catullo e militari della vicina base di Calvi e le massime autorità venesie i vigili del fuoco hanno cominciato la difficile opera di recupero delle salme. I primi corpi sono stati allineati

sul terreno fangoso poco lontano dai rottami, poi sono arrivate delle bare ed i resti sono stati trasferiti in un hangar della base militare.

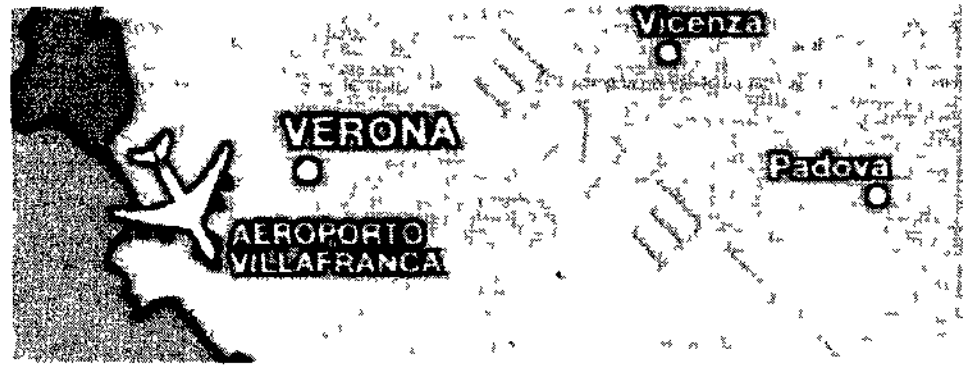
Centinaia di curiosi
Centinaia di curiosi, infatti, nonostante il maltempo si sono diretti nella zona ed è stato necessario recintare tutto il perimetro dell'incidente e mettere di presidio alcune decine di agenti del terzo stormo. Numerosissime telefonate sono giunte al centralino dell'aeroporto da parte di persone che chiedevano informazioni sulla lista dei passeggeri. Un primo elenco di cognomi tratto dalle carte di imbarco è stato reso noto a Roma dal centro operativo della Direzione generale della protezione civile del Ministero dell'Interno. Buona parte dei passeggeri potrebbero essere veneti, lombardi o emiliani.

Una nuova linea
Il collegamento diretto settimanale fra Verona, Bucarest e Timisoara (in Romania) era stato istituito poco più di un anno fa proprio per venire incontro alle esigenze commerciali ed imprenditoriali dell'area. In questi mesi il volo, una sorta di linea charterizzata gestita in collaborazione con una società veronese operante nel settore del trasporto aereo, aveva raggiunto buoni livelli di affluenza grazie appunto ai traffici commerciali che erano stati incrementati dal nuovo collegamento. Parte dei passeggeri, stando alle statistiche fornite dal Catullo, viaggiava anche per turismo ed in questo caso si trattava soprattutto di turisti che avevano cominciato ad apprezzare l'offerta di Verona e del lago di Garda. In serata, frattanto, sul luogo dell'incidente è arrivato anche il sostituto procuratore della Repubblica di Verona Mario Giulio Schinaia che coordinerà l'inchiesta sull'incidente. Il presidente della Repubblica è stato avvisato dell'incidente mentre assisteva al teatro dell'Opera di Roma alla cerimonia di commemorazione del premier israeliano Rabin. Scalfaro si è detto addolorato e ha chiesto di essere continuamente informato sugli sviluppi della tragedia.



IL RACCONTO. Davanti ai rottami in fiamme le lacrime di due giovani romeni

«In quel rogo c'è la nostra amica»



Aeroporto di Villafranca Verona a ridosso di campi e case, leni e diventato un inferno. Con i curiosi la gente impazzita dalla paura e la carcassa dell'Antonov che brucia come un enorme e drammatico falò. Tutti morti in quella bara volante. Anche Claudia Indricau, una ragazza romena. I suoi amici sono lì a bordo del campo. Aveva trascorso con noi un periodo di vacanze. Ci aveva detto di voler partire in auto.

Arriva anche un esponente del Comitato dei cittadini di Villafranca. Si ripete, dice con rabbia, il problema della sicurezza di questa pista. E con il solito aeroplano non è caduto sulle case, sull'autostrada. Questo aeroporto, per come avvengono i decolli, non ha le condizioni minime di sicurezza. Lo dice il mio amico che è un ingegnere e che pure dice le assurdità.

Il luogo dell'incidente e in alto un'immagine televisiva del disastro. Ansa

Ecco l'elenco delle vittime L'ultimo disastro pochi mesi fa

- Questa è la lista dei passeggeri in base ai nomi riportati sulle carte di imbarco resa nota dal centro operativo della direzione generale protezione civile e servizi antincendi del Viminale.
- 1) Ademi
 - 2) Ademi
 - 3) Bagnara
 - 4) Bevilacqua
 - 5) Balini
 - 6) Brandini
 - 7) Beati
 - 8) Biondi
 - 9) Bocato
 - 10) Barilani
 - 11) Battistini
 - 12) Buffolo Luca
 - 13) Cammelli
 - 14) Cucu
 - 15) Cagnola
 - 16) Dufu
 - 17) Della
 - 18) Di Giovanni
 - 19) Domenichini
 - 20) Furlan
 - 21) Galeoni
 - 22) Gazzini
 - 23) Guarnieri
 - 24) Ghiran
 - 25) Gusani
 - 26) Indrigau
 - 27) Jappelli
 - 28) Marconi
 - 29) Morillaro
 - 30) Morello
 - 31) Mazzolini
 - 32) Modesti
 - 33) Pullella
 - 34) Pandin
 - 35) Palazzi
 - 36) Piona
 - 37) Ramera
 - 38) Savic
 - 39) Vangermelde
 - 40) Zago
 - 41) Zuccati

L'aereo della compagnia rumena incombente durante l'atterraggio all'aeroporto di Verona è il secondo aereo civile rumeno che precipita in pochi mesi. Ecco un riepilogo degli incidenti operativi della direzione generale protezione civile e servizi antincendi del Viminale.

3 gennaio 1994 a Mamone (Russia) un Tupolev Tu 154 della Balkia precipita poco dopo il decollo i morti sono 120.

22 marzo a Novokuznetsk (Russia) un Airbus A 310 della Aerlot si schianta sui monti Altai 77 morti.

26 aprile a Nagoya (Giappone) un Airbus A 300 della Juna Airlines precipita durante l'atterraggio 263 morti.

6 giugno a Nara (Giappone) poco dopo il decollo un Tupolev 154 della China Northwest Airlines precipita e si esplodono di un motore muoreno 160 persone.

1 luglio a Tbilisi (Georgia) un Tupolev 154 dell'Air Maurin si schianta sulla pista in fase di atterraggio per un temporale di sabbia muoreno 94 persone.

21 agosto 1994 quando precipita un Ar 42 della Royal Air Maroc 44 morti fra cui otto italiani.

6 settembre a Pittsburgh (Stati Uniti) un Boeing 37 della Usair precipita ed esplose 119 morti.

29 dicembre a Erenmet (Turchia) un Boeing 737 della Turkish Airways con 67 passeggeri e 7 membri d'equipaggio precipita per un temporale di neve muoreno 54 persone.

12 gennaio 1995 a Cartagena (Colombia) precipita un Dc 9 della Avianca 51 i morti.

31 marzo a Bucarest (Romania) pochi minuti dopo il decollo dall'aeroporto di Ciopani un Airbus A310 della compagnia rumena L'ora precipita in un temporale di neve 10 morti.

9 agosto un Boeing 73 della compagnia rumena Avianca in volo fra Milano e Bucarest si schianta sulle pendici del Vink nel Chioneto per un temporale di neve 65 morti.

5 dicembre un Tupolev Tu 154 precipita mentre è in volo sull'Azov muoreno 44 morti e 33 feriti.

6 dicembre un Tupolev 154 sul quale si trovavano 89 passeggeri e otto membri d'equipaggio precipita mentre sorvolava i sobborghi di Shkulin poco dopo il decollo. Le carcasse dell'aereo sono tuttora in corso.

Sciagure a ripetizione per ciò che resta della grande flotta Urss

Dalla caduta del muro di Berlino, nel novembre del 1989, è stato un susseguirsi di incidenti sempre più gravi per alcune compagnie aeree di paesi ex socialisti. La Russia, con il suo immenso territorio compreso tra l'estremo oriente e l'Europa, ha in questa sequela di tragedie dell'aria un triste primato. Mentre il jet romeno si schiantava pochi istanti dopo il decollo all'aeroporto di Villafranca, squadre di soccorso setacciavano la tundra nei pressi di Khabarovsk alla ricerca di un aereo un tempo orgoglio dell'industria aeronautica sovietica: un Tupolev 154 con 97 persone a bordo, misteriosamente scomparso dagli schermi radar quattro giorni fa. Dal primo dicembre scorso nei cieli dell'ex Urss si registra mediamente un incidente al giorno. Sette giorni fa un altro Tupolev, un Tu-134 delle linee aeree dell'Azerbaijan si era schiantato al suolo in un atterraggio di emergenza subito dopo il decollo dal Nakhichevan, enclave azera in Armenia. 49 morti e 33 feriti. E il giorno prima un Antonov-2 della compagnia privata Motlavski si era schiantato poco dopo il decollo da Arcangelo (estremo Nord della Russia): 11 feriti. Appena poche ore prima c'erano poi stati altri feriti in un terzo incidente occorso a un Antonov-26 in volo fra Magadan e Anadir, Estremo Oriente.

«Antonov 24»: costruito solo in Cina la Nato l'ha soprannominato «Coke»

L'Antonov 24 è un bimotore turbopropelleristico ad ala alta di produzione sovietica, utilizzato per corte-medio distanze. La sua capacità massima è di 50 passeggeri, più quattro o cinque membri d'equipaggio. La produzione dell'Antonov 24 nell'ex Unione Sovietica è terminata nel 1978, dopo che ne erano stati consegnati circa 1.100 esemplari, ma dal 1983 è continuata in Cina dove l'aereo ha assunto la denominazione di Y-7. L'aereo viene anche usato come trasporto militare. In Cina, l'aereo usa anche elettronica di bordo di tipo occidentale e nuovi motori cinesi. L'Antonov 24 o Y-7 (che i piloti della caccia della Nato chiamano in gergo «Coke») ha una lunghezza di fusoliera di circa 23 metri e mezzo e una apertura alare di poco inferiore ai 30 metri. Il carico massimo di decollo-atterraggio è di quasi 22 tonnellate. I due motori permettono una velocità massima di crociera di 486 chilometri orari. Per decollare e atterrare il bimotore ha bisogno di poche centinaia di metri, rispettivamente 550 e 620. La quota massima di crociera dell'Antonov è di 8.750 e la distanza superabile con il carico massimo di passeggeri è di 910 chilometri, anche se l'aereo deve portare carburante per una distanza più che doppia (1.900 chilometri circa).



«Un botto tremendo»
Un'altra signora che abita non molto distante. Racconta che poco dopo le otto il rumore di un botto. Era un botto di tipo diverso da quello che si sente di solito. Non ha sentito neanche il rumore precipitare. Solo poco dopo sono cominciati ad arrivare i soccorsi e così ho cominciato ad andare che era successo un disastro. Intanto ho cercato di telefonare al numero di emergenza. Le parole non uscivano e così ho cominciato a urlare. Ho sentito un botto e ho visto un aereo che stava precipitando. Ho visto un aereo che stava precipitando. Ho visto un aereo che stava precipitando. Ho visto un aereo che stava precipitando.