

LA SCIAGURA. Cedimento del motore o il ghiaccio? L'Antonov era stato costruito 27 anni fa



Vigili del fuoco al lavoro intorno ai rottami dell'aereo rumeno

L'ex flotta sovietica: dal '90 dieci velivoli all'anno schiantati al suolo

DALLA NOSTRA CORRISPONDENTE MADDALENA TULANTI

MOSCA. La chiamavano la seconda armata rossa... L'Aeroflot ai tempi dell'Urss. La compagnia aerea sovietica possedeva 6000 aerei impiegava 600.000 lavoratori atterrava su 3000 aeroporti. Le cifre di oggi parlano di un patrimonio di 120 aerei di 259 dipendenti e di 1000 aeroporti. I gioielli erano considerati gli aerei Ilushin (IL 62) e i Tupolev (TU 154) gli sca...

«Aereo vecchio e ingovernabile» Il pilota aveva rifiutato lo sbrinatorio delle ali

Cedimento di un motore o ghiaccio sulle ali. Sono le ipotesi su cui stanno concentrandosi le indagini sul disastro aereo di Villafranca. L'equipaggio rumeno aveva rifiutato il servizio antighiaccio proposto dai tecnici di terra. L'apparecchio, un Antonov turboelica, era vecchio di 27 anni. Aveva sostituito all'ultimo momento il jet che normalmente viaggia fra Verona e Bucarest. Famiglia salva perché ha avuto paura della neve e ha rinviiato il volo.

La compagnia aerea rumena Banat Air che gestisce un servizio charter tre giorni alla settimana (lunedì mercoledì venerdì) con andata ritorno in giornata sulla tratta Bucarest-Torino-Venona-Milano. Ma nella notte di giovedì 12 dicembre, l'Antonov si è alzato in volo alle 11.58 con destinazione Timisoara, Bucarest ma è precipitato un minuto dopo in un podere di Sommatompagna, 500 metri oltre la recinzione della pista (lunga 2900 metri). È andato giù mentre faceva una virata a destra, una manovra che fanno tutti gli aerei per evitare di passare sopra le case del paese. L'apparecchio non ce l'ha fatta e è caduto da un'altezza di circa 150 metri e si è schiantato al suolo in una decina di secondi. Ci si può essere accorto? Risponde il direttore di Civilavi, Francesco Cini, il presidente della commissione tecnica di indagine: «Un aereo precipita in volo in volo, non si vede. È un fatto di volo, non di manutenzione. Il pilota aveva rifiutato di usare lo sbrinatorio delle ali perché aveva paura della neve e ha rinviiato il volo».

La compagnia aerea rumena Banat Air che gestisce un servizio charter tre giorni alla settimana (lunedì mercoledì venerdì) con andata ritorno in giornata sulla tratta Bucarest-Torino-Venona-Milano. Ma nella notte di giovedì 12 dicembre, l'Antonov si è alzato in volo alle 11.58 con destinazione Timisoara, Bucarest ma è precipitato un minuto dopo in un podere di Sommatompagna, 500 metri oltre la recinzione della pista (lunga 2900 metri). È andato giù mentre faceva una virata a destra, una manovra che fanno tutti gli aerei per evitare di passare sopra le case del paese. L'apparecchio non ce l'ha fatta e è caduto da un'altezza di circa 150 metri e si è schiantato al suolo in una decina di secondi. Ci si può essere accorto? Risponde il direttore di Civilavi, Francesco Cini, il presidente della commissione tecnica di indagine: «Un aereo precipita in volo in volo, non si vede. È un fatto di volo, non di manutenzione. Il pilota aveva rifiutato di usare lo sbrinatorio delle ali perché aveva paura della neve e ha rinviiato il volo».

UNA CAROZZA DEL CICLO una barcollante. Di sicuro era un aereo troppo vecchio (ben 27 anni) per volare ancora. Forse un guasto tecnico o un motore che si è spianato o un cedimento strutturale. Ma l'ipotesi che sembra prendere più corpo è quella del ghiaccio sulle ali che avrebbe reso l'aereo ingovernabile. L'assistenza di terra aveva rifiutato il servizio antighiaccio, ma i piloti dell'aereo rumeno avevano rifiuto di non averne bisogno. Pochi minuti prima all'equipaggio uno dell'Air France e un altro della Meridiana l'avevano invece richiesto visto il gelo e la bufera di neve che imperversavano nella zona. Perché i piloti del turboelica della compagnia di Bucarest non l'hanno anch'essi utilizzato? Non c'era veramente ghiaccio sulle ali oppure non si ne sono accorti o hanno sottovalutato il rischio? Una risposta decisiva la dovrà dare la...

Coppia di turisti serbo-romeni trovati abbracciati e carbonizzati col figlio di tre anni

Imprenditori e manager sulla bara volante

Non sono a pezzi. Ma carbonizzati sembrano delle mummie nere abbracciate con un pompice. Quarantatré corpi sfaccati in il hangar numero 3 del l'aeroporto militare, giusto sotto il cartello «Benvenuto». Per assegnare un nome a ciascuno è al lavoro un gruppo speciale di medici legali. L'hanno chiamati «commissioni di necropsie morte». I parati delle vittime non sono arrivati fino a stamattina. Ad ognuno è stato consegnato un certificato di morte. Che chi non riusciva a leggere il congiunto che il medico portava. Quali giochi di Aerea si sono giocati? Cerchiamo di evitare un inutile strazio. Il nome di un presidente della commissione d'inchiesta Francesco...

Il Salonicco è un membro mar... Un poliziotto friulano in servizio all'ambasciata di Bucarest. Soprattutto decine di manager, piccoli imprenditori, mediatori, le vittime del crollo, che portavano con loro un specchio dell'imprenditoria del Nord est. Quelli che erano arrivati con lo stesso volo accusato «Quell'aereo era una baracca». Ma costava poco.

Altri però si erano preoccupati. Claudio Libbi, presidente della Coop Zootecnica di Mantova, aveva accompagnato al l'aeroporto. La zia, Domenico, un esperto di bestiame, col cane, col gatto e un piccione. Ma si era casa, quello aereo è un barcollante. L'ho visto spiondo poco. Anziché un milione, 800.000 lire. Dovevano Domenico ed Alberto Ramona, il figlio del Laocuzza di Brescia, andare a controllare una partita di vitelli e questi per l'occasione. Uno di quelli che legano il Nord Italia alla Romania. Compravano a cura di Antonio Cini, il partito di Treviso in campagna di Salsomadrone di Foglia, un via all'aeroporto. La vecchia manna con un contadino in nero col fazzoletto in testa, la figlia in un fagotto in mano, addosso un giletto in presenza di tutto un gruppo di compagnia di turisti e valigie manominate. I funzionari di dogana e tele...

Evitiamo strazi. L'aeroporto civile è l'unico ospita un area salivata munita e pagata. I voli sono di linea. Il gruppo isolato frantumato gente che si abbracciano stretta...