

L'apparecchio lasciato acceso da un passeggero malgrado il divieto ha fatto disattivare il pilota automatico

Torino, telefonino fa «saltare» i comandi dell'aereo

«Ostaggio» di un telefonino. Un MD80 dell'Alitalia in arrivo da Napoli ha rischiato di fallire l'atterraggio a Torino Caselle, su cui gravava una fitta nebbia, per colpa del cellulare di un passeggero lasciato acceso malgrado il divieto: l'apparecchio, interferendo con i sistemi elettronici di bordo, aveva disattivato il pilota automatico. Non ci sono stati momenti di vero pericolo, ma il rischio concreto di dover dirottare l'aereo su un altro scalo.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE RUGGIERO

TORINO. «I passeggeri sono pregati di non usare cellulari, computer e compact disc per evitare spiacevoli interferenze con le strumentazioni di bordo». Chi ha volato o vola abitualmente non può non ricordare l'immane raccomandazione degli assistenti di cabina attraverso gli altoparlanti al decollo dell'aeromobile. Una norma di sicurezza da rispettare che qualcuno ieri l'altro, sul volo «AZ 1823» in fase di atterraggio a Torino Caselle, ha avuto la curiosa idea di disattendere. Con quali risultati? Il comandante dell'aereo, un MD80 della compagnia di bandiera, proveniente da Napoli, che volava sul capoluogo piemontese, intorno alle 22,30 si è accorto in fase di avvicinamento che il pilota automatico si era disinserito. Al profano questo cambiamento di programma non necessariamente deve dire qualcosa. In fondo perché atterrare con il pilota automatico, quando nel «cockpit» - la cabina di pilotaggio del biatore - c'è un pilota, anzi due, in carne e d'ossa?

Visibilità scarsa

Già, perché mai? Non saremo noi a spiegarlo ora (della questione si parla nell'intervista con il segretario del sindacato Appl pubblicata qui a fianco), né ha avuto tempo di spiegarlo agli ignari 139 passeggeri il comandante Claudio Gervasi, 44 anni, da 17 all'Alitalia, impegnato ai comandi per cercare di filtrare tra la spessa coltre di nebbia che stagnava su Caselle. Soltanto a cose fatte, con il carrello ben piantato sulla pista d'atterraggio, il pilota si è sgravato del peso sullo stomaco con un annuncio angosciante: «Vi comunico che per un telefonino acceso si è staccato il pilota automatico e abbiamo rischiato di non atterrare». Parole velatamente ambigue, giocate con voluta doppiezza e forzatura per creare (giustamente) un senso di colpa tra i passeggeri. In effetti, l'aereo non ha mai rischiato di non atterrare, e neppure per un secondo: le sessantasette tonnellate del MD80 hanno corso il rischio di andarsene a spasso per chissà quan-

to tempo nel cielo notturno di Torino con il suo carico umano.

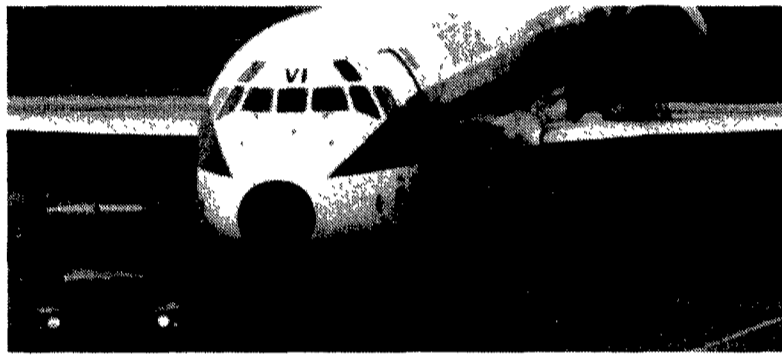
Il telefonino killer

Il rischio era un altro: una «deviazione» su un altro aeroporto con tutto il suo contrappunto di disagio, trasferimento in pullman e via discorrendo per chi, provato già dal ritardo con cui l'aereo era decollato da Catania e, a seguire, da Napoli, si pregustava un rapido rientro a casa. Ordinaria amministrazione, se vogliamo, per chi fa scalo a Nord nella stagione invernale. Un copione rispettata su Torino Caselle, che lunedì sera era inquadrate nella categoria 2, che significa visibilità in atterraggio con pilota automatico fra i 100 e i 300 metri, «poco sopra il limite consentito per l'atterraggio», come ha spiegato all'Ansa il comandante, a manovra felicemente conclusa, nonostante l'«agguato» del telefonino acceso.

L'elettromagnetismo

Telefonini killer, ma non solo: può accadere anche con il computer e lettori di Cd - ha aggiunto Gervasi - che «si stacchi il pilota automatico e quindi, in alcune condizioni, si deve interrompere l'avvicinamento, che noi su Caselle abbiamo effettuato manualmente. Molti non si rendono conto che l'avviso di spegnere gli apparecchi elettronici non è un'invenzione: interferiscono davvero con quelli di bordo». Un'interferenza che permane anche con il cellulare in «stand-by», cioè in attesa, poiché il dispositivo di comunicazione continua a emettere segnali per farsi localizzare su una vasta gamma di frequenze. Attraverso quest'ultimo aspetto si possono intravedere i pericoli di sovrapposizione dei segnali. Ad esempio, un computer con un microprocessore di 100 Mhz si avvicina all'area di frequenza in cui operano i dispositivi di localizzazione (Vor) e le radioassistenze per l'atterraggio (Ils). Due apparati di vitale importanza nel sistema di procedure di sicurezza per l'atterraggio, perché creano una traccia elettromagnetica di discesa sulla

quale si aggancia l'autopilota. Se ne deduce che un'interferenza può produrre un vuoto nella sequenza delle comunicazioni mandando fuori assetto l'aeromobile nella fase di avvicinamento al suolo, pregiudicando così l'atterraggio manuale. Avarie, tra l'altro, che si possono riprodurre anche per i sistemi elettronici di pilotaggio degli aerei, cui sempre più fa ricorso la moderna tecnologia. La soluzione per chi ha l'«urgenza» di telefonare? Dovrà accontentarsi dei telefoni pubblici di bordo, sempre più numerosi sui velivoli commerciali. Non farà status symbol, ma sarà davvero una telefonata che allunga la vita...



L'aereo Md 80 I-Davi all'aeroporto di Bologna per controlli

Vincenzo Pinto/Ansa

Avaria subito dopo il decollo a causa di ghiaccio nei motori

Paura sul Bologna-Roma

BOLOGNA. Un «corpo estraneo» - probabilmente un blocco di ghiaccio - all'interno di uno dei due motori. Potrebbe essere questa, sulla base dei primi accertamenti effettuati da una squadra di tecnici dell'Alitalia, la causa dell'avaria che il giorno di S. Silvestro ha costretto il comandante del MD80 «I-Davi» dell'Alitalia a effettuare un atterraggio d'emergenza all'aeroporto di Bologna dal quale era decollato pochi minuti prima. L'aereo, diretto a Roma, era decollato alle 13.07 con una trentina di passeggeri a bordo oltre ai membri dell'equipaggio.

Dopo aver preso quota, il comandante Fabrizio Mercorelli e il copilota hanno rilevato valori anomali sulla strumentazione di bordo. Hanno avvertito la torre di controllo e deciso di rientrare. I passeggeri, informati della necessità di invertire la rotta e tornare in pista per alcuni controlli tecnici, hanno riallacciato le cinture di sicurezza, mentre hostess e steward invitavano tutti a mantenere la calma. Appena scattato l'allarme, sono stati sospesi in via precauzionale gli altri voli, tutta l'attività dello scalo, e schie-

ratati in pista i mezzi antincendio. Alle 13.16 il velivolo ha toccato nuovamente terra senza ulteriori problemi. L'aereo, che doveva decollare alle 12.30, era partito in ritardo, a causa del freddo intenso, il pilota aveva chiesto il *deicing*, lo sghiacciamento delle ali.

«Il problema - spiega il comandante Gilberto Pepe, presidente della commissione sicurezza dell'Alitalia - è avvenuto su un motore. Probabilmente è stata una formazione di ghiaccio a provocare inizialmente una perdita di potenza a un motore, che successivamente ha ripreso a funzionare normalmente. Il comandante ha agito molto bene, perché ha preferito ritornare all'atterraggio per un controllo, come è giusto che sia». Pepe ricorda tra l'altro che una norma ben precisa, che il comandante del Bologna-Roma ha seguito, dice che già quando le temperature sono prossime allo zero «si devono per forza affrontare procedure di *anti-ice* (per prevenire e mantenere libere le superfici dalla formazione di ghiaccio per un certo periodo di tempo, a seconda della composizione del liquido

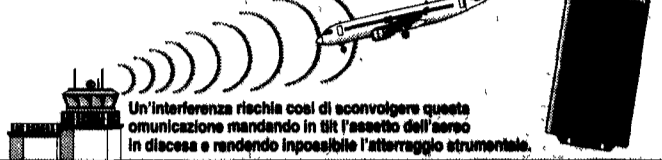
usato) o di *de-ice* (l'eliminazione del ghiaccio che già si è formato sulle parti portanti dell'aeromobile)».

Nonostante queste procedure, nel motore si formarono ancora del ghiaccio, oppure - ipotizza Pepe - potrebbe essere ghiaccio nascosto residuo, per esempio dopo un lungo pernottamento. Il comandante ha comunque agito correttamente, eseguendo le procedure previste. Proprio questo caso dimostra come la sicurezza è assolutamente garantita».

Dello stesso parere non è però l'Anpac. In questi giorni - afferma il sindacato autonomo dei piloti - «purtroppo molti comandi hanno lamentato un'efficienza delle strutture di terra di alcuni aeroporti italiani che, nella morsa della neve e del freddo, non sono stati sufficientemente preparati per fornire tutta l'assistenza necessaria ai voli in arrivo e in decollo». L'Anpac per questo sollecita «ancora una volta gli enti competenti e, soprattutto, il ministero dei Trasporti a lavorare per migliorare le condizioni infrastrutturali e aumentare i controlli sulle società di gestione degli aeroporti stessi».

LE INTERFERENZE DI TELEFONINI E CD

I telefonini anche se restano in «stand by» (cioè sono accesi ma non fanno telefonate) inviano periodicamente un segnale per farsi localizzare che si diffonde nello spazio circostante fino ad alcuni metri. Computer e videogiochi portatili hanno una frequenza di lavoro che a seconda del microprocessore può superare i 100 MHz trovandosi così pericolosamente vicina alle frequenze su cui operano i dispositivi di radiolocalizzazione e le radioassistenze per l'atterraggio (Ils) i quali trasmettono sulle frequenze da 108.0 a 117.95 MHz.

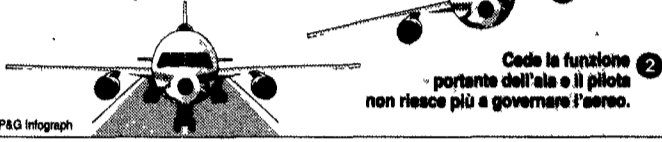


Un'interferenza rischia così di sconvolgere questa comunicazione mandando in tilt l'assetto dell'aereo in discesa e rendendo impossibile l'atterraggio strumentale.

LA FORMAZIONE DI GHIACCIO

Le formazioni di ghiaccio si manifestano in particolari condizioni meteorologiche (in presenza di nubi, pioggia e neve), sulle parti dell'aereo esposte al vento: in particolare, il bordo di attacco dell'ala e dell'elica.

1 La presenza di ghiaccio sulle ali, combinata alla neve che si deposita, crea delle turbolenze e modifica il profilo aerodinamico.



2 Cede la funzione portante dell'ala e il pilota non riesce più a governare l'aereo.

P&G Infograph

L'INTERVISTA

«Una legge per vietare i cellulari»

DALLA NOSTRA REDAZIONE

TORINO. Che cosa succede quando nel mezzo di un avvicinamento alla pista di atterraggio in condizione di visibilità precaria salta il pilota automatico? Lo abbiamo chiesto al comandante Enzo Crociani, 44 anni, segretario dell'Appl, uno dei due sindacati autonomi dei piloti (l'altro è l'Anpac), in servizio da 17 anni presso la compagnia di bandiera Alitalia. «In primo luogo - spiega - viene modificata la procedura d'atterraggio prevista per il tipo di categoria in cui è inserito lo scalo. Le categorie (tre) rispecchiano le condizioni di visibilità al momento dell'operazione. In l'altro Caselle era un «C2», visibilità ridotta fra i 100 e i 300 metri con pilota automatico inserito. In proposito le procedure interne dell'Alitalia sono severissime, e in presenza di un'avaria bordo si determina un aumento della soglia degli standard di sicurezza».

Che cosa significa?

Nell'esempio concreto, se si stacca l'autopilota, le norme di sicurezza prevedono che venga interrotta la procedura di avvicinamento.

E come prima conseguenza?

Che le minime di sicurezza aumentano. Nel caso specifico di Caselle, la discesa manuale prevedeva una visibilità tra i 200 (verticale) e i 600 (orizzontale) metri.

Quindi l'aereo teoricamente avrebbe dovuto invertire la rotta?

Non esattamente. La procedura prevede che il pilota abbia la facoltà di riprovare l'avvicinamento con altri sistemi, cioè con quello manuale. Ma, attenzione, una sola volta.

E se non dovesse farcela?

Sarebbe obbligatorio dirigersi su un altro aeroporto.

Dunque, un bravo al comandante Gervasi?

Bravo nel senso che si è attenuto, come previsto dalle simulazioni e dall'addestramento, a rispettare le norme.

E ora che fare per sensibilizzare gli utenti?

A monte c'è un problema di educazione civica che molti passeggeri ignorano bellamente. Ma questo è un discorso che ci porterebbe lontano... In Gran Bretagna sono stati costretti ad affrontarlo quando si è verificato in un recente passato un grave incidente. Allora si sono accorti del pericolo rappresentato dai cellulari e dai Cd.

Che cosa si può fare subito?

Una legge dello Stato sarebbe più che augurabile; se non altro rappresenterebbe il giusto deterrente contro «dimenticanze» e «amnesie».

Insomma, lei vorrebbe aprire il capitolo delle denunce?

E che cosa altro con chi provoca un disservizio mettendo a rischio la vita di altre persone? Bologna e Torino: in cielo non c'è stato un tranquillo passaggio delle consegne tra il 1995 e l'anno nuovo. E tra voi si registrano le prime telefonate, non è vero?

Alla Malpensa, mi risulta che alcuni comandanti dell'Alitalia avrebbero presentato un esposto-denuncia alla procura della Repubblica per come sono stati eseguiti i controlli prima del decollo, soprattutto per quanto riguarda i tempi e le applicazioni dell'antighiaccio.

È sicuro delle affermazioni? La sua è una denuncia che può sollevare un mezzo putiferio.

Guardi, sa che cosa le dico? Tolga pure il condizionale alle mie risposte. □ M/R

L'uomo forse gettato in mare. Aveva telefonato ai carabinieri: «Vogliono uccidermi»

Scomparso sul traghetto per Bastia

Giallo sulla «Corsica Regina»: un uomo scompare dal traghetto in navigazione da Bastia a Genova. Poco prima aveva chiamato il 112: «Aiuto! Una banda di trafficanti di droga vuole rapirmi! Vogliono uccidermi perché sono un collaboratore della polizia». Era salito a bordo da solo, senza prenotare una cabina, ed era sceso nella città corsa. Pare che sia risalito sulla nave con alcune ferite al volto. Poi qualcuno ha visto un cadavere galleggiare sull'acqua...

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MARGO FERRARI

GENOVA. Crociera con finale giallo a bordo della nave traghetto «Corsica Regina». Manfred Schmidt, 37 anni, austriaco residente a Milano con doppia nazionalità, di professione grafico, è misteriosamente scomparso poco prima che il traghetto giungesse a Genova. L'allarme è scattato lunedì alle ore 18 a circa 27 miglia al largo del porto ligure. Poco prima, verso le quattro del pomeriggio, il passeggero austriaco ha cominciato a dare segni di terrore. Si è fatto presta-

meva di essere ucciso. Poco prima dell'arrivo a Ponte Andrea Dona qualcuno ha visto un cadavere galleggiare in mare. Sono subito scattate le ricerche. L'autoparlante ha cominciato a scandire a ripetizione il nome di quello strano tipo segnalato da molti passeggeri ma nessuno si è presentato all'ufficio del commissario di bordo. Appena attraccata alla banchina, sulla «Corsica Regina» sono saliti i carabinieri della sezione omicidi guidati dal capitano Francesco Caldari, che hanno interrogato numerosi passeggeri e il personale di bordo. Sino a ieri sera le ricerche non hanno prodotto alcun esito. Al largo di Genova stanno perlustrando il mare due motovedette dei carabinieri e della guardia costiera coadiuvate da due elicotteri.

Manfred Schmidt si era imbarcato il 31 dicembre per una mini crociera di Capodanno, a bordo della «Corsica Regina» sulla rotta Genova-Bastia e ritorno. Non aveva prenotato una cabina ma un semplice passaggio ponte, tanto che il suo

bagaglio è stato rintracciato in un angolo del bar della nave. Sino a lunedì pomeriggio, quando ha manifestato i primi segni di panico, si è comportato normalmente. Nella notte di addio al '95 ha partecipato ai giochi di società previsti dal programma di crociera. «Era un tipo stravagante - dice un cameriere - e aveva bevuto abbastanza per tutta la notte». «Non sembrava neppure un tedesco, - racconta un passeggero genovese, - parlava italiano perfettamente». «La notte di San Silvestro - afferma un altro passeggero - si è comportato come gli altri, poi è cambiato sulla via del ritorno. Siamo partiti a mezzogiorno da Bastia, diretti a Genova, ed è subito parso preoccupato». Schmidt avrebbe pregato alcuni crocienisti di nascondersi in macchina offrendo in cambio mezzo milione di lire. Ad infiltrare il giallo c'è la sosta a Bastia. L'uomo è sceso da solo nella città corsa. Qualcuno crede di averlo visto in un bar a parlotare con altri avventori. Poi c'è un parti-



Manfred Schmidt

colare inquietante al suo rientro a bordo, l'austriaco avrebbe presentato alcune ferite alla fronte e al naso. Schmidt risulta incensurato e sulla sua asserita partecipazione a certe indagini non sono stati trovati riscontri. Gli investigatori, al momento, non escludono alcuna ipotesi e stanno esaminando le diverse possibilità: dalla caduta accidentale in mare al suicidio sino all'omicidio. Soltanto il ritrovamento del cadavere potrà chiarire che fine ha fatto Manfred Schmidt.

Dramma alla foce del Volturno Si capovolge imbarcazione sul litorale domiziano Pescatore disperso in mare

NAPOLI. Un giovane pescatore di ventotto anni, Vincenzo Totaro, è da ieri pomeriggio disperso in mare a seguito del naufragio della piccola imbarcazione sulla quale si trovava insieme con un amico, Mario Attnce.

Quest'ultimo è riuscito a salvarsi raggiungendo la riva a nuoto. L'incidente è avvenuto sul litorale di Castelvolturno (provincia di Caserta), nei pressi della foce del Volturno. I due stavano andando a ritirare una rete, che avevano calato in mare quattro giorni fa; all'improvviso, il motore della loro imbarcazione, che fino a quel momento non aveva dato problemi, si è bloccato; loro hanno tentato di riavviarlo, ma il mare grosso e la forte corrente hanno trascinato via l'imbarcazione; i due occupanti non sono più riusciti a governare la barca e, alla

fine, sono caduti in acqua. Mentre Mario Attnce è riuscito a guadagnare la terra, il suo compagno non ce l'ha fatta. Fino a ieri sera, di lui non c'era alcuna traccia. Una volta dato l'allarme, sul posto sono intervenuti i mezzi della capitaneria di porto di Napoli, dei sommozzatori dei vigili del fuoco e dei elicotteri dei vigili del fuoco ed altri della polizia e dei carabinieri. Le ricerche sono state sospese in serata per l'oscurità. Sono poche le speranze di trovare ancora in vita Vincenzo Totaro il suo amico, sotto shock, ha raccontato di averlo visto sparire sott'acqua, mentre lui lottava contro la corrente. Sull'incidente è, naturalmente, stata aperta un'inchiesta. Le indagini sono ufficialmente condotte dal commissariato di Castelvolturno.