

LA STAMPA

INTERNO

Martedì 16 Luglio 1991 9



Rosario Priore ha esaminato le fotografie scattate dai tecnici inglesi sul fondale di Ustica

Il giudice: tre ordigni accanto al Dc9

Comincia il recupero del missile

ROMA. «Ci sono tre ordigni di natura militare accanto al relitto del Dc9 Itavia»: lo ha dichiarato il giudice Rosario Priore, che segue l'indagine sulla strage di Ustica, dopo essersi recato a bordo della «Valiant» la nave-ufficio che coordina le ricerche. Quanto alla scatola nera fotografata dai tecnici inglesi, secondo Priore, «è molto alta la probabilità che sia la stessa del Dc9 precipitato il 27 giugno di 11 anni fa. Stiamo controllando i dati d'identificazione della "scatola nera" Itavia per vedere se corrisponde a quella fotografata nei giorni scorsi. «Che riemergerà - ha precisato il giudice - alle 6 della mattina di giovedì e sarà trasferita a Napoli a bordo della stessa "Valiant"».

Domani i tecnici della Wimpol, che stanno scandagliando il fondale marino dove si depositò undici anni fa il relitto del Dc9 dell'Itavia esploso nel cielo di Ustica mentre volava da Bologna a Palermo - daranno dunque inizio alle operazioni di recupero della seconda scatola nera e dello spezzone di missile. Ma, mentre inquirenti e componenti della Commissione stragi ancora si interrogano sulla autenticità e sulla utilità ai fini dell'accertamento della verità dei due clamorosi reperti, individuati a undici anni dalla strage, qualcuno già muove i primi passi per aprire altre inchieste, di carattere disciplinare e amministrativo, nei confronti dei primi giudici che si occuparono del caso Ustica e, soprattutto, per un giudizio sul lavoro di ricerca sottomarina e di recupero portato a termine dalla società francese Ifremer fra il giugno 1987 e il maggio dell'anno successivo.

Dai brogliacci delle comunicazioni giornaliera fra le nave ap-

poggio «Nadir» ed il mini-sommergibile «Nautilus», che operò in quel periodo a 3500 metri di profondità attorno ai resti del Dc9, si evince che l'operazione di recupero si rivelò piena di incongruenze, incidenti di lavoro, incertezze e contraddizioni. Secondo l'onorevole Roberto Cricco (federalista europeo), che fa parte della Commissione stragi, «le operazioni di recupero furono eseguite con tanta impetuosità da provocare la frantumazione del Dc9. I tecnici individuavano la parte anteriore della fusoliera (quella che dovrebbe essere stata colpita dall'esplosione, ndr) con la scritta ITAVIA ms, per motivi sconosciuti, non la recuperarono».

I tecnici francesi si accorsero anche dell'esplosione di missili fotografati pochi giorni fa dagli inglesi della Wimpol, ma lo lasciarono in fondo al mare. E frantumarono pure la carlinga adagiata sul fondale quasi integra, a parte il piano di coda, «il responsabile di questi comportamenti gravissimi sul piano penale che disciplinano - dice oggi Cricco - le società incaricate del primo recupero (i francesi erano assistiti dalla Tecnospace di Genova, ndr), i periti o il giudice Vittorio Bucarelli».

Quest'ultimo, dopo anni di inutili tentativi, chiese polemicamente di essere sollevato dall'incarico e l'inchiesta venne affidata a Rosario Priore il quale nominò una nuova équipe di periti, scelti in campo internazionale, e si rivolse alla Wimpol per un supplemento di ricerche sottomarine. Ricerche che hanno portato in pochi giorni a due clamorosi ritrovamenti: un pezzo di missile e la seconda scatola nera, quella dove vengono regi-

strati i dati di volo.

«Il fatto più importante, in attesa dei riscontri tecnici tra i numeri di matricola della "scatola nera" del Dc9 e quella individuata ora tra i resti del velivolo - sottolinea Sergio De Julio, deputato della Sinistra indipendente e relatore sul caso Ustica - è la conferma che almeno il 70% del relitto è ancora in fondo al mare. La boîte noire di cui si parla nei documenti dell'Ifremer dovrebbe essere, coerentemente, la stessa che si sta per recuperare. «Ma c'è l'ipotesi, meno coerente - insomma - che essa sia stata sottratta dal relitto del Dc9 e ributtata in mare lontana dai resti del velivolo».

Ipotesi inquietante che chiama in causa anche i periti nominati anni fa dal giudice Bucarelli e mette in dubbio persino l'attività inquirente dello stesso magistrato. Non è escluso, perciò, che ad occuparsi della vicenda sia nei prossimi giorni il Consiglio superiore della magistratura. O su propria iniziativa o su richiesta del ministro della Giustizia o del Parlamento. Tre deputati federalisti europei (Bionio, Calderisi e Ciccionesoro) hanno rivolto ieri un'interrogazione al ministro Martelli per sapere come egli intenda agire «per chiarire le ragioni del comportamento di Bucarelli e dell'allora pubblico ministero nell'inchiesta, Giorgio Santacroce, il guardasigilli potrebbe, infatti, girare la questione al Csm, o incaricare un ispettore ministeriale di esaminare la vicenda o chiedere, come titolare dell'azione disciplinare, l'apertura di un'inchiesta sui due giudici alla Procura generale della Cassazione».



Fotografati sul fondale nei pressi dell'isola di Ustica dove l'aereo precipitò il 27 giugno di 11 anni fa

Il giudice Rosario Priore: è molto probabile che la scatola nera fotografata sia quella del Dc9

Le scatole nere - registratori delle voci dei piloti e dei parametri volo, in realtà due scatole rosse aranciate - vennero introdotte nel 1965 per facilitare l'accertamento delle cause degli incidenti. Normalmente sono sistemate sulla parte superiore della carlinga, accanto ai piani di coda verticali: gli involucri e i circuiti devono resistere a un impatto di 2500 kg, a un'accelerazione mille volte superiore a quella di gravità, a temperature oltre i 1200 gradi per 30 minuti e a più di tre mesi di immersione in mare oltre i 1000 metri. Le apparecchiature sono alimentate dall'energia di bordo e non hanno batteria tampone: al momento dell'impatto, se salta l'impianto elettrico, cessano di funzionare. D'altra parte per la ricerca delle cause importa ciò che accade negli ultimi minuti, non quel che si verifica dopo.

La lettura viene fatta per mezzo di apposite apparecchiature per la decodifica, che permettono di ricostruire, istante per istante gli ultimi momenti di vita del velivolo, scoprendo eventuali anomalie in cabina di pilotaggio (voce recorder, errori di condotta, guasti improvvisi. Le scatole nere più moderne rilevano 19 elementi con misure ripetute continuamente (altezza, velocità, temperatura aria, posizione flap, pressione motori, ecc.) e 23 parametri (autopilota, carrello, sistemi ausiliari, ecc.) solo a codice binario (sì/no, accensione, suglia). Il coordinamento di tutti questi dati consente la ricostruzione del volo: oggi, con i computer, è possibile ottenere una perfetta simulazione sul video di quanto è accaduto.

La parola alla scatola nera

Ma è un tipo vecchio con pochi dati

È un vecchio e primitivo modello di «flight data recorder» quello che il minisommergibile della Wimpol tenterà di recuperare alla fine della settimana a oltre 3500 metri di profondità, dopo averlo individuato sabato fra i resti del Dc9 Itavia inabissatosi in mare presso Ustica. Si tratta di un «farchild» risalente al 1967, anno di nascita del velivolo, compagno dei «cockpit voice recorder» recuperato intatto nell'87, registratore che ha fornito le ultime parole pronunciate dai due piloti, compreso quel sguardo - a che è, in assoluto, l'ultimo segno di vita a bordo.

I tecnici concordano sul fatto che, molto probabilmente, sarà possibile decodificare i parametri registrati dal nastro metallico

del «data recorder». L'apparecchiatura è rozza, ma molto resistente, e dieci anni nelle profondità del Mediterraneo non dovrebbero averla danneggiata.

«Ma il modello impiegato a bordo del Dc9 della serie 30 riportava soltanto cinque parametri di volo contro i 42 dei tipi più avanzati oggi montati sui moderni jets», spiega Andrea Artoni, esperto aeronautico della rivista *Volare*. In sostanza ci saranno solo le indicazioni dell'ora dell'incidente (triferita al tempo universale di Greenwich), della direzione di volo (la prua), della velocità rispetto all'aria in nodi, dell'accelerazione verticale, espressa in decimi di g e rile-

vata 4 volte al secondo.

«Indicazioni utili - osserva Artoni - ma purtroppo insufficienti per chiarire i molti dubbi che restano sulla vicenda. Più che altro si avranno conferme di quello che già si sa oggi: ora dell'evento, quota, velocità e direzione del velivolo. Forse l'elemento più significativo potrebbe essere quello dell'accelerazione verticale, che potrebbe rivelare, ma è solo un'ipotesi, forti scossoni alla struttura negli ultimi istanti».

Su questo punto concorda anche Andrea Nativi, redattore aeronautico della rivista *Italiana di difesa*: «Un salto di quota istantaneo potrebbe forse dire che l'aereo è stato colpito da un missile: ma anche in questo caso è solo un indizio non una prova».

Gianni Bisio

Nuova 1.6 iniezione con catalizzatore.

Opel Vectra è diventata la numero uno in Europa nella sua classe. E gli Europei, si sa, sono un popolo difficile nei gusti oltreché vario nei costumi. Non si sono accontentati di un'auto dalla linea unica, tracciata per raggiungere un Cx di solo 0.29. Hanno preteso di più e sono saliti a bordo. Così hanno trovato una dotazione di serie senza uguali: fari alogeni, contagiri, poltrona di guida regolabile in altezza, autoradio stereo giranastri con 6 diffusori e antenna elettrica. E' forse troppo? Giudicate voi, abbiamo solo pensato in grande. Per assecondare anche i vostri desideri più ingombranti abbiamo progettato un bagagliaio di 530 litri che diventano 840 utilizzando i sedili posteriori reclinabili separatamente. Potete trasportarci un reggimento di valigie. Per farvi muovere da "padroni" anche in terra straniera (neve, ghiaccio o fango che sia) vi abbiamo messo a disposizione il propulsore 2000 16 valvole anche con trazione integrale: 150 CV, 217 km/h, da 0 a 100 in 8,5 secondi. Per aiutarvi a dominare anche i peggiori istinti abbiamo previsto ABS, check control system, computer di bordo e chiusura centralizzata. Tutto, per farvi guidare in santa pace.

L'unica battaglia che ci piace combattere è quella per l'ambiente, per questo vi diamo il convertitore catalitico a tre vie con sonda lambda. Se da qualche tempo avete la sensazione di essere in esilio, è giunta l'ora di scegliere una Vectra: 1.4, 1.6, 1.6i Cat., 2.0i, 2.0i Cat., 16V e 4x4, 1.7D.

DAL LIRE
17.760.000*
IVA INCLUSA



VIA LIBERA OPEL NUMEROVERDE 1678-29064

Il nuovo servizio NUMEROVERDE, attivo nelle provincie con il numero verde 1678-29064, garantisce per due anni dall'acquisto un servizio di assistenza clienti, pronto e disponibile per il cliente in ogni momento.

L'esperto analista Opel al telefono in 15 secondi vi indica la gamma Opel, le dotazioni, i prezzi, i colori e vi consiglia il concessionario Opel più vicino a voi.

Ogni versione Opel General Motors è stata progettata e collaudata per essere sicura, stabile, per regalarvi e che la scelta di un'auto sia un'esperienza che vi regalerà per tutta la vita. Opel è un'idea che nasce e si evolve.

Prezzo di listino suggerito, IVA inclusa, del modello 1.4 GL.

OPEL
BY GENERAL MOTORS N°1 NEL MONDO.