

APPUNTI SU USTICA : IL CASO G-ARCO

La tragedia di Ustica prima di essersi trasformata in terreno di scontro fra due diverse ipotesi, è un incidente aeronautico occorso ad un velivolo di linea.

Quando accade una tale tipologia di evento ogni nazione dispone di una propria agenzia tecnica investigativa per appurare le cause dell'incidente. Stante l'alta tecnicità che da sempre contraddistingue il trasporto aereo, investigatori aeronautici non ci si improvvisa. Quando nel 1980 avvenne l'incidente all'IH870 il nostro Paese ancora non aveva la propria agenzia investigativa (ANSV nascerà nel 1999) e fu un passaggio obbligato rifarsi anche a enti stranieri nonché ad esperti del settore nazionale e internazionale.

A questi organismi ed esperti si ricorre **anche nel caso si sospetti un atto ostile** contro l'aeromobile.

A livello internazionale, fra le tante, va ricordata la ISASI (International Society of Air Safety Investigators) alla quale aderiscono gli investigatori aeronautici accreditati, individui cioè che hanno dedicato la loro vita professionale a studiare relitti e rottami, ciò che rimane di un velivolo dopo un incidente, per cercare di determinare le cause dell'evento, e dobbiamo dire che per non pochi di essi l'inizio della attività risale addirittura in anni in cui i velivoli non disponevano ancora dello strumento dei registratori di bordo.

Se la sicurezza dell'aviazione civile (*safety*) oggi ha raggiunto risultati di tutto rispetto è anche e soprattutto grazie all'opera professionale di questi enti e di queste persone che hanno fatto dell'investigazione aeronautica, e quindi della sicurezza del volo, il loro obiettivo primario.

E' interessante annotare come eventi rimasti con il punto interrogativo, casi nei quali le risultanze delle inchieste hanno visto divergere le conclusioni degli esperti hanno riguardato esclusivamente quegli incidenti nei quali pur essendo stata appurata l'esatta dinamica dell'evento, è rimasto il dubbio sull'ipotesi **di suicidio da parte del comandante.**

Per non rimanere nel vago precisiamo che rientrano sotto questa casistica:

*Royal Air Maroc (1994) ATR42 ; 44 vittime

*Silk Air (1997) B-737 ; 104 vittime

*Egyptair (1999) B767 ; 217 vittime

Per gli specialisti della safety la *materia prima* su cui lavorare è data in via primaria dal simulacro del velivolo; per loro il metallo e il materiale a disposizione "parla" ed è in grado di svelare i segreti sull'accaduto.

Dal momento che ogni indagine termina sempre con raccomandazioni sulle azioni da prendere per evitare il ripetersi dello stesso evento, il lavoro svolto negli anni da questi organismi si riflette nelle cifre stesse sull'andamento della *safety* a carattere mondiale che qui riportiamo, le quali vanno lette avendo presente che nel 1951 l'aviazione civile mondiale aveva prodotto 60.000 milioni di Passeggeri-chilometri i quali nel 2010 erano saliti a 4.684.902 milioni:

Incidenti mortali a velivoli su servizi regolari di linea; dati mondiali (da www.air-accidents.com)

1951/1960: 323 eventi

1961/1970: 299 eventi

1971/1980: 306 eventi

1981/1990: 251 eventi

1991/2000: 224 eventi

2001/2010: 144 eventi

Come è noto vari sono stati gli incidenti aerei causati da atti ostile contro l'aeromobile, ma per le circostanze e le modalità che lo hanno accompagnato, nessuno presenta così evidenti analogie con Itavia 870 come il caso del velivolo della BEA (oggi British Airways) che il 12 ottobre 1967 si inabissò nel Mar Mediterraneo causando la morte di tutti i 66 gli occupanti a bordo.

Il rapporto completo si trova nel Digest ICAO 17, Circolare 88 (Vol.II) e qui di seguito si riportano le analogie fra i due incidenti.

- Nessun messaggio di *mayday* fu lanciato dal G-ARCO (matricola del velivolo);
- L'incidente occorse entro 1 ora dal tempo del decollo ;
- L'incidente avvenne in ore notturne ;
- Il volo era seguito con il sistema procedurale (cioè senza assistenza radar);
- Gli investigatori dovettero lavorare senza disporre di alcun rottame del velivolo;
- Il velivolo finì in mare ad una profondità di 2700/3100 metri ;
- Nelle settimane seguenti all'evento, nella zona dell'incidente, venne ritrovato un serbatoio supplementare usato da velivoli militari;
- Il volo operava da Atene a Nicosia in un momento di alta tensione fra i due Stati; proprio nel 1967 una giunta militare detta "dei colonnelli" aveva preso il potere in Grecia. Cipro aveva avuto l'indipendenza nel 1960, ma le tensioni fra Grecia e Turchia non si erano mai attenuate. Nel Marzo del 1970 vi fu un attentato all'elicottero che portava l'Arcivescovo Makarios che era il fautore dell'unione con la "madre Grecia". (Per inciso è proprio di questi giorni la notizia che la Turchia minaccia di congelare i rapporti con la Ue se Cipro otterrà la presidenza dell'Unione nel 2012)

Questo il "caldo" scenario in cui si trovarono a lavorare gli esperti dell'AIB (Accidents Investigation Branch) britannico cui fu affidata l'indagine. In pratica tutto ciò di cui essi disponevano erano i corpi delle vittime e solo rottami galleggianti quali cuscini e materiale non metallico facente parte dell'allestimento di bordo.

Nell'aprile del 1968 (a meno di un anno dall'incidente) viene rilasciato il rapporto finale sull'incidente; il rapporto è di appena 20 pagine incluse quelle con le foto dei cuscini e gli schemi della traiettoria di caduta del velivolo. Questo in estrema sintesi il percorso investigativo condotto dai tecnici dell'AIB (capitolo "Analysis and Conclusions").

-Si era in presenza di un *break up* strutturale in volo;

-Venivano scartati, con relative giustificazioni a supporto, il fattore meteo, problemi della struttura del velivolo. Veniva altresì esclusa che si fosse determinata una condizione di "out-of-control" e di collisione con altri velivoli;

-dall'incrocio delle risultanze di DUE specifici fattori, da un lato le perizie medico/legali effettuate sui corpi delle vittime, e dall'altra le risultanze del RARDE (*Royal Armament Research and Development Establishment*) che aveva trovato tracce di esplosivo (fu suggerito trattarsi di circa 16 oz di esplosivo

plastico n.4 situato nella cabina passeggeri) veniva determinato che la causa, o probabile causa era stata:

“the aircraft broke up in the air following detonation of a high explosive devise within the cabin”

E fra le raccomandazioni finali veniva inclusa quella che poi doveva diventare ben nota ai tempi nostri, ovvero si invitavano le autorità competenti a *“sviluppare mezzi atti a individuare la presenza di ordigni esplosivi per assistere aerolinee e autorità aeroportuali nello svolgimento delle loro misure di sicurezza”*

Tutto ciò, val la pena ripeterlo, senza aver recuperato un solo pezzo della struttura metallica del velivolo.

Ma della sciagura del G-ARCO della BEA il particolare che più di ogni altro vale la pena sottolineare è di altra natura. Nessuno può ragionevolmente credere che i servizi segreti britannici e le autorità militari dei Paesi interessati non si siano attivate per dare un nome e un volto agli autori di quello che era, senza dubbio alcuno, un atto ostile contro un aeromobile civile battente bandiera *Union Jack*; così come non si può dubitare che si saranno messi sottosopra registri e personale della base RAF di Akrotiri (citata nel rapporto) o di altre basi militari per studiare plot radar e registri. E' altamente verosimile che ogni possibile pista a disposizione sia stata seguita; **ma tutto ciò è avvenuto low profile**, lasciando che l'indagine tecnico-aeronautica seguisse il suo corso autonomo e pervenisse alle sue conclusioni. Inoltre quest'ultima ha potuto lavorare senza il bombardamento mediatico di mass media ognuno dei quali aveva una sua verità da svelare, ognuno con una pista da suggerire. Nel caso Itavia ricordiamo che quando la Commissione tecnica si mise inizialmente al lavoro, la prima tesi che l'immaginario collettivo cavalcava era la storia delle carrette del cielo e dell'inaffidabilità dell'aerolinea Itavia, a seguito della quale nel Dicembre 1980 venne revocata la licenza al vettore. A Londra, quando a fine novembre del '67 il Ministro britannico J.P.W.Mallalieu annunciò che il governo non intendeva recuperare il relitto non vi fu nessuna eclatante protesta, né il motivo fu preso a pretesto per avanzare congetture varie su presunte coperture che la decisione avrebbe pure potuto sollevare.

Ma ancora un ulteriore aspetto va evidenziato. Il rapporto dell'AIB pur se ha stabilito che a causare la sciagura è stato un ordigno esplosivo messo a bordo della cabina passeggeri, non si sofferma affatto ad esaminare dove e come lo stesso potrebbe essere stato piazzato (il volo originava a Londra ed aveva effettuato una sosta di 1 ora ad Atene): scopo dell'investigatore tecnico è infatti stabilire **perché** l'incidente è avvenuto; tutto il resto spetta eventualmente ad altri, ma in ogni caso le inchieste procedono in maniera del tutto autonoma senza alcuna sovrapposizione e interferenze.

Il convincimento di Frank Taylor

Quando un investigatore aeronautico dispone dei rottami del velivolo ed è in grado attraverso essi di risalire alle cause della sciagura, non ha più bisogno di compiere altri percorsi interpretativi. Per Frank Taylor, chiamato a lavorare sul caso Ustica formalmente dal settembre '90 fino a luglio '94, una volta studiati i *wreckage* dell'I-TIGI, appariva del tutto superfluo determinare se nelle vicinanze del velivolo volavano altri aerei. Nel suo approccio mentale di investigatore professionista aeronautico sarebbe stato come se di fronte ai rottami del 747 di Lockerbie, una volta appurato cosa era accaduto, la commissione di

inchiesta avesse voluto indagare per studiare i tabulati radar e sapere se altri velivoli avevano intersecato la rotta del jumbo Pan Am, o ipotesi simili.

Un tale approccio “straight forward” ha fatto sì che la sua interpretazione venisse dichiarata come “estrema” dalla prima Corte di Assise di Appello di Roma (pag 68):

“infatti se si prescindere dalla posizione estrema espressamente affermata dal prof. Taylor secondo cui l'accertamento della presenza di altri aerei in prossimità del luogo del disastro era assolutamente irrilevante ai fini delle conclusioni da assumere sulla causa della caduta del DC9...”

Ma un investigatore aeronautico chiamato a fornire la sua conoscenza tecnica, ricordiamoci di G-ARCO, **questo deve fare e non altro**. E a questo punto non sarà superfluo riportare quanto lo stesso G.I. Rosario Priore ebbe a dichiarare in una intervista rilasciata al giornalista Andrea Purgatori nel gennaio 2007 : *“l'ostacolo...che è costato un impegno molto forte nella ricostruzione dell'evento è stato l'assenza, presso di noi (magistrati titolari delle indagini: n.d.r) di ogni sapere tecnico”*. (il testo è ripreso dalla pag 95 del libro di Vincenzo R. Manca “Giustizia e verità”)

Il prof. Taylor, uno dei maggiori esperti mondiali di analisi della safety, fa parte del Cranfield Institute Technology e presentò una dettagliata relazione “Insegnamento dalle indagini su Ustica” in un convegno sulla sicurezza del volo promosso dall'UGAI (Unione Giornalisti Aerospaziali Italiani) che si tenne nell'ottobre del 1998 presso il CNR a Roma. In questa relazione è possibile apprendere tutti i dettagli su quella che più che una convinzione, è per lui una certezza. (in merito vedi anche ns. precedente newsletter n.12/11)

In una delle rare interviste di cui la nostra stampa lo volle degnare (Il giornale, 20 aprile 1999) addirittura Taylor arrivò a dichiarare: *“per quanto ho potuto scoprire quindi quella sera avrebbero potuto esserci dozzine di aerei ed anche missili intorno, e ciò non avrebbe influenzato le mie conclusioni che sono basate sulle prove inconfutabili della carcassa del DC-9”*.

Ecco, sono parole lapidarie, asciutte come queste che ci fanno capire la differenza che intercorre fra un tecnico della materia e i tanti “conoscitori” della verità; non solo, ma è grazie ad esse che possiamo pure spiegarci perché il rapporto finale sull'attentato a G-ARCO fu redatto in meno di un anno pur con un velivolo che rimase infondo al mar Mediterraneo, e da noi, dopo 30 anni, ancora si litiga sulle cause della sciagura all'I-TIGI.

AAR- Safety Newsletter (13/11), 30 Settembre 2011