

RICORDATE MATHIAS RUST?

Chissà se un novello Mathias Rust oggi faciliterebbe il disgelo fra Mosca e Washington. Lo ricordate? Era il 28 maggio 1987, quando l'adolescente tedesco Rust riuscì a portare a termine quella che potremmo ben definire una missione impossibile.

Qual giorno Rust, che aveva allora 18 anni, era un pilota alle primissime armi, con circa 50 ore di esperienza di volo. Qualche giorno prima, il 13 maggio 1987, Rust partì dal piccolo aeroporto di Uetersen, vicino ad Amburgo, con il suo monomotore Cessna F172P il quale era stato modificato rimuovendo alcuni sedili e sostituendoli con serbatoi ausiliari. Trascorse le due settimane successive viaggiando attraverso l'Europa settentrionale, visitando le isole Faroe, trascorrendo una settimana in Islanda e visitando Bergen sulla via del ritorno.

Poi dopo queste che potremmo definire "prove tecniche" il 28 maggio 1987, Rust fece rifornimento all'aeroporto di Helsinki-Malmi, comunicò al controllo del traffico aereo che era diretto a Stoccolma e decollò alle 12.21. Subito dopo l'ultima comunicazione con il controllo del traffico, virò il suo Cessna verso est. I controllori del traffico aereo cercarono di contattarlo mentre si muoveva sulla trafficata rotta Helsinki-Mosca, ma Rust aveva spento le sue apparecchiature di comunicazione e finì per scomparire dai radar del controllo aereo finlandese. Quest'ultimi ipotizzarono un'emergenza e organizzarono un'operazione di salvataggio, mettendo in allerta motovedette della Guardia di frontiera finlandese. Fra l'altro i soccorritori trovarono una macchia di petrolio vicino a Sipoo, dove Rust era scomparso dall'osservazione radar, e condussero anche una ricerca subacquea senza trovare nulla.

Incredibile impresa di un giovane tedesco su un velivolo da turismo

Un aereo buca lo «scudo» sovietico e atterra davanti al Cremlino

Lo davano per disperso nei gelidi cieli del nord, quando è arrivato il clamoroso annuncio: quel piccolo aereo da turismo tedesco era atterrato nel posto più incredibile, a Mosca, a pochi passi dalla piazza Rossa, dietro il Cremlino. Come ha fatto il temerario pilota diciottenne a bucare lo scudo aereo sovietico? Un comunicato lascia intendere che l'aereo è stato intercettato ma lasciato atterrare.

VALERIA PARBONI

La scena: è giovedì le sette e mezzo di sera. I moscoviti sono in strada impegnati a festeggiare (curiosa coincidenza) la «Giornata delle Guardie di frontiera». Un sibilo indistinto, che si tramuterà ben presto in un rombo, fa alzare lo sguardo in aria ai turisti e ai passanti che affollano la piazza. Un piccolo «Cessna 172», un quattro posti bianco, con una striscia azzurra sulla fusoliera e la bandierina della Germania federale, fa tre giri sulle loro teste, allora pericolosamente le guglie della basilica di San Basilio e infine tocca terra a una trentina di metri dalle mura del Cremlino. L'apparizione lascia di stucco tutti. Perfino gli agenti del Kgb non sanno che pesci prendere. Trascorre qualche secondo di suspense e voilà, il portello si apre: esce il pilota, giovanissimo, poi identificato per Mathias Rust, 18 anni, meccanico di Amburgo seguito dalla sua compagna di volo, una ragazza di cui non è stata ancora rivelata l'identità. I due distribuiscono sorrisi e strette di mani. Ma la performance dura poco. La coppia viene prelevata su una macchina della polizia e dopo qualche ora un autocarro rimpiorchia il velivolo. Sulla piazza torna l'atmosfera di sempre. Sulla vicenda invece piomba una cortina di mistero che sarà interrotta più tardi dai comunicati dell'ambasciata della Rft a Mosca. Ad Amburgo la madre del ragazzo racconta alla radio che il figlio è partito il 13 maggio alla volta di Reykjavik facendo rotta sulle isole del Mare del Nord, e di aver parlato con lui per telefono lunedì sera, al suo arrivo a Helsinki. Non è affatto preoccupata del temerario atterraggio. Anzi, si dice tranquilla. «In «Aeroclub Hamburg Motorsport», Rust viene descritto come un fanatico del volo, un giovane in possesso dallo scorso anno di un brevetto di pilota e disposto a qualsiasi cosa, anche ad abbassarsi ai lavori più umili pur di raggranellare i soldi per pagarsi i costosi corsi del club necessari per ottenere il brevetto superiore. Come ha fatto Rust ad arrivare a Mosca senza mettere in allarme lo scudo aereo sovietico? I tecnici formulano qualche ipotesi. Il ragazzo è riuscito ad atterrare nella piazza Rossa, dicono, zigzagando le zone d'ombra dei radar e grazie soprattutto al pessimo stato di efficienza dei sistemi di difesa sovietici disseminati fra il Baltico la zona di Leningrado e Mosca. «Probabilmente», aggiungono gli esperti - i radar non hanno visto nulla, o se è apparso qualcosa non è stato valutato dagli operatori». Gli americani rincarano la dose ricordando il complesso antimissilistico che protegge Mosca e che avrebbe dovuto segnalare la presenza del Cessna 172, piccolo quanto si vuole, ma comunque dotato di un'apertura alare di dieci metri. Come hanno fatto a non vederlo non si sa. Quando è in volo è molto più grosso di un missile...». Dalle critiche gli Stati Uniti assolvono però i radar destinati a seguire il traffico in zone «controllate, lungo aerovie bene determinate, a alta e altissima quota». Da Mosca, nel frattempo, non una parola. Solo nella tarda serata di ieri un comunicato della Tass conferma il singolare episodio. «Un aereo sportivo pilotato da Mathias Rust, cittadino della Repubblica federale di Germania ha violato giovedì lo spazio sovietico nell'area della città di Kobla-Jarve. Il volo non è stato interrotto e l'aereo è atterrato a Mosca». Il comunicato lascia intendere che l'aereo è stato intercettato e lasciato atterrare. Come si ricorderà l'abbattimento del Jumbo sudcoreano che invase lo spazio aereo sovietico fu all'origine di un grave inasprimento della tensione internazionale. Il flash, sette scame righe con titolo «violazione dello spazio aereo sovietico», si conclude con l'annuncio dell'apertura di un'inchiesta sull'incidente da parte degli organi competenti».

(1)

Ma Rust non era precipitato in mare. Aveva attraversato la costa del Baltico sopra l'Estonia ed era diretto addirittura verso la città di Mosca. Fu così che intorno alle 14:30 apparve sui radar della Difesa Aerea sovietica; anche loro non riuscirono a stabilire un contatto radio. Gli venne assegnato il codice identificativo 8255. Venne attentamente seguito dai radar sovietici, tutte le difese aeree vennero messe in stato di allerta e due intercettori furono inviati a investigare. Alle 14:48, vicino a Gdov, un pilota di MiG-23,

il tenente maggiore A. Puchnin, individuò il Cessna che descrisse come un piccolo aereo sportivo bianco molto simile ad uno Yakovlev Yak-12 e chiese se doveva abbatterlo, ma l'autorizzazione gli fu negata.

I caccia persero il contatto visivo con Rust poco dopo.

La difesa aerea sovietica ristabilì più volte il contatto con l'aereo di Rust, ma a tutti questi eventi seguì una certa confusione che fu la fortuna per l'intrepido adolescente della Germania ovest. Quel giorno tutto sembrava volgere a suo favore. Nell'area ove volava Rust erano in corso esercitazioni e, gli ufficiali di controllo locali assegnarono a tutto il traffico nell'area lo status di amichevole ("*friendly*"), compreso Rust. Anche più avanti nei pressi di Torzhok si era verificata una situazione analoga, questa volta a causa dell'aumento del traffico aereo dovuto alle operazioni di soccorso per un incidente aereo avvenuto il giorno precedente. Rust, che volava su un lento aereo a elica, venne confuso con uno dei velivoli che partecipavano ai soccorsi. Quindi in pratica ogni qualvolta fu avvistato ricevette un falso riconoscimento di traffico "amico". Fu così grazie a questi malintesi della difesa russa che infine intorno alle 19:00, Rust apparve sopra Mosca. Inizialmente aveva intenzione di atterrare al Cremlino, ma pensò che atterrare all'interno, nascosto dalle mura del Cremlino, avrebbe permesso al KGB di arrestarlo e negare l'incidente. Pertanto, cambiò il punto di atterraggio direttamente sulla Piazza Rossa. Il traffico pedonale intenso non gli permise di atterrare nemmeno lì, così, dopo aver girato intorno alla piazza un'altra volta, riuscì ad atterrare sul ponte Bolshoj Moskvoretsky, vicino alla Cattedrale di San Basilio.

Nemmeno a farlo apposta la successiva indagine che venne fatta mise in luce che i fili elettrici del filobus normalmente stesi sul ponte - che avrebbero impedito l'atterraggio - erano stati rimossi per manutenzione quella mattina e sostituiti il giorno successivo. Così dopo aver rullato davanti alla cattedrale, si fermò a circa 100 metri dalla piazza, dove fu accolto da passanti curiosi alcuni dei quali gli chiesero un autografo. Quando gli fu chiesto da dove venisse, rispose "Germania", facendo così credere che venisse dalla Germania Est; ma quando precisò Germania Ovest furono ben pochi a credergli. Esiste in rete un filmato di Rust mentre sorvolava la Piazza Rossa e atterrava sul ponte. (2) Rust comunque venne arrestato subito dopo dalle autorità di polizia russe.

Il volo di Rust attraverso un sistema di difesa aerea ritenuto impenetrabile ebbe un grande effetto sulle forze armate sovietiche e portò al licenziamento di molti alti ufficiali, tra cui il Ministro della Difesa Maresciallo dell'Unione Sovietica Sergei Sokolov e il Comandante in Capo delle Forze di Difesa Aerea sovietiche, l'ex asso della caccia della Seconda Guerra Mondiale Maresciallo Capo Alexander Koldunov. La Russia era allora governata da Mikhail Gorbaciov il quale sembra prese spunto da questo incredibile evento per sue riforme interne, permettendogli di licenziare numerosi alti vertici contrari alla sua politica ritenuta troppo morbida. Rust fu condannato a quattro anni in un campo di lavoro russo per aver violato le norme sul passaggio illegale di frontiera e sul traffico aereo, nonché per aver provocato una situazione di emergenza al momento dell'atterraggio. Dopo 14 mesi di carcere, fu graziato da Andrei Gromyko, presidente del Presidium del Soviet Supremo, e venne riconsegnato alle autorità della Germania Ovest.

Oggi Rust ha 54 anni e in una delle sue numerose interviste rilasciate dopo il ritorno in Germania disse di aver voluto creare un "ponte immaginario" verso l'Est e che il suo volo aveva lo scopo di ridurre le tensioni e i reciproci sospetti tra i due schieramenti in anni in cui viveva la cosiddetta Guerra Fredda.

"Ho pensato che ogni essere umano su questo pianeta è responsabile di un certo progresso e stavo cercando un'opportunità per fare la mia parte". (3) Oggi ci sarebbe indubbiamente bisogno di un novello Rust il cui leggendario aereo si trova esposto nientepopodimeno che al German Museum of Technology di Berlino.



- (1) Articolo tratto da "L'Unità" del 30 maggio 1987
- (2) <https://www.youtube.com/watch?v=Wue02Y0IS38>
- (3) <https://www.bbc.com/news/magazine-20609795> ; Mathias Rust: German teenager who flew to Red Square ; 7 dicembre 2012

NL 43/2022 ; 11 agosto 2022

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno
NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 giugno
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42simo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio
NL35/22	A380 Emirates atterra con foro nella carenatura	8 luglio
NL36/22	QNH errato mette a rischio un volo	16 luglio
NL37/22	Precipita il "solito" Antonov	17 luglio
NL38/22	La safety e lo stato delle flotte aeree russe	18 luglio
NL39/22	Arreraggio fuori pista	20 luglio
NL40/22	Nuovo rapporto sull'incidente di Smolensk	29 luglio
NL41/22	Montagnalonga e Ustica, due destini incrociati	03 agosto
NL42/22	Volare sicuri in tempi di molteplici crisi	06 agosto

E' uscito:



USTICA *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.**

Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale:

www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.