

Capitolo XIX
Perizia acustica Ibba-Paoloni - 30.05.91.

Discussioni erano sorte in esito alla Blasi sui significati dati a rumori o impulsi di rumore registrati nella parte finale del nastro del Cockpit Voice Recorder. Ragion per cui l'ufficio decideva con ordinanza datata 1° ottobre 90 nuova perizia acustica da affidare agli specialisti dell'Istituto Bordoni professore Giovanni Ibba e ingegnere Andrea Paoloni con i seguenti precisi quesiti:

1. "accertino i periti, esaminati gli atti processuali e compiuto ogni possibile rilievo teorico-sperimentale sul contenuto del Cockpit Voice Recorder, recuperato tra i rottami del DC9 dell'Itavia, precipitato nelle acque del Tirreno al largo di Ustica il giorno 27.06.80, con particolare riguardo alla parte finale del nastro magnetico in cui è stata evidenziata da precedenti indagini peritali, la presenza di alcuni impulsi di rumore tra loro ravvicinati, la natura e la attribuzione dei suddetti impulsi.

2. qualora uno, od anche più, di tali impulsi fosse riconducibile a quello del rumore generato da uno scoppio, riferiscano i periti se quest'ultimo è stato determinato da un ordigno esploso all'interno o all'esterno dell'aeromobile" (v. verbale di incarico peritale del 12.10.90).

Nel maggio successivo, i periti depositavano la relazione peritale, e così rispondevano ai quesiti in modo netto e chiaro, fugando dubbi ed interpretazioni diverse.

1. "In base alle risultanze dei rilievi teorico-sperimentali eseguiti sul contenuto del nastro del Cockpit Voice Recorder recuperato nel mare di Ustica, i sottoscritti ritengono di poter affermare con ragionevole sicurezza che gli impulsi immediatamente precedenti l'arresto del registratore sono di natura elettrica e non acustica. In altri termini la corrente di registrazione di detti impulsi non è di origine microfonica, ma si è generata direttamente nei circuiti elettrici di alimentazione per cause esterne accidentali.

2. Data la natura non accertata del fenomeno, l'analisi temporale e/o frequenziale degli impulsi in oggetto non può fornire informazioni in merito alla natura o alla collocazione, al momento dello scoppio, dell'ordigno che presumibilmente ha provocato il disastro aereo" (v. relazione peritale depositata il 30.05.91).

Tale interpretazione ha sempre retto sino a quando sono stati sollevati dubbi da parte del collegio Misiti, che è sembrato propendere per una origine microfonica o sonora per questi impulsi. In tal senso verranno consultati esperti di Gran Bretagna e Canada. Le osservazioni, come si vedrà nella perizia di quel collegio, non saranno mai formalizzate, anche se da ultimo, proprio in prossimità della chiusura dell'istruttoria, il prof. Frank W. Slingerland, vice presidente della Structural Disaster Diagnostic Canada Incorporated, chiedendo di conoscere i risultati raggiunti dal collegio tecnico-scientifico, ha comunicato che l'analisi da lui compiuta sui dati

preliminari aveva indicato che il DC9 era stato colpito da un missile o altro proietto, esploso poi nel vano bagagli a circa 1/10 della lunghezza della fusoliera prima della paratia posteriore.

Purtroppo il termine stava per scadere e non v'è stato il tempo per intraprendere una nuova ricerca peritale. Ma altri in altra sede potrà riprendere questo discorso.

* * * * *