

Capitolo LXXIII
Consulenza tecnica Cinti - 18.03.95.

Con questa nota depositata il 18.03.95, il consulente di parte civile –
il documento per la precisione è controfirmato anche da altri due consulenti

- intende contrastare le affermazioni del CPU, secondo cui "...a seguito dello scoppio di una carica di non eccessive dimensioni, collocata in una delle sei posizioni indicate in fig.IX-58 della perizia tecnico-scientifica (all'interno ed in varie posizioni della toilette) si è determinato il distacco del motore destro che, secondo il CPU, è stato seguito da quello del motore sinistro, con un intervallo temporale dell'ordine di un centinaio di millisecondi". Cosicché, i motori sarebbero precipitati in mare unitamente al pilone, al sistema di attacco del pilone al motore ed alla carenatura del motore. Le restanti parti del velivolo sarebbero precipitate in mare con modalità e tempi non interferenti con i detti motori.

Il consulente di parte differentemente conclude, a seguito della sua analisi sui resti dei motori. "Sembra d'obbligo una constatazione: la prima e l'ultima parte dell'aereo, assieme alla fusoliera hanno lasciato un segno preciso del loro coesistere con i motori al momento in cui questi sono finiti in mare". "Si è perciò orientati a concludere che, come sempre si è sostenuto (Douglas, Blasi, la stessa Pratis) l'I-Tigi è giunto in mare, danneggiato, con i motori fermi, ma sostanzialmente intatto".

Il consulente ricorda che i motori sono stati esaminati due volte, una prima durante il corso della perizia Blasi, una seconda durante l'ultima perizia. La prima volta i periti erano assistiti da funzionari della Douglas. La seconda volta il CPU ha affidato lo smontaggio, che è stato completo, alla Fiat Avio. Al termine di detti lavori venivano trovati all'interno dei motori:

-secondo la perizia Blasi, nel motore destro "un pomello in plastica appartenente ad un apparato strumentale (radio-rack) situato all'interno della cabina di pilotaggio" (Blasi 1, pag 364);

-secondo la perizia Misiti, numerosi frammenti in lega leggera provenienti dai rivestimenti antivibranti dei pannelli di fusoliera (entrambi i motori);

-spezzoni di guarnizioni in gomma provenienti dai rivestimenti antivibranti dei pannelli di fusoliera (entrambi i motori);

-un connettore elettrico/elettronico del velivolo (solo motore di destra).

Nelle evidenze il CPU dice: "...che tutti i corpi estranei ritrovati all'interno dei motori appartengono alla struttura di elementi del velivolo" (dicono del velivolo, non dei motori)

Il consulente ne trae le seguenti considerazioni. "Sembra che perchè un oggetto penetri in un altro capace di contenerlo sia necessario che tra i due si verifichi un movimento relativo e che si realizzi nel tempo e nello spazio un punto di contatto. Anche i motori e gli oggetti appartenenti ad "elementi del velivolo" debbono essersi trovati in tale situazione.

Invece l'ipotesi del CPU che dà priorità assoluta al distacco dei motori facendola avvenire in un centinaio di millisecondi, determina

caratteristiche di moto tali da eliminare ogni possibilità di relazione tra i motori e gli elementi strutturali del velivolo dai quali gli oggetti trovati al loro interno provengono infatti:

1) il pomello in plastica del radio-rack, riconosciuto come tale dagli esperti Douglas, era installato nel cockpit e mentre i motori, secondo l'ipotesi del CPU, stavano precipitando in mare, il pomello, secondo la stessa ipotesi, stava volando fermo al suo posto nella cabina di pilotaggio assolutamente intatta, verso la zona C.

Si ritiene di poter affermare che l'ipotesi del distacco dei motori, così come formulata dal CPU, non consente di spiegare come detto pomello sia stato trovato all'interno del motore destro.

2) I frammenti in lega leggera possono provenire dalle gondole dei motori o dalla struttura del velivolo.

Nel primo caso sarebbe stato opportuno individuare la corrispondenza tra i frammenti ed i punti delle gondole da cui sarebbero provenuti, come sarebbe assai interessante conoscere attraverso quale percorso parti delle gondole che avvolgono i motori sarebbero penetrati all'interno degli stessi, mentre, cadendo solidali con detti motori avrebbero potuto secondo logica, solo accartocciarsi o separarsi dagli stessi.

Su tale particolare non c'è, dunque, certezza, ma appare molto verosimile che i frammenti in lega leggera provengano dalla struttura del velivolo ed infatti, agli esami comparativi fatti dalla Fiat, la loro composizione appare del tutto identica a quella dei campioni prelevati da varie parti della fusoliera.

3) Spezzoni di guarnizioni "...antivibranti dei pannelli di fusoliera" e connettore elettrico/elettronico.

In mancanza di maggiori precisazioni possono essere considerati appartenenti sia al corpo principale del velivolo, che al distacco dei motori avrebbe continuato a volare verso la zona C, o a quella parte di fusoliera che "pelata" dal flusso aerodinamico sarebbe andata nel vento, in vari pezzi, verso le zone E ed F.

Nel primo caso di ripeterebbero le condizioni di impossibilità al verificarsi dell'evento (penetrazione nei motori) individuate per il pomello del radio-rack.

Nel secondo caso l'impossibilità deriverebbe dalla totale diversità del fattore R, infatti se dei particolari del tipo in discussione, dopo essersi svincolati dai pannelli di fusoliera fossero caduti liberamente ciò sarebbe avvenuto da 1 a 4 secondi dopo il distacco dei motori ed il loro fattore R li avrebbe portati a toccare la superficie del mare in un momento largamente successivo all'impatto dei motori e, data la forza del vento in quota e la loro leggerezza, anche in un punto diverso.

C'è da aggiungere che aver ritrovato delle parti in gomma dentro i motori dimostra che dette parti vi sono penetrate a motori freddi quindi non nel tempuscolo (un centinaio di millisecondi) del distacco altrimenti la gomma si sarebbe squagliata mentre le parti sarebbero state triturate dalle turbine ancora in forte rotazione inerziale (o no?).

L'analisi fatta porta a concludere che nell'ipotesi formulata dal CPU di distacco in volo dei motori non sarebbero esistite le condizioni necessarie alla penetrazione al loro interno degli oggetti che vi sono stati ritrovati, infatti gli stessi sarebbero stati segnati nel tempo e nello spazio di quantità incalcolabili dovendo seguire per la diversità del fattore R traiettorie diversissime.”

* * * * *