

"I governi devono parlare"

Corriere della Sera - 31 ottobre 1992

ROMA - Sono 15 i governi stranieri interpellati dai giudici che indagano sulla strage di Ustica. Alcuni hanno già risposto positivamente, altri non hanno nemmeno accusato ricevuta delle richieste di rogatoria e altri infine hanno risposto soltanto parzialmente all'invito a collaborare rivolto loro dal giudice istruttore Rosario Priore e dai Pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi. Dunque, tre livelli di disponibilità. Completa, come quella di Gran Bretagna e Germania. Insufficiente, come nel caso degli Stati Uniti. Inesistente, come nel caso di Libia e Francia (che da circa un anno non ha ancora fatto sapere se e quando accetterà la rogatoria). Il caso degli USA è ancora in discussione. Da una parte ci sono dichiarazioni di disponibilità. Ma dall'altra persistono zone di ombra nelle testimonianze acquisite nel corso delle precedenti rogatorie (ad esempio, rispetto alla vicenda del Mig 23 libico e agli elementi acquisiti sulla Sila da esperti giunti da Washington e da Francoforte per interessamento diretto del capocentro Cia a Roma) ma anche sulle più recenti richieste di informazioni avanzate (è il caso del serbatoio ripescato tra i rottami del DC9 e appartenente a un caccia della US Navy). Dopo gli ultimi interventi del governo italiano tutta la serie di rogatorie verrà rilanciata. Con una richiesta anche a Mosca e che dovrebbe riguardare i dati in possesso di navi e satelliti dell'ex URSS. Ma parallelamente marcia l'inchiesta tecnica. Che ormai sembra puntare verso una complessa ipotesi esplosione-collisione, che avrebbe coinvolto il DC9 nel mezzo d'uno scontro tra caccia: dunque involontario bersaglio di uno o più frammenti di un altro aereo colpito in prossimità della sua fusoliera. È così che si spiegherebbero gli interrogativi posti da alcune parti del DC9 recuperate in fondo al Tirreno. E dal comportamento del DC9 stesso prima e dopo quello che i periti definiscono il "trauma". Vediamo. L'ALA - È quella sinistra. È tranciata a metà. La parte interna, quella dove c'è l'attacco con la fusoliera, è stata ripescata nella zona in cui sono precipitati i frammenti più grandi del DC9. La parte esterna è stata invece ripescata a sette chilometri di distanza. Nella stessa area in cui sono state rinvenute quelle parti posteriori della carlinga che si sono staccate nell'immediatezza del "trauma" e dove è stato trovato anche il serbatoio supplementare del caccia Corsair. È su questa porzione dell'ala sinistra che i periti stanno ragionando, sui longheroni che mostrano evidenti i segni di tranciamento e di strappo. IL SERBATOIO - È un 300 galloni supplementare lungo circa tre metri e mezzo, fabbricato dalla Pastushin Industries Inc. (matricole 225.48008 e 2662835). Veniva montato da caccia del tipo A7E Vought Corsair in dotazione alla US Navy, che fino al 1988 ne aveva ancora in linea 320. Nel 1980, anche la Saratoga imbarcava una squadriglia di Corsair d'attacco, poi sostituiti da caccia più moderni. Da alcuni anni, la Pastushin ha chiuso l'attività. Tuttavia, i giudici italiani sono riusciti almeno a sapere che il serbatoio recuperato tra i frammenti del DC9 faceva parte di un lotto venduto alla US Navy. Quando però hanno cercato di andare più a fondo, per accertare su quale Corsair era montato il serbatoio, risposta negativa: i dati non sono più disponibili. LA CENTRALINA - È quella di tutti i terminali elettrici ed era posizionata alle spalle della poltrona del comandante del DC9. Cioè a sinistra, all'interno del cockpit. Presenterebbe segni evidenti di corto circuito da schiacciamento. Provocato però non dall'impatto della cabina di pilotaggio con la superficie del mare. Bensì da qualcosa che ha colpito la centralina al momento del "trauma". La centralina è all'esame degli esperti britannici. L'IMPENNATA - Si è detto più volte che la prua del DC9 s'è impennata in conseguenza del "trauma". Ma non sarebbe affatto così. L'esame più approfondito dei dati punzonati sulla scheda del "flight recorder" (la scatola nera), avrebbe rivelato che l'impennata sarebbe di qualche istante precedente al "trauma". Come se i piloti si fossero all'improvviso trovati di fronte a qualcosa e avessero tentato d'evitarla con un gesto istintivo. Una cabrata, appunto. Accompagnata forse da quel grido mozzato nella gola di uno dei due piloti: "Gua..." (Guarda...). Che il voice recorder ci ha consegnato come l'ultimo segno di vita a bordo del DC9.

Andrea Purgatori - *Corriere della Sera*