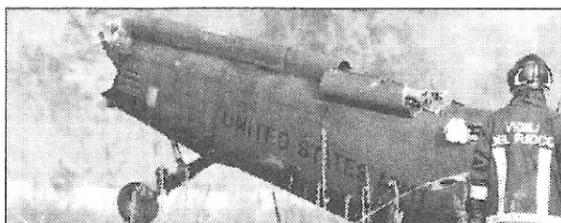


L'ESPERTO

L'ufficiale degli alpini con 6300 ore di volo ha alle spalle anche due missioni in Libano



LE VITTIME

Resi noti i nomi dei membri dell'equipaggio
Giovedì la cerimonia funebre ad Aviano

«Un guasto a bassa quota vuol dire la morte»

Il tragico schianto dell'elicottero sul greto del Piave analizzato dal generale trevigiano Maurizio De Stefani

Il teorema del buon elicotterista: più diminuisce la quota, più deve aumentare la velocità. «È quella che in gergo viene definita "curva della morte"», spiega Maurizio De Stefani. Quella curva letale, potrebbe aver superato il Black Hawk statunitense schiantatosi sul greto del Piave.

Moglianesse, trapiantato in Friuli, De Stefani, generale degli Alpini in congedo, pilota di elicotteri, ha all'attivo 6.300 ore di volo, quasi tutte in missioni operative, alcune anche in zona di guerra, essendo stato vicecomandante (nel 1980-81) e poi comandante (nel 1994) del contingente italiano in Libano. Ha guidato il battaglione Vicenza, il 25. Cigno e il 5. reggimento di aviazione dell'esercito "Rigel" di Casarsa, allora il principale reparto di elicotteri delle forze armate italiane.

Generale, ha sentito dell'elicottero precipitato sul Piave?

«Sì, ho visto anche qualche immagine in televisione».

Cosa potrebbe essere successo?

«Naturalmente senza elementi precisi, non si può esprimere alcun giudizio. In linea generale, posso dire che statisticamente il 90% degli incidenti avviene per un errore umano e il 10% per guasti tecnici. O meglio, si verifica una concomitanza di cause: un problema tecnico a cui segue una correzione non adeguata».

Sembra che l'equipaggio si addestrasse allo sbarco.

«La zona del Piave si presta: non è attraversata da cavi»

È un'operazione rischiosa?

«Le manovre vicino a terra, a velocità ridotta, sono le più difficili: non c'è margine per recuperare. Le condizioni di sicurezza prevedono altezza elevata e bassa velocità o, viceversa, scarsa quota ed elevata velocità».

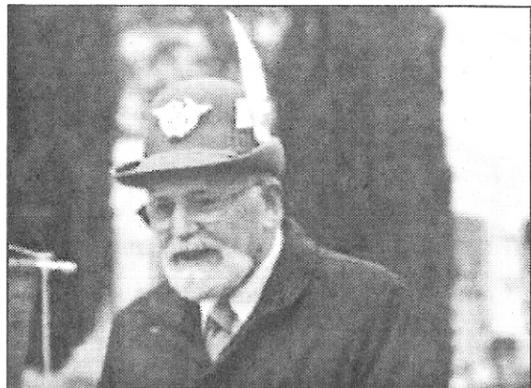
L'INCHIESTA

Interrogati i superstiti

Avrà 60 giorni di tempo il **comandante Stefano Benassi** per rispondere al quesito posto dal Pm: le cause e la dinamica che hanno portato alla caduta del Black Hawk, precipitato giovedì sul greto del Piave a Santa Lucia, che ha causato la morte di 6 militari statunitensi. La richiesta di rinuncia alla giurisdizione potrebbe arrivare da un momento all'altro alla Procura di Treviso. Nelle prossime ore i carabinieri dovrebbero raccogliere le testimonianze dei cinque superstiti. Intanto un fascicolo "atti relativi" è stato aperto presso la Procura Militare di Padova per accertare se presso la base di Aviano siano state rispettate le procedure autorizzative al volo e al sorvolo.

Nella giornata di ieri sono stati resi noti i nomi dei sei giovani deceduti: sono il capitano Cartize B. Durham, i sergenti Robert D. Rogers e Mark A. Spence, e l'aviere esperto Kenneth P. Hauprich Jr., tutti in forza al 31° Fighter Wing di Aviano. Il capitano Christian P. Skoglund, 31 anni, e il coetaneo sergente David Angelo F. Alvarez.

Sono stati resi noti anche i nomi di altri tre militari coinvolti nell'incidente: il sergente Tanisha A. Pryor e gli avieri esperti Michael J. Costley e Joshua A. Hanak, tuttora in ospedale. Giovedì 15 la cerimonia funebre ad Aviano.



Il generale Maurizio De Stefani

Tanto è vero che, in fase di decollo, la prima cosa da fare è prendere velocità».

I testimoni raccontano di aver visto l'elicottero cadere avvitandosi su se stesso.

«Significherebbe che si è rotta la trasmissione di coda. È la situazione peggiore: non c'è procedura idonea a ristabilizzare l'apparecchio».

Potrebbe essere che il velivolo,

compiono una stretta virata, abbia urtato il terreno con l'elica?

«Mah, non credo perché quella è una manovra tipica del volo tattico, ovvero il volo a bassa quota, al di sotto della punta degli alberi, per avvicinarsi ad un obiettivo senza farsi individuare dai radar, in cui si procede ad alta velocità, con ampi zig zag, sfruttando una sorta di tunnel. E non mi pare questo il caso. Ma c'è pure un altro fattore di cui spesso non si tiene conto».

Quale?

«Un malore del pilota. È vero, c'è il co-pilota, ma il passaggio non è immediato e, a pochi metri da terra, perdere il controllo è questione di attimi».

Gli elicotteri attuali sono mezzi affidabili?

«Senza dubbio: tanto per cominciare, ormai sono almeno bimotore. Resta il fatto che si tratta di macchine appese ad un rotore: tecnicamente più pericolose anche di un aereo perché più complesse, dunque con più rischio di avarie ed errori».

In carriera, si è confrontato con i colleghi statunitensi?

«Hanno piloti di alto livello. Non bastano le capacità e la preparazione tecnica, serve l'esperienza. E gli americani ne hanno forse più di tutti, potendo accumulare molte ore di volo, perché sono, per così dire, ricchi».

Lei è mai stato coinvolto in qualche incidente?

«Certo, ne ricordo uno a Piancavallo, con un G3, quel modello con la cabina a forma di palla di vetro e la coda a traliccio. Stavo decollando, o meglio ho cercato di decollare, perché, forse per un calo di potenza, l'apparecchio non si alzò a sufficienza. Sono riuscito a trascinarlo nel cortile di una casolare, ma la coda è rimasta agganciata alla barriera che recintava l'edificio».

Mattia Zanardo



I resti dell'elicottero statunitense sfracellatosi giovedì scorso sul greto del Piave nel corso di una missione di addestramento. Degli undici militari dell'equipaggio, sei sono morti, altri cinque feriti

Anche esperti militari del 51° Stormo presenti sul luogo dell'impatto per mantenere inalterate le prove dell'incidente

Tecnici da Istrana per l'indagine

Il comandante Biavati: «Nella commissione ci saranno uno o più dei nostri uomini»

«Tutto ciò che vola viene controllato, aerei ed elicotteri sono i mezzi più sicuri. La gente che vola viene controllata, livelli di capacità e altro. Certo, può sempre esserci l'errore umano. Non si può escludere, così come la persona che ha un momento di indisciplinazione. Ma non credo che in questo caso si debba parlare di cose del genere». La riflessione è del Colonnello Alberto Biavati, comandante del 51° Stormo di Istrana dall'agosto dell'anno scorso.

In quanto comandante del presidio aeronautico della provincia di Treviso, Biavati ha la responsabilità di tutte le attività militari di tipo aeronautico che avvengono nel Veneto e nel Trentino Alto Adige. Dalla rappresentanza agli incidenti, come quello che giovedì ha riguardato l'elicottero americano. «In caso di incidente aereo in questo territorio siamo tenuti a intervenire - spiega il comandante - Noi interveniamo come organo tecnico di indagine sull'incidente, dopo naturalmente l'intervento dei primi soccorsi: Vigili del fuoco, Suem e Carabinieri. È stato mandato sul posto il capufficio Sicurezza del volo, un capitano responsabile della prevenzione incidenti e, nel caso avvenivano, delle indagini. Il suo compito

era far sì che le evidenze dell'incidente non venissero alterate, anche da parte di chi era incaricato di portare soccorso».

La configurazione dei vari pezzi del relitto sul terreno è importante per capire quale possa essere stato l'impatto del velivolo, quali problematiche che può aver avuto. Una volta fatti i dovuti rilievi il compito finisce. «I pezzi vengono portati in aeroporto per ulteriori rilievi: il modo in cui è piegata un'ala, oppure il modo in cui è bruciato un certo componente sono indicativi di quello che può essere successo».

Il 51° Stormo dovrebbe essere presente anche alla commissione di indagine: «Visto che si tratta di un velivolo non italiano, ma statunitense, la commissione viene formata dagli americani. Noi, come aeronautica militare italiana, saremo presenti: solitamente il Paese in cui avviene l'incidente designa una o più persone, tecnici, che supportano la commissione, in questo caso americana, per avere un collegamento con le nostre autorità e per dare un supporto territoriale». A Forni di Zoldo, per esempio, c'è un uomo dell'aeronautica militare italiana che fa parte della commissione che indaga sull'incidente del F16.

Al momento non c'è stata ancora una comunicazione ufficiale a riguardo, ma è verosimile che ci sia un uomo del 51° Stormo nella commissione. «In questo modo saremo in grado di fare prevenzione: capendo le cause dell'incidente potremo intervenire sui fattori tecnici, nel caso si scopra che l'incidente è dovuto a questi, o sui fattori procedurali: addestramento o qualsiasi altra problematica che dovesse emergere dall'indagine».

Il velivolo, partito da Aviano, è stato sotto continuo monitoraggio: «Generalmente i voli militari sono sempre dovuti ad esercitazioni - spiega ancora Biavati - Tutti i voli militari che avvengono in Italia sono pianificati e il piano di volo viene depositato obbligatoriamente il giorno prima al comando operativo delle forze aeree dell'Aeronautica militare. Questo vale per tutti i velivoli militari che si spostano in Italia per qualsiasi motivo. Ogni piano di volo viene vagliato, vengono controllate eventuali sovrapposizioni e conflitti di traffico e viene infine approvato. In più, durante tutto il volo, questo è sotto controllo: via radar e via radio. È un sistema molto professionale».

M.G.