

Consulenza tecnica Bazzocchi - 18.07.92.

Nella prima parte, quella generale, il consulente Bazzocchi illustra in maniera estremamente sintetica le caratteristiche del velivolo, cioè del DC9; indi passa in rassegna le quattro ricognizioni effettuate tra il 18.02 e il 27.03.92. Nella riunione del 18.02 il perito indica di aver rilevato, come constatazioni, la mancanza della scaletta accesso passeggeri posteriore, che appare strappata dalla sua cerniera anteriore, la mancanza della paratia terminale della fusoliera che delimita la zona pressurizzata passeggeri, la mancanza della porticina pressurizzata che è ricavata in una robusta paratia, la mancanza di un tratto di 50/60cm del poppino terminale della fusoliera, lo strappo del rivestimento del portello per il carico bagagli, lo schiacciamento dei condotti dell'aria condizionata, la mancata fuoriuscita delle maschere di ossigeno, la assenza di determinazioni nel momento del distacco dei motori, la quasi totale mancanza di recupero della parte posteriore, sino all'inserimento dell'impennaggio verticale, della fusoliera (solo 30-50cm di lunghezza dei correntini e dei longheroni della fusoliera), la mancanza di una vasta parte di ordinate che supportano gli impennaggi nel lato sinistro. Lo stesso consulente, nel cercare il pezzo di pavimento dell'aereo precedentemente disposto sul pavimento dell'hangar, ne constata la irreperibilità; riferisce infine l'impressione che alcune intelaiature dei seggiolini siano scomparse.

Dopo questa parte introduttiva, il consulente tratta delle "evidenze ed interpretazioni risultanti dalle ricognizioni sul relitto", cui premette alcune considerazioni di ordine generale riguardanti la possibilità, allo stato ed atteso il recupero di una elevata percentuale del relitto, di formulare come ipotesi del disastro:

- 1) cedimento strutturale conseguente a rotture di fatica;
- 2) abbattimento del velivolo mediante il lancio di un missile aria-aria dei tipi in uso alle Forze Aeree Occidentali ed in quelle del Blocco Orientale;
- 3) distruzione del velivolo mediante una bomba terroristica predisposta per scoppiare in volo.

Indi tratta delle singole ipotesi. Per quanto concerne la prima, il consulente, dopo un'analisi per similitudine con l'incidente riportato da un aereo dell'Air Canada, che riuscì ad atterrare nonostante il cedimento della paratia posteriore di pressurizzazione della fusoliera, conclude "il cedimento da fatica della paratia pressurizzata non era stata la causa della catastrofe od almeno non è stata la causa principale".

Per quanto riguarda quella di abbattimento mediante il lancio di un missile aria-aria, il consulente afferma che essa "era stata formulata senza alcuna evidenza tecnica" e "presenta difficoltà di attuazione operativa e l'impossibilità pratica che essa non arrivasse a conoscenza di un gran numero di persone che avrebbero dovuto mantenere il segreto assoluto". Indi, dopo aver descritto, molto brevemente, i due tipi di guida (infrarosso e radar) e le caratteristiche dei missili aria-aria, ipotizza due possibilità di attacco, da coda (ritenuto il più logico e plausibile) e laterale o con angolazione nel quadrante anteriore ed in quello posteriore.

Per il primo afferma: "Dall'esame dei motori e delle parti strutturali posteriori del velivolo non è stato lontanamente riscontrato alcun danneggiamento che riveli gli effetti distruttivi di un missile". Per il secondo afferma: "Se il missile dovesse scoppiare

per impatto l'impronta delle schegge sulla struttura sarebbe imponente (ali-impennaggi-struttura di fusoliera-motori). Se il missile scoppia per prossimità sia l'impronta sia i danneggiamenti strutturali sarebbero ugualmente imponenti; inoltre, con sicurezza, dato il loro grande numero, qualche scheggia, dopo aver lasciato la sua impronta avrebbe dovuto incastrarsi su qualche robusto elemento strutturale (ali-motori-carrelli)". Per cui ritiene di respingere in toto anche questa ipotesi.

Per quanto invece attiene alla ipotesi della bomba terroristica, dopo aver, sempre in maniera estremamente sintetica, descritto l'incidente aereo occorso ad un 747 della Pan-Am, precipitato a Lockerbie, a causa della esplosione di un ordigno, ritiene necessario affermare che "le analogie con i rilevamenti effettuati sul relitto del DC9 sono particolarmente notevoli ed illuminanti".

In conclusione appare evidente che il consulente Bazzocchi, in questa fase, tende ad indicare come causa del disastro aereo del DC9 I-Tigi Itavia la esplosione di un ordigno terroristico.

* * * * *