

*“La vita vi fu data perché ne usiate a beneficio degli altri, la vita è missione. Ogni altra definizione è falsa e travia chi l'accetta”*

*(Giuseppe Mazzini – patriota – 1805 – 1872)*

**Saluto dell'On. Giorgio Santuz già Ministro dei Trasporti.**

Quando nella serata di quell'8 Febbraio 1989 squillò il telefono della mia stanza al Ministero dei Trasporti la voce del collega portoghese non lasciava trasparire niente di buono.

Mi dette subito le prime informazioni dell'incidente aereo occorso al Volo 1851 Boeing 707 della Independent Air aggiungendo che forse le cause disastro erano determinate da una serie di coincidenze negative non ultimo il maltempo. Le nubi infatti coprivano la montagna, il Pico Alto, contro cui cozzò improvvisamente e senza nessun preavviso l'aereo e, concluse, con queste parole: È una catastrofe immane, si scoprono morti ovunque sparsi su un aerea impervia e molto vasta.

Sul mio tavolo c'era già un rapporto sul volo: partito da Orio al Serio (BG), diretto a S. Domingo. Passeggeri in tenuta sportiva, allegria e buon umore in vista della imminente vacanza al sole dei Caraibi.

Ora però la tragedia era sotto gli occhi di tutti e l'impressione che ebbi, dopo il colloquio con il collega portoghese, era che su quell'isola più remota dell'arcipelago in mezzo all'Atlantico a 1900 Km dalle coste continentali, le autorità locali fossero in difficoltà nel gestire le conseguenze logistico sanitarie del disastro.

D'intesa con la Presidenza del Consiglio attivammo la Protezione Civile allora guidata da Vito Lattanzio, la Farnesina ed il Ministro della Giustizia Vassalli affinché fosse inviata sul posto una squadra di soccorso il cui nerbo era costituito dai Vigili del Fuoco partiti da Roma.

Costoro per vari giorni in condizioni difficilissime providero a comporre i corpi dei nostri sfortunati connazionali ed in particolare il ritorno in patria.

Quell'incidente spronò tutte le istituzioni preposte, a ricercare con ogni mezzo possibile di garantire la sicurezza dei nostri voli.

*On. Giorgio Santuz*

**Saluto del Capo Dipartimento dei Vigili del Fuoco, Soccorso Pubblico e Difesa Civile Prefetto Francesco Paolo Tronca.**

È con particolare piacere che ho accolto l'invito di introdurre il volume "Oltre ogni confine", che ripercorre la storia di un evento tragico, lontano nel tempo e nello spazio.

L'8 febbraio 1989, un Boeing della Independent Air, partito da Bergamo e diretto a Santo Domingo, si schiantò sulla collina di Pico Alto dell'isola di Santa Maria nell'arcipelago delle Azzorre, dove avrebbe dovuto compiere uno scalo tecnico.

Nell'incidente persero la vita 137 passeggeri italiani e 7 membri americani dell'equipaggio.

Riportare alla memoria quel luttuoso evento significa innanzitutto rinnovare il commosso pensiero alle vittime del disastro, partite per trascorrere un periodo di vacanza e andate invece incontro ad una mesta fine.

C'è un legame personale forte che mi riallaccia a quella tragedia: quale giovane funzionario dell'Ufficio di Gabinetto della Prefettura di Milano, seguii il coordinamento delle difficili operazioni di rientro delle salme in Italia, molte delle quali erano di origine milanese.

Ricordo il silenzio ed il dolore della tragedia vissuti all'interno di un hangar dell'aeroporto di Orio al Serio per interminabili giornate.

Fu un impegno che mi toccò nel profondo e al quale sono rimasto emotivamente legato. Non ho mai dimenticato il dolore e lo strazio dei familiari delle vittime, ai quali desidero rinnovare, ancora oggi,

sentimenti sinceri di profondo cordoglio, uniti all'espressione della mia più intensa vicinanza.

Questo episodio doloroso costituisce l'occasione per ripercorrere i passi di uno dei primi interventi su scala internazionale dei Vigili del Fuoco nell'ambito della macchina organizzativa della Protezione Civile. Il volume espone, infatti con precisione e dovizia documentaria, il resoconto dell'azione di soccorso di una squadra inviata dalla Protezione civile nazionale nelle lontane Azzorre per il ritrovamento dei corpi delle sfortunate vittime dell'incidente aereo.

Ovviamente, confermando un'essenzialità che permane intatta nel Servizio Nazionale della Protezione Civile, poi varato dalla legge n. 225 del 1992, componente fondamentale di quella squadra furono i nostri Vigili del Fuoco, che seppero distinguersi per abnegazione ed altruismo, portando a compimento, in quella terra straniera, distante più di duemila chilometri dalle coste continentali, la difficoltosa e delicata opera di recupero dei poveri resti delle vittime, sparsi su un'area vasta e, per molti aspetti, pericolosa.

Si tratta di un contributo, forse passato sotto traccia nella memoria collettiva del Paese, ma che allora si rivelò prezioso e, per molti versi, come spesso accade nella storia della nostra Istituzione, insostituibile. È necessario, allora, sottolineare l'utilità formativa del volume, che, nel ripercorrere la cronaca di quei giorni, ci consente di contestualizzare le difficoltà tecniche ed operative nelle quali si trovarono ad operare i Vigili del Fuoco in un'un'epoca in cui non erano ancora diffuse le tecnologie dell'informazione e della comunicazione di cui disponiamo oggi.

Pur tuttavia, la decisione di inviare alcuni Vigili del Fuoco nel cuore dell'Oceano Atlantico fu lungimirante ed efficace.

Ancora una volta i Vigili del Fuoco seppero dimostrare sul campo elevatissime doti umane e professionali, un enorme slancio solidale ed altruistico e quella prontezza di risposta, che formano maglie di sicurezza indispensabili ogni qualvolta sciagure e disastri interrompono il fluire tranquillo delle nostre vite e richiedono interventi immediati per il primo soccorso e il superamento dell'emergenza.

Il volume assume, quindi, ai miei occhi, quale Capo del Dipartimento dei Vigili del Fuoco, un ulteriore rilevante valore. Esso reca tangibile testimonianza della decisiva circostanza che, già vent'anni fa, la missione istituzionale dei Vigili del Fuoco aveva i mezzi e le capacità per superare i confini nazionali ed affermarsi su scenari internazionali. È questo un percorso di crescita che è proseguito ininterrotto fino ai giorni nostri.

Come non ricordare, ad esempio, tanto per non andare troppo indietro nella memoria, il rilevante contributo che il Corpo Nazionale ha generosamente offerto ad Haiti, in seguito al disastroso terremoto che, agli inizi del 2010, ha sconvolto l'isola caraibica?

I Vigili del Fuoco hanno attivamente partecipato all'attività del contingente internazionale, arrivando ad Haiti tra i primi, pochissimi giorni dopo l'evento sismico.

Le squadre, che si sono avvicendate a più riprese sull'isola martoriata dal sisma, hanno posto in essere complessi interventi di demolizione, rimozione e messa in sicurezza; le necessarie verifiche di stabilità

strutturale degli edifici scolastici e delle principali organizzazioni internazionali; innumeri interventi del patrimonio storico, artistico e culturale custodito nel *Narder Museum of Haitian Modern Art*; infine, una pregevole – un vero e proprio *unicum* nel contesto degli aiuti internazionali al popolo haitiano – attività di formazione rivolta ai giovani haitiani dai 12 ai 18 anni nell’ambito del progetto “Scuola sicura” sui temi del rischio sismico e della prevenzione antincendio. Per tutte queste considerazioni, “Oltre ogni confine” non è una goccia nel mare dei ricordi. L’opera ci aiuta, piuttosto, a comprendere come i Vigili del Fuoco abbiano sempre saputo essere sulla linea della frontiera dell’evoluzione tecnologica, pronti a rispondere al bisogno di sicurezza dei cittadini non soltanto con competenza ed intelligenza operativa, ma anche con ineguagliabili doti di solidarietà e di altruismo. La fiducia della gente è, innanzitutto, il riscontro concreto dell’efficacia delle attività istituzionali di prevenzione e di soccorso. Si tratta di un valore che chi ha responsabilità di cura del bene comune apprezza quotidianamente.

Ma non vi è soltanto questo nel “capitale sociale” del Corpo Nazionale, che può contare anche su di uno straordinario patrimonio relazionale, fatto di idee, di esperienze, di conoscenze di quei Vigili del Fuoco, che, in momenti di necessità, sanno stabilire “rapporti speciali” con tutti, in ogni tempo e “oltre ogni confine”.

*Prefetto Francesco Paolo Tronca*

**Saluto del Capo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco Ing. Alfio Pini.**

Ho accolto con piacere l'invito a presentare con un mio contributo quest'opera editoriale promossa dalla Direzione Centrale per la Formazione. In oltre trenta anni di servizio prestato nel Corpo Nazionale ho potuto, come ufficiale prima e successivamente come comandante e direttore regionale, assistere alle più diversificate situazioni, spesso difficili.

In tutte le occasioni il personale del Corpo ha dimostrato capacità, coraggio, professionalità e, non ultima, una straordinaria abnegazione ed un indiscutibile attaccamento ai valori che muovono l'animo d'ogni soccorritore, anche nelle circostanze più critiche. L'intervento effettuato a Santa Maria delle Azzorre ne è un apprezzabile esempio.

I colleghi partiti da Roma seppero fare il proprio dovere con grande senso di umanità, in un ambiente complesso ed in condizioni proibitive. Non fatico ad immaginare le mani operose dei Vigili del Fuoco impegnate nel recupero delle vittime, con una eccezionale solidarietà e con una determinazione che non conosce limiti.

Per questo motivo, come Capo del Corpo Nazionale, mi sento fiero di rinnovare il mio apprezzamento al personale che ha preso parte alla missione delle Azzorre.

Nel condividere le finalità di quest'iniziativa, promossa dal Direttore Centrale per la Formazione, desidero ringraziare l'autore per l'opera di ricerca e di stesura del testo, che costituisce una ulteriore testimonianza dell'attività preziosa svolta dai Vigili del Fuoco.

*Ing. Alfio Pini*

**Saluto del Direttore Centrale per la Formazione Ing. Gregorio Agresta.**

È per me motivo di particolare soddisfazione ed emozione commentare questa pubblicazione che mi coinvolge sia come Direttore Centrale per la Formazione, sia come protagonista degli eventi che vi sono narrati.

Quei giorni sono ben scolpiti nella mia memoria e mi basta chiudere gli occhi un solo istante per rivedere i paesaggi di Santa Maria o l'intenso azzurro sterminato dell'Oceano Atlantico dalle scogliere di Villa do Porto. Ed i ricordi si accavallano l'uno sull'altro a partire da quella formidabile ed improvvisa partenza dalla sede di Via Genova, al volo da Ciampino ed all'arrivo alle Azzorre quando il sole si alzava all'alba.

E non posso non ripercorrere con i miei pensieri quei giorni difficili, il lavoro in condizioni proibitive e le mille difficoltà di ogni sorta per poter procedere alla ricomposizione delle sfortunate vittime di quell'evento.

Raccogliere le testimonianze, le immagini e le cronache di quei giorni, costituisce un'importante impresa che permette di consegnare alle future generazioni un documento eccezionale testimoniante la grande versatilità dei Vigili del Fuoco e la loro capacità di soccorrere in ogni circostanza e nelle situazioni più disparate e provanti.

Un ringraziamento va a tutti coloro che hanno reso possibile la realizzazione di questo volume, a tutti i colleghi che furono al mio fianco in quei giorni difficili ed in particolare all'autore Alessandro

Mella per l'opera di ricerca e raccolta dei materiali e per la stesura dei testi.

Ancora una volta, offriamo ai nostri giovani un ricordo coinvolgente ed emozionante d'una pagina di storia del Corpo Nazionale troppo spesso dimenticata ed ignorata.

*Ing. Gregorio Agresta*

**Saluto dell'Associazione Familiari Vittime Disastro Aereo delle Azzorre.**

I familiari, gli amici, i conoscenti .. tutti, tutti al ricordo di quel tragico e drammatico evento hanno ancora oggi un sussulto in gola e un tremore nel corpo.

Ognuno di noi ricostruisce il tragico momento e immagina di sentire venire dall'alto, improvvisamente, un rumore assordante di un incidente accompagnato da un forte vento e poi da un silenzio di morte.

Eravamo atterriti e sgomenti in attesa di notizie che tardavano a venire, nell'ansia, per ciascuno di noi, di conoscere quali fossero le condizioni dei propri familiari.

Ulteriore sgomento e preoccupazione era la lontananza e la difficoltà di accesso al luogo dell'incidente per l'intervento tempestivo dei soccorsi ai feriti e superstiti.

La drammatica situazione di allora, resa più grave dalla mancanza di notizie ufficiali, era stata ulteriormente alimentata da informazioni e dettagli a volte generici e imprecisi dei giornali e della televisione.

Questo è stato l'ambiente e la situazione esistente per più giorni che lentamente si arricchiva di informazioni come per esempio che da Ciampino era partito un aereo per Santa Maria delle Azzorre con funzionari dello Stato e con una compagnia di Vigili del Fuoco di Roma in aiuto ed in collaborazione ai primi soccorsi già iniziati spontaneamente dagli isolani.

Oggi, leggendo la relazione della missione ordinata dal Ministero degli Esteri ai Vigili del Fuoco di Roma ed in particolare, a conoscenza degli interventi effettuati immediatamente sul posto a fianco dei primi soccorritori dopo solo alcune ore del terribile impatto contro il Pico Alto del Boing 707, se da una parte ci fa rivivere a fior di pelle quei momenti drammatici d'altra parte, oltre al convincimento della validità e della bontà dell'intervento, rimane il compiacimento che i nostri cari sono stati toccati ancora da mani amiche e partecipi al nostro dolore.

“L'Associazione Familiari Vittime Disastro Aereo delle Azzorre” conferma ed esprime quindi ancora di più, oggi, una partecipata e unanime riconoscenza per il lavoro svolto dalla Compagnia dei Vigili del Fuoco di Roma e per l'abnegazione dimostrata in più giorni in un ambiente impervio e pericoloso per il recupero dei resti poveri corpi martoriati.

Con lo stesso sentimento l'Associazione ricorda la popolazione isolana che per prima è intervenuta numerosa a soccorrere eventuali superstiti collaborando poi spalla a spalla con altri soccorritori ed in particolare con i Vigili del Fuoco di Roma.

A tutti la profonda e commossa nostra gratitudine.

Anche da parte dei parenti il dolore per la repentina scomparsa dei propri cari, ciascuno legato da molteplici legami d'amore, si è materialmente espresso con la realizzazione di una stele di pietra della stessa montagna.

E' stata collocata sul posto in cima a Pico Alto (vedi fotografia) a poche decine di metri dal luogo di impatto dell'aereo contro la montagna che purtroppo ha sfiorato.

Nello stesso posto sono stati raccolti provvisoriamente i corpi distrutti dei nostri cari e successivamente i resti del velivolo 707.

Ai due lati della stele, sulla quale è posta in evidenza una scultura in bronzo raffigurante sofferenza e speranza, sono state applicate due piastre sulle quali sono stati scritti a memoria tutti i nomi dei deceduti.

## Le isole Azzorre – Breve descrizione dell'arcipelago

### Premessa

La storia che andiamo a raccontare in questo volume è particolare, a tratti drammatica. Tuttavia il paesaggio, l'ambiente ed il sito hanno tanto influito sul corso degli eventi, sulla dinamica dell'incidente e sulle reazioni ed emozioni dei soccorritori, che diventa fondamentale fornire al lettore una breve descrizione dei luoghi che furono teatro di quei momenti dolorosi, al fine di consentirgli di calarsi meglio nell'atmosfera di quei giorni ormai lontani quando un volo di linea con passeggeri di nazionalità italiana si schiantò su Pico Alto.

Le isole Azzorre, note soprattutto per via del turismo che le rende celebri e per il non meno conosciuto "anticiclone", sono un arcipelago d'origine vulcanica che si colloca nell'Oceano Atlantico e che appartiene politicamente al Portogallo del quale, "de iure", sono una regione autonoma geograficamente distribuita su nove isole di maggiori dimensioni ed una serie di isole minori.

Le stesse interessano un territorio di più di 600 kmq, un'area che si trova in direzione nord ovest – sud est tra il 36° e il 40° parallelo Nord e tra il 24° e il 32° meridiano ovest.

I centri più vicini sono rispettivamente quelli di Madera, cui corrisponde un arcipelago simile poco lontano dalle coste africane e sempre formalmente dipendente dal governo portoghese posto a

circa 906 km dalle Azzorre, il territorio portoghese continentale, le cui coste distano circa 1400 km, ed infine la Nuova Scozia a circa 2738 km, territorio del Canada nel cuore dell'oceano e, per essere precisi, una delle tre province marittime di quel governo federale.

### **Aspetti geologici, geografici, naturalistici ed orografici**

Le Azzorre hanno una superficie totale di 2.355 km<sup>2</sup>. Le singole isole si estendono dai 759 km<sup>2</sup> di São Miguel ai 17 km<sup>2</sup> dell'isola di Corvo. Tre di loro (São Miguel, Pico e Terceira) sono di dimensioni maggiori di Malta e la sola São Miguel è grande il doppio.

Le stesse sono divise in tre gruppi:

L'orientale (Grupo Oriental) di São Miguel, Santa Maria e gli isolotti Formigas

Il centrale (Grupo Central) di Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico e Faial

L'occidentale (Grupo Ocidental) di Flores e Corvo.

Da un punto di vista geologico, la natura delle isole Azzorre è piuttosto complessa a spiegarsi, poiché essa risponde ad una serie di fenomeni vulcanici in superficie ed ai movimenti della tettonica oceanica nel sottosuolo. È noto, infatti, come l'insieme di isole sia d'origine vulcanica, formatosi in seguito ad emissioni di lava dalla crosta oceanica in tempi non lontani.

L'arcipelago si formò durante l'epoca terziaria ed oggi coni e crateri rivelano l'origine vulcanica della maggior parte delle isole che lo compongono. Pico, un vulcano di 2.351 metri sito sull'omonima isola, è la cima più elevata delle Azzorre e di tutto il Portogallo. Ma l'ultima eruzione di un vulcano attivo è stata quella del Vulcão dos Capelinhos, nel 1957, le cui emissioni magmatiche, nella parte occidentale dell'isola, ne hanno fatto incrementare la superficie.

Santa Maria è la più antica, con formazioni di rocce calcaree ed estesi sedimenti di argilla rossa. D'altra parte, l'iperattività di quest'area è spiegabile con i movimenti delle tre maggiori placche tettoniche: quella americana, quella eurasiatica e quella africana. Mentre la prima tende a muovere in direzione ovest, la seconda si sposta gradualmente verso est e la terza, quella africana, verso est e nord.

Tali movimenti, generando la spaccatura della crosta con conseguente fuoriuscita di magma, permettono la creazione di dorsali piuttosto alte in mezzo all'oceano e tali da non restare sempre interamente sommerse. Sono proprio questi rilievi più elevati ad originare e formare isole d'origine vulcanica.

È il caso delle Azzorre, situate lungo l'allineamento della dorsale medio-atlantica che percorre l'oceano da nord a sud per una lunghezza di non meno di 16.000 km e che comprende anche l'Islanda.

Le isole di Corvo e Flores si trovano collocate sulla placca americana, mentre le restanti sono distribuite su quella eurasiatica.

Tra queste, la più antica è Santa Maria, teatro delle vicende trattate in quest'opera, la quale, nei suoi 8 milioni di anni, si è più volte

inabissata ed altrettante riemersa, così come testimoniato da innumerevoli reperti fossili. La più giovane, invece, è l'isola di Pico con segni di eruzioni anche molto vicine a noi e collocabili nel XVIII secolo. Tale primato era appartenuto, per un breve periodo di tempo, all'isola Sabrina: emersa nel 1811 a poca distanza da São Miguel finì per trovarsi al centro di un incidente diplomatico dovuto alle solite rivendicazioni britanniche, ma la vicenda si esaurì per mano della natura stessa quando l'isolotto si inabissò velocemente così come era emerso.

Tutte le isole, pertanto, hanno origine vulcanica, benché Santa Maria presenti anche degli elementi corallini.

Il monte Pico, collocato sull'isola omonima ed alto 2.351 metri, rappresenta la montagna più alta di tutto il Portogallo e dimostra come le Azzorre siano quindi le cime di alcune delle montagne più alte del mondo, se misurate dalla base posta sul fondo dell'oceano.

L'arcipelago, per la sua collocazione geografica, possiede un clima mite con lievi oscillazioni annuali. Le isole, trovandosi infatti nell'ecozone paleartica sono ricche di foreste di latifoglie e di numerose varietà di piante endemiche.



Santa Maria delle Azzorre: una splendida veduta del mare.



La baia di San Lorenzo a Santa Maria.

## Storia dell'arcipelago

Nella prima metà del '700 pare che una spedizione britannica avesse rinvenuto delle monete cartaginesi presso l'isola di Corvo. La presenza di insediamenti degli acerrimi nemici dell'impero romano fu resa più credibile anche da una notizia riportata su volumi ottocenteschi d'archeologia. Secondo tale fonte nel 1500 fu rinvenuta una statua equestre con iscrizioni illeggibili ma attribuibili proprio alle genti di Cartagine.

Da tenere in considerazione sono anche gli studi che sosterebbero che i miti greci dedicati ad Atlantide si riferissero in realtà proprio alle isole Azzorre.

Dall'altra parte la possibilità che tali isole si fossero inabissate salvo poi riemergere troverebbe conferme anche dal ritrovamento di frammenti di tachilite fatti nel 1898 da una nave posacavi.

Tale lava vetrosa che si forma solo fuori dalle acque ed in presenza di atmosfera, confermerebbero appunto un inabissamento di queste terre. Secondo tali reperti sarebbe anche plausibile che parte del fondo dell'Oceano Atlantico a circa novecento chilometri dall'arcipelago sarebbe stata coperta di lava quando non era sommersa.

A sostegno di tali ipotetici mutamenti, queste isole compaiono anche in mappe risalenti a periodi antecedenti alla loro scoperta ufficiale tra una carta medicea del 1351 che mostra un arcipelago di sette isole al largo del Portogallo ed una mappa catalana di fine XIV secolo riporta distintamente tre isole chiamate Corvo, Sao Jorge e Flores.

Tuttavia fu nel 1427 che uno dei capitani al servizio di Enrico il Navigatore, probabilmente Gonçalo Velho, scoprì l'arcipelago.

Cinque anni dopo ne fu ufficializzato il possesso portoghese.

I primi insediamenti nelle isole allora ancora non occupate si ebbero dal 1439 con genti provenienti principalmente dalle province continentali dell'Algarve e Alentejo; ma nei secoli seguenti vi giunsero coloni anche da altre aree del continente, in particolare dalla Francia settentrionale e le Fiandre.

Storica fu la tappa fatta da Cristoforo Colombo al rientro dal lungo viaggio che l'aveva portato nelle americhe sul finire del XV secolo.

Nel 1583 Filippo II di Spagna quale di re del Portogallo utilizzò la sua flotta per dare la caccia ai mercanti francesi delle Azzorre, facendo impiccare i prigionieri di guerra senza pietà alcuna e contribuendo così alla "Leggenda Nera".

Nel corso del 1600 l'arcipelago diede i natali allo storico e scrittore Antonio Cordeiro, natovi nel 1641.

Nel 1820 la guerra civile portoghese interessò direttamente le isole Azzorre al punto che nel 1829, a Vila da Praia (oggi Praia da Vitória), il partito liberale ebbe la meglio sull'assolutismo, e l'isola di Terceira ne divenne il quartier generale, ivi fu anche stabilito il Consiglio di Reggenza (Conselho de Regência) di Maria II di Portogallo.

Tra il 1938 ed il 1978, l'arcipelago fu ripartito in tre distretti quasi del tutto equivalenti (salvo per l'estensione) a quelli presenti sulla nel territorio portoghese. La divisione era piuttosto arbitraria e non si basava sulla distribuzione naturale delle isole, ma facendo coincidere la posizione di ciascun capoluogo di distretto con le tre città:

\* Angra costituito da Terceira, São Jorge e Graciosa, con capoluogo Angra do Heroísmo su Terceira.

\* Horta costituito da Pico, Faial, Flores e Corvo, con capoluogo Horta su Faial.

\* Ponta Delgada costituito da São Miguel e Santa Maria, con capoluogo Ponta Delgada su São Miguel.

Tali distretti furono soppressi nel 1976 quando le Azzorre furono proclamate Regione Autonoma (Região Autónoma dos Açores).



Strutture portuali fotografate nel Febbraio 1989  
a Villa do Porto, capoluogo dell'isola.  
(Foto gentile concessione Luigino Testa)

## Il nome “Azzorre”

In genere si da per scontato che il nome delle isole “Açores” derivi dall’astore (açor in portoghese). Anticamente si credeva, infatti, che tale uccello fosse molto diffuso in tutto l’arcipelago ma, in realtà, esso non vi è mai esistito.

Probabilmente una sottospecie di poiana scientificamente nota come Buteo Buteo e diffusa in loco, fu scambiata per un astore al momento della scoperta delle isole.

Un'altra corrente di pensiero, ritiene invece, che il nome derivi dalla parola “azures” che in un portoghese arcaico indicava il plurale di “azzurro” e cioè il colore che le isole se viste da lontano.

## Organizzazione politica della Regione

La popolazione delle Azzorre conta 238.767 abitanti al 31 dicembre 2002 e la densità della stessa è di 106 persone per chilometro quadrato.

Le isole Azzorre sono una regione autonoma del Portogallo, stato membro dell’Unione Europea e nazione maggiormente ad occidente del vecchio continente.

La sezione esecutiva dell’autorità politica locale dell’arcipelago si trova a Ponta Delgada, comune di 65.854 abitanti sull’isola di São Miguel, la maggiore per estensione (747 km<sup>2</sup>).

L'autorità giudiziaria trova invece sede presso Angra do Heroísmo, comune di circa 35.500 abitanti collocato sull'isola Terceira e noto per il suo centro storico classificato dall'UNESCO come patrimonio dell'umanità.

Ad oggi la guida della Regione Autonoma delle Azzorre è affidata al presidente Carlos Cesar.

Il territorio dell'arcipelago è diviso in diciannove comuni, detti "concelhos", a loro volta suddivisi in entità territoriali di minore dimensione definite "freguesias". Ne esistono in totale centocinquantasei, a cui s'aggiungono i cinque centri urbani maggiori: Ponta Delgada e Ribeira Grande sull'isola di São Miguel; Angra do Heroísmo e Praia da Vitória su Terceira e Horta su Faial.

### **L'isola di Santa Maria**

Santa Maria, l'isola collocata più a sud dell'arcipelago, è nota in particolare per le splendide spiagge meta di esigenti turisti, la più celebre delle quali è quella di Praia Formosa, meta di surfisti per via dei venti favorevoli e delle onde particolari.

L'isola ha un'estensione di 97,5 km<sup>2</sup> ed una popolazione ad oggi di circa 6500 abitanti distribuiti tra i vari centri. Nel capoluogo, Vila do Porto, sono celebri la Chiesa Matriz da Nossa Senhora da Assunção e la fortezza affacciata sul mare di São Bras.

Non meno noti sono il villaggio di São Pedro (conosciuto per via dei "mata mouras", fori fatti nelle aie delle case e ricoperti di pietre di grosse dimensioni destinati a nascondere i raccolti durante le

scorribande dei saraceni) ed il villaggio di Santa Barbara (con la tipica flora e le tipiche abitazioni).

Degno di nota è, senz'altro, anche il villaggio di Pedras da Maia con i suoi vigneti posti a picco sul mare e le cui uve permettono la produzione di un vino particolarissimo e molto pregiato.

L'isola di Santa Maria, scoperta da Diogo de Silves e considerata la prima isola dell'arcipelago ad essere scoperta e, poi, ad essere abitata, è dominata dall'altura di Pico Alto, nome che incontreremo spesso in quest'opera. Nel complesso, il colle è dominato da una fittissima vegetazione che, nel 1989, rese particolarmente difficili le operazioni di soccorso e che influì, a suo modo, sulla dinamica dell'incidente e, soprattutto, sullo scenario che si presentò agli occhi attoniti dei primi soccorritori.



Vedute dell'isola di Santa Maria tratte da una serie di cartoline acquistate nel 1989. (Archivio Ing. Gregorio Agresta)

## Il volo Independent Air 1851



Un velivolo tipo Boeing 707 con livrea di secondo tipo della Compagnia Independent Air identico a quello precipitato a Santa Maria delle Azzorre.

(Foto gentile concessione Ralph Kunadt Airlinerphotos.com)

## Il volo 1851 della Independent Air

L'8 Febbraio 1989 è un tipico mercoledì italiano della fine degli anni '80. Uno di quei giorni di fine inverno con il sole che cala presto, la brezza fredda che soffia un po' ovunque e l'atmosfera delle giornate ancora corte.

È un mondo che sta cambiando. Negli ultimi mesi è successo di tutto: negli Stati Uniti, da Novembre, si è insediato il nuovo presidente George Bush; in Armenia un violento terremoto ha sconvolto il paese; a Lockerbie un attentato terroristico ha causato un grave incidente aereo con ripercussioni nella politica internazionale piuttosto rilevanti (ed anche quest'evento contribuirà ad alimentare le più fantasiose teorie sui fatti di cui andiamo a parlare creando un clima di tensione); in Giappone è morto l'Imperatore Hirohito, portando via con sé un'intera epoca, anzi una vera e propria "era".

In Italia il mondo politico è in fermento. Da qui a poco inizierà una nuova epoca che, nel decennio successivo, sconvolgerà radicalmente il sistema.

I titoli dei giornali sfogliati dalla gente che affolla l'aeroporto di Bergamo sono pieni di queste notizie.

Quel giorno, molti aspettano il volo 1851. Una buona offerta: un volo diretto a Santo Domingo, paradiso tropicale affacciato sul Mar dei Caraibi, alla foce del fiume Ozama. Sole, mare, relax: quanto di meglio si possa desiderare per una salutare e serena vacanza.

Tutto procede al meglio. L'equipaggio di nazionalità americana procede al regolare imbarco dei passeggeri e, finalmente, il velivolo

lascia il suolo italiano diretto verso la sua meta dove, purtroppo, non giungerà mai.

Il Boeing 707 matricola N72311, con i suoi centotrentasette passeggeri, dovrà effettuare un necessario scalo tecnico per rifornirsi di carburante prima di attraversare l'oceano, per poi atterrare, infine, all'aeroporto dominicano di Punta Cana. Il punto stabilito per il rifornimento è il piccolo scalo di Santa Maria delle Azzorre, dove l'atterraggio è previsto attorno alle 13.05 locali.

Giunti in prossimità della prima tappa, il velivolo si abbassa per procedere all'atterraggio, dopo aver preso i regolari contatti con la torre di controllo presso la quale è appena avvenuto il cambio turno del personale.

Gli abitanti di Santa Maria capiscono subito che qualcosa non va. Alcuni notano che il velivolo è troppo basso.

Contrariamente al solito, Pico Alto, la piccola altura che domina l'isola, è completamente avvolto da una rara e fittissima nebbia che l'avvolge e lo nasconde alla vista anche di chi ben lo conosce.

Dopo appena pochi istanti un urto violento sconvolge tutto e il boato micidiale s'ode ovunque.

È l'inizio di un enorme tragedia: il Boeing si abbatte con violenza inaudita sulla montagna.

*Ho sentito un rumore forte e strano. Ho alzato la testa ed ho visto l'aereo passare molto basso. Ho pensato "Quell'aereo si va a schiantare!". L'ho visto per cinque/dieci secondi prima che sparisse nella nebbia che circondava il Pico Alto. Dopo pochi secondi ho sentito*

*il boato. Con le altre persone, alcune delle quali erano scappate per la paura, siamo corsi sul posto e siamo rimasti colpiti dal silenzio macabro. Ci siamo subito resi conto che non avremmo trovato nessuno vivo ma abbiamo ugualmente teso l'orecchio nella speranza di udire almeno i lamenti di qualche ferito.*

**(PADRE ZULMIRO SARMENTO** Fonte: Agenzia Ansa 10 Febbraio 1989)

Il caos domina ogni cosa. In Italia la notizia non tarda ad arrivare.  
Lo sconvolgimento è generale: è un dramma tutto italiano!

*Dai primi dati si era pensato a passeggeri quasi tutti lombardi. Quello che colpisce, invece, è che le agenzie di viaggio presso le quali si erano prenotati sono sparse in tutto il paese: è un lutto nazionale!*

**(SEN. GILBERTO BUONALUMI - Sottosegretario di Stato agli Esteri -**  
Fonte: Agenzia Ansa 09 Febbraio 1989)

### **Dinamica dell'incidente: Come andarono i fatti**

*Nessuna spiegazione è stata finora ipotizzata sulla sciagura. L'aereo si è schiantato sul costone provenendo da nord. Prima dell'atterraggio la torre di controllo aveva invitato il pilota del Boeing a fare un giro proprio intorno alla montagna per presentarsi sulla pista in posizione diversa. Nell'urto contro la costa del monte alto 600 metri, la parte anteriore dell'aereo è rimasta da un lato, l'altra con la coda e presumibilmente con la maggior parte dei passeggeri ha superato la sommità precipitando dall'altra e disintegrandosi (...)*

*(Fonte: Agenzia Ansa 09 Febbraio 1989 Ore 13.35)*

Nelle ore successive all'evento, sui giornali si fantasticò circa le cause che avevano potuto determinare l'incidente.

Si disse tutto ed il contrario di tutto: il velivolo fu definito una "carretta del cielo"; qualcuno ipotizzò un attentato (poi escluso sulla base degli accertamenti delle autorità); si adombrò l'errore umano.

Ed infatti l'errore umano ci fu, ma non fu l'unica causa del sinistro, il quale, in realtà, si verificò per una serie di sfortunate circostanze riassumibili come segue:

1. Le voci dell'equipaggio e della torre di controllo, durante le comunicazioni radio in fase di atterraggio, si sovrapposero e nessuno dei due sentì cosa diceva l'altro. Così, mentre l'aeroporto di S. Maria

comunicava di tenere una quota di almeno 3000 piedi, il pilota confermava i 2000 piedi.

2. L'altimetro di bordo subì una taratura errata anche a causa dell'errato valore QNH (altimetro barometrico) trasmesso dalla torre.

3. L'isola di S. Maria è completamente piana a parte il Pico Alto (circa 500 mt. di altezza). Se solo l'aereo fosse arrivato da una direzione o da una angolazione appena differente l'impatto sarebbe stato evitato.

4. Se non ci fosse stata foschia e nebbia, l'equipaggio in cabina di pilotaggio avrebbe visto l'altura ed indipendentemente dalla sovrapposizione di voci, dall'altimetro male impostato e dalla direzione di arrivo, avrebbe avuto modo di reagire e conseguentemente salvare l'aeromobile.

L'impatto, violentissimo, avvenne quando l'aereo toccò con la carlinga un muretto posto a cavallo di una stradiciola:

*Appare chiaro che l'impatto è avvenuto con la parte inferiore della fusoliera, la "pancia" dell'aereo, contro la massicciata di una strada panoramica che si arrampica lungo il crinale di Pico Alto. Ciò spiegherebbe il perché l'aereo si è quasi totalmente disintegrato e lo scempio delle vittime.*

*(Estratto Agenzia Ansa 10 Febbraio 1989)*



Immagini ritraenti rottami e frammenti del velivolo incidentato. Si notino, tra l'altro, il timone, i carrelli, pannelli della cabina ed altre parti distrutte o deformate dal violentissimo impatto. Ben visibili, sullo sfondo, i paesaggi tipici di quelle aree: piante, mare e cielo azzurro che stridono con la drammaticità ispirata da quei resti.

(Foto gentile concessione Pedro Mendonca)

Per spiegare come si svolsero i fatti nel dettaglio e, soprattutto, come si giunse alla ricostruzione dell'evento, seguiremo passo passo le considerazioni finali redatte dalla commissione dell'ICAO (International Civil Aviation Organization, Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile), un'agenzia autonoma delle Nazioni Unite, attraverso alcuni estratti delle conclusioni finali della commissione d'inchiesta:

(...)

*Le conclusioni tratta dalla commissione d'inchiesta sono le seguenti:*

### **1 – Fatti Stabiliti**

#### **1.1**

*L'aeronave si trovava in condizioni di navigabilità e debitamente certificata per il volo in esame;*

#### **1.2**

*Il peso e la centratura dell'aeronave si trovavano nei limiti autorizzati. Gli errori di calcolo individuati non hanno avuto alcuna influenza nel volo e nel verificarsi dell'incidente;*

1.3

*Non è stato individuato cattivo funzionamento dell'aeronave o delle sue attrezzature in grado di diminuirne la sicurezza o di aumentare l'onere di lavoro dell'equipaggio durante la fase finale del volo;*

1.4

*I controllori del traffico aereo erano debitamente qualificati;*

1.5

*L'equipaggio possedeva i requisiti e le informazioni per l'operazione dell'aeronave;*

1.6

*L'equipaggio e i controllori del traffico aereo avevano effettuato orari di lavoro d'accordo con i regolamenti in vigore;*

1.7

*L'equipaggio ha fatto scendere deliberatamente l'aeronave a 2000 piedi, infrangendo così l'altitudine minima del settore di 3000 piedi, pubblicata sulle carte aeronautiche e autorizzata dalla Torre di Santa Maria;*

1.8

*Circostanza di una sovrapposizione di comunicazioni radio tra Torre di Controllo dell'aerodromo e aeronave quando la prima trasmetteva l'autorizzazione di discesa a 3000 piedi. Prima che terminasse il suo messaggio, il Co-Pilota ha iniziato il suo "Read Back" in base a quanto credeva fosse l'autorizzazione fornita, il che non ha consentito al controllore di rendersi conto dell'equivoco dell'equipaggio né questi ha ricevuto la parte finale del messaggio della Torre in cui era richiesto la conferma di 3000 piedi.*

1.9

*Il Controllore del Traffico Aereo di servizio alla Torre di Controllo dell'aerodromo ha accolto il "Read Back" incompleto della sua autorizzazione di discesa "1027", la qualcosa non gli ha consentito di rendersi conto del malinteso da parte dell'equipaggio;*

1.10

*La Torre di Controllo dell'aerodromo di Santa Maria non ha fornito il QNH corretto, commettendo un errore di oltre 9hPa, il che ha situato l'aeronave ad un'altitudine inferiore, di 240 piedi, in relazione all'altitudine indicata dal cockpit;*

1.11

*L'equipaggio non ha effettuato il "Briefing" di approssimazione, previsto nella carta di approssimazione, come stabilito dalle norme operative della Compagnia;*

1.12

*L'equipaggio ha infranto le regole operative della Compagnia, in particolare per quanto riguarda la ripetizione ad alta voce dell'autorizzazione di discesa, conversazioni informali nel cockpit in altitudini inferiori a 1000 piedi, e, permanenza nel cockpit, in fasi critiche di volo, di elementi estranei al personale di pilotaggio;*

1.13

*Il GPWS ha funzionato correttamente durante sette secondi;*

1.14

*L'equipaggio non ha agito, in presenza dell'allarme GPWS, secondo le regole operative della Compagnia;*



L'isola di Santa Maria così come veniva raffigurata sulle guide turistiche all'epoca dei fatti. Si noti la distanza tra l'aeroporto ed il monte Pico Alto.

(Archivio Ing. Gregorio Agresta)

1.15

*L'equipaggio non è stato sottoposto ad adeguate esercitazioni per agire in occasione dell'allarme del GPWS;*

1.16

*Ridotta esperienza dell'equipaggio in operazioni internazionali, in particolare del Co-Pilota;*

1.17

*L'aeronave non volava secondo la rotta autorizzata e pubblicata nell'AIP-Portugal, pur mantenendosi nelle fasce di protezione di tale rotta;*

1.18

*Il piano di volo operativo, la cui destinazione finale era il beacon SMA, non è stato elaborato d'accordo con la AIP-Portugal;*

1.19

*Gli aiuti radio alla navigazione erano in normale funzionamento, avendo il VOR VSM restrizioni che non erano pubblicate nell'AIP-Portugal.*



I rottami del Boeing 707 della Independent Air schiantatosi contro una collina alle Azzorre l'8 febbraio 1989. (Agenzia Ansa)

## 2 – Cause probabili

### 2.1

*Cause: La Commissione di Inchiesta intende che il verificarsi dell'incidente fu dovuto all'inosservanza da parte dell'equipaggio delle norme operative stabilite, che lo ha indotto alla discesa deliberata dell'aeronave a 2000 piedi, non rispettando l'altitudine minima del settore di 3000 piedi, pubblicata nelle apposite carte aeronautiche dalla Torre di Controllo di Santa Maria.*



Lo scalo aereo di Santa Maria delle Azzorre in una recente immagine, a distanza di vent'anni dall'incidente del 1989.

## 2.2

*Altri fattori: La Commissione di Inchiesta ritiene che i seguenti fattori hanno in un certo modo contribuito al verificarsi dell'incidente:*

### 2.2.1

*Trasmissione da parte della Torre di Controllo dell'Aerodromo di Santa Maria di un QNH superiore di 9hPa in relazione a quello reale, il che ha situato l'aeronave ad un altitudine reale inferiore a 240 piedi in relazione a quella indicata a bordo;*

### 2.2.2

*Tecnica di comunicazione deficiente da parte del Co-Pilota che ha iniziato il suo "Read Back" dell'autorizzazione di discesa a 3000 piedi fornita dalla Torre, prima che questa avesse terminato il suo messaggio, dando così origine ad una sovrapposizione di comunicazioni;*

### 2.2.3

*Infrazione da parte della Torre di Controllo dell'aerodromo delle norme stabilite, nel non richiedere un "Read Back" completo della sua autorizzazione alla discesa,*

#### 2.2.4

*Mancata adesione da parte dell'equipaggio alle norme operative pubblicate negli appositi manuali della Compagnia, in particolare per quanto riguarda la disciplina del cockpit, "briefing" di approssimazione, ripetizione ad alta voce delle autorizzazioni di discesa e conversazioni informali nel cockpit ad altitudine inferiore a 10000 piedi.*

#### 2.2.5

*Apatia generalizzata dell'equipaggio in presenza di errori commessi relativamente all'altitudine minima del settore che era per lo meno noto ad uno dei membri dell'equipaggio, e agli avvisi sonori in prossimità del suolo;*

#### 2.2.6

*Mancata adesione alla fraseologia "standard" sia da parte dell'equipaggio, sia da parte del controllo del traffico aereo in alcune comunicazioni aria/terra;*

#### 2.2.7

*Ridotta esperienza dell'equipaggio in voli internazionali, in particolare del Co-Pilota;*

2.2.8

*Esercitazione deficiente dell'equipaggio, in particolare per quanto riguarda il GPWS, dato che esso non includeva manovre di emergenza destinate ad evitare collisione col suolo;*

2.2.9

*Utilizzazione di una rotta non autorizzata nell'AIP-Portugal,*

2.2.10

*Deficiente elaborazione del piano di volo operativo, la cui destinazione finale non era il beacon SMA, come stabilito dall'AIP-Portugal.*

*(...)*



Frammento di un motore del velivolo fotografato poche ore dopo lo schianto.

Ci sembra evidente che, come afferma la Commissione di Inchiesta, il verificarsi dell'incidente è stato determinato dall'inosservanza da parte dell'equipaggio delle norme operative stabilite che lo ha indotto alla discesa deliberata dell'aeronave a 2000 piedi, non rispettando l'altitudine minima del settore di 3000 piedi pubblicata nelle apposite carte aeronautiche e autorizzata dalla Torre di Controllo dell'aerodromo di Santa Maria, essendo certo che dagli esami effettuati, sono da mettere da parte le ipotesi di atto criminoso, avaria o deficienze tecniche ed è stato inoltre accertato che non c'è stata mancanza di carburante e che il peso e la centratura dell'aeronave si trovavano nei limiti autorizzati.

A norma del regolamento sulle regole dell'aria, approvato con Decreto 53/74, del 30 Gennaio, salvo in caso di volo visivo, le aeronavi non devono volare a livelli inferiori all'altitudine minima di volo stabilita dallo stato il cui territorio stanno sorvolando e, quando una altitudine minima di volo non sia stata fissata, non devono sorvolare:

- a) Quote elevate o regioni montagnose, a un livello inferiore a 600 metri (2000 piedi) al di sopra dell'ostacolo più elevato, in un raggio di 8 km (5 miglia) intorno alla posizione stimata dell'aeronave.
- b) Altri locali non specificati nel comma a), ad un livello inferiore a 300 metri (1000 piedi) al di sopra dell'ostacolo più elevato in un raggio di 8 km (5 miglia) intorno alla posizione stimata dell'aeronave.

*Ora l'informazione contenuta dell'AIP-Portugal (Aeronautical Information Publication) in relazione ad altitudini minime dell'approssimazione all'aeroporto di Santa Maria è la seguente:*

*-Altitudine minima di volo delle rotte o segmenti di rotta ATS (Air Traffic Services) che sorvolano il NDB (Non directional beacon SMA:900m;*

*Alla data dell'incidente erano state pubblicate tre carte di atterraggio ICAO e tutte prevedevano come altitudine minima il valore di 900 metri.*

*Nonostante non siano state recuperate, è da presumere che l'equipaggio utilizzava le Carte Jeppesen, dato che si sapeva che a bordo ne esistevano due serie, come indica il manuale della compagnia.*

*(...)*

*Nella carta specifica di Santa Maria, come si può vedere ai fogli 442 e 446, è esplicito che l'altitudine minima di approssimazione è di 3000 piedi.*

*Ed è stato in base a questo valore che la Torre di Controllo di Santa Maria ha autorizzato l'aeronave a scendere.*

*(...)*

*Quando dalla Torre di Controllo si faceva riferimento a 3000 piedi simultaneamente il Co-Pilota faceva il “Read Back” trasmettendo il “We Re Reclear to two thousand feet and ah...one zero two seven”.*

*È stato tuttavia verificato che, a causa della sovrapposizione delle comunicazioni il controllore del traffico aereo ha ricevuto solo la parte finale del messaggio “One Zero Two Seven” e che si riferiva al QNH (altitude above sea level based on local station pressure).*

*E se è vero che sarebbe normale l’esigenza del Controllore di un “Read Back” completo da parte dell’aeronave, non meno vero è che in nessun modo l’aeronave poteva scendere al di sotto dei 2000 piedi, neanche se autorizzata dal controllore.*

*In realtà una altitudine minore poteva essere permessa solo in approssimazione visiva, la quale sarebbe stata di intera responsabilità del Pilota – Comandante.*

*Ma non è stata richiesta dall’aeronave autorizzazione per una approssimazione visiva e quindi, non poteva mai scendere al di sotto del livello dei 3000 piedi.*

*(...)*

*Si noti che l’approssimazione visiva non poteva mai effettuarsi visto che il Pico Alto, luogo contro il quale ha cozzato l’aeronave, era coperto di nuvole.*



Rottami dell'aereo ripresi a poche ore dall'impatto, ancora consumati da piccoli focolai. Si notino le fiamme sulla destra.

*D'altra parte è da sottolineare che è stato possibile concludere, attraverso le registrazioni del CVR (Cockpit Voice Recorder), che subito dopo l'indicazione da parte del Co-Pilota di 2000 piedi, si sente una voce in fondo, non identificata, probabilmente del Comandante, dire: "Make it three".*

*Ciò significa che c'è stata una chiamata di attenzione affinché l'aeronave non scendesse al di sotto dei 3000 piedi.*

*È stato pure accertato che l'aeronave volava non secondo la rotta autorizzata e pubblicata nell'AIP-Portugal, anche se si manteneva nelle fasce di protezione di tale rotta.*

*Se avesse proceduto correttamente, seguendo la rotta autorizzata, avrebbe certamente evitato l'incidente.*

*L'aeronave ha cozzato contro una zona del Pico Alto alta 1795 piedi (547 metri), mentre l'altezza massima di tale Pico è di 587 metri, abbastanza sotto i 900 metri, altezza minima autorizzata.*

*Nel rapporto della Direzione Generale dell'Aeronautica Civile si fa riferimento al fatto che il controllore del traffico aereo ha comunicato all'aeronave un QNH superiore al reale, collocandola ad un altitudine inferiore di 240 piedi (73 metri).*

*Effettivamente alle 13.44.20 viene trasmesso da parte del controllore di traffico aereo all'aeronave un QHN di 10.19.*

*Alle 13.56.47, pertanto 12 minuti dopo, lo stesso controllore trasmette all'aeronave un QMH di 10.27, mentre il "Met Report" ricevuto alle 13.54 dal controllore era del valore di 1018,7, più o meno identico a quello verificato alle 13.44.20.*

*C'è nitidamente un errore del controllore del traffico aereo.*

*Però, l'equipaggio dell'aeronave aveva l'obbligo di individuare tale errore poiché come già riferito dai periti sentiti negli atti in particolare dal Direttore Regionale dell'Istituto Nazionale di Meteorologia e Geofisica delle Azzorre, è impossibile, in una situazione che non era di tempesta, una variazione di pressione atmosferica così grande in solo 12 minuti.*

*(...)*

*E si dirà sempre, anche in presenza di un errore non individuabile, che in nessun modo l'incidente potrebbe essere in questa parte imputabile al controllore di traffico aereo, visto che si supponeva che l'aeronave volasse a non meno di 3000 piedi di altitudine e, quindi sottraendo a tale valore i citati 240 piedi avremmo avuto un altitudine di 2760 piedi, quasi 1000 piedi superiore al punto più alto di Santa Maria.*

*(...)*



Nella fitta vegetazione, tra gli alberi divelti ed i rami devastati, si scorge  
il timone del Boeing.



Una valigia ancora chiusa fotografata tra le piante dove è stata  
scaraventata dalla violenza dell'impatto. Una immagine che ha molto  
colpito i soccorritori: i molti bagagli, sparsi in ogni direzione, a  
testimoniare il brusco passaggio tra la vita e la morte.



Tra i mille minuti reperti e frammenti di vita emersi tra i rottami del velivolo, un soccorritore ha raccolto "La Gazzetta dello Sport" di Mercoledì 8 Febbraio 1989.



Tra la vegetazione emerge un borsello: un altro, ennesimo frammento di quotidianità spazzata via in quel triste giorno.



Una immagine, malinconica e triste, che rende perfettamente l'idea dell'ambiente nel quale i nostri Vigili si trovarono ad operare: la nebbia, la grigia atmosfera e le piante spezzate di Pico Alto riprese poco dopo l'incidente.

Gli estratti delle conclusioni tratte dalla commissione d'inchiesta tracciano un quadro molto preciso e comprensibile della dinamica dei fatti.

Il sovrapporsi delle comunicazioni, il dato errato trasmesso all'altmetro e non ultima la nebbia e le nuvole che circondavano quel giorno Pico Alto, ha portato all'accorparsi di una serie di fattori negativi e sfortunati che hanno causato un abbassamento eccessivo del velivolo.

Un abbassamento che , occorre dire, fu fatale all'aeroplano che si trovò ad un quota davvero bassa rispetto al dovuto e tale da rendere inevitabile l'impatto.

Tutte le testimonianze anche verbali degli intervenuti, concordano sul fatto che sarebbero bastati pochissimi metri per evitare la sciagura.

Ad oggi appare chiaro e constatato che il Boeing abbia urtato l'altura perché posizionato troppo basso e perché impossibilitato a vederlo a causa della foschia che lo circondava.

Dopo aver urtato il Pico Alto, l'aereo si spezzò in due parti, la maggiore di queste (con tutti i passeggeri) letteralmente si ribaltò in avanti scendendo lungo la "collina" mentre la coda cadde indietro. I corpi furono recuperati nel lato verso l'aeroporto con una certa difficoltà perché la parte alta del "Pico Alto" è parecchio in pendenza e molto scivolosa (è presente inoltre moltissima fitta vegetazione). Ma questi sono aspetti che approfondiremo successivamente.

### Le ipotesi alternative poi smentite

Nelle ore e nei primi giorni successivi al disastro fiorirono le più disparate ipotesi sulle cause della sciagura.

Voci ed indiscrezioni si accavallarono in un turbine di idee spesso confuse e talvolta fantasiose.

D'altra parte, la lettura dei contenuti delle scatole nere e la ricostruzione della dinamica dell'evento non furono di certo immediate e questo lasciò spazio alle più disparate e variopinte versioni.

Le tre principali ipotesi, poi smentite o quantomeno ridimensionate, erano quelle dell'attentato, del cedimento strutturale o dell'esaurimento di carburante.

La prima era alimentata da diversi fattori, il periodo politico e sociale era delicato ed ancora risentiva di un lungo momento di violenza ereditato dai recenti "anni di piombo" e da poco tempo la strage di Lockerbie aveva disteso un velo di paura sulla navigazione aerea.

Si discusse anche a lungo su un potenziale cedimento strutturale e, sui giornali, si accusò spesso e in modo molto esplicito la compagnia Independent Air di utilizzare velivoli in condizioni disastrose e tali da esporre i passeggeri a rischi allucinanti. Come abbiamo visto il 707 che si schiantò contro il Pico Alto era in verità un aereo in condizioni eccellenti. Tuttavia si discusse molto sulla sicurezza dei voli "charter" e le accuse furono molto dirette.

In terza battuta l'assenza di fiamme sul sito del sinistro e di ustioni sulle salme delle vittime suggerirono l'ipotesi che l'apparecchio fosse caduto per un esaurimento del carburante.

In verità il volo 1851 necessitava certamente del rifornimento utile ad attraversare i cieli dell'Oceano Atlantico ma non al punto da cadere perché rimasto privo del combustibile necessario ai motori.

Seguiamo scrupolosamente, grazie alle agenzie dell'ANSA, il susseguirsi delle ipotesi iniziando dal sospetto dell'azione di matrice politica e terroristica fortunatamente smentita in seguito.

Siamo al mattino seguente la tragedia:

*(...) Una emittente radio di Lisbona e la televisione di stato hanno ricevuto una rivendicazione di una fino ad ora sconosciuta "Brigata Terrorista Internazionale". È un ipotesi che aggiunge l'ombra di un ennesimo atroce crimine terroristico alla tragicità dell'evento stesso. Gli investigatori, per altro ritengono che la rivendicazione sia opera di un macabro mitomane, ma d'altro lato la storia anche recentissima delle sciagure aeree non permette di escludere alcuna eventualità. (...)*

*(Estratto Agenzia Ansa 09 Febbraio 1989 Ore 07:10)*

La sera successiva l'ipotesi assume un primo ridimensionamento e si fa accenno alla possibilità che il velivolo abbia subito un qualche mal funzionamento o cedimento imprevisto:

*(...) Inoltre resta comunque aperta la possibilità di una avaria ai motori del quadrigetto o di un cedimento delle strutture. Si può invece ragionevolmente escludere l'ipotesi dell'attentato terroristico, visto che l'esame sui resti mortali degli occupanti non ha dato indicazioni di parti in metallo ritenute dai corpi. Una caratteristica generalmente ritenuta probante nei casi di esplosioni nella cabina o nel bagagliaio.  
(...)*

*(Estratto Agenzia Ansa 10 Febbraio 1989 Ore 20:02)*

Tale assunto viene ribadito il giorno successivo in un'altra agenzia:

*(...) L'ipotesi di un attentato terroristico è ormai esclusa, anche se ufficialmente tutte le possibilità sono in teoria aperte. Dall'esame necroscopico dei corpi dell'equipaggio americano non sono del resto emersi elementi che possano avvalorare la tesi dello scoppio di un ordigno a bordo. (...)*

*(Estratto Agenzia Ansa 11 Febbraio 1989 Ore 21:29)*

Qualche ora dopo riemerge ancora la possibilità che il carburante sia finito prima dell'atterraggio causando la caduta dell'aeronave:

*“Soltanto su tre corpi sono state trovate bruciature, e anche molto superficiali: ciò può molto bene avvalorare l'ipotesi che il Boeing sia caduto per mancanza di carburante”. Lo ha detto una fonte del gruppo di periti settori incaricati di svolgere gli esami necroscopici sui corpi delle vittime della sciagura aerea, che fanno parte della commissione d'inchiesta. La fonte nel corso di una conversazione informale con l'ANSA, ha aggiunto che a quanto gli risulta l'aereo “E' venuto giù dritto affrontando l'atterraggio dal lato sbagliato della pista, quello cioè sulla direttrice della montagna e senza compiere il giro previsto dalla procedure di atterraggio”. “Ora tutte le autopsie – ha proseguito questa fonte – sono state ultimate. È stato un lavoro strenuo e terribile. Posso aggiungere che nei corpi non sono stati trovati materiali radio-opachi (pezzi di metallo n.d.r.) o altri elementi che facciano pensare ad un attentato terroristico. Un ipotesi questa, che si può dunque escludere”.*

*(Estratto Agenzia Ansa 11 Febbraio 1989 Ore 23:22)*

Naturalmente nei giorni e nelle settimane successive iniziarono ad emergere dati più concreti e notizie più vicine alle reali cause, notizie prontamente riportate dalle stesse agenzie.

Intanto negli stessi giorni si fecero sempre più forti i sospetti che i voli in oggetto fossero insicuri ed affidati a velivoli fatiscenti. Come abbiamo avuto modo di leggere, nel caso del volo 1851, la commissione d'inchiesta ICAO smentì chiaramente questa ipotesi. È interessante leggere l'articolo a seguire apparso proprio in quei giorni poiché notevolmente indicativo del clima di quel momento:

***ENRICA BONACCORTI: CI HO VOLATO ANCH' IO CADEVA PROPRIO A PEZZI***

***La Repubblica — 10 febbraio 1989 - pagina 6***

***sezione: TRAGEDIA DELLE AZZORRE***

*ROMA Io in aereo prego sempre, si può dire che è la mia chiesa, ma a dicembre, quando alla vigilia di Natale ho volato con un Boeing della Independent per andare in Giamaica, ho pregato molto più del solito. Così, a meno di 24 ore dalla tragedia delle Azzorre, Enrica Bonaccorti racconta un viaggio di qualche mese fa con la compagnia aerea americana. Viaggiammo in condizioni davvero precarie ha spiegato, e ci facemmo forza l'un l'altro perché la fatiscenza del velivolo saltava all'occhio anche a chi, come me, non è esperto di cose tecniche. Durante l'atterraggio a Santa Maria si aprirono, tra l'altro, gli sportelli dei portabagagli, mentre su alcuni posti a sedere colava della*

*condensa, insomma, una brutta situazione. Sullo stesso aereo, anche lui invitato a prendere parte al volo inaugurale della Independent Air, c'era il giornalista Enzo Bartone, funzionario del Banco di Napoli. Ho volato sull'aereo maledetto, con la mia famiglia e con altri cento compagni di viaggio ricorda dava l'impressione di un mezzo in prepensionamento. Ad ogni vuoto d'aria gli sportellini dei vani per i bagagli si aprivano lasciando cadere il contenuto, mentre l'acqua della condensa gocciolava addosso ai passeggeri. Non solo. Enzo Bartone parla di un piano di volo cambiato durante la traversata, uno scalo imprevisto all'aeroporto di Santa Maria nelle Azzorre, due ore di sosta in cui i tecnici smontavano e rimontavano un pezzo di motore. Sempre Bartone ha riportato anche un commento del Duca Amedeo d'Aosta, anche lui invitato a prendere parte al volo inaugurale. I voli della Air Jamaica non sono sicuri, non sono affidabili. Gli equipaggi sono sottoposti a dei tour de force impressionanti e molto spesso il personale è quello allontanato da altre compagnie. Gli orari, la certezza ma soprattutto la sicurezza di questi voli sono del tutto aleatori.*

Giova ancora ricordare che le varie ipotesi alternative furono tutte sconfessate dal rapporto ufficiale da cui sono tratti vari passi esplicativi nel paragrafo precedente.

Il Boeing 707 caduto a Santa Maria era in realtà un velivolo in condizioni eccellenti.

## I misteri svelati e smentiti del volo 1851

Attorno al dramma di Santa Maria delle Azzorre, oltre alla varie ipotesi sulle cause, sorsero anche una serie di misteri se non addirittura di leggende.

La prima fu dovuta principalmente ad una serie di equivoci legati alle liste ed ai nominativi dei passeggeri. Attorno a queste incongruenze di giunse perfino ad ipotizzare che un “commando” legato alla criminalità organizzata, si fosse imbarcato sul velivolo per raggiungere il Sud America con il compito di assassinare il pregiudicato Mario Jovine al fine di vendicare la scomparsa in Brasile del boss Antonio Bardellino di cui il Jovine era stato luogotenente e che ora si supponeva ne avesse preso il posto. La faccenda assunse tanta importanza da sbarcare nelle aule parlamentari ed essere presa in considerazione da un paio di deputati come si può leggere nell’articolo in appendice.

Le incongruenze dei nomi emergono già due giorni dopo il drammatico incidente:

*Tra i passeggeri morti nella sciagura delle Azzorre ce n'erano nove che non figurano in nessuna delle liste di imbarco per il volo. Se ne è avuta conferma oggi dopo il controllo dei documenti trovati nella zona della sciagura. I nomi di queste nove vittime non erano neppure nella lista delle 180 persone che in un primo tempo avevano prenotato il viaggio e che poi, al momento della partenza erano diventate ufficialmente 137 perché le altre avevano rinunciato. Il fatto introduce una nota di*

*“Giallo” nella tragedia. Ci si chiede infatti come mai non siano state registrate queste nove persone che probabilmente hanno sostituito altri prenotati e soprattutto in che modo esse siano riuscite a salire a bordo dell’aereo pur non avendo ufficialmente chiesto il biglietto. Questo fatto nuovo non muterebbe però, stando a fonti diplomatiche italiane nell’isola di Santa Maria, il numero totale delle vittime. È stato fatto notare in proposito che dal momento dell’incidente sono giunte alle autorità al lavoro nell’isola liste di volta in volta aggiornate con modifiche di nomi e cognomi. Tutte le vittime identificate con certezza sono state riconosciute grazie a passaporti, patenti, carte di credito e ricevute di istituti bancari che erano custodite nelle tasche degli abiti.*

*(Estratto Agenzia Ansa 10 Febbraio 1989 Ore 19:27)*

Il giorno successivo si inizia a ventilare l’ipotesi chiarificatrice dei fatti mentre il numero dei nomi misteriosi si riduce:

*(...) È sceso a sette il numero delle persone di cui sono stati trovati i documenti ma che non figuravano nella lista dei passeggeri imbarcati sul Boeing 707 della Independent Air, schiantatosi mercoledì scorso nell’isola di Santa Maria, nell’arcipelago portoghese delle Azzorre. (...)*

*(...) Il fatto che all'esame dei documenti recuperati risultino sette nomi che non figuravano nella lista dei passeggeri finora conosciuta, potrebbe essere dovuto a varie cause: inesatta trascrizione di nomi e cognomi, mogli registrate sotto il cognome del marito mentre il passaporto registra il cognome da nubile, confusione tra primo e secondo nome.*

*(Estratto Agenzia Ansa 11 Febbraio 1989 Ore 13:33)*

Il giorno successivo ancora, l'ambasciata italiana a Lisbona si pronuncia:

*“Quello che una parte della stampa italiana e portoghese hanno scritto circa le affermazioni dell'ambasciatore Giovanni Battistini sul numero dei passeggeri a bordo del Boeing non corrisponde effettivamente a quanto dichiarato. In realtà l'ambasciatore, avendo riscontrato l'esistenza di documenti o parti di essi indicanti persone che non erano comprese nella lista generale di chi disponeva l'ambasciata, aveva avanzato l'ipotesi che nell'aereo vi potesse essere qualche persona in più rispetto alla lista, pur non escludendo la possibilità che vi fossero passeggeri registratisi con nomi diversi da quelli risultanti dai documenti personali”. Lo ha detto oggi all'ANSA un portavoce dell'ambasciata italiana a Lisbona, in relazione alle notizie pubblicate da alcuni organi di informazione secondo i quali il diplomatico italiano avrebbe indicato cifre precise circa il numero di persone in più sull'aereo. (...)*

*(Estratto Agenzia Ansa 12 Febbraio 1989 Ore 18:00)*

Ma i misteri continuano a stuzzicare la fantasia di molti, e quando il Capo dell'Interpol italiana, Dott. Nicola Simone, si reca nuovamente a Santa Maria per curare l'invio in Italia dei beni e dei bagagli recuperati sul sito del sinistro (dopo aver curato il rimpatrio delle salme delle vittime) ci si trova costretti a smentire che dietro a quell'ulteriore viaggio ci siano altre motivazioni:

*Alcuni organi di stampa in Italia, avevano infatti riferito di indagini relative a un non meglio identificato "commando" della camorra a bordo del Boeing, che mimetizzandosi in un gruppo di turisti avrebbe in realtà voluto recarsi in Brasile (passando per la Repubblica Dominicana destinazione finale del volo partito da Bergamo) per vendicare la scomparsa e probabile uccisione del boss Bardellino. "Confermo che la mia presenza in Portogallo è stata solo per ricevere gli oggetti – ha detto Simone all'Ansa – cosa per cui ho avuto apposita delega dall'ambasciatore d'Italia a Lisbona Giovanni Battistini. A Lisbona ho anche approfittato per conoscere personalmente il collega Bernardino e insieme abbiamo parlato in termini generali della collaborazione tra l'Interpol italiana e quella portoghese" (...)*

*(Estratto Agenzia Ansa 17 Febbraio 1989 Ore 16:41)*

Nessuna di queste ipotesi trovò mai conferma.

## Il velivolo Boeing 707: Profilo del velivolo

Tipo: Aereo di linea/Trasporto

Costruttore: Boeing

Data primo volo: 15 luglio 1954

Esemplari 1.010

Lunghezza: 46,41 m

Apertura alare: 44,42 m

Altezza: 12,93 m

Superficie alare: 283,35 m<sup>2</sup>

Peso a vuoto: 66.400 kg

Peso max al decollo: 151.320 kg

Passeggeri fino a 219

Velocità max: 1.009 km/h

Velocità crociera: 960 km/h

Autonomia: 9.262 km massimo

Tangenza: 11.890 m

Il velivolo tipo Boeing 707 è un aereo di linea munito di quattro motori a getto e creato dalla celebre azienda statunitense Boeing.

Pur non essendo stato il primo jet di tipo commerciale a fare la sua comparsa poiché preceduto dal de Havilland DH.106 Comet, di fatto fu il primo velivolo jet di linea ad ottenere un vero successo al punto che per i più fu proprio lui a portare l'aviazione civile in questa nuova

realità. Si deve poi considerare che fu il primo aereo della serie 7X7 della Boeing prodotto in addirittura 1010 esemplari.

Dalla sua cellula sono stati poi creati diversi aerei militari, come l'aerocisterna KC-135 Stratotanker e l'AWACS E-3 Sentry.

Nei primi anni '50 la Boeing avviò una serie di studi destinati a creare un nuovo velivolo di linea spinto da motori a getto, pur risalendo l'idea già al 1946.

Tanto più che l'impresa di Seattle aveva accumulato una non trascurabile esperienza con il nuovo tipo di motorizzazione avendo la fine della guerra avuto accesso alle ricerche tedeschi sui motori a jet (che diedero vita a veri gioielli del volo come il ME262) e sulle nuove tipologie d'ali da essi adottate (a freccia, spesso di 45°) e grazie a questa possibilità aveva realizzato un primo bombardiere a reazione americano noto come B-47 Stratojet.

Questo aereo diede vita a nuovi standard tecnologici da impiegarsi anche nello studio del nuovo aereo civile.

L'azienda partendo dal progetto 367, noto come C-97 Stratofreighter elaborò diverse versioni che tuttavia non accolsero ne l'interesse delle forze armate ne quello del mercato civile.

Nondimeno la Boeing decise di non abbandonare l'idea, stanziando fondi per 16 milioni di dollari. La decisione di investire una somma così elevata letteralmente alla cieca, venne tuttavia considerata quando ormai si era già giunti alla versione definitiva del progetto.

La sigla interna del nuovo aereo era Model 360-80, noto anche con il soprannome "Dash 80".

Dal progetto iniziato nel 1952 ci vollero due anni prima che il prototipo si fosse presentato il 14 Maggio 1954 e alzasse in volo il 15 Luglio dello stesso anno.

Da quel velivolo furono quindi elaborati la futura areocisterna dell'USAF KC-135 ed il 707.

Il 707 si dimostrò subito un ibrido tra il Model 367 e il B-47, i due modelli che i progettisti avevano maggiormente studiato e considerato.

La struttura e la capacità della fusoliera erano identiche del 367, l'ala invece con una freccia di 35°, ed i motori, in versione commerciale, erano gli stessi del B-47.

La prima compagnia aerea ad utilizzare il 707 fu la Pan Am con un primo volo commerciale il 26 ottobre 1958 lungo la tratta da New York a Parigi.

Il 707 divenne quindi in tempi rapidissimi il più popolare aereo di linea, imponendosi sul suo rivale più celebre, il DC-8.

Naturalmente la Boeing considerò man mano le varie richieste del mercato e sulla base delle indicazioni delle varie compagnie ne vennero prodotte versioni con modifiche alla fusoliera od ai motori.

Ma anche il 707 aveva i suoi problemi e se come tutti i primi jet esso poteva risultare silenzioso per i passeggeri non lo era all'esterno creando disturbo ai cittadini delle zone circostanti il suo decollo, passaggio od atterraggio.

A ciò si aggiunse la necessità di modificare il tipo di motori in uso al fine di aumentare notevolmente l'autonomia piuttosto limitata e con

il passare del tempo tutta una serie di ulteriori migliorie furono apportate.

Il declino di questo prodigioso velivolo iniziò lentamente dalla fine degli anni '60 quando il velivolo divenne insufficiente per la quantità di passeggeri trasportabili lungo le sue tratte.

L'uso dell'aereo come mezzo di trasporto su lunghi tragitti era cresciuto incredibilmente ed il 707 non era in grado di trasportarne abbastanza tanto più che non era possibile allungarne la fusoliera, pena la sostituzione dei motori non abbastanza potenti e la necessità di ristudiare interamente i carrelli.

Mentre quindi la Boeing studiava i primi velivoli a doppio ponte (come il 747 primo tra questi) la produzione del 707 andava cessando per concludersi definitivamente nel 1978 con una realizzazione complessiva di 1.010 esemplari per voli commerciali.

## La compagnia aerea “Independent Air” ed il suo declino

La Independent Air come è noto fu una compagnia aerea statunitense operante anche in Italia con voli “Charter” ed al centro delle vicende trattate in questa pubblicazione.

La stessa trasse origine dall’Atlanta Skylarks Travel Club la quale aveva iniziato i suoi voli nel Luglio del 1966 con un solo velivolo DC-7 fin quando nei primi anni ’70 allargò le sue rotte con un Caravelle e due Boeing 720. Il nuovo nome fu assunto dalla compagnia nel 1984 con sede presso la 3620 Atlanta Avenue, Hapeville, Georgia 30354.

Tra le tante particolarità della compagnia figuravano i viaggi del mistero oltre alle ordinarie rotte presso molte destinazioni tra cui Messico, Bermude e Caraibi.

Tali viaggi erano organizzati senza dire ai passeggeri dove fossero diretti ma solo indicando loro quale tipo di abbigliamento fosse consigliato indossare e portare con se. Soltanto ad un ora circa dall’arrivo, veniva svelata la meta del viaggio turistico.

Il più spettacolare fu senz’altro quello organizzato verso L’Avana, capitale cubana, in un momento in cui ai cittadini americani era proibito raggiungere l’isola a causa dei noti problemi politici e diplomatici tra il governo cubano e quello americano.

Per la realizzazione di quel viaggio unico, ci volle un permesso speciale del Dipartimento del Tesoro del Governo degli Stati Uniti.

Fu così che l’8 Febbraio 1979 (curiosa coincidenza la data 8 Febbraio che proprio dieci anni dopo sarà quella del disastro delle Azzorre) un

aereo portò 143 passeggeri e 4 membri dell'equipaggio direttamente da Atlanta allo scalo Jose Marti della capitale L'Avana.

Il velivolo non ebbe la possibilità di aspettare i turisti e dovette rientrare a Miami per poi ritornare a Cuba a riprendere gli stessi successivamente in quanto non autorizzato a restare sull'isola.

In seguito al cambio del nome, la Independent Air ricevette un'autorizzazione per voli charter in tutto il mondo e la sua flotta nel 1987 contava tre velivoli tipo Boeing 707-331B ed un aereo tipo Boeing 727-100.

Tuttavia dopo cinque anni si verificò il disastro di Santa Maria e con i 144 morti della tragedia, mille ombre calarono sull'agenzia che iniziò subito ad avvertire una feroce ed inevitabile crisi.

Tutti i progetti di nuove rotte (tra cui la New York – Porto Rico) rimasero irrealizzati ed i tour operator iniziarono ad annullare le loro collaborazioni portando alla sospensione dei voli nel Novembre 1990 e di conseguenza alla scomparsa dell'impresa.



Distintivo per l'uniforme dei piloti dei velivoli della Independent Air Company.  
(Collezione privata)



Distintivo per l'uniforme del personale di bordo dei velivoli della Independent Air Company.  
(Collezione privata)

## Glossario tecnico:

### QNH

Il QNH è un codice, usato in ambito aeronautico, grazie al quale si esprime l'ultima pressione atmosferica misurata, a sua volta denominata QFE, e riportata al livello del mare mediante l'utilizzo del fattore di conversione 1hPa (1 hectopascal) ogni 27 piedi. Ne consegue che a 270 piedi sul livello del mare una QFE di 1000 hPa sarà pari a 1010 hPa di QNH.

In un altimetro di bordo, questo valore QNH indicherà "0" al livello del mare e quindi fornirà indicazioni sull'altitudine a cui si troverà l'aeroporto o l'aeromobile in volo. Ovviamente il dato sarà più attendibile quanto più ci si troverà vicini alla stazione meteo che lo avrà rilevato.

### ICAO

La *International Civil Aviation Organization*, Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile, la cui sede è a Montréal, in Canada, è l'ente autonomo delle Nazioni Unite preposto allo sviluppo degli standard della navigazione aerea internazionale. Altre competenze sono quelle finalizzate alla sicurezza tecnica delle aerostazioni, delle rotte aeree, promuovendone lo studio e lo sviluppo. Uno degli ulteriori compiti dell'ICAO, uno dei più importanti,

è riferito allo studio, secondo precisi protocolli, degli incidenti aerei ricadenti sotto l'Autorità per la Sicurezza del Trasporto dei paesi firmatari la Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale, altrimenti nota come Convenzione di Chicago.

## **GPWS**

Oggi la maggior parte dei moderni aerei civili dispone del Sistema d'Allarme di Prossimità al Suolo, conosciuto come *Ground Proximity Warning System* o GPWS.

Come intuibile, questo strumento rileva la distanza dalla superficie, che sia terreno o acqua, ma anche da ogni altro ostacolo che viene sorvolato dall'aeromobile, come cavi sospesi, tralicci o ponti.

Se il velivolo vola troppo in prossimità di possibili ostacoli, il GPWS entra in funzione diffondendo in cabina di pilotaggio segnali acustici e vocali preregistrati al fine di avvertire il pilota della situazione di possibile pericolo.

## **Vent'anni fa il disastro aereo alle Azzorre Bergamo commemora le 144 vittime**

*Da "L'Eco di Bergamo" del 6 febbraio 2009*

*Era un volo charter diretto a Santo Domingo. Destinazione: sole, mare e vacanze. A metà viaggio l'aereo, un Boeing 707 della IndependentAir di Atlanta, decollato da Orio al Serio con 137 passeggeri italiani a bordo (più 7 americani membri dell'equipaggio, in totale 144 persone), si schianta contro un costone del Pico Alto, una collina dell'isola Santa Maria, nell'arcipelago delle Azzorre, dove avrebbe dovuto fare scalo. Le vite di 144 persone si spezzano in un solo terribile istante. Erano circa le 14 dell'8 febbraio 1989. Sono passati 20 anni da quel tragico giorno. Venti, come il numero di bergamaschi che hanno perso la vita su quell'aereo. In occasione di questo anniversario l'associazione «Parenti delle vittime disastro delle Azzorre» ha organizzato una mattinata di commemorazione, che culminerà con una Messa, domenica 8 febbraio alle 10,30, al cimitero in viale Pirovano. Dopo la celebrazione, è previsto un momento di raccoglimento davanti alla stele scolpita a ricordo della tragedia dallo scultore bergamasco Ferruccio Guidotti, dove tuttora sono sepolti i corpi di cinque vittime mai potute identificare con certezza. Alla commemorazione ci saranno anche le Crocerossine, che all'epoca del disastro prestarono la loro preziosa opera a sostegno dei familiari. Prima della celebrazione al cimitero, alle 9,30 all'oratorio di Sant'Anna in via Borgo Palazzo, i parenti delle vittime si incontreranno per*

*ricordare insieme i loro cari e per una breve riunione sulle attività dell'associazione. Vent'anni fa la notizia dello schianto sconvolse la Bergamasca. L'aereo diretto a Santo Domingo era in fase di atterraggio, quando si verificò l'incidente. Secondo quanto stabilito dalle varie inchieste aperte dalle autorità portoghesi e da quelle italiane, basate sull'esame delle scatole nere del Boeing, a causare lo schianto fu un errore umano: l'aereo, che si stava avvicinando all'aeroporto di Santa Maria nelle Azzorre, volava troppo basso. La Bergamasca pianse la scomparsa di Giuseppe Amboni e Maria Teresa Pezzotta, fornai a Trescore; Antonio Colella, titolare di un bottonificio a Carobbio degli Angeli, e la moglie Rosa Seminati; tutti i componenti della famiglia Ferri di Mozzanica, Leonardo di 30 anni, la moglie Rosa Lucia Russo di 27 anni, il figlio Andrea di 7 anni; e ancora Patrizia Russo, parrucchiera diciottenne, sorella di Rosa Lucia; Elisabetta Vedovi, 46 anni residente in Città Alta; Norberto Bernardelli, ingegnere di Osio Sotto, 48 anni; Giacomo Sassi, 50 anni, e la moglie Elena Rossi, 48 anni, di Calcinate, che gestivano una cartolibreria; Graziella Bolis Personeni, 57 anni, madre di quattro figli; il fratello della signora Personeni, Dante Bolis, titolare un laboratorio di Gorlago e la moglie Irena Klar, originaria dell'ex Jugoslavia; Luigi Ferrario, 57 anni, e Silvana Riva, 56 anni, di Treviglio; Stefano Giuliani, fotografo di 40 anni; Renato Nava, 53 anni, pensionato di Seriate, Nadia Mangili, 25 anni di Longuelo che gestiva un bar con la sorella. Oggi il loro ricordo è affidato all'attività dell'associazione.*

## **Morti alle Azzorre, inaugurata una stele anche al cimitero di Bergamo**

***Morti alle Azzorre: Per noi questo monumento è importante.***

*Da "L'Eco di Bergamo" del 12 febbraio 2009*

*«Per noi questo monumento è importante, da anni desideravamo ricordare i nostri cari qui, a Bergamo, nella terra in cui molti vivevano e da cui decollò l'aereo che cadendo ce li ha portati via». La commozione, ma anche la soddisfazione per aver portato a compimento un progetto comune, è evidente nella voce di Patrizia Bernardelli. Lei, che vive a Osio Sotto ed è la referente bergamasca dell'«Associazione familiari vittime delle Azzorre», nella sciagura aerea del 9 febbraio 1989 ha perso suo padre Norberto. Il disastro del Boeing 707 della compagnia americana «Independent Air», decollato da Orio al Serio con destinazione Santo Domingo, costò la vita a 144 persone, tra cui 20 bergamaschi. L'aereo, in procinto di effettuare uno scalo tecnico, si schiantò sul Pico Alto, nelle isole Azzorre. Al cimitero di Bergamo, vicino al cippo realizzato dalla Città di Bergamo in memoria dei Caduti, è stata inaugurata una nuova stele commemorativa voluta proprio dall'associazione. Il monumento, con una scultura di Ferruccio Guidotti, riproduce quello situato nel luogo dello schianto. «Ora il luogo del ricordo sarà qui, un po' più vicino a noi», commenta ancora Patrizia Bernardelli. Alla cerimonia, che si è svolta dopo la Messa nella chiesa di Ognissanti, hanno preso parte*

*anche il sindaco di Bergamo Roberto Bruni, una delegazione della Croce Rossa Italiana e un centinaio tra semplici cittadini e parenti delle vittime, giunti da tutta Italia. La benedizione è stata officiata da padre Nunzio Conti.*



Un monumento, identico per foggia a quello collocato a Pico Alto, realizzato dallo scultore bergamasco Ferruccio Guidotti presso il cimitero della città lombarda. Dal Febbraio 2006 contribuisce a mantenere viva la memoria delle vittime della sciagura nel cuore dei bergamaschi.

(Foto gentile concessione Patrizia Bernardelli)

*(...) In coincidenza con la riapertura al transito della strada panormica che conduce a Pico Alto, il monte lungo il cui costone si schiantò il Boeing 707 della "Independent Air" è stato scoperto un cippo recante una lapide commemorativa. Sulla pietra, posta su iniziativa del Ministero degli Esteri italiano, una iscrizione ricorda "le vittime del disastro" ed esprime alle autorità ed alla popolazione di Santa Maria viva riconoscenza per il generoso aiuto e la fraterna collaborazione prestati durante circostanze tanto dolorose. Alla cerimonia erano presenti tutte le autorità dell'isola, una delegazione dell'Amministrazione Autonoma dell'Arcipelago ed un funzionario dell'ambasciata d'Italia a Lisbona, in rappresentanza dell'ambasciatore Giovanni Battistini. (...)*

*(Fonte: Agenzia Ansa 10 Luglio 1989 Ore 18.46)*



Il monumento eretto nei pressi del sito del sinistro, a Santa Maria delle Azzorre, a ricordo delle vittime.

### La voce della scatola nera

*Una delle due “scatole nere” in dotazione al Boeing 707 precipitato nell’Isola di Santa Maria è stata ritrovata questo pomeriggio dalle squadre di soccorso. Il rinvenimento è stato fatto da uno dei “bombeiros”, Vigili del Fuoco portoghesi, che l’ha prontamente consegnata alle autorità dell’aviazione civile. A quanto riferito dal Vigile, la scatola, che in realtà è di un vistoso colore arancione, si troverebbe in buone condizioni. Non è stato peraltro precisato, ne probabilmente chi l’ha trovata ne era a conoscenza, se la scatola sia quella che registra tutte le voci di bordo e le comunicazioni via radio, chiamata “Voice Recorder” oppure se sia l’altra “Flying Data Recorder”, ossia quella che automaticamente fissa tutti i dati tecnici relativi al volo quali pressione, quota, velocità, consumo carburante, ecc.. (..)*

*(Fonte: Agenzia Ansa 9 Febbraio 1989 Ore 17.27)*

*La commissione di esperti che sta indagando sulle cause della sciagura del Boeing 707 precipitato mercoledì scorso nell'isola azzurrina di Santa Maria comincerà questa sera ad esaminare, a Lisbona, una delle due scatole nere dell'aereo, quella contenente le registrazioni delle voci della cabina di pilotaggio e delle comunicazioni tra la torre di controllo. Lo ha detto una fonte della Direzione Generale dell'Aviazione Civile, precisando che in particolare saranno ascoltati gli ultimi trenta minuti di conversazione, da parte dei membri della commissione governativa, degli esperti dell'aviazione civile americana e della Boeing. (...) È presumibile che, fintanto che l'inchiesta è in corso, non verranno fornite anticipazioni sul contenuto delle due "scatole", ma secondo indiscrezioni, raccolte nell'isola nei primi giorni successivi al disastro, riguardanti la registrazione a terra dei messaggi scambiati con l'aereo, l'ultimo contatto radio tra il Boeing e la Torre di Controllo sarebbe avvenuto mentre l'aereo era ad una quota di ventimila piedi (circa seimila metri) e ad una distanza stimabile in circa sessanta chilometri dell'aeroporto.*

*(Fonte: Agenzia Ansa 9 Febbraio 1989)*

*Secondo le indiscrezioni, in attesa di un primo risultato dell'inchiesta che potrebbe venire fra circa un mese, in quest'ultima comunicazione radio non ci sarebbero state segnalazioni di anomalie o di irregolarità nel volo e l'equipaggio americano del Boeing avrebbe semplicemente comunicato di entrare in fase di discesa e preatterraggio. (...)*

*(Fonte: Agenzia Ansa 14 Febbraio 1989)*



Una delle due scatole nere, recuperate su Pico Alto tra i rottami dell'aereo, viene analizzata dai tecnici specializzati. Come è noto, pur avendo il singolare nome di "scatole nere", esse hanno in realtà colori vistosi anche al fine di facilitarne l'individuazione.

## Independent Air Boeing 707 CVR Readout

### COCKPIT VOICE RECORDER

Legenda:

CAM = Cockpit Area Mike

RDO = Radio communications

-1 = Captain

-2 = co-pilot

-3 = flight engineer

RCC = Regional Control Center Santa Maria

TWR = Santa Maria Tower

APP = Santa Maria Approach Control

() = Questionable speech

# = Nonpertinent speech

■ = Unintelligible

Time: Source: Content:

13.43:57 RDO-3 Santa maria Independent Air one eight five one.

13.44:07 APP One eight five one Santa Maria go ahead.

13.44:11 RDO-3 Good morning sir I would like to request your current met report Santa Maria.

13.44:20 APP One eight five one wind two six zero ... Fourteen ah fourteen knots maximum two four knots visibility more than ten kilometers one octa at one two zero zero feet six octa at three thousand feet ah temperature one seven QNH one zero one niner.

13.44:44 RDO-3 One eight five one ah say active runway please.

13.44:48 APP Say again.

13.44:50 RDO-3 OK thanks.

13.44:50 APP Roger.

13.44:50 CAM-? It's raining to the south.

CAM-? How do like there ...

CAM-? Lorie it eyes good.

CAM-? ... OK very good.

CAM-? Real strong cross wind gotta came in something like that.

13.45:58 CAM-? -- Three zero zero - rain.

13.46:13 CAM-? Nobody ever told me anything - like this.

13.46:26 [Santa Maria VOR morse code]

13.48:16 RDO-2 Santa Maria Control Independent Air one eight five one like to descend

13.48:23 RCC Independent Air one eight five one clear to descend to flight level four zero

.

13.48:30 RDO-2 Cleared to flight level four zero Independent Air one eight five one.

CAM-? -- (woman's voice)

CAM-? You are #

13.54:09 CAM-? Don't laugh #

CAM-? About twelve #

CAM-? [Laughter]

13.56:16 CAM-? Thank you #

13.56:22 CAM-? Close that door it's a jungle out here.

CAM-? Don't set up.

CAM-? First time in the Azores # Always have these clouds hanging over like this #

CAM-? Ya #

13.55:49 RCC Independent Air one eight five one what's your passing level.

13.55:53 RDO-2 Passing flight level two two zero.

13.55:57 RCC Roger report Echo.

13.56:00 RDO-2 Report ECHO Independent one eight five.

13.56:15 RDO-2 Independent one eight five zero ... one eight five one ECHO at present time.

13.56:23 RCC Roger Independent one eight five one contact Santa Maria tower on one on eight decimal one.

13.56:28 RDO-2 One one eight decimal one good day.

13.56:35 RDO-2 Good afternoon Santa Maria tower.

RDO-2 Independent Air one eight five one passing flight level two zero zero for level four zero.

13.56:47 TWR Independent Air one eight five one roger you're cleared to three thousand feet on QNH one zero two seven and ah runway will be one niner.

13.56:59 RDO-2 We're cleared to two thousand feet and a ... one zero two seven.

13.57:05 CAM-1 Make it three.

CAM-? -

13.57:12 CAM-2 Is that what he said ten twenty seven on the millibars.

CAM-1 Yeap.

CAM-3 Seat ... belt sign.

CAM-2 It's on.

CAM-3 Window heat.

CAM-2 Low.

CAM-3 Anti-ice.

CAM-2 Off.

CAM-3 Logo lights.

CAM-2 Off.

CAM-3 Emergency brake pressure.

CAM-3 Brake pressure.

CAM-2 (OK)

13.57:37 CAM-3 Altimeters.  
CAM-1 Set and crosscheck.  
CAM-2 Set and crosscheck.

13.57:43 CAM-3 Landing data EPR and airspeed bugs.  
CAM-1 One twenty five.  
CAM-2 One twenty five on the right.  
CAM-1 Eighty-two seventy-nine.  
CAM-2 Set and crosschecked.  
CAM-3 Seatbelt and shoulder harness.  
CAM-1 On the left.  
CAM-2 Secured.  
CAM-3 ()

13.58:09 CAM-3 We're havin' fun now.  
CAM-1 Hey hey.  
CAM-2 We're havin' fun now aren't we.  
CAM-? Yeah.

13.58:16 CAM-3 Almost as much fun --  
CAM-? I haven't heard heard that one.  
CAM-? I hadn't either.  
CAM-? Where'd you hear that ... where'd you come with that.  
CAM-? Yeah.

CAM-? --

CAM-? [Laughter]

13.58:49 CAM-1 #

13.59:02 CAM-2 Why is this DME a hundred and ninety eight miles we are closer than that.

CAM-2 ()

13.59:08 CAM-2 I don't think they got a ... I don't think they got a DME at Santa Maria.

13.59:15 CAM-2 We got to be close to it.

13.59:18 CAM-1 Seventy miles.

13.59:32 CAM-2 Out of ten.

CAM-? [Sound]

14.02:14 CAM-2 Rudder Leon.

CAM-2 Leon.

CAM-1 (Whenever you're ready) maestro.

CAM-? Maestro ... ah ah.

14.02:28 CAM-1 () Ain't too hot out here.

14.02:31 CAM-? Yeah we'll get down below ... depends on what level those are.

CAM-? [Trim sound]

CAM-? [Whistling]

14.03:18 CAM-2 OK I'm gonna go ahead and put the ILS on mine Leon.

CAM-1 OK.

CAM-2 One ten three.

14.03:55 CAM-2 Ah after two thousand yeah we'll get below these clouds.

14.04:19 CAM-1 In case we don't ... one eight seven is the outbound.

CAM-2 Yeah.

CAM-? [laughter]

CAM-? ()

14.05:41 CAM-2 Ah tousand to go.

14.05:43 CAM-? (One to go)

14.05:51 CAM-? [Sound of engine igniters]

14.06:01 CAM-3 There is the island.

## Oltre ogni confine

CAM-2 Where is the airport.  
CAM-? On the other side of the island.

14.06:15 CAM-? [Sound of altitude alert - 500ft above selected altitude]

14.06:17 CAM-2 (Four hundred) to go  
CAM-2 (Don't know if we are going to get visual or not here)  
CAM-? (Gonna get rained on I know what)

14.06:46 CAM-3 Yeah.  
CAM-1 [Sound of landing gear warning horn?]  
CAM-? (There is no place like Santa Maria it looks nice)  
CAM-? Is it.  
CAM-1 (To have a beer)

14.06:57 CAM-1 We are level at two.  
CAM-2 Yeah.  
CAM-1 -- To the left.  
CAM-1 (At eight DME)  
CAM-? () Cliffs.  
CAM-? Yeah.

14.07:34 CAM-2 Starting to pass throughout layers here.

14.07:52 CAM-1 Can't keep this SOB thing straight up and down.

14.07:57 CAM-2 () Help you.

CAM-1 No.

CAM-? ()

CAM-? ()

CAM-? [Sound of radio altimeter]

14.08:05 GPWS Whoop whoop pull up Whoop whoop pull up  
Whoop whoop pull up Whoop whoop pull up

14.08:12 [Sound of impact]

Source: FSF Accident Prevention Vol. 52, no.2

**Le vittime di Santa Maria delle Azzorre**

**PICO ALTO**

**SANTA MARIA DELLE AZZORRE – PORTOGALLO**

**MERCOLEDI' 8 FEBBRAIO 1989 ORE 14.08.12**



**PASSEGGERI:**

AMBONI GIUSEPPE - PEZZOTTA MARIA TERESA - AMBROSELLI  
ALFREDO - MARCELLO FRANCAMARIA - BOCCARDO GUIDO -  
ACCOSSATO MARIA ROSA - BOFFELLI MASSIMO - ODELLI DANIELA  
ALESSANDRA - BOLIS DANTE - CARL IRENA - BORTOLAMEAZZI PAOLO  
BRUNO - LAURI IRENE - CAIAZZA MASSIMO GIULIANO - LANGIANESE  
CAROLINA - COLELLA ANTONIO - SEMINATI ROSA MARIA - CRAVERO  
PIETRO - MONTALDO SILVANA - DURIGON PIETRO - MENEGHETTI  
MARIA VITTORIA - FERRARIO LUIGI - RIVA SILVANA - FERRI LEONARDO  
- RUSSO ROSA LUCIA - FERRI ANDREA - RUSSO PATRIZIA -  
GAMBACCINI GUGLIELMO - PAOLI ILLIANA - GHELFI NERIO - NALDI  
MARTINA -  
GRANDI ORAZIO ANNIBALE - SARTORI ALESSANDRA - LANGIANO  
MARIO - STIFANI ANNA MARIA - MANTOVANI EROS - BARBI ANGELA -  
MATTEI LUIGI - MACORI EDMONDA - MOLEA GIUSEPPE - SIMIONATO  
ADUA - MOTTO GIULIO  
PROCOPIO FRANCESCA - PALLARO FABIO - GUIDA MARINELLA -  
PAVESI GIOVANNI - AMIGHETTI CINZIA - RIGHI SATURNO - MACORI  
GIANCARLA - SARTORI MASSIMO ALDO - VANZINI GIORGIA - SASSI  
GIACOMO - ROSSI ELENA - SOMA LUIGI - MARTINETTI VITTORIA -  
TURCHETTI GIUSEPPE - ZANETTI SILVIA - TURRA MARIO - MANERA  
ANDREINA - VERTEMATI LUIGI - CAVENAGHI MARISA - ABBATE ALBA -  
ARDUSSO PATRIZIA - BAGNARA AUGUSTA - BARATTO ADRIANA -  
BARATTO OTTILIA - BARATTO BRUNA - BELLI GIOVANNI - BELLINI  
ANNA - BERNARDELLI NORBERTO - BERTINI ROBERTO - BETTARELLO

LUISA - BOLIS GRAZIELLA PERSONENI - BONTEMPI FRANCO SANTO -  
BREDA GIANPAOLO ANGELO - CREMONA PAOLO - DALLA COSTA  
ROBERTO - CAMILLO ANTONIO - CARONE MARIA - CARUSO GIUSEPPE  
- CASTELLARI LORELLA APPLAUSO - CERISARA RENATO - COCCO  
PIERLUIGI - DE ANGIOLI GUIDO - DONGHI LUIGI - DUARTE TEJADA -  
GLORIA CARPANI - DUSI ANDREA FRANCESCO - EMERENZIANI BRUNO  
- FALCINI CRISTIANA - FALCIONI PAOLO - FANIN PAOLO - FERRANTI  
DAVID - GALELLI WALTER - GARBERO ANGELA - GIAMPAOLI GIULIANO  
- GIORGI GABRIELLA BANFI - GIULIANI BRUNO - GIULIANI STEFANO -  
GIUSSANI ERMINIA SILVESTRI - GRASSO FRANCESCO - LAZZERI GUIDO  
- LEMATRE ANGE MARIE FABRBRIZIOLI - LINGUA ARMANDO - LOVATO  
MARIO - MADELLA SARA - MAGRINI SIMONA TURAZZA - MANGILI  
NADIA - MARTELLOTTA MARIECHRISTINE SEMERARO - MAZZOCATO  
ANNA - MEAURO ANDREA - MERIGO GIAN LUIGI - NAVA RENATO  
STEFANO - NEDDOLI MARCO - NEDDOLI MAURIZIO - NOVARA FRANCA  
MAIOLO - NOVATI MATILDE COZZI - NOZZOLI FLORIANA TASSINARI -  
PAOLA TATIANA - PATUTO MARCO - PILATI LUCIANO - PINTO ANGELO  
- PITONI MASSIMILIANO - RABBIA ALESSANDRA - RECALCATI ANNA  
BESTIETTI - RIBOLDI MARIA - ROCCO FULVIO - ROGNONI MARIA  
ADELE - ROSSI MARTINO - SCORRANO ANTONIA PROFUMO - SOLDI

FRANCA SCALCIONE - SOMMAGGIO ROBERTO - STUCCHI CATERINA  
GIUSEPPINA - TARDUCCI PINUCCIA - TONARELLI FRANCO ANTONIO -  
VEDOVI ELISABETTA - VERONESE CARMELO - ZANINI AURORA MARIA -  
ZANETTI GIUSEPPE

**EQUIPAGGIO :**

ADCOCK SAMMY (Primo Ufficiale 36 Anni – Nashville – Tennessee)

CROMARTY SABRINA LOUISE (Assistente di Volo)

DAUGHERTY DOUGLAS LEON (Comandante 41 Anni – Nashville –  
Tennessee)

DUFEK ANGELA MARIE

GONZALES JORGE ENRIQUE (Ingegnere di Volo 34 Anni – Rex –  
Georgia)

MURRY YVETTE MARIE (Assistente di Volo 26 Anni – Marietta –  
Georgia)

ANGELA URBAN (Assistente di Volo 24 Anni – West Palm Beach –  
Florida)

## L'organizzazione dei soccorsi italiani

### Premessa

Nella seconda parte di quest'opera abbiamo illustrato, seppur sinteticamente, cosa accadde e quale fu il teatro della tragedia; abbiamo tentato di capire per quali motivi si verificò la sciagura di Santa Maria e quali ne furono le reali proporzioni.

E' nostro intendimento, adesso, seguire le operazioni compiute dai soccorritori italiani in quella drammatica circostanza. Se è vero, com'è vero, che l'abnegazione, la dedizione, il coraggio sono qualità che gli uomini sanno tirar fuori nelle circostanze più particolari, sul Pico Alto questi ragazzi diedero il meglio di sé. E lo fecero, occorre dirlo, con un'umanità che non ha eguali, con la delicatezza ed il riguardo di chi consapevolmente compie un'opera che ha un valore superiore a quant'altro fatto fino a quel momento.

Vi è da aggiungere, ad onor del vero, che la risposta tecnica fu decisamente all'altezza della situazione.

I Vigili del Fuoco, sentinelle di notte e giorno, dimostrarono, una volta ancora, la capacità di rispondere ad eventi straordinari con dinamismo e celerità non meno straordinari.

Non si dimentichi come, a distanza di soli sei anni dalla fine di una guerra che ne aveva pressoché azzerato le risorse, il Corpo Nazionale fu in grado di garantire soccorsi di qualità in occasione dell'alluvione del Polesine e, solo pochissimi anni dopo, in Olanda, dove i Vigili del Fuoco italiani portarono per la prima volta la loro opera "oltre ogni confine".

E poi tante altre terrificanti catastrofi segnarono la storia di questo secondo dopoguerra: la grande alluvione di Firenze, i violenti terremoti del Belice, del Friuli e dell'Irpinia, per fare solo alcuni esempi.

Furono momenti molto delicati nella storia italiana che, sebbene diedero vita a grandi dibattiti e fermenti, cagionando profondi e significativi cambiamenti nel sistema nazionale di difesa civile, ebbero come costante protagonista la familiare divisa grigioverde del Pompiere italiano: inzuppata dell'acqua di uno straripamento, impolverata dai calcinacci di una stazione distrutta da un attentato, inzaccherata dal fango e dal muschio della foresta di Pico Alto nelle Isole Azzorre.

E anche nelle Isole dell'Oceano Atlantico non fu diverso: una partenza improvvisa, poche informazioni e dettagli durante il tragitto, un salto - l'ennesimo - nel buio, un'altra sfida! "Oltre ogni confine", ho detto: politico, geografico ma soprattutto umano, ideale e personale. C'è una frase che mi ha tenuto compagnia, che mi ha ronzato in testa durante le ricerche per quest'opera. E' il glorioso motto che fu dei colleghi dell'allora 4° Corpo Vigili del Fuoco Aosta: *Semper ubique auxilium ferens* - Sempre in ogni luogo portando soccorso! Credo che si presti perfettamente all'occasione, non meno del più celebre "*Ubi dolor ibi vigiles*", quel "Ovunque c'è dolore, lì ci sono i Vigili" tanto caro ai pompieri romani.



Si opera su Pico Alto, Vigili del Fuoco italiani osservano un elicottero "Puma" delle Forze Aeree Portoghesi.

(Foto F. Toiati)

## La missione italiana a Santa Maria delle Azzorre

Il volo 1851, com'è purtroppo noto, si schiantò contro la sommità di Pico Alto nel primo pomeriggio di Mercoledì 8 Febbraio 1989. Un giorno come un altro, in Italia. Il paese era, *more solito*, in fermento; a sfogliare le cronache di quel giorno di metà settimana ci si sarebbe imbattuti nella solita cronaca minuta, nei frammenti di mille e mille vite che per un giorno, per un momento, finiscono sulla porosa carta dei quotidiani: cronaca cittadina, la "nera", lo sport, la politica, le sedute in corso nelle aule parlamentari e così via. All'epoca il Presidente del Consiglio dei Ministri era l'On. Ciriaco De Mita, a capo di una vasta coalizione che comprendeva, tra gli altri, la Democrazia Cristiana, il Partito Socialista Italiano, il Partito Liberale ed altri.

Sarà utile ricordare al cortese lettore, proprio perché coinvolti dalla vicenda trattata, che il Ministero degli Interni era retto dall'On. Gava, quello del Coordinamento della Protezione Civile dall'On. Lattanzio e quello degli Affari Esteri dall'On. Andreotti, il quale aveva tra i Sottosegretari di Stato il Sen. Buonalumi.

Quest'ultimo, in particolare, si interessò direttamente dei fatti oggetto di questo breve studio.

Si noti come i tempi di risposta furono piuttosto celeri, nonostante il livello tecnologico dell'epoca che, specialmente nel campo delle comunicazioni, costituiva un limite del Corpo Nazionale. Dopo nemmeno 24 ore dall'impatto, i soccorritori italiani erano già sul

posto e ciò, tenendo in debito conto le distanze non trascurabili, merita la dovuta considerazione.

Il Ministero degli Affari Esteri, non appena ricevuta notizia dell'evento, attivò immediatamente l'Unità di Crisi, ossia l'organismo preposto al mantenimento dei collegamenti tra il luogo del sinistro e Roma ed a dare pronte risposte ai familiari delle vittime, nonché a coordinare le necessarie operazioni.

Come abbiamo detto, la vicenda fu direttamente seguita dal Sottosegretario Buonalumi che, in accordo con gli altri Ministeri competenti, organizzò - nel giro di pochissime ore - un primo volo diretto alle Isole Azzorre per portare sul posto il personale e le risorse necessarie ad affrontare quel che ci si aspettava di trovare sul teatro della tragedia. Altri voli trasportarono sul sito le bare necessarie e, quindi, curando poi al triste compito del rientro delle salme in Patria. Il primo velivolo partì la sera stessa dell'incidente dallo scalo romano di Ciampino. Si trattava di un Lockheed C130 Hercules dell'Aeronautica Militare italiana il quale trasportava personale di vari Corpi ed Organi dello Stato:

*L'Hercules C130 dell'Aeronautica Militare diretto alle Azzorre partirà dall'aeroporto di Ciampino. L'aereo, proveniente da Pisa, trasporta, oltre ad alcuni giornalisti, una squadra di tecnici ed esperti che collaboreranno con le autorità locali per il recupero delle salme. La squadra è composta da dieci vigili del fuoco, dieci membri della croce rossa e un magistrato per eventuali pratiche giudiziarie. Il volo è stato organizzato in poche ore dall'unità di crisi della Farnesina in*

*collaborazione con il Ministero della Protezione Civile e l'aeronautica militare. L'Unità di Crisi, allertata non appena si è avuta notizia della gravità dell'incidente, è un organismo che entra in funzione automaticamente in queste occasioni. In una stanza del Palazzo della Farnesina lavorano ininterrottamente una decina di persone che tengono i collegamenti, con le più moderne apparecchiature di telecomunicazione, tra il luogo dell'incidente e l'Italia, rispondono alle chiamate dei familiari delle persone coinvolte nel disastro aereo e forniscono tutte le informazioni in loro possesso. In quest'occasione l'Unità di Crisi è diretta personalmente dal Sottosegretario agli Esteri Gilberto Buonalumi che, si è recato a Ciampino per coordinare la partenza dell'Hercules C130 verso le Azzorre. (...)*

*(Fonte: Agenzia Ansa 09 Febbraio 1989 Ore 00.27)*

Il volo proseguì lungo la sua rotta per diverse ore prima e, all'alzarsi del primo sole, raggiunse lo scalo di Santa Maria. La notte seguita al dramma era passata e le prime mani italiane erano giunte per riportare a casa le vittime di quella tragedia.



I soccorritori portoghesi lungo il sentiero creato tra la vegetazione.

(Foto Ansa)



Si opera su Pico Alto: Vigili del Fuoco italiani osservano frammenti e rottami del Boeing.  
(Foto F. Toiati)

*L'aereo organizzato dalla Protezione Civile e dal Ministero degli Esteri è partito questa notte da Roma diretto a Santa Maria delle Azzorre. Si tratta di un Hercules C130 dell'Aeronautica Militare decollato dall'aeroporto di Ciampino all'una e che arriverà a destinazione dopo sei ore e quaranta minuti di volo. A bordo un contingente di circa cinquanta persone, coordinate del Colonnello Aldo Papa della sala operativa della protezione civile. Del gruppo di intervento fanno parte vigili del fuoco, croce rossa italiana, medici militari, un funzionario degli esteri, il consigliere Clara Bisegna e, per la prima volta in un caso del genere, un magistrato: il Sostituto Procuratore della Repubblica Andrea Vardaro, della procura di Roma. Il Ministro della Protezione Civile Lattanzio ha espressamente richiesto la presenza del magistrato al Ministro della Giustizia Vassalli. Con il gruppo sono partiti anche venti giornalisti. Alla partenza erano presenti, tra gli altri, il Sottosegretario Buonalumi e il Consigliere Vittorio Zamboni della sala operativa della protezione civile. (...)*

*(Fonte: Agenzia Ansa 09 Febbraio 1989 Ore 01.16)*

Al momento dell'invio del personale, tutto era un dubbio, tutto un'incertezza. Le notizie erano poche. All'epoca non c'era ancora internet per trasmettere immagini o dati precisi in tempi celeri e quindi i dettagli del sinistro erano ancora sconosciuti. Nessuno sapeva cosa veramente si sarebbe trovato sul posto. Non lo sapevano i soccorritori e non lo sapevano le autorità, al punto che, in un primo momento, non si esclude la possibilità di permettere ai parenti delle vittime di recarsi sul posto:

*(...) Buonalumi ha detto: "Ci stiamo organizzando il più rapidamente possibile. Abbiamo ipotizzato un ponte aereo per i parenti delle vittime – ha detto- tutto dipenderà da quello che il primo gruppo troverà sul posto. Per la prima volta poi, c'è un magistrato: Sarà anche lui a darci indicazioni utili. (...)*

*(Fonte: Agenzia Ansa 09 Febbraio 1989 Ore 01.16)*



Splendida foto di gruppo, scattata sull'isola, con il personale intervenuto alle Azzorre. Da sinistra: Gregorio Agresta, Piero Mancini, Adelmo Pisa, Maurizio Savina, Enea Strappaghetti, Silvano Paperini, Luigino Testa, Massimo Falcioni e Carlo Pierotti.

(Archivio S. Paperini)

Ma questa eventualità sfumò nel giro di poche ore. Giunti che furono sul posto i primi uomini della squadra italiana, ci si rese conto che per molti motivi era improponibile portare i parenti a Santa Maria. Ciò era infatti sconsigliato non soltanto per la drammaticità dello scenario, ma anche perché l'isola non era assolutamente attrezzata alla gestione pratica e logistica di molte persone che avrebbero anche avuto necessità di un adeguato supporto psicologico.

Le poche strutture presenti sul posto faticarono infatti a garantire quel minimo di supporto agli stessi soccorritori ed ai giornalisti, pur tra mille commoventi ed apprezzabili sforzi della popolazione locale la quale si prodigò oltre ogni misura, con meravigliosa umanità, per facilitare le operazioni e garantire ogni conforto ed aiuto possibili:

*Tutta la popolazione della piccola isola di Santa Maria, che conta circa cinquemila abitanti e le autorità locali hanno fatto del loro meglio per facilitare il lavoro sia degli esperti e dei funzionari impegnati sul campo sia dei giornalisti italiani e stranieri che dal primo giorno si sono riversati nell'isola per seguire gli sviluppi della vicenda. (...) C'è anche da segnalare l'opera strenua dei volontari che soprattutto nei primi tre giorni dopo la tragedia si sono adoperati nel compito gravoso e tristissimo del recupero delle salme o di quello che è rimasto di esse. Insieme con i vigili del fuoco italiani inviati dalla protezione civile si sono visti anche ragazzi dell'isola partecipare alla ricerca dei morti e al loro recupero, lavorando praticamente senza interruzione per quarantotto ore.*

*La popolazione locale si è resa disponibile anche per alleviare le difficoltà dei trasporti pubblici, scarsissimi sull'isola, offrendo addirittura spontaneamente di dare passaggi in automobile ai giornalisti che hanno fatto continuamente la spola (...)*

*(Fonte: Agenzia Ansa 12 Febbraio 1989 Ore 19.05)*

Scrisse allora l'On. Giulio Andreotti, Ministro degli Esteri:

*La sciagura aerea nelle Azzorre ha causato profonda emozione e costernazione in Italia. L'ottimo clima di collaborazione stabilitosi tra il personale italiano inviato in missione sull'isola e le autorità portoghesi ha confermato, anche in queste dolorose circostanze, i profondi sentimenti di amicizia tra il popolo portoghese e quello italiano. A nome del governo italiano e mio personale desidero far giungere al governo portoghese l'espressione della nostra profonda riconoscenza per la prontezza e l'efficacia degli interventi svolti.*

*(Fonte: Agenzia Ansa 16 Febbraio 1989)*

Ma torniamo al momento nel quale l'Hercules italiano tocca la pista dello scalo azzurrino, all'alba del 9 Febbraio, giorno successivo all'incidente.

Immediatamente il personale si reca a Pico Alto per trovarsi di fronte ad uno scenario impressionante, come ben emergerà dalle interviste pubblicate nella parte finale di quest'opera.

Per meglio comprendere la realtà del luogo e la sua atmosfera, aiutiamoci ancora con le agenzie stampa e leggiamo cosa trasmise il Dott. Luciano Fioramonti:

*Improvvisi folate di vento fanno sentire di tanto in tanto l'odore della nafta tra gli alberi della collina di dell'isola di Santa Maria. È qui, contro la vetta di Pico Alto che alle 13.10 di ieri il Boeing ha concluso il suo viaggio. È passato appena un giorno eppure le tracce del disastro lasciano pensare a una tragedia avvenuta tempo fa. Il costone del monte sembra essere stato toccato dallo schiaffo di una mano gigantesca: Molti alberi ad alto fusto, una specie originaria del Giappone che qui chiamano Criptomeria, sono stati spezzati dall'impatto. Nel punto in cui l'aereo è caduto c'era una strada asfaltata delimitata da un muretto in cemento armato. Ora in quel punto c'è un ammasso di terra, sassi e pezzi di metallo. In un crepaccio si vede il pezzo di una turbina, più in là la parte di un ala. Sparse nella vegetazione spuntano poltroncine rosse intere e sfondate. Chi vaga tra queste rocce indica un paio di scarpe, uno scontrino con la scritta "Orvieto", i fogli di un registro di volo. Ciò che più colpisce, però, è la grande quantità di indumenti rimasti appesi tra gli alberi, in alto. Maglie, pantaloni, tute da ginnastica: La loro posizione irraggiungibile testimonia della violenza con cui l'esplosione e il caso hanno distribuito qua e là questi pezzi di vita. Per vedere di più ci si deve inoltrare per qualche centinaio di metri nella boscaglia, lungo un sentiero quasi impraticabile per il fango. A poca distanza da un pezzo di carlinga su cui sono evidenti le stelle e strisce della bandiera USA*

*stanno le ruote di uno dei carrelli. Tra i cespugli mucchi di abiti usciti dai bagagli, due o tre giacche di divise blu e un grosso diario con i dati tecnici degli scali internazionali sono nascosti nell'erba: In quel punto deve essere finito l'armadio utilizzato dall'equipaggio. Qualcuno trova un agendina con dei nomi. (...) Tronchi d'albero sono stati tagliati di netto come se qualcuno li avesse segati. C'è il lungo pezzo di plastica gialla di uno scivolo di emergenza che nel buio della foresta attira l'attenzione. Su un sentiero sono sparse carte da poker.*

*(Fonte: Agenzia Ansa 09 Febbraio 1989 Ore 16.24)*

A poche ore dall'arrivo dei soccorritori italiani, anche il Dott. Carlo Giacobbe fornisce una sua importante descrizione del luogo, dalla quale il lettore potrà agevolmente comprendere le difficoltà che, a causa della vegetazione, si aggiungevano a quelle determinate dalla natura stessa del disastro:

*(...) Un primo sopralluogo nel punto della collina che domina la pista fa comprendere, senza possibilità di dubbio, perché le ricerche sono state sospese con il calare della notte. Un terreno scosceso, coperto da una vegetazione fittissima di piante semipalustri e boschi cedui, che però non sono stati tagliati da forse venticinque anni. (...)*

*(Fonte: Agenzia Ansa 09 Febbraio 1989 Ore 07.10)*

Questo fu un fattore non da poco. Le piante altissime erano state solo in parte spezzate dall'impatto con l'aeromobile caduto e la boscaglia quasi tropicale, fittissima ed inesplorata da tempo, nascondeva i poveri resti delle vittime ed i frammenti minuti del velivolo andati in mille pezzi.



Il punto dell'impatto con i mille piccoli frammenti lasciati dalla tragedia.

Tra i pompieri si scorgono Testa e Strappaghetti.

(Foto F. Toiati)

Il recupero delle vittime richiese un'opera che non è eccessivo definire di "disboscamento": un lavoro difficile in condizioni proibitive in mezzo al fango, al terreno scivoloso e qualche volta in forte pendenza:

*(...) I responsabili delle operazioni di soccorso hanno trovato molte difficoltà per raggiungere le parti dell'aereo intorno alle quali erano sparsi i corpi dei passeggeri. Per recuperare gli altri cadaveri è stato deciso di aprire varchi partendo da basso. (...)*

*(Fonte: Agenzia Ansa 09 Febbraio 1989 Ore 07.10)*

La ricerca e la pietosa opera di ricomposizione delle vittime impegnarono le forze in campo per diversi giorni. Una serie di operazioni costanti ed organizzate secondo schemi che vedremo tra poco, quando analizzeremo quel che i nostri ragazzi fecero esattamente in quel momento terribile con i pochi mezzi a loro disposizione, le ridotte tecnologie e le possibilità limitate dalla natura dei luoghi e dalla fatica estrema.

Man mano che le vittime venivano recuperate, le si inviava in un hangar dove si svolgevano le meste operazioni di ricomposizione ed i necessari esami autoptici.

Si iniziò con il rimpatriare i poveri resti, composti nelle bare appositamente giunte dall'Italia, con gli aerei dell'Aeronautica

Militare. In un secondo momento si poté procedere a riportare in Italia anche gli oggetti e gli effetti personali successivamente recuperati. Dopo qualche giorno, quando ormai si ritenne di aver rinvenuto tutto ciò che in quel difficile frangente era stato possibile recuperare, le autorità locali decisero di procedere alla bonifica dell'aerea interessata dal sinistro interdendone l'accesso a chiunque per diversi mesi:



Piero Mancini, sulla destra, osserva i rottami del velivolo, mentre, vicino alla fotoelettrica, si scorge l'Ing. Gregorio Agresta.

(Foto F. Toiati)

*(...) Si sono praticamente concluse le ricerche dei resti dei corpi che vigili del fuoco e volontari hanno fatto per due giorni e mezzo. Domani su Pico Alto continuerà il lavoro dei periti americani della FAA e della Boeing e i membri della commissione d'inchiesta portoghese. Le ricerche sono state sospese anche per evitare il rischio di infezioni che i pompieri avrebbero potuto correre avendo a che fare con rottami taglienti contaminati da materiale organico (...)*

*(Fonte: Agenzia Ansa 10 Febbraio 1989 Ore 23.23)*

Il timore di possibili epidemie era grande, comprensibile ed assolutamente non trascurabile.

Si rese, quindi, indispensabile procedere alla bonifica della vasta aerea interessata dal disastro:

*(...) Intanto, sull'isola, un aereo C130 dell'aeronautica portoghese ha cominciato la disinfestazione dell'aerea della sciagura, cospargendola con creolina nebulizzata, un potente disinfettante che dovrebbe scongiurare la propagazione di infezioni causate da materiali organici in decomposizione che non è stato possibile raccogliere nei primi giorni successivi alla caduta del Boeing. La autorità sanitarie dell'arcipelago hanno fatto sapere che l'accesso alla zona "contaminata" sarà proibito alla popolazione per un periodo di sei mesi.*

*(Fonte: Agenzia Ansa 17 Febbraio 1989 Ore 16.42)*



Un Lockheed C130 Hercules delle Forze Aeree Portoghesi procede alla bonifica dell'area del sinistro nebulizzando dal cielo un disinfettante a base di creolina.

La lunga e difficile opera di soccorso della missione italiana si avviò così alla conclusione. Il 13 Febbraio 1989 si decollò verso l'Italia, lasciata in fretta e furia con il cuore in gola una tarda sera di qualche giorno prima.

Tutti ripartono ritenendo nella mente le difficili immagini di quell'evento, ma con l'intimo orgoglio dato dalla consapevolezza di aver compiuto qualcosa di importante, nell'intento di alleviare almeno un poco e per quanto possibile, il dolore infinito di chi su quel colle azzorrino aveva perduto qualche persona cara.

Riportarne in Patria le spoglie era la sola cosa che si poteva fare per loro, un dovere indelegabile, un compito importante, un qualcosa che difficilmente può trovare parole per essere spiegato.

*Una nota della protezione civile informa che, con il rientro in Italia degli ultimi componenti del nucleo operativo che il ministro Lattanzio aveva subito inviato sull'isola di Santa Maria delle Azzorre dopo l'incidente aereo che ha coinvolto centotrentasette nostri connazionali, ha avuto termine l'operazione di recupero delle salme. Il nucleo che è partito da quella località nelle prime ore del pomeriggio di oggi con un velivolo C130 della 46/a Brigata Aerea dell'aeronautica militare, era composto da personale del dipartimento della protezione civile, da medici della sanità militare, da infermiere volontarie della croce rossa, da vigili del fuoco e da altro personale specializzato (...)*

*(Fonte: Agenzia Ansa 17 Febbraio 1989 Ore 16.42)*

Al termine delle operazioni l'isola ritornerà lentamente alla normalità. Vale la pena affidarsi ancora alle parole di Carlo Giacobbe il quale, nei giorni successivi, dopo aver sorvolato in elicottero Santa Maria, fornisce una descrizione degli eventi assai struggente e, a tratti, molto coinvolgente dal punto di vista emotivo:

*Passato il tumulto, la tragica frenesia dopo l'incidente, partiti i tecnici, le autorità, le decine di giornalisti, l'isola di Santa Maria ha cessato di far parte del "Villaggio Globale" per tornare al suo ruolo reale di "Villaggio Marginale" tagliato fuori dai percorsi turistici, quasi ignorato dai politici del "continente", come gli azzoriani al pari di altri isolani designano la madre patria. Venire a Santa Maria, infatti, non "paga" neppure in tempi elettorali. In fin dei conti non sono tremilacinquecento voti che possono fare una differenza. Oggi, nell'isola, si è consumato l'ultimo atto di questa sciagura aerea, che è costata la vita a centoquarantaquattro persone, la più grave mai verificatasi in territorio portoghese. (...) L'aspetto del bosco maledetto, lungo il costone del Pico Alto, non è più spettrale. Dai rami non penzolano più resti umani, abiti e oggetti. La verdura del sottobosco è tornata fitta dopo tanto calpestio delle squadre di recupero. Se nelle prime ore – per usare un aggettivo pronunciato dal sindaco di Santa Maria – il quadro nel suo orrore era "dantesco", oggi, nell'infinita e struggente malinconia, lo si può definire "montaliano". Superati i campi verdi e curati, la vaccherelle al pascolo prossime la litorale, appare con inequivocabile evidenza il punto dell'impatto terribile. Sembrano passati dieci anni. I pezzi di lamiera sono ancora lì,*

*sul ciglio della strada panoramica colpita e deformata dal jet, ma hanno assunto un aspetto di vecchiume, sporchi come sono di fango e già forse coperti di salsedine che spira dall'atlantico, non mandano neppure bagliori al sole che primaverile vi batte. (...) Ma adesso che è tornata la calma ed è passata la concitazione, ci si rende conto che Santa Maria non è soltanto il bosco maledetto. Se ne notano le coste e le spiagge, suggestive e incontaminate che l'oceano, insolitamente placido per la stagione, rende quasi invitanti, nella loro bellezza malinconica. Si notano anche, per la prima volta, le case bianche, pulite, dignitose di questo villaggio. (...) Si vede la topografia elementare del centro, le sue strade dritte e due o tre piazze, con qualche raro abitante sulla soglia di casa, richiamato dal rumore dell'elicottero. Gli altri, quelli che non se ne sono andati sono al lavoro.*

*Adesso – l'idea è stata avanzata dal sindaco José Chaves alle autorità italiane – si pensa di erigere un piccolo monumento sul luogo del disastro, in ricordo degli italiani periti. Forse appena un basamento in pietra, con in cima una croce. Forse, perché anche in questo la burocrazia ha le sue leggi e prima che il progetto sarà realizzato dovrà scorrere molta carta bollata. Nel frattempo, Santa Maria continuerà a vivere col passo quasi immutabile di sempre, e si stempererà il ricordo di questa tragedia, che le ha dato un attimo di "gloria". Una notorietà effimera e tragica per chi invece ambirebbe a essere conosciuto per la mitezza delle sue stagioni, per il buon pesce, per la cordialità della sua gente.*

*Nei suoi ampi giri, l'elicottero sorvola una spiaggia, dove si è arenata una balena morente. Altrove ci sarebbe un capannello di curiosi, si scatterebbero foto e si organizzerebbero pic nic. Qui, intorno al grande corpo, ci sono soltanto i gabbiani.*

*(Fonte: Agenzia Ansa 17 Febbraio 1989 Ore 19.28)*



I Vigili del Fuoco italiani con le famiglie portoghesi  
che li ospitarono a Santa Maria.  
(Archivio S. Paperini)

## I Vigili del Fuoco a Santa Maria e sul Pico Alto

### I ragazzi di Via Genova

È mercoledì, un giorno di metà settimana di Febbraio. A voler essere precisi è l'8 Febbraio 1989.

Una normale giornata romana va finendo, con il suo caos, il traffico, la gente indaffarata ed il buio che, quando l'inverno va finendo, arriva ancora abbastanza presto.

Per un pompiere è un orario abbastanza particolare, quello cioè a cavallo del cambio turno di dodici ore, quando alle 20 smonta un turno e monta quello successivo.

Il turno B sta concludendo la sua giornata di servizio iniziata al mattino alle 8 e tra poco il montante turno A prenderà servizio dopo i consueti passaggi di consegne.

Quello del cambio è in fondo una sorta di rito familiare ad ogni vigile perché ognuno ha il suo da fare in quell'oretta piuttosto delicata.

I capi turno si scambiano notizie ed informazioni, gli autisti controllano la funzionalità ed i livelli degli automezzi che dovranno condurre ed i vigili si dedicano alla verifica dei materiali di caricamento. Ogni dispositivo deve essere provato e messo in moto, ogni cosa deve essere rigorosamente al suo posto ed in condizioni di fare regolarmente il proprio lavoro.

Solo quando tutto è a posto è allora lecito ed anzi opportuno salire in sala mensa per la cena. Non va perso il tempo perché il soccorso non

si fa aspettare e di conseguenza è meglio nutrirsi per tempo per non rischiare di uscire per intervento a stomaco vuoto, cosa che ovviamente è sconsigliabile. Così funziona da anni ed anni, anche oggi ed anche allora quando a cavallo di quella fase delicata giunge alla caserma centrale dei Vigili del Fuoco di Roma, in Via Genova, una telefonata:

*Ricordo bene quella sera, mi trovavo al centralino, di turno B che era smontante dopo pochi minuti, e presi io la telefonata giunta dal Centro Operativo Nazionale, quando sentii di che si trattava ristetti un istante e chiamai subito il Capo Turno, non era certo una “partenza” qualunque ed era bene che ne fosse subito informato! Poi probabilmente il Capo passò le consegne al turno montante, la A.*

*(Capo Reparto Claudio Gioacchini – Fonte diretta)*

Quella sera il Capo Turno provinciale era il Capo Reparto Alberto Laurenti ed l'Ufficiale di guardia della notte era l'Ing. Gregorio Agresta.

Ancora oggi questo è un compito delicato, poiché il funzionario di servizio porta su di sé una discreta quantità di responsabilità ed ha in mano per tutto il turno il coordinamento delle attività dei Vigili del Fuoco nella sua provincia portandosi, se necessario, là dove la sua presenza sia ritenuta necessaria, tenendo eventualmente informato il Comandante Provinciale.

La richiesta giunta dal Centro Operativo Nazionale del Ministero dell'Interno sito al Palazzo del Viminale era chiara e non lasciava adito a dubbi.

Dieci vigili, comprensivi del tecnico di turno, dovevano prepararsi per imbarcarsi nel giro di poche ore a Ciampino su un aereo militare per raggiungere le isole Azzorre al largo del Portogallo.

Tutto assunse quindi la dimensione di un movimento da organizzarsi in tempi ristretti e l'Ing. Agresta con il Capo Turno salirono dopo poco in sala mensa, là dove il personale turnista stava consumando il pasto. L'Ufficiale di guardia spiegò ai vigili che un gruppo di loro avrebbe dovuto, entro pochissimo, prepararsi per "andare alle Azzorre".

Ovviamente la cosa generò qualche simpatico equivoco, alimentato dal generale convincimento che l'indicazione fosse per "Via delle Azzorre" la quale era di competenza di una diversa sede di servizio, al punto che il primo pensiero fu quello di andare in ausilio a squadre già impegnate su un intervento importante ed impegnativo in termini di mezzi e personale da impiegarsi, ma come sappiamo non era esattamente così.

*Tanto è vero che quando (l'Ing. Agresta) ripassò fu fermato, lo fermammo appunto e gli chiedemmo cosa c'entravamo noi con Ostia. E lui ci rispose "No Ostia, Azzorre, Isole Azzorre! Nel mezzo dell'Atlantico!".*

*(Capo Squadra Piero Mancini – Fonte diretta)*

Nel giro di pochi istanti fu chiarito il dettaglio, nemmeno tanto sottile, ed apparve chiaro che si trattava - è proprio il caso di dirlo - di volare lontano.

Qualcuno telefonò a casa per avvisare le famiglie, mentre chi non stava troppo lontano corse a casa a prendere qualche cosa di utile. Tutti fecero alla meglio ed al volo i bagagli e le poche ore di tempo volarono come il vento d'estate:

*Ero di turno alla centrale, a Roma, quando è suonato l'allarme di secondo grado. Un aereo è caduto. Così vestiti, come ci vede, siamo partiti. (...)*

*(Capo Squadra Enea Strappaghetti - Corriere della Sera 12-02-1989)*

Decollati ore 0,57 del 9/2/1989  
con ERICV200 C130 da Ciampino  
n. 9 v. di + 1 persona. 42 passeggeri + equipaggio

Ore 7,25 arrivati all'aeroporto  
S. Mark Ora installati  
su locale 541

---

Un documento storico: l'appunto originale redatto dall'Ing. Agresta sul C130 al momento della partenza da Ciampino la sera dell'8 Febbraio 1989.

(Archivio Ing. G. Agresta)

La partenza improvvisa, inattesa, per un evento di tale portata, impressionò tutti.

Tuttavia uno degli aspetti importanti di quel momento fu proprio il fatto che la partenza non fu “de facto” troppo diversa da una normale uscita di soccorso a cui i pompieri sono abituati. Con modalità proporzionate e con lo spirito di sempre, fu come se la campana avesse suonato per un qualunque altro intervento, a dimostrazione che l’opera dei Vigili del Fuoco non ha veramente confini.

Fatti i bagagli in fretta e furia, il gruppo si avviò verso l’aeroporto di Ciampino per imbarcarsi sul C130 pronto in pista per decollare verso l’isola di Santa Maria. Allo scalo attendevano il Sottosegretario di Stato Buonalumi ed altre autorità giunte per dare il proprio saluto ai partenti tra cui Militi della Croce Rossa Italiana e funzionari di altri Corpi e Servizi dello stato.

Ormai era passata la mezzanotte, i motori del velivolo rombavano, le eliche veloci giravano durante il rullaggio e poi, finalmente, l’Hercules lasciò la pista ed iniziò così quell’avventura dai contorni ancora ignoti.

Per quei ragazzi era veramente un salto nel buio di quel cielo invernale, non si sapeva quasi nulla se non che si andava incontro a qualcosa di drammatico.

Il volo fu senz’altro un viaggio disagiata, od almeno non particolarmente confortevole. A seconda della posizione nel velivolo si pativa molto caldo o molto freddo, i motori facevano un tale baccano che furono distribuiti perfino dei tappi per riparare le orecchie.

Chi, per ingannare il tempo, l'attesa e le emozioni, tentò di sonnecchiare ebbe difficoltà e non gli riuscì certamente facile, ma i più, in verità, non ci riuscirono proprio.

Rumori, temperature e non ultima la comprensibile ansia, resero quel volo interminabile finché all'alba, dopo diverse ore, il velivolo toccò finalmente la pista dello scalo azzorrino quando il sole pigramente si levava illuminando la piccola isola sconvolta dal drammatico *crash* del giorno precedente.



All'aeroporto di Santa Maria: Adelmo Pisa, il Colonnello Papa della Protezione Civile, Piero Mancini, Enea Strappaghetti e Silvano Paperini.

(Archivio S. Paperini)

### Pico Alto, un girone dantesco

La mattina del 9 Febbraio come abbiamo letto, l'aereo con la missione italiana raggiunse l'arcipelago portoghese ed anche i nostri vigili del fuoco si trovarono quindi sull'Isola di Santa Maria:

*Dalle 9 di questa mattina, (le 11 in Italia), decine di volontari e vigili del fuoco hanno ripreso a cercare i corpi dei passeggeri del Boeing schiantatosi ieri sulla montagna di Pico Alto nell'isola di Santa Maria alla Azzorre. Durante la notte nell'isola è giunto l'Hercules C130 predisposto dalla protezione civile e Ministero degli Esteri con una quarantina di persone a bordo tra tecnici e giornalisti. Del gruppo fa parte anche il Sostituto Procuratore della Repubblica Andrea Vardaro. Alle ricerche partecipano anche dieci vigili del fuoco italiani divisi in due squadre che appoggiano il lavoro dei "bombeiros" portoghesi. La zona dell'incidente è rimasta illuminata per tutta la notte dalle fotoelettriche (...)*

*(Fonte: Agenzia Ansa 09 Febbraio 1989 Ore 13.35)*

Giunti sul posto si palesò loro la povertà dei mezzi e della logistica, solo parzialmente compensate dal buon cuore dei loro colleghi locali in servizio presso l'aeroporto e della popolazione locale, che già da subito dopo l'impatto aveva iniziato una prima parziale opera di recupero delle prime salme sparse su un territorio di qualche

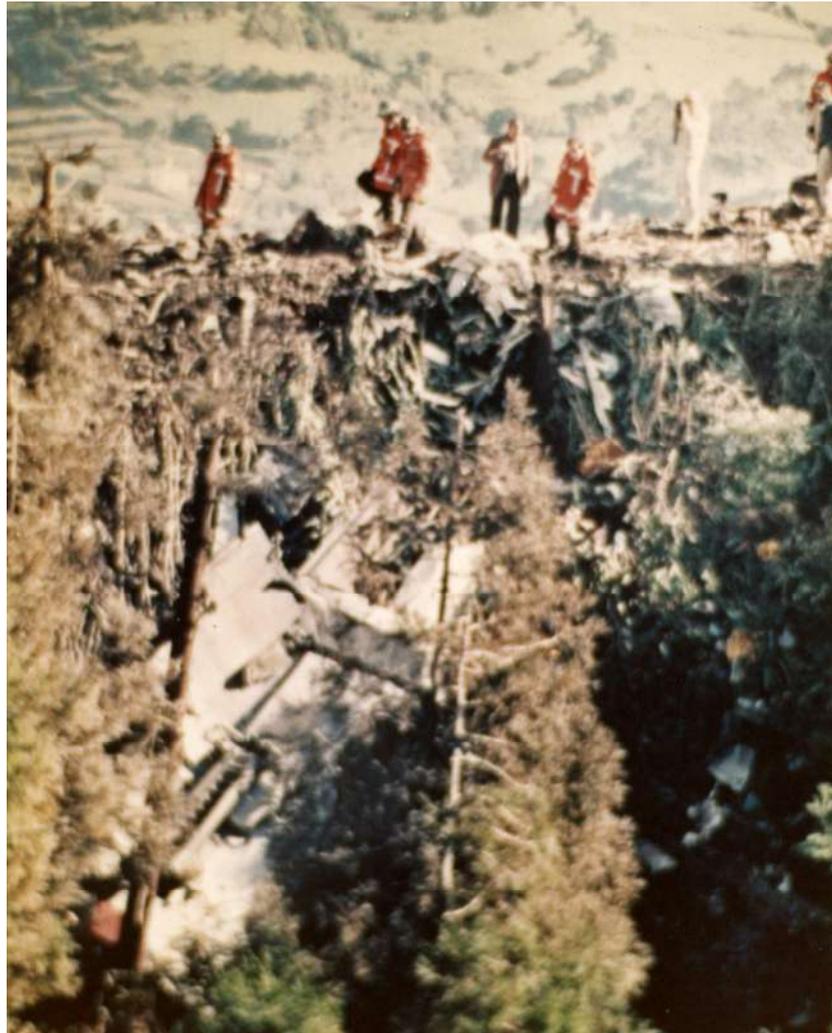
chilometro con i rottami, i bagagli ed i minuti frammenti del velivolo sparsi o meglio proiettati in ogni direzione.

I “*bombeiros*” con fuoristrada e piccoli autobus presero da subito ad accompagnare i soccorritori su Pico Alto, là dove la tragedia si era consumata, là dove i nostri ragazzi dovettero affrontare la realtà sconvolgente che si presentò ai loro occhi increduli:



Si può ben notare il punto dove, lungo la strada panoramica con il suo muretto, è avvenuto l’urto. Dietro si può scorgere una delle fotoelettriche.

(Foto F. Toiati)



I Vigili del Fuoco italiani tra i rottami del Boeing su Pico Alto

(Archivio Ing. G. Agresta)



Gli abitanti dell'isola si aggirano increduli sul sito del sinistro.

*(...) E dalle 7 del mattino di giovedì abbiamo cominciato a cercare i resti umani. Non ho mai visto corpi così straziati, legavamo le coperte ed i bastoni, per costruire barelle improvvisate. Si saliva, si scendeva in questo inferno, in questo cimitero nauseabondo.*

*(Capo Squadra Enea Strappaghetti - Corriere della Sera 12-02-1989)*



Si lavora a Pico Alto. Da sinistra: Strappaghetti, Falcioni, Savina, Laurenti, Testa e Pisa. Si noti, tra coloro che procedono al trasporto, un pompiere portoghese.

(Foto F. Toiati)

Quel luogo che pareva un girone dantesco dell'inferno, quella vegetazione fitta come la trama d'un arazzo antico, quelle piante altissime lanciate verso il cielo su cui la mano pazza del dramma aveva distribuito abiti e bagagli, quegli oggetti sparsi ovunque, tutto pareva appartenere ad un orribile scenario irrealista, ma, purtroppo, anche troppo palpabilmente vero.

I fumi ed i vapori e non ultimi gli odori e la foschia, contribuivano a rendere spettrale, quasi lunare, quel pezzo di montagna sconvolto dall'impatto del velivolo della Independent Air.

Tuttavia, come scrivemmo precedentemente, gli uomini, se in condizioni disperate, riescono a dare talvolta il meglio di se, o meglio sono capaci di ricorrere ad energie e forze che nella quotidianità paiono sopite.

Per un vigile del fuoco non è anomalo, non è un fenomeno, è solo una risorsa fondamentale a cui fare appello quando le situazioni si fanno dure sul serio, quando c'è da ricorrere a quel "qualcosa di speciale" che non si può spiegare. Ogni pompiere lo impara e lo scopre da sè, giorno dopo giorno, esperienza dopo esperienza.

Ed anche in quel luogo, quei ragazzi, si fecero forza e coraggio e senza perdere tempo iniziarono la loro opera di soccorso, opera che richiedeva perizia, impegno, forza d'animo e, non ultima, una pietà, un'umanità ed un amore infinito che andasse oltre l'etica, che fossero pienamente sentiti nel cuore.



Si procede ad un parziale recupero dei bagagli delle vittime, alla ricerca di documenti e quant'altro possa giovare all'identificazione delle salme.

(Foto F. Toiati)



Si predispongono altri fagotti per il trasporto dei resti delle vittime.  
Si notino Alberto Laurenti sulla sinistra ed Adelmo Pisa sulla destra.

(Foto F. Toiati)

La ricerca delle salme era un lavoro lungo. Un compito tale da richiedere di passare quasi al pettine la zona per individuare i poveri resti, alle volte nascosti dalla vegetazione o da rottami vari sparsi lungo il luogo del sinistro.

Alle volte, raggiungere determinati punti era impresa resa difficoltosa dalla morfologia stessa del sito e dal terreno fangoso per natura e reso scivoloso anche dai vapori e dalle sostanze rilasciate durante l'incidente.

La terra era stata smossa e resa malferma dal violento impatto e quindi alcune posizioni erano decisamente difficili da avvicinare, al punto da rendere spesso necessario assicurarsi con funi anche di fortuna per provvedersi di un minimo di sicurezza. Quando una salma veniva individuata, generalmente la si ricomponeva come meglio e più dignitosamente si poteva, in delle sacche di nylon poi poste su coperte e teli che venivano quindi annodati alle quattro estremità come un fagotto.

Qualora fosse possibile, lo stesso veniva messo su delle barelle di vario genere o, in alternativa, si faceva passare, al di sotto del nodo, un ramo di buone dimensioni ed abbastanza robusto da sostenerne il peso durante il trasporto.

*Abbiamo dovuto lavorare in condizioni disastrose calandoci con le corde nel fango, la vegetazione in quel punto è molto fitta. I resti di quelle persone erano sparsi per centinaia di metri lungo ambedue i pendii della montagna. Li abbiamo trasportati con barelle di fortuna fatte con rami d'albero e foglie intrecciate oppure stringendoli nelle coperte annodate ad un palo poggiato sulle nostre spalle. I portoghesi, comunque, nonostante i mezzi inadeguati, hanno dimostrato un enorme spirito di sacrificio. Quei corpi erano in condizioni indescrivibili, ma la cosa che ci ha commosso di più tra tutte è stata un libro che abbiamo ritrovato accanto al cadavere sfigurato di un ragazzo. Era un romanzo di Erika Jong dal titolo "Come salvarsi la vita".*

*(Capo Reparto Luigino Testa - Il tempo 10-02-1989)*

Barella alle mani o ramo in spalla ci si incamminava, alle volte barcollando per mantenere l'equilibrio, sul terreno viscidissimo e scivoloso fino a raggiungere gli automezzi dediti al trasporto dei miseri resti.

In alternativa si raggiungeva una piazzola dove un elicottero delle forze aeree portoghesi caricava le sacche per portarle all'hangar.



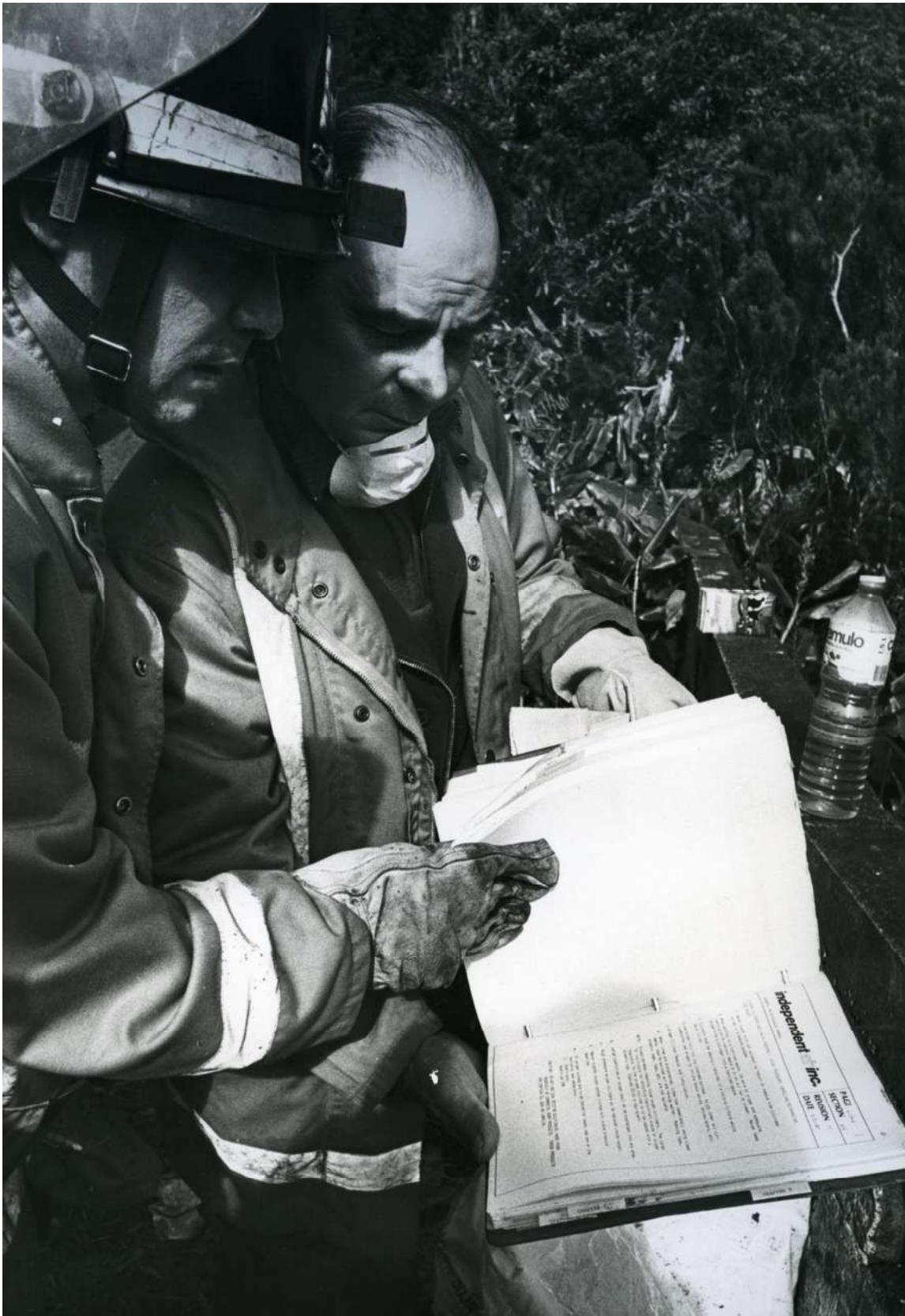
Si trasportano faticosamente i fagotti contenenti i resti delle sfortunate vittime.

(Foto F. Toiati)



Il lavoro difficile ed emotivamente coinvolgente pare non avere fine. Si noti l'espressione comprensibilmente sfinite e provata di Enea Strappaghetti.

(Foto F. Toiati)



Piero Mancini ed Alberto Laurenti analizzano dei documenti della Independent Air ritrovati in una cartellina probabilmente usata, a suo tempo, dal personale di bordo del Boeing.

(Foto F. Toiati)

Questo, come abbiamo visto, era il luogo dove le salme venivano radunate e controllate al fine di tentare una sommaria identificazione ed un primo esame autoptico prima del trasporto in Patria che sarebbe avvenuto a cura dell'Aeronautica Militare.

È facile per il lettore immaginare la fatica fisica e psicologica cui erano sottoposti coloro che si dedicavano al recupero delle vittime.

In condizioni estremamente provanti questi ragazzi dovevano fare una fatica incredibile per poter ricomporre le salme e permetterne il trasporto, spesso affrontando immagini difficili da dimenticare.

Giorni intensi di stress e fatica per molte ore al giorno, una tensione allentata solo dal cameratismo, dai tentavi di sdrammatizzare per resistere alla tragedia e non cedere allo sconforto, dalle serate passate a parlare e scambiarsi idee e pensieri, dai pochi e rari momenti conviviali.

In quella situazione estrema, lontani da casa, in un'epoca in cui comunicare con le famiglie lontane, certo in apprensione, non era facile ed immediato come potrebbe esserlo oggi.

Stanchi, madidi dal sudore, logorati da uno sforzo sovrumano, eppure tanto grandi di fronte al dramma, elevati ad esempio grazie a quell'energia che seppero tirar fuori da sé stessi in quei giorni.

L'opera compiuta dai vigili del fuoco del Comando Provinciale di Roma a Santa Maria delle Azzorre è di per sé stessa una vicenda che diventa un monumento. Scolpito nei cuori e nelle menti di chi l'ha vissuta e di chi ha avuto la fortuna di conoscerla nei ricordi, nelle parole e negli insegnamenti dei protagonisti.



Una foto storica che fece il giro del mondo: Savina, Pierotti, Falcioni e Paperini ritratti sul Pico Alto. Si notino sui loro volti le espressioni provate e sfinite. Una foto che, da sola, racconta una tragedia.

(Archivio M. Savina)

Ed è per questo che mi permetto, cosa forse eticamente impropria per uno storiografo, di esprimere la mia opinione: mentre ascoltavo rapito i racconti di questi ragazzi (uomini ormai, ma nel cuore rimasti sempre tali), mentre riordinavo gli appunti che prendevo, mentre leggevo nei loro occhi le mille emozioni che ne tempestavano gli animi mentre rivivevano quei momenti... ebbene, in quell'attimo, io mi sono sentito un fortunato!

Fortunato per aver avuto l'opportunità di essere messo a parte di quei preziosi frammenti di un'esperienza lontana, di quei grandi e piccoli esempi di straordinaria abnegazione, di quel "qualcosa" che va oltre le regole del dovere e che affonda le sue radici in quello spirito umanitario che vive solo nell'interiorità degli uomini. Un esempio, infine, per me che, seppur da Vigile Discontinuo, oggi vesto quella uniforme, che condivido quegli ideali, che da qualche anno vivo attivamente e sulla strada quella vita.

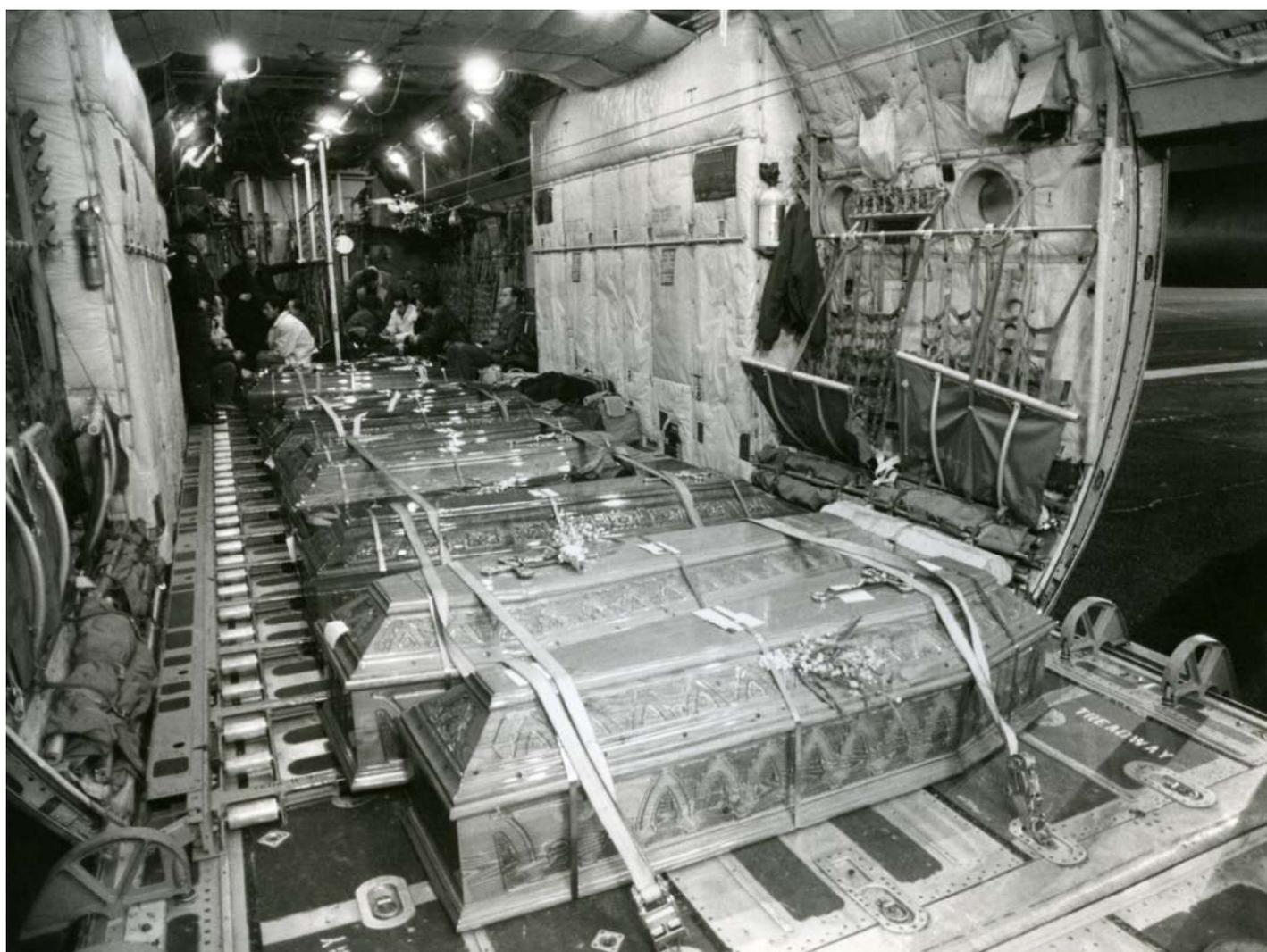
Poi le attività giunsero alla fine. Tutti erano stati ritrovati. Ciò che ai pompieri era stato richiesto era stato portato a termine:

*(...) In giornata partirà anche per l'Italia un C130 con a bordo funzionari, tecnici, giornalisti e vigili del fuoco.*

*(Fonte: Agenzia Ansa 13 Febbraio 1989 Ore 01.54)*

Ed il rientro fu un nuovo scomodo volo sull'oceano, su fazzoletti d'Europa, verso l'Italia lontana.

Seduti sul C130, rumoroso al punto da non poter parlare, con la mente persa in mille pensieri, in mille immagini, in mille emozioni.



Si inizia il mesto rimpatrio delle vittime a bordo del C130.

(Foto Ansa)

Oltre ogni confine



Intanto, a Santa Maria, le autorità locali procedevano alla bonifica di cui s'è già accennato:

*(...) Frattanto le autorità dell'arcipelago delle Azzorre hanno chiesto al governo di Lisbona di inviare un aereo militare per effettuare una operazione di disinfestazione nella zona dove è avvenuto il disastro, per cercare di contenere il rischio di epidemie. Nell'area, che ha un fronte di circa due chilometri, sono rimasti infatti numerosi frammenti organici che non è stato possibile raccogliere da parte delle squadre di "bombeiros" portoghesi, dei volontari e dei vigili del fuoco italiani inviati dalla protezione civile. Tutt'al'aera, infine, sarà isolata con una recinzione. (...)*

*(Fonte: Agenzia Ansa 14 Febbraio 1989 Ore 15.50)*

L'ultimo capitolo dell'epopea dei nostri ragazzi fu scritto a Roma al loro rientro in Patria.

Dopo alcuni giorni, il ministro Vito Lattanzio, ricevette i soccorritori:

*Il nucleo operativo della protezione civile che per cinque giorni, dalla notte dell'8 Febbraio scorso, ha lavorato nell'isola azzoriana di Santa Maria dopo il disastro del Boeing è stato ricevuto stamani dal ministro Lattanzio. Il responsabile della protezione civile ha ringraziato le infermiere volontarie della croce rossa italiana, i medici volontari, i vigili del fuoco e gli equipaggi dell'aeronautica militare "Per lo spirito*

*con cui è stata approntata l'opera umanitaria di collaborazione con le autorità portoghesi per il ritrovamento, la ricomposizione e la traslazione in patria delle vittime".*

*(Fonte: Agenzia Ansa 17 Febbraio 1989 Ore 15.51)*

A Santa Maria, rimane il ricordo di quei ragazzi italiani a cui batterono le mani alla Santa Messa della domenica, a cui offrirono affetto ed amicizia:

*(...) La popolazione di Santa Maria si è stretta attorno a questi uomini che chiama "eroici", come i loro colleghi, i "bombeiros" portoghesi.*

*(Il Corriere della Sera – Domenica 12 Febbraio 1989)*

## L'Aérospatiale SA 330 Puma

In occasione del drammatico incidente aereo di Santa Maria, le forze aeree portoghesi fecero largo uso, per le operazioni di soccorso relative alla sciagura, dell'elicottero "Puma".

Il velivolo trovò utilizzo sia per il trasporto di personale e materiali che per il recupero delle salme da portarsi presso l'hangar dove queste venivano radunate.

L'Aérospatiale SA 330 Puma è un modello d'elicottero biturbina con un rotore a quattro pale e prodotto inizialmente in Francia dalla Sud Aviation.

La scelta di produrre questo velivolo non fu casuale ma conseguente al desiderio delle forze armate francesi di disporre di un elicottero di medie dimensioni ed in grado di volare di giorno come di notte e nell'eventualità anche in condizioni meteorologiche proibitive.

Nel corso degli anni '70 anche la Royal Air Force britannica trovò tale elicottero affine alle sue necessità e di conseguenza ne fu avviata la produzione anche nel Regno Unito presso gli stabilimenti della celebre Westland Aircraft la quale strinse un accordo commerciale con la Aérospatiale francese.

Nato nel 1965 ed entrato in servizio a tutti gli effetti nel 1968, dieci anni dopo divenne il primo elicottero europeo ad essere certificato per l'impiego in condizioni meteo estreme senza escludere l'uso a temperature molto basse ed in situazioni climatiche polari.

In seguito alla creazione del modello Super Puma con maggiore capienza e motori potenziati, la produzione del Puma primo tipo andò calando fino a terminare nel 1987 dopo una produzione complessiva di 697 velivoli.

Durante le operazioni di soccorso a Santa Maria, il Puma fu protagonista di decine e decine di voli ed alle volte lo si può riconoscere nelle foto scattate a Pico Alto.

A riguardo, o meglio, in relazione a quel momento delicato riporto un ricordo personale che ho raccolto durante le interviste al personale intervenuto:

*A volte ci recavamo in aeroporto per poter fare un volo con gli elicotteri ed i militari locali ci facevano sempre salire.*

*Rammento che un giorno con uno di questi beccammo un vuoto d'aria e scendemmo in un colpo di almeno quindici metri come se stessimo cadendo. Non ti dico che spavento, non ci andammo più dopo quell'episodio.*

*(Capo Squadra Adelmo Pisa – Fonte diretta)*

Il Puma trovò comunque largo uso anche in altri paesi del mondo quali:

Albania, Argentina, Belgio, Brasile, Cambogia, Camerun, Cile, Costa d'Avorio, Ecuador, Etiopia, Francia, Gabon, Gambia, Guinea,

Indonesia, Iraq, Kenya, Kuwait, Libano, Malawi, Messico, Marocco, Nepal, Nigeria, Pakistan, Filippine, Portogallo, Romania, Slovenia, Sudafrica, Spagna, Sudan, Svizzera, Togo, Emirati Arabi Uniti, Regno Unito, Venezuela e Zaire.

(Lunghezza 15,40 m, Altezza 4,90 m, Diametro rotore 15 m, Peso a vuoto 3760 kg, Peso max al decollo 7400 kg e Capacità fino a 20 Passeggeri o 29 soldati)



L'elicottero Puma con la livrea delle Forze Aeree Portoghesi.

## **L'Hercules C130: Il mulo dei cieli!**

Questo titolo non è un caso. Il mulo è stato, per i nostri bravi alpini, un fedele compagno di lotta, di gelo e di sudore, in prima linea come nelle retrovie. Quante volte li abbiamo visti, questi robusti animali, trasportare armi e materiali fin sulla linea del fronte? Nel ventesimo secolo l'Hercules C130 ha dimostrato di essere veramente il mulo dei cieli, portando ovunque nel mondo uomini, attrezzature, automezzi e qualunque altra cosa nelle più disparate circostanze: in guerra, in operazioni di soccorso, nei servizi ordinari o durante missioni umanitarie. Un velivolo a suo modo simbolo di un'epoca.

L'Hercules, come è noto, è un velivolo d'origine militare, quadrimotore nato e concepito per il trasporto e l'eventuale paracadutaggio di uomini e mezzi in zona d'operazioni e diffuso tra le forze aeree di mezzo mondo.

La sua versatilità è tale che nel giro di qualche anno ne sono state realizzate non meno di quaranta tipologie attrezzate per l'uso militare più vario (ricerca, attacco al suolo, trasporto reparti di paracadutisti e così via), per i servizi antincendi con appositi serbatoi per agenti chimici liquidi ritardanti, per il trasporto e via discorrendo.

Fu concepito e studiato nei primissimi anni '50 quando l'aviazione americana sperimentò durante la guerra di Corea le grandi limitazioni dei velivoli ereditati dal conflitto mondiale appena terminato.

Fu la Lockheed a far volare nel 1954 il primo C130 in grado di rispettare i parametri indicati dall'USAF, la quale aveva richiesto che il

nuovo velivolo potesse trasportare almeno novantadue passeggeri con un raggio d'azione d'almeno millecento miglia e la capacità di decollare in piste corte ed in situazioni proibitive.

Ne seguirono ed entrano in servizio negli anni successivi moltissime versioni modificate e migliorate sotto diversi aspetti dimostrando una versatilità tale da permettergli di appropriarsi del singolare primato di aereo più grande e pesante capace di atterrare su una portaerei.

Per tutta la seconda parte del ventesimo secolo l'Hercules C130 è stato, anche per merito della sua larga diffusione, un assoluto protagonista di tutte le più celebri campagne militari dalle Falkland alle recenti operazioni militari in Afghanistan ed Iraq.

Ebbe un suo ruolo anche a Santa Maria delle Azzorre dove fu il velivolo che trasportò i primi soccorritori italiani e si occupò di effettuare diversi viaggi per il trasporto sull'isola delle bare per il rientro delle vittime che proprio con quell'aereo tornarono in patria. Quegli Hercules appartenevano alla 46<sup>a</sup> Brigata Aerea dell'Aeronautica Militare italiana con sede a Pisa, Unità ancora oggi sempre in prima linea per i soccorsi internazionali.

A riguardo, o meglio, in relazione a quel delicato momento riporto un paio di ricordi esclusivi che ho raccolto durante le interviste al personale intervenuto:

*Ricordo che io non riuscii a dormire a differenza degli altri e così decisi di chiedere se potevo vedere la cabina di pilotaggio e mi ci portarono. C'erano tre piloti, uno si riposava facendo a turno, e poi c'era l'addetto al radar.*

*Io guardavo fuori e vedevo quanto fosse bello volare di notte sull'oceano con le stelle riflesse sul mare, era davvero bellissimo e sembrava di volare liberamente nel cielo.*

*Poi tornai nella fusoliera e gli unici che non sonnecchiavano eravamo io e Pierotti.*

*Atterrammo all'alba del giorno dopo quando iniziava a farsi giorno e subito ci portarono a Pico Alto con un pulmino.*

*(Capo Reparto Luigino Testa – Fonte diretta)*

*Non si riusciva nemmeno a dormire bene perché il C130 non è molto confortevole, dove ci sono i sedili si moriva dal freddo, tentammo di coricarci nelle reti per i bagagli ma lì al contrario si bolliva.*

*Ricordo che eravamo un po' turbati dalle quattro eliche dei motori per cui chiedemmo al pilota se c'era da stare tranquilli e lui rispose per rassicurarci che tanto l'aereo stava su anche con una sola elica in funzione!*

*(Capo Reparto Carlo Pierotti – Fonte diretta)*

Un altro C130, appartenente alle forze aeree portoghesi, fu utilizzato per lo spargimento di soluzioni a base di creolina sul sito del sinistro per bonificarlo al termine delle operazioni di soccorso.

Questi i dati medi relativi al Lockheed C130 Hercules: Lunghezza 29,79 m, Apertura alare 40,41 m, Altezza 11,84 m, Superficie alare 162,12 m<sup>2</sup>, Peso a vuoto 34274 kg, Peso max al decollo 79380 kg, Capacità 92 passeggeri, Prestazioni Velocità max 645 km/h, Autonomia 5250 km e Tangenza 9315 m.

Trovò largo uso anche in altri paesi del mondo quali:

Algeria, Arabia Saudita, Argentina, Austria, Australia, Bangladesh, Belgio, Bolivia, Brasile, Botswana, Canada, Danimarca, Egitto, Francia, Giappone, Giordania, Grecia, Iran, Iraq, Israele, Italia, Marocco, Norvegia, Nuova Zelanda, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Qatar, Regno Unito, Romania, Spagna, Stati Uniti e Svezia.

I SOCCORRITORI SONO ORMAI ALLO STREMO “QUI CI SONO SOLO CORPI IRRICONOSCIBILI”

La Repubblica — 12 febbraio 1989 pagina 9 sezione: LA TRAGEDIA DELLE AZZORRE

SANTA MARIA (Isole Azzorre) Il terzo giorno dopo l'ecatombe è per i soccorritori ancora un giorno di fatica, sudore, poche ore di sonno, tanta pena. Bisogna correre contro il tempo come se ancora pulsasse la speranza. Il tempo che decompone i poveri resti, che semina il pericolo di infezioni, che mette a dura prova stomaco e cuore di chi lavora. La macchina del pronto intervento comincia a mostrare i suoi limiti, che sono spesso ben al di là di quel che umanamente si può chiedere. Manca formalina, che nessuno è riuscito a trovare, e l'hangar dove si accumulano le bare diventa intollerabile. In tarda mattinata dall'Italia una notizia che ha un suono beffardo e lontano: Non più carichi di pochi feretri, come quello arrivato a Bergamo. Tutti insieme o nessuno. I parenti delle vittime non sono in grado di tollerare questo stillicidio, questa incertezza. Bisogna essere qui, però, per vedere come meglio e più in fretta l'esercito dei soccorsi non possa ragionevolmente fare. E d'altra parte la possibilità di ritrovare altri corpi riconoscibili è praticamente a zero. Gli ultimi due vengono identificati nella notte: Gabriella Giorgi di Milano, e Luigi Antonio Soma, di Brebbia provincia di Varese. Ricompare anche il corpo di una hostess, Sabrina Cromathy, americana. Lo trovano i

pompieri rimuovendo la coda del Boeing 707. Sul Pico Alto, nella fitta boscaglia dove il jet si è schiantato mercoledì, ci sono ora anche i tecnici della Boeing e gli uomini dell'Fbi. La ricerca dei corpi è sospesa per il pericolo di infezioni, e si cominciano a prelevare i pezzi dell'aereo. Qui i vigili del fuoco italiani arrivati mercoledì sera con il primo Hercules della protezione civile hanno lavorato in condizioni tremende. Disastri aerei ne ho visti tanti racconta il pompiere Enea Strappaghetti ma corpi così straziati mai. E poi questo terreno scosceso. Abbiamo dovuto improvvisare delle portantine con delle coperte. Le barelle vere erano inutilizzabili in mezzo ai rami. Strappaghetti, come molti altri dei suoi compagni, è un veterano di tante sciagure: Ero appena tornato dall'Armenia. Là era forse peggio, anzi certamente peggio. Ma almeno c'era sempre la speranza di trovare qualcuno vivo. Qui si raccolgono solo i corpi, i brandelli. Come tanti, anche lui deve avere bisogno di scaricarsi di tutto l'orrore accumulato in tre giorni di inferno. Così il suo racconto è una litania di particolari irriferribili, di corpi straziati e dispersi. I funzionari tengono la contabilità di questo lavoro. Finora ventuno corpi sono stati identificati: sedici passeggeri italiani, quattro americani dell'equipaggio, una hostess dominicana. Quindici bare sono arrivate in Italia, trentacinque in tutto ne hanno sigillate dentro l'hangar dell'aeroporto di Santa Maria. L'opera, ormai quasi intollerabile per il caldo e la mancanza di disinfettante, continua. Due saldatori dell'agenzia di San Giovanni di Roma chiudono i fogli di zinco con la fiamma, poi le bare vengono serrate da due fascette metalliche. Una ragazza dell'ambasciata italiana di Lisbona mette il sigillo di ceralacca.

L'ultima bara chiusa nella notte è quella di Luigi Antonio Soma, numero 189. Prima dell'identificazione sul cartellino c'erano solo poche indicazioni: uomo, capelli scuri, camicia rossa. Fino all'una, l'altra notte, questo pietoso e terribile lavoro è proseguito nell'hangar. Luca Lotti, 28 anni, e Luca Rosellini, 31, volontari della Misericordia di Pisa, hanno la barba lunga e gli occhi rossi. Il loro è ormai un compito irrealistico: nelle bare entrano fagotti, avvolti nelle coperte, che non possono avere alcuna identificazione. Gli uomini dell'Interpol, della squadra che si occupa di queste sciagure, procedono ad una catalogazione molto approssimativa. Compilano schede con i dati che paiono omogenei, e che in seguito verranno mostrati ai familiari in Italia. Altri parenti qui non sono venuti: i soccorritori sono convinti che sia stato meglio così. In Italia vedranno le schede, e vedranno anche gli effetti personali ritrovati sul Pico Alto: sarà la sola forma di identificazione possibile. Le autorità portoghesi e la gente di Santa Maria stanno facendo del loro meglio per dare una mano. Le procedure saranno facilitate al massimo, dice Isilda Aragao, il magistrato che segue le operazioni di spedizione delle salme. Gli abitanti di Vila do Porto, l'unico paese dell'isola di Santa Maria, sono gentili e disponibili. Il solo albergo, quello vicino all'aeroporto, è stato preso d'assalto. Molti italiani hanno trovato da dormire nelle case degli isolani, le casette basse e curatissime che si affacciano sulla strada principale. Non è questa l'occasione migliore per fare conoscenza dice José Lima, il capo della polizia locale, un ome in divisa blu piena di nastri ma cerchiamo almeno di alleggerire la fatica e il dolore. Entro lunedì, prevedono i funzionari della Protezione

civile, tutte le operazioni a Santa Maria saranno completate. Gli Hercules riporteranno in Italia tutte le bare con i resti dei passeggeri del Boeing 707, mentre il lavoro di ricerca delle cause sarà lungo e difficile. Sul Pico Alto la foresta umida e scura cancellerà piano piano anche i segni della catastrofe. Questa mattina, in chiesa, i fedeli di Vila do Porto pregheranno per le anime dei 151 che hanno lasciato la vita in quest'isola verde, pulita e sperduta.

- dal nostro inviato FABRIZIO RAVELLI

### **ALL' ALBA, SULLA COLLINA DELLA MORTE**

La Repubblica — 10 febbraio 1989 pagina 3 sezione: TRAGEDIA DELLE AZZORRE

SANTA MARIA (Isole Azzorre) I corpi dei piloti sono ancora lì, la cintura di sicurezza allacciata, le gambe amputate, il viso schiacciato, quasi saldato sul cruscotto degli strumenti di bordo. La cabina, nell'impatto, si è staccata dalla carlinga ed è volata in un burrone di venti metri. E' ridotta ad un ammasso di lamiere contorte. Si vede poco. Ma la cruda immagine che appare dietro i vetri infranti esprime da sola il senso di questa nuova, terribile tragedia. Sangue, corpi mutilati appesi ai rami e nascosti tra i cespugli. Come descrivere, come raccontare tanto orrore? Il Boeing 707 della Independent Air Corporation, una piccola compagnia americana specializzata in charter dall'Italia verso i Caraibi, si è schiantato sulla vetta di una collina alta 590 metri. Doveva atterrare per uno scalo tecnico

nell'isola di Santa Maria, la più piccola e la più lontana dell'arcipelago delle Azzorre. Alle 13,07 ha chiesto l'autorizzazione alla torre di controllo e ha iniziato la manovra di avvicinamento. Una procedura apparentemente facile. I controllori hanno indicato ai piloti la quota di sicurezza e l'aereo è sceso a tremila piedi, circa mille metri di altezza. Ha compiuto un primo passaggio sopra la pista, poi ha girato attorno al monte di Pico Alto, in quel momento avvolto dalla nebbia. Non si sa cosa sia successo. Si sa solo che il Boeing è sceso di quota. Troppo. A circa seicento metri. Forse, come sostengono ora gli americani, aveva l'altimetro rotto. L'ultimo contatto radio Alle 13,10, tre minuti dopo l'ultimo contatto radio, il velivolo si è schiantato nella sella che divide i due picchi più alti della catena rocciosa. L'impatto è stato violentissimo: nell'urto l'aereo si è tranciato in due. La parte anteriore ha sfondato un muro in cemento armato che sostiene una strada panoramica, ed è precipitata in un profondo costone. La coda, con gran parte della carlinga, è stata invece catapultata in avanti, verso un altro burrone, tranciando alberi e trascinando a valle tutto ciò che incontrava lungo la sua folle corsa. Non c'è stata alcuna esplosione. I pochi testimoni presenti nella zona circostante hanno solo sentito un fortissimo boato, seguito da un silenzio grave e dal classico odore di cherosene. Nella boscaglia che circonda la zona, tra migliaia di piccoli e grandi frammenti, sono rimasti 137 passeggeri e sette membri di equipaggio. Saliamo a bordo di una jeep lungo un sentiero stretto e pieno di buche. Ai lati, avvolti dalla fitta nebbia, la vegetazione è florida. Rigogliosa. Boschi di conifere di origine giapponese, che qui chiamano criptomere, riempiono l'aria di un

intenso profumo dolciastro. A metà strada, nel buio della notte, veniamo bloccati dalla polizia e dai pompieri. Il magistrato, una donna giovane ma di grande esperienza, ha impartito ordini severi. La zona è isolata. Nessuna deroga fino a quando non saranno recuperate le due scatole nere. Riusciamo ugualmente a superare il blocco. Il buio e il freddo vento dell'Atlantico rendono difficile se non impossibile l'opera di ricerca. Proseguiamo a tentoni, sferzati da raffiche gelide e da una pioggerellina fastidiosa e insistente. Poche centinaia di metri ed ecco due fotoelettriche illuminano il punto esatto della sciagura. C'è un silenzio, carico di morte. Le zaffate di cherosene, sospinte dal vento dell'Atlantico, rendono l'atmosfera ancora più cupa. Nessuno parla, nessuno commenta. Camminiamo in mezzo al fango, tra centinaia di pietre, pezzi della carlinga, metalli, ferri, stoffe, alberi divelti e spezzati. Una pioggia di oggetti senza più colore e forme. Scagliati con furia in un raggio di due chilometri. Una scena apocalittica. E' ormai l'alba. E con la luce, la tragedia assume dimensioni bibliche. Sugli alberi, drappeggiati da quelli che ormai sembrano semplici stracci, spiccano alcuni giubbotti salvagente giallo intenso. Sul dirupo, un paio di pinne e una maschera. Pochi metri più in là, un costume da bagno, due cinesine di plastica bruciate, un mazzo di carte sparpagliato alla rinfusa. La ricerca continua, ossessiva, terribile, angosciante. Pacchetti di sigarette acquistati a bordo, ancora un mazzo di carte. Una ricevuta di un bar di Orvieto, scatole di medicine, dentifrici. E ancora carte di sbarco, quelle che i passeggeri avrebbero dovuto riempire una volta arrivati a Santo Domingo. Opuscoli, depliant, giornali. Bottiglie di acqua minerale. Scene che

lasciano senza fiato. Come questa. Accanto al corpo di un ragazzo, un libro che ancora stringeva in mano: Come salvarsi la vita di Erica Jong. Arrivano le prime squadre di soccorso. Volontari armati di rudimentali vanghe e di picconi. Caschi in testa, portano barelle e coperte. Serviranno per avvolgere i pochi resti che riusciranno a recuperare. Scendono nel burrone a nord, quello che si affaccia verso la pianura dell'aeroporto. Scivolano tra il fango e gli arbusti spezzati. Si calano con le corde per raggiungere le zone più impervie. Arriva un vigile del fuoco, la tuta rosso vivo. Ha i capelli arruffati, gli occhi gonfi. Stanchezza, ma anche lacrime. Lo dice apertamente, senza pudore, senza vergogna. Faccio questo lavoro da vent'anni. Ho visto tanti, tantissimi morti. Ma una cosa del genere non l'avrei potuta nemmeno immaginare. Quelli non sono cadaveri. Non so nemmeno più che cosa siano. Dal centro operativo che coordina i soccorsi tracciano un primo bilancio. Le vittime, ufficiali, restano 144: 137 passeggeri e 7 membri di equipaggio. I primi sono tutti italiani, i secondi statunitensi. Molti sono stati identificati. Ma solo attraverso i documenti che quei poveri resti avevano addosso. I corpi recuperati sono almeno un centinaio. Ma la cifra non è ufficiale. Un elicottero li porta a valle e li trasferisce nelle celle frigorifero dentro un hangar dell'aeroporto.



Si analizzano i documenti ed i bagagli delle vittime.  
(Foto Ansa)



Si analizzano i documenti ed i bagagli delle vittime  
alla ricerca di indicazioni utili.

(Foto Ansa)

Sembra che da un momento all'altro debba arrivare dall'Italia un Hercules C 130 per riportare le salme in patria. Ma le notizie vengono fornite con il contagocce. Le autorità locali tradiscono un imbarazzo per una tragedia che ha sconvolto la piccola isola dell'arcipelago. La magistratura portoghese ha aperto un'inchiesta. Così come la Faa, la Federal Aviation Administration statunitense. La verità è impressa nei nastri delle due scatole nere. Una è stata trovata. Oggi stesso verrà spedita a Londra per la decodificazione. Gli inquirenti vogliono evitare nuove tensioni. E invitano i parenti delle vittime a restare a casa. Ma le polemiche, incalzate dalle indiscrezioni, finiscono per fare breccia sulla omertà degli inquirenti. Il sindaco riunisce la stampa, in una sala dell'unico albergo dell'isola. Un botta e risposta che dura solo quindici minuti. Il tempo di chiarire alcuni misteri che continuano ad aleggiare su questa vicenda. C'è qualche ipotesi sulla causa del disastro? Risponde il sindaco: Nessuna, per il momento. Siamo ancora lavorando. Che cosa è accaduto mercoledì alle 13.10? L'aereo è passato una prima volta sopra la pista e poi è andato a virare dietro la montagna. Stava volando ad una quota di mille metri, quella considerata di sicurezza per il nostro aeroporto. Il pilota ha avuto un colloquio con la torre di controllo: un colloquio normale. Non era stata rilevata alcuna anomalia. Si parla di una richiesta di atterraggio di emergenza. E' vero? Lo escludo categoricamente. Non le sembra una manovra un po' assurda quella di andare a virare dietro la montagna per atterrare? Fa parte di una delle tante procedure di avvicinamento. Lo ripeto, si scalda il sindaco Chaves, il nostro aeroporto è uno tra i più sicuri di Europa. E' uno scalo tecnico.

Rifornisce di carburante i velivoli che devono attraversare l'Atlantico. Mai un incidente, mai una situazione di emergenza. Nuove domande, nuove risposte. E' vero che i passeggeri indossavano i giubbotti salvagente? No, lo smentisco nel modo più assoluto. Funzionava l'impianto radar dello scalo? Non abbiamo radar. Ma tutti gli altri impianti funzionavano. Anche il sistema di avvicinamento strumentale IIS. Molte verità, forse qualche bugia. L'imbarazzo e l'incertezza delle notizie spingono a restare nel vago. E danno fiato alle indiscrezioni, alcune attendibili, registrate in questa prima, convulsa giornata. Il pilota era molto esperto. Conosceva bene l'aeroporto di Santa Maria perché vi era atterrato numerose altre volte. Si chiamava J.S. Daugherty e qui aveva molti amici. La procedura seguita per l'atterraggio, secondo quello che afferma il sindaco, è considerata normale. Ma un pilota della Sata, la compagnia interna portoghese, dice che si tratta di una balla. Ci prende da parte e commenta: Mai sentito dire una simile sciocchezza. Perché girare intorno alla montagna quando si può atterrare tranquillamente affrontando la pista dal mare? Registriamo, senza poter verificare. Gli uomini della torre di controllo hanno la bocca cucita. Ordini superiori, no comment, affermano. Le operazioni di manutenzione C'è poi il discorso sul viaggio. L'aereo decollato da Bergamo arrivava proprio da Santo Domingo. Si è fermato per quattro ore. Ha fatto rifornimento, ha svolto la normale manutenzione ai motori e alle parti meccaniche. Quindi, è ripartito da Orio al Serio, alla volta di Santo Domingo. Un ritmo decisamente stressante, denunciano in molti, che forse ha influito sulla freschezza dell'equipaggio. Si parla anche di attentato.

Ma l'ipotesi, nonostante due rivendicazioni di fantomatici gruppi terroristici, viene ritenuta inattendibile. Nella grande sala dell'albergo, affollata di autorità e di giornalisti, l'atmosfera continua ad essere frenetica e incandescente. Il sindaco di Santa Maria si aggira nervoso. Ripete che farà del tutto per agevolare il rimpatrio delle salme. Ma la presenza del giudice italiano, Andrea Vardaro, insieme ad altri esponenti della Protezione civile e a due squadre specializzate dei vigili del fuoco, lascia intuire che non tutto sarà facile. Mormora il rappresentante del Consolato italiano: Sembra che le autorità locali vogliano eseguire l'autopsia sui corpi ritrovati, questo complica un po' le cose. Del resto è la legge e noi dobbiamo rispettarla. Torniamo sul Pico Alto. E' ormai notte e si abbandona per riprendere stamani. Due squadre di vigili del fuoco italiani si aprono la strada fra la vegetazione equatoriale. Qui è un disastro, dice Massimo Falcioni, da poco rientrato dalla spedizione in Armenia, ci sono pezzi dappertutto. La zona è impervia, ci siamo dovuti calare nei burroni con delle corde. Accanto ai massi di cemento armato strappati dal violento impatto, raccoglie un piccolo diario. Rosso. Me lo porge. Guardi, mi dice. Lo guardo. Sulla prima pagina, poche frasi appuntate in fretta: Siamo partiti, finalmente. Adesso ci aspetta il sole dei Caraibi. - *dal nostro inviato DANIELE MASTROGIACOMO*

## Il valore della spontaneità

Un'opera destinata a raccontare e descrivere eventi relativamente recenti offre, spesso, una possibilità che non sempre è concessa quando si scava molto più indietro nel tempo.

Lavorare su eventi lontani diversi decenni, salvo casi ormai sempre più rari, richiede l'appoggio dei soli documenti con enormi difficoltà a reperire testimonianze orali dirette, le quali, anche se riportate da persone vicine a chi visse l'evento oggetto di studio, sono inevitabilmente viziate dal passaggio di consegne tra il soggetto narrante e colui che ha vissuto in prima persona i fatti.

Questo aspetto in genere è superabile quando ci si occupa di momenti non eccessivamente lontani nel tempo, rendendo possibile il contatto diretto con i protagonisti dell'evento che l'autore vuole ricostruire.

Come è noto, il volo 1851 si schiantò a Pico Alto nel primo pomeriggio del Mercoledì 8 Febbraio 1989, circa ventuno anni fa, se teniamo come riferimento i giorni in cui questo testo è in realizzazione.

Un periodo che, se preso di per sé, può apparire ovviamente medio/lungo, ma che assume una proporzione nettamente più ridotta se rapportato alla vita di una persona media od addirittura alla "storia" in senso più vasto.

Ecco cosa ha, quindi, reso possibile all'autore di dialogare direttamente con i protagonisti di quei giorni, farsi raccontare gli eventi e, soprattutto, le emozioni, le lezioni di vita, le sensazioni e le esperienze.

Come il cortese lettore avrà modo di scoprire nel proseguimento del testo, gli incontri con i ragazzi delle Azzorre si sono svolti in un lungo periodo di tempo, circa quattro mesi, dedicati ad incontri nelle situazioni più disparate e, talvolta, simpatiche se non pittoresche.

In totale sono qui raccolte undici “conversazioni” con testimoni diretti degli eventi: otto di queste con personale dei Vigili del Fuoco, due con corrispondenti dell’Agenzia Stampa Ansa, una con un fotografo d’Agenzia.

Le domande poste sono state spesso dedicate al ruolo rivestito, alla qualifica od al compito ad essi affidato, mentre a sette vigili ho volutamente posto le stesse identiche domande per una serie di motivi che ritengo sia opportuno spiegare.

Innanzitutto, ognuno di loro aveva lo stesso ruolo e doveva, in linea di massima, assolvere le stesse mansioni. In secondo luogo, il desiderio dell’autore era quello di scoprire se soggetti diversi, con percorsi umani ed interiori diversi, avessero reagito diversamente di fronte alle stesse forti, violente emozioni.

Anche le sensazioni, le suggestioni ed i ricordi, pur combaciando e qualche volta intrecciandosi, acquisiscono sempre e comunque un “colore” personale in base al soggetto che ne parla, facendo emergere il lato umano più vero, più spontaneo e, quindi, di maggiore valore degli individui.

Ogni intervistato racconta i fatti, ma aggiunge qualcosa di sé e dei propri ricordi, delle proprie sensazioni e delle proprie emozioni, alle notizie che narra in prima persona ripercorrendo un evento lontano della propria gioventù.

Questo particolare e non trascurabile aspetto, permetterà al lettore di rivivere in prima persona quei momenti drammatici con un'intensità che la semplice cronaca non può assolutamente trasmettere.

Si tratta, pertanto, di tentare - forse un po' arditamente - di superare il confine della cronaca stessa per raggiungere un livello di narrazione che assuma una valenza molto più umana, spontanea e reale e, di conseguenza, non fine a sè stesso.

Con questo spirito, con questo sogno e con questa recondita speranza ho attraversato Roma, e non solo, alla ricerca di queste persone cui devo un sincero e concreto ringraziamento.

Da tutti loro ho avuto una cortesia, una disponibilità, una confidenza ed una simpatia che solo chi ha indossato la divisa del Vigile del Fuoco può capire.

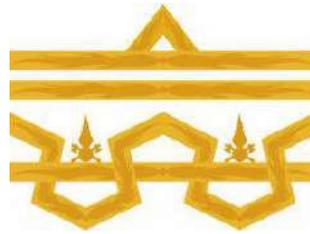
Ho parlato e parlo con loro come si fa con chi conosci da una vita; ho stretto legami importanti ed amicizie cementate da valori comuni e desideri condivisi; mi hanno accolto nelle loro case come nelle loro sedi di servizio.

Posso dire che se la realizzazione di questo volume è stata un'esperienza appagante, coinvolgente e piena di soddisfazioni, la fase di contatto e di dialogo con i protagonisti è quella che, guardandosi un attimo indietro e facendo un bilancio, mi ha maggiormente arricchito e fatto crescere professionalmente ed umanamente.

Ritengo che questa sia la parte più importante della pubblicazione, la più vera e la più formativa di tutte.

Ad ogni intervista mi lega un ricordo: le ore in metropolitana o sull'autobus in giro per la città, luoghi e paesaggi nuovi, momenti che rimarranno scolpiti nella mia memoria come le giornate in "Via Genova" od il mare placido e magnifico a Civitavecchia.

Ma, nell'augurare buona lettura, lascio la parola ai "Ragazzi delle Azzorre".



**Dott. Ing. Gregorio Agresta**  
**Dirigente Generale dei Vigili del Fuoco**  
**Direttore Centrale per la Formazione**



*Incontro il Direttore Ing. Agresta in un ventilato pomeriggio di Maggio nel suo ufficio presso la Direzione Centrale per la Formazione.*

*Iniziamo a parlare e quando inizia a raccontarmi di quei giorni rispondendo alle mie domande, pare quasi di rivivere quei momenti.*

*Sono tanto preso dal racconto che ad un tratto nemmeno mi accorgo che tutti hanno lasciato l'ufficio e siamo rimasti soli. Il racconto del Direttore è umanissimo, pieno di passione e sentimento. Seguendo le sue parole pare di trovarsi ancora in cima a Pico Alto.*

## **COME SI AVVICINO' AL CORPO DEI VIGILI DEL FUOCO?**

### **QUALE EVENTO L'HA SPINTA A FARNE PARTE?**

Mi sono avvicinato al Corpo Nazionale quasi per caso, da giovane Ingegnere appena laureato.

Naturalmente, a quel tempo, ero alla ricerca di un lavoro e di prospettive per il futuro e per la vita. Il mio primo desiderio era infatti quello che allora si prospettava per i giovani ingegneri e cioè andare ad insegnare, anche perché a me quel tipo di attività piaceva molto. Ed infatti, appena laureato, ho insegnato per diversi anni. Avrei voluto poi esercitare la professione, come si usava allora. E poi, un bel giorno, mia moglie, o meglio colei che poi lo sarebbe diventata, mi presentò un bando di concorso, uscito sulla Gazzetta Ufficiale, per posti da Ufficiale nei Vigili del Fuoco.

Più o meno nello stesso periodo, a distanza di un paio di mesi circa, feci sia quel concorso che un altro simile presso il Ministero dei Lavori Pubblici e li vinsi entrambi.

Quando venni convocato dal Ministero dell'Interno, poco dopo il Terremoto dell'Irpinia, era il 4 Dicembre 1980 (e infatti, nella ricorrenza di Santa Barbara, festeggio il mio "compleanno nei Vigili del Fuoco") seguì di poco la convocazione anche da quello dei Lavori Pubblici, ma, poiché dovevo ancora prestare il servizio militare ed era, nel frattempo, giunta la chiamata alle armi (ma anche perché mi ero ormai appassionato), decisi di avvalermi di una legge allora in vigore secondo il cui dettato chi avesse svolto quindici mesi di servizio come Ispettore in prova nel Corpo dei Vigili del Fuoco poteva considerare assolto il proprio obbligo di leva. Scelsi pertanto di restare nel Corpo Nazionale.

Poi, paradossalmente, per tanti anni ho diretto l'organizzazione del Personale partecipante alle celebrazioni della Festa della Repubblica del 2 Giugno!

**LEI FU ALLA GUIDA DEL PERSONALE CHE PRESE PARTE ALLE OPERAZIONI DI SOCCORSO NELLE AZZORRE NEL 1989, QUALE RICORDO CONSERVA DI QUELLA NOTTE E DELL'IMPROVVISA PARTENZA?**

Quella notte è stata veramente importante per tutto quello che ho fatto successivamente e ricordo molto bene la concitazione del momento e di come, alle nove della sera ci informarono dal Ministero che a mezzanotte dovevamo essere a Ciampino per partire alla volta delle Azzorre.

Chiamai a me gli uomini di guardia, quelli delle prime partenze, e dissi loro che saremmo dovuti andare appunto nelle Azzorre e ricordo che qualcuno chiese se si trattasse di “Via delle Azzorre” ed io dovetti rispondere “No, no! Proprio nelle Azzorre!” e ne spiegai anche l'ubicazione a chi ignorava dove si trovassero.

Partire improvvisamente, così, senza distinguere quell'evento da una partenza normale, è stata una esperienza veramente significativa. La caratteristica del nostro mestiere è proprio quella di andare a prestare soccorso immediatamente, quando ce n'è bisogno, e poco importa dove. E quella notte ne fu la dimostrazione! Quella volta noi partimmo così come avevamo fatto il giorno prima, e così come avremmo fatto i giorni successivi e migliaia di altre volte per un soccorso nella stessa città in cui lavoriamo.

**LEI AVEVA SU DI SE', IN QUEI MOMENTI, UNA GRANDE RESPONSABILITA'.**

**QUALI PENSIERI ED EMOZIONI AFFOLLAVANO LA SUA MENTE NELLE LUNGHE ORE PASSATE SUL C130 DIRETTO IN PORTOGALLO?**

Su quel C130 decollato da Ciampino poco dopo la mezzanotte, passammo effettivamente lunghe ore, perché ce ne vollero circa sette per arrivare direttamente alle Azzorre. Ricordo il freddo ed il caldo che pativamo a seconda della posizione in cui andavamo ad accucciarcì perché, è proprio il caso di dirlo, su quell'aereo non ci si può stendere né mettere comodi. Certamente si sentiva l'emozione di andare a fare un qualcosa di importante in un luogo lontano e pensavo a ciò che avremmo fatto ed a quello che avremmo potuto trovare, viste le poche notizie che avevamo su ciò che era successo.

E poi c'era l'entusiasmo che ci prendeva al pensiero di poter fare qualcosa di importante per dei nostri concittadini, perché vorrei ricordare che tutte le persone che viaggiavano su quell'aereo caduto sull'isola di Santa Maria erano italiane.

## **QUAL'ERA LA SITUAZIONE CHE TROVASTE AL VOSTRO ARRIVO SUL LUOGO DELLA SCIAGURA?**

Posso dire che la situazione, a livello organizzativo, era esattamente quella che poteva venir fuori da una partenza così immediata. Tutta la delegazione italiana, comprensiva di Protezione Civile, Ministero degli Esteri, Esercito e Vigili del Fuoco, era partita di gran carriera e non c'era stata la possibilità di organizzare granchè. Anche perché, a quel tempo, Santa Maria delle Azzorre - per chi l'ha potuta conoscere - offriva ben poco e l'organizzazione, nonostante il caloroso benvenuto dei colleghi locali, era piuttosto precaria, almeno per noi.

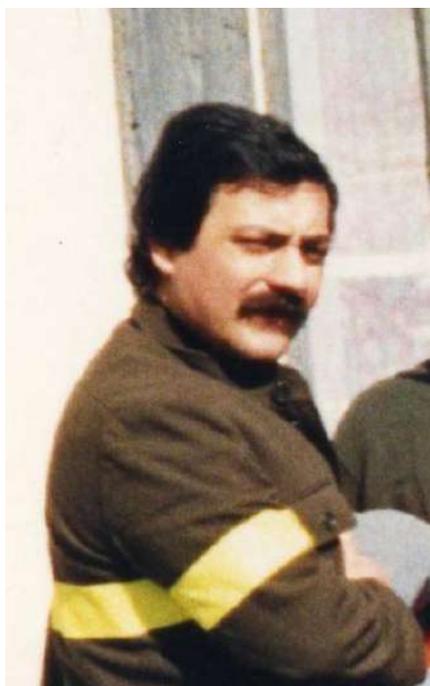
I Vigili del Fuoco dell'aeroporto di Santa Maria, infatti, ci accolsero benissimo, nonostante le poche risorse che potevano metterci a disposizione. Persone squisite che, al momento dell'arrivo, ci offrirono subito un buon caffè ed un pezzo di sapone per poterci rinfrescare.

Sul luogo della sciagura, invece, la situazione era assolutamente allucinante poiché il velivolo si era frantumato in milioni di pezzi andando a sbattere contro un ponticello che collegava le due alture principali di Pico Alto. L'aereo, infatti, si era andato a schiantare urtando, con la parte inferiore della carlinga, contro questo ponte ed io stimai che se il velivolo si fosse trovato solo tre metri più in alto non sarebbe accaduto nulla.

La nebbia che aleggiava su quel luogo, irto della fitta vegetazione tipica di quelle zone, ci fece molto faticare nel recupero dei resti di quelle persone.

**COME SI SVOLSERO LE OPERAZIONI SUL SITO DEL SINISTRO? QUALI FURONO I GRAVOSI COMPITI CHE SPETTARONO ALL'UFFICIALE AL COMANDO DELLA SQUADRA?**

Diciamo che le operazioni furono quelle che si possono immaginare e dedicate alla ricomposizione dei resti delle sfortunate vittime di quel brutto evento. I miei compiti, più che gravosi, furono assai impegnativi, perché si trattava di lavorare insieme a tutti i funzionari, volontari e polizia portoghesi e tutta la gente che arrivava dalle isole vicine. Tuttavia non ci furono grandi problemi di coordinamento perché tutti, e dico tutti, lavorarono con un unico scopo e cioè quello di ricomporre le salme di quelle persone. I soli problemi li avemmo per la logistica, ma li superammo brillantemente.



L'Ing. Agresta ritratto nel 1989 a Santa Maria.

**CHE RICORDO CONSERVA DEI COLLEGHI SOCCORRITORI E DELLA POPOLAZIONE LOCALE? QUALI RAPPORTI UMANI SI CREARONO IN QUEL TRISTE SCENARIO?**

Come dicevo prima, tutti lavorarono all'unisono con unico scopo, anche perché, per queste persone ed anche per noi, la situazione era assolutamente fuori da ogni immaginazione. Forse noi Vigili del Fuoco in Italia avevamo visto delle cose analoghe, ma la popolazione locale che tutta, e sottolineo tutta, aveva partecipato a quelle operazioni che descrivevo prima, non credo fosse mai stata coinvolta in un evento simile. Si crearono quindi ottimi rapporti umani perché si era tutti insieme a lavorare. Basta guardare le fotografie per vedere la gente sfinita che, con il carico sulle spalle, risaliva lungo le pendici di quel monte reso così scivoloso al punto che, per fare i recuperi, ci si calava con le corde. Tutti, sia i portoghesi che noi, alla fine della giornata eravamo sfiniti e quando, ogni tanto alla sera, andavamo in giro per questo paesino (poiché era un borgo di pochissime persone) ci fermavamo a scambiare qualche parola aiutandoci anche con un po' di inglese, quasi a gesti, ma comunque ci si capiva nonostante la lingua diversa.

Ricordo anche bene le persone che ci ospitarono, perché noi Vigili del Fuoco non potendo fruire dell'ospitalità dell'unico albergo che c'era vicino allo scalo, in quanto già occupato dai giornalisti e dagli altri soccorritori, facemmo base presso una famiglia (padre, madre e due figlie) che gestiva una specie di pensione simile ad una locanda. Di loro rammento la grande umanità e la cura che ci riservarono.

**L'ESPERIENZA COSI' PROVANTE E DIFFICILE COSA LE HA INSEGNATO?  
COSA LE E' RIMASTO DI QUEI MOMENTI COSI' COINVOLGENTI E DEL  
GIOVANE "UFFICIALE DI GUARDIA" D'ALLORA?**

Mi ha insegnato che il nostro è un mestiere veramente difficile, ma quando si pensa di portare soccorso alle persone, quando si pensa che attraverso il nostro mestiere si può salvare una vita (non è stato purtroppo il caso dell'intervento di cui stiamo parlando), si capisce che il nostro è il più bel mestiere del mondo e che l'uomo può essere coinvolto da cose di una gravità pazzesca ma anche che queste bisogna superarle.

Il giovane "Ufficiale di Guardia" di allora è cresciuto. E' cresciuto, ma non ha mai dimenticato tutti gli interventi, soprattutto i più difficili, perché - lo dico senza falsa modestia - sono stati veramente migliaia quelli in cui è stato coinvolto. E nonostante il mio ruolo di Ufficiale! Ed affermo anche che questo mestiere è di tutti noi: funzionari, vigili, dirigenti e non soltanto dei Vigili del Fuoco di prima nomina!

E quindi mi è rimasta nel cuore questa avventura, ne parliamo sempre, ne parlo io sempre, e la ricordo in tutte le occasioni. E non perché è stata una delle mie poche operazioni all'estero. Talvolta si è portati a pensare che le esperienze all'estero siano di validità superiore. Io non ne sono convinto e dico che se questa esperienza si fosse sviluppata in Italia avrebbe avuto per me la stessa valenza.

**C'E' UN INSEGNAMENTO, UN ESPERIENZA OD ANCHE SOLO UN ANEDDOTO VISSUTO IN QUELLE CIRCOSTANZE, CHE VORREBBE TRASMETTERE AI SUOI COLLEGHI PIU' GIOVANI?**

Diciamo che l'insegnamento è quello di cercare di essere preparati ad ogni evenienza nel nostro lavoro.

Aneddoti ne potrei ricordare tanti, perché quell'esperienza l'ho viva in mente dal giorno in cui arrivammo fino a quello in cui ripartimmo: i rapporti con i colleghi, gli screzi per la mancanza di fondi per sopravvivere (che mancavano al punto che dovemmo comprarci biancheria a nostre spese poiché eravamo partiti improvvisamente ed avevamo poco con noi).

Mi piace però ricordare che il nostro periodo trascorso alle Azzorre fu a cavallo di una domenica. Quella mattina, poiché eravamo alla fine dell'intervento, ci fu un momento in cui mi fu possibile rilassarmi un poco andando a passeggiare sui muraglioni del porto di Santa Maria delle Azzorre.

Erano dei muraglioni altissimi ed io ci andai in cima e guardai verso il mare. Il pensiero che quello fosse l'Oceano Atlantico da un lato mi turbò, ma dall'altro mi gratificò molto, perchè sono nato sul mare e lo amo molto, e quell'esperienza mi aveva consentito, per la prima volta in vita mia, di vedere l'Oceano Atlantico da vicino.

Ai miei colleghi più giovani vorrei dire che, nel nostro mestiere, le esperienze che si devono fare sono tante e che non devono mai aspettarsi che esse siano conclusive nella nostra carriera. Dobbiamo sempre aspettarcene di ulteriori e nuove perché non ci completiamo mai!



**Ispettore Antincendi Esperto**

**Massimo Falcioni**

**Comando Provinciale Vigili del Fuoco – Roma**



Massimo Falcioni ritratto al giorno d'oggi:  
Ispettore Antincendi Esperto  
del Comando Vigili del Fuoco di Roma.

*Incontro Massimo Falcioni una mattina di Marzo in Via Genova, presso la sede centrale del Comando di Roma.*

*M'invita subito a darci del "tu", il rapporto si fa immediatamente cordiale, sincero, spontaneo ed umanissimo.*

*Nei ricordi di Massimo c'è sincera passione, un ricordo che pare ancora vivacissimo nelle sue parole.*

*È il primo ad affrontare le otto domande che diventeranno un rito per tutti i ragazzi delle Azzorre, come li chiamo io.*

#### **COME SI AVVICINO' AL CORPO DEI VIGILI DEL FUOCO?**

#### **QUALE EVENTO L'HA SPINTA A FARNE PARTE?**

Iniziai la mia carriera diversi anni fa. Feci la gavetta: prima Vigile, poi Capo Squadra e, successivamente, transitai nei quadri dei funzionari tecnici. Oggi ho la qualifica di Ispettore Antincendi Esperto presso il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Roma.

**LEI FU TRA COLORO CHE PRESERO PARTE ALLE OPERAZIONI DI SOCCORSO NELLE AZZORRE NEL 1989, QUALE RICORDO CONSERVA DI QUELLA NOTTE E DELL'IMPROVVISA PARTENZA?**

Prendemmo servizio per il normale turno notturno dalle 20 alle 8 del mattino successivo presso la sede centrale del Comando di Roma in Via Genova. Sulle prime sembrava una serata normale poi verso le 22 arrivò la telefonata dal Centro Operativo Nazionale del Viminale. Ci fu data come destinazione "Azzorre" e noi pensammo che fosse la località omonima nei pressi di Frosinone. Credevamo ci fosse un grande incendio o comunque un evento tale da richiedere il nostro supporto fuori provincia, cosa che non capita spesso, ma può succedere. Invece erano le isole nell'Atlantico!

**QUALI PENSIERI ED EMOZIONI AFFOLLAVANO LA SUA MENTE NELLE LUNGHE ORE PASSATE SUL C130 DIRETTO IN PORTOGALLO?**

Decollammo dall'aeroporto di Ciampino attorno alle 23 della sera per arrivare sul posto verso le 6 del mattino seguente. Eravamo confusi e pieni di dubbi perché non è che ne sapessimo poi molto dei fatti. Era la prima volta che un incidente aereo all'estero di tali proporzioni coinvolgeva in modo così massiccio degli italiani e noi fummo mandati sul posto proprio per questo, ma anche perché a Santa Maria non

c'era una macchina dei soccorsi adeguata. Questo lo capimmo poi, quando vedemmo la situazione. Di fatto un sistema di difesa civile non esisteva. Con noi poi viaggiavano anche soggetti di altri Corpi dello Stato. Ricordo in particolare un Vice Questore della Polizia di Stato che era assai teso e nervoso. Parlandoci ebbero modo di capirne il motivo: su quel volo c'era suo figlio. Fui proprio io a ricomporgne, per come mi fu possibile, le spoglie.

**QUAL'ERA LA SITUAZIONE CHE TROVASTE AL VOSTRO ARRIVO SUL LUOGO DELLA SCIAGURA?**

La mattina in cui atterrammo a Santa Maria fummo subito portati con un fuoristrada sul sito del sinistro. Era impressionante, perché, oltre ai resti del velivolo, c'erano sparsi ovunque i bagagli il cui contenuto era distribuito in ogni dove. In particolare gli abiti si erano depositati sulle piante e pareva quasi che fossero state "agghindate" da una mano invisibile con quei vestiti.

E poi c'erano i resti delle vittime in condizioni indicibili, un lavoro terribile, uno spettacolo che faceva male al cuore. Ricordo che accanto ai resti di un giovane dilaniato dalla cintura di sicurezza, trovammo un libro. Il titolo pareva una triste ironia: sulla copertina si leggeva bene "Paura di Volare" di Erika Jong.

**COME SI SVOLSERO LE OPERAZIONI SUL SITO DEL SINISTRO? QUALI FURONO I VOSTRI COMPITI?**

Ogni mattina ci alzavamo prestissimo e subito si saliva verso il luogo della sciagura. Si deve considerare che l'aereo era caduto impattando contro Pico Alto, un massiccio dell'Isola che quel giorno era stranamente circondato di fitta nebbia. Si stava lì per tutta la giornata fino a sera e, calandosi con funi ed attrezzature spesso di fortuna, si procedeva al recupero ed alla ricomposizione dei resti di quella povera gente. La nostra priorità era proprio questa. Con dei fagotti il più dignitosi possibile e con tutta la cura che le circostanze proibitive permettevano, li portavamo via e poi un elicottero li riportava a valle presso l'Hangar dell'aeroporto dove era stato allestito un ricovero per le salme. Lì c'erano anche tre o quattro tavoli dove dei patologi (non ricordo se portoghesi od italiani) esaminavano i corpi prima di porli nelle bare con cui sarebbero rientrati in Italia.

**CHE RICORDO CONSERVA DEI COLLEGHI SOCCORRITORI E DELLA POPOLAZIONE LOCALE? QUALI RAPPORTI UMANI SI CREARONO IN QUEL TRISTE SCENARIO?**

In primo luogo c'è da dire che i Vigili del Fuoco locali erano davvero poverissimi di ogni cosa. Vestiti com'erano sembravano più dei minatori che dei pompieri. Loro si occupavano più che altro della

logistica e di condurci ogni giorno sul luogo dell'incidente, dove lavorammo per circa sei giorni consecutivi. Però noi legammo soprattutto con i giornalisti, ai cui occhi eravamo come eroi perché ogni sera eravamo i soli a portare loro notizie ed aggiornarli, per cui cercavano di farci stare bene per quanto fosse loro possibile. Tra gli altri ricordo bene Giacobbe dell'ANSA ed Alberto Castagna che poi divenne un celebre presentatore televisivo. Si deve considerare che a quel tempo non c'erano centri d'aggregazione od altro in quell'isola. Tutto orbitava attorno all'aeroporto che era la sola ricchezza in quanto riforniva gli aerei europei che dovevano sorvolare l'oceano. Noi, anche semplicemente le sigarette andavamo a comprarle lì.

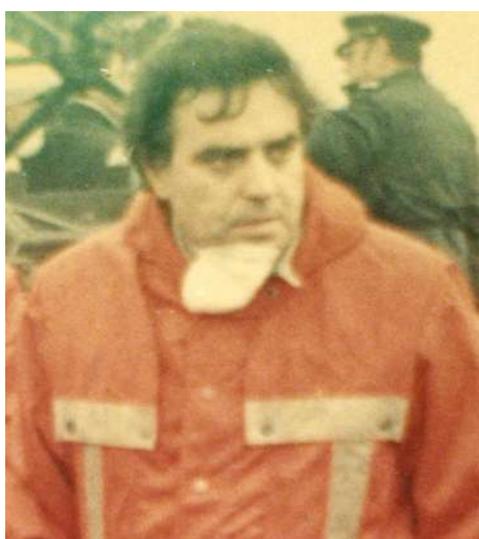
**L'ESPERIENZA COSI' PROVANTE E DIFFICILE COSA LE HA INSEGNATO?  
COSA LE E' RIMASTO DI QUEI MOMENTI COSI' COINVOLGENTI E DEL  
POMPIERE D'ALLORA?**

Vedi, io ho 43 anni di servizio. Ne ho viste tante, compresi due incidenti aerei qui a Roma, ma quello, proprio perché lontano da casa, aveva un'altra valenza. Fu provante perché erano tutti italiani e questo ci dava quasi la sensazione che l'aiuto che davamo fosse maggiore perché c'erano tanti chilometri tra quel disastro e l'Italia. Tra loro e loro case, i loro affetti ed il loro mondo. Insomma noi eravamo lì per riportarli a casa, per restituirli ai loro cari che lontanissimi soffrivano oltre misura.

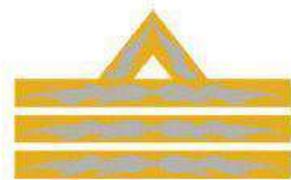
**C'E' UN INSEGNAMENTO, UN ESPERIENZA OD ANCHE SOLO UN ANEDDOTO VISSUTO IN QUELLE CIRCOSTANZE, CHE VORREBBE TRASMETTERE AI SUOI COLLEGHI PIU' GIOVANI?**

Vorrei che mettessero sentimento nel fare questo lavoro, fino ad immedesimarsi nel dolore delle famiglie colpite dalle tragedie grandi e piccole.

Mentre noi faticosamente cercavamo di ricomporre quelle povere salme così malridotte dalla violenza dell'urto, eravamo come padri per le giovani vittime, come fratelli per le meno giovani. Era come fossero figli e fratelli nostri e quindi portavamo avanti quel difficile compito con una cura ed un amore che non si possono spiegare e questo vorrei lo comprendessero tutti. Ogni vittima di quell'evento era come fosse una vittima nostra, nei nostri cuori.



Massimo Falcioni nel 1989 a Pico Alto.



**Ispettore Antincendi Esperto**

**Silvano Paperini**

**Comando Provinciale Vigili del Fuoco – Roma**

**Capo Sede Distaccamento di Civitavecchia**



Silvano Paperini, Ispettore Antincendi Esperto e Capo Sede del Distaccamento dei Vigili del Fuoco di Civitavecchia, in una immagine del Marzo 2010.

*Raggiungo il Distaccamento di Civitavecchia in una tranquilla mattinata di Marzo, mentre la cittadina è in fermento per il rientro della Portaerei Cavour dalla missione umanitaria ad Haiti.*

*Appena arrivato, quale gioia: ritrovo fortuitamente Riccardo, un collega che, a suo tempo, prestò servizio a Torino e con cui condivisi più di un turno di servizio in partenza, non ultimo un notevole incendio alloggio all'alba, quando la città sabauda si sveglia. Incontro, poco dopo, Silvano Paperini. Ci eravamo sentiti tante volte al telefono e finalmente ci incontriamo di persona. Con la sua consueta cortesia, che ho imperato a conoscere nelle nostre telefonate, mi accoglie nel suo ufficio ed iniziamo a ripercorre al ritmo delle mie domande i giorni di Santa Maria.*

## **COME SI AVVICINO' AL CORPO DEI VIGILI DEL FUOCO?**

### **QUALE EVENTO L'HA SPINTA A FARNE PARTE?**

Tutto iniziò per via di mio padre che fu Vigile del Fuoco fin dal periodo bellico. Era livornese e lì iniziò la sua carriera, spostandosi poi a Roma dove conobbe mia madre. In seguito, credo fosse attorno al 1944, rientrò nuovamente in toscana alla sua città d'origine dove rimase in servizio fino al 1967. Io poi seguii le sue orme, rinunciai anche ad impieghi di levatura maggiore, ma, soprattutto, molto meglio retribuiti ai tempi. Tuttavia dirò che non mi pento di nulla, rifarei la stessa strada. Ho fatto e faccio questo lavoro con una passione smisurata.

**LEI FU TRA COLORO CHE PRESERO PARTE ALLE OPERAZIONI DI SOCCORSO NELLE AZZORRE NEL 1989, QUALE RICORDO CONSERVA DI QUELLA NOTTE E DELL'IMPROVVISA PARTENZA?**

Beh, ricordo prima di tutto che stavamo cenando perché era il turno serale. Salì l'Ing. Agresta e ci disse di prepararci perché stavamo per partire per le Azzorre.

Naturalmente telefonai immediatamente a mia moglie per avvisarla che al mattino seguente non sarei rientrato perché andavo alle Azzorre e lei mi chiese dove fossero. Io fui colto di sorpresa e nella concitazione risposi che probabilmente erano in mezzo all'Africa.

Partimmo in fretta e furia!

**QUALI PENSIERI ED EMOZIONI AFFOLLAVANO LA SUA MENTE NELLE LUNGHE ORE PASSATE SUL C130 DIRETTO IN PORTOGALLO?**

Sapevamo che era caduto un aereo, però non è che avessimo molte notizie e quindi nemmeno idea di quale scenario avremmo incontrato. Di certo nessuno poteva immaginarlo come poi fu. Appena arrivati io fui colto da sconforto quando mi accorsi della povertà della logistica e di come si fosse privi di tutto. Anche la struttura che avrebbe dovuto ospitarci era veramente misera e non c'era nemmeno il minimo per pernottarci. Io ebbi per un istante il

desiderio di tornare a casa tanto mi prese la malinconia di fronte a quella situazione. Tuttavia l'ing. Agresta si preoccupò di trovarci una sistemazione migliore appena ciò fu possibile e fortunatamente ci sistemammo un po' meglio da lì a poco.

**QUAL'ERA LA SITUAZIONE CHE TROVASTE AL VOSTRO ARRIVO SUL LUOGO DELLA SCIAGURA?**

Giungemmo a Pico Alto poco dopo il nostro arrivo. C'era un velo di nebbia che, mescolata al vapore ed all'odore del gasolio, creava un'atmosfera irrealistica ed impressionante.

Ovunque tra la boscaglia e le sterpi erano sparsi i frammenti dell'aereo ed i bagagli il cui contenuto si era sparpagliato in ogni lato. E poi c'erano i resti delle vittime che avremmo dovuto recuperare nel miglior modo possibile per permetterne il rimpatrio.

**COME SI SVOLSERO LE OPERAZIONI SUL SITO DEL SINISTRO? QUALI FURONO I VOSTRI COMPITI?**

Fummo divisi in varie piccole squadre che, distribuite sul territorio interessato dalla sciagura, controllavano in ogni angolo per individuare le salme che poi si adagiavano in barelle o sacchi di fortuna realizzati con coperte, fagotti e quanto potesse prestarsi per

portarli poi all'hangar da dove venivano successivamente avviate verso l'Italia dopo i controlli del caso. Io poi ricordo che appena arrivato indossavo un *nomex* nuovissimo (tipo di indumento di protezione individuale da incendio N.d.A.), di quelli arancioni, consegnatomi proprio per quella operazione. Appena mi avvicinai alle piante lo sporcai subito perché anche sulla corteccia come sulle ramaglie c'erano i segni evidenti dell'incidente che era accaduto da nemmeno 24 ore.

**CHE RICORDO CONSERVA DEI COLLEGHI SOCCORRITORI E DELLA POPOLAZIONE LOCALE? QUALI RAPPORTI UMANI SI CREARONO IN QUEL TRISTE SCENARIO?**

Ne ricordo pochi di rapporti umani, specie con i colleghi locali, principalmente perché parlavamo lingue diverse e poi perché ognuno era preso dal proprio lavoro, ed oltretutto, in genere operavamo in zone differenti e quindi c'era poco spazio per la comunicazione ed il dialogo. Buoni rapporti li stringemmo con la famiglia di Santa Maria che ci ospitava e dove cercavamo di stare bene per rilassarci e sdrammatizzare. Una sera preparammo perfino una bella spaghetтата perché avevamo trovato della pasta di una celebre marca italiana.

**L'ESPERIENZA COSI' PROVANTE E DIFFICILE COSA LE HA INSEGNATO?  
COSA LE E' RIMASTO DI QUEI MOMENTI COSI' COINVOLGENTI E DEL  
POMPIERE D'ALLORA?**

Beh, tanti ricordi: ad esempio c'era uno dei pochi parenti delle vittime giunto lì che mi mostrò la fotografia della moglie nella speranza che potessi ritrovargliela. Fu molto triste. Oppure quando tornammo in Italia e fummo ricevuti dai vertici della Protezione Civile italiana<sup>1</sup> a cui facemmo presente, tra l'altro, anche i disagi patiti perché noi eravamo abituati alle grandi emergenze (venivamo dal Friuli e dall'Irpinia), ma sempre con nostri mezzi ed attrezzature, cioè con una solida base logistica alle spalle. Quando si muovono le nostre colonne mobili dietro ci viene il necessario. Lì ci mancava davvero tutto! Avremmo voluto avere ad esempio del personale della Farnesina a fornirci appoggio. Ai giornalisti italiani che ci avevano in simpatia lo dicevamo di scriverlo che noi c'eravamo, che c'erano i Vigili del Fuoco italiani. Però, una volta di più, lì ho imparato l'importanza del concetto di squadra, questo sì.

---

<sup>1</sup> In particolare l'episodio avvenne il 17 Febbraio 1989, quando i soccorritori furono ricevuti dal Ministro Vito Lattanzio. Più volte Sottosegretario e Ministro in vari governi, divenne celebre nel 1977 in seguito alle vicende legate alla fuga di Herbert Kappler in quanto titolare del dicastero della difesa in quel momento.

**C'E' UN INSEGNAMENTO, UN ESPERIENZA OD ANCHE SOLO UN ANEDDOTO VISSUTO IN QUELLE CIRCOSTANZE, CHE VORREBBE TRASMETTERE AI SUOI COLLEGHI PIU' GIOVANI?**

Non saprei, perché, in fondo, avrebbe dovuto essere normale per noi. Dal mio punto di vista non esulava dai nostri compiti ordinari e quotidiani. Se vogliamo poteva esserci l'aggravante della distanza a pesare ed influire, ma poi di fatto anche se è difficile da spiegare, tutto ciò per noi dovrebbe essere normalità.



Silvano Paperini all'aeroporto di Santa Maria nel 1989.



**Capo Reparto in congedo Alberto Laurenti**  
**Comando Provinciale Vigili del Fuoco – Roma**



Alberto Laurenti, ritratto nel Marzo 2010 presso la sede romana dell'associazione che raccoglie i combattenti e reduci del Corpo Italiano di Liberazione, le formazioni del Regno del Sud che cobelligerarono con gli alleati dopo l'8 Settembre 1943 sotto la guida del Principe di Piemonte Umberto di Savoia.

*È un'uggiosa mattinata di Aprile. Lascio le Scuole alle Capannelle di primissimo mattino per raggiungere il centro e recarmi in Via Sforza, presso il distretto militare. Alberto Laurenti, da quando è in pensione, si dedica anima e corpo all'Associazione che raccoglie i combattenti che dopo l'8 Settembre restarono fedeli al Re e combatterono a fianco delle truppe angloamericane contro le armate germaniche in Italia. Nella loro sezione mi accoglie con la sua impareggiabile simpatia che già mi era stata descritta dagli altri colleghi. Mi racconta tutto con straordinaria dovizia di particolari e, talvolta, con un tocco di ironia delicata e fine.*

#### **COME SI AVVICINO' AL CORPO DEI VIGILI DEL FUOCO?**

#### **QUALE EVENTO L'HA SPINTA A FARNE PARTE?**

Beh, vedi, io avevo mio cognato in Via Genova, alla caserma centrale, che faceva il capo officina perché era autista. Quand'ero ragazzino mi parlava sempre dei pompieri e così mi fece venire questa fantasia di fare l'ausiliario, visto che tanto dovevo fare il militare! Iniziai, quindi, appunto come ausiliario del 21° Corso nel 1958: immagina quanti anni! Poi ricordo che siccome ero falegname, anzi falegname navale, da giornaliero preparavo cose per i sommozzatori. Avevo il laboratorio in centrale. Lì avevamo tutto, muratori, meccanici, pittori, falegnami e così via.

Poi ho fatto il temporaneo ad Aosta per un po' di tempo, circa un paio d'anni. Quindi mi sposai e portai lassù mia moglie, ma volevo che mio figlio nascesse a Roma, perché la mia famiglia era romana e ci tenevo molto, anche se là stavo bene. Così mandai mia moglie da mio suocero perché il bimbo nascesse là!

Io stavo benissimo ad Aosta ed il comandante Abbrescia mi trattava come se fossi un figlio e mi aiutò anche con il lavoro. Poi, però, dovetti decidermi a tornare nella Capitale perché mia moglie pativa troppo la nostalgia, avendo le sorelle ed il padre a Roma. Mi dispiacque anche perché il comandante ci rimase male.

**LEI FU TRA COLORO CHE PRESERO PARTE ALLE OPERAZIONI DI SOCCORSO NELLE AZZORRE NEL 1989, QUALE RICORDO CONSERVA DI QUELLA NOTTE E DELL'IMPROVVISA PARTENZA?**

Io a quei tempi ero Capo Turno in Via Genova, alla caserma centrale. In genere si cenava attorno alle 20.30, ma io volevo che mangiassero subito alle 20 perché poi iniziava la lunga serie di interventi della notte e soprattutto le aperture di porta. Si rischiava che il personale di partenza non cenasse. Verso le 20.15 sentii all'altoparlante:

- Capo Reparto Laurenti urgentemente al telefono al centralino! –

Mollai la forchetta nel piatto e corsi a chiedere che succedeva e mi dissero che entro un ora si doveva prendere un po' di roba ed essere a Ciampino per decollare verso le Azzorre.

Disposero la partenza di undici persone ed allora tornai alla mensa e chiesi l'attenzione di tutti:

- Ragazzi un attimo di attenzione! Undici pompieri ed un Capo Posto devono partire entro un ora da Ciampino! Datemi i nominativi! Prendetevi pantaloni, scarpe e quant'altro! –

Tutti zitti, mi guardavano e non parlava nessuno. Allora ricordai che entro cinque minuti dovevano darmi i nomi e, siccome tacevano ancora, mi arrabbiai un istante e dissi che a quel punto avrei scelto io perché non potevo fare diversamente.

A quel punto successe una cosa che mi commosse, si misero a parlottare a voce bassa tra loro, poi uno alzò la mano e disse:

- Capo! Se parte lei! Parte tutta Via Genova! –

Davvero mi hanno commosso e guarda che son passati tanti anni eppure ancora mi commuovo!

*(ed in effetti a queste parole gli occhi del Laurenti si fanno lucidi ed un sorriso delicato improvvisamente fa capolino sul suo volto! NdA).*

Ed allora me ne uscii così:

- Li mortacci vostri! M'avete convinto! –

Scrissi il mio nome in capo alla lista e dopo vollero partire tutti! Mi volevano bene! Io ho sempre fatto il pompiere ma tante volte ho fatto il rimpiazzo quando mancava il personale, e seduto dietro a fare il vigile se necessario!

**QUALI PENSIERI ED EMOZIONI AFFOLLAVANO LA SUA MENTE NELLE LUNGHE ORE PASSATE SUL C130 DIRETTO IN PORTOGALLO?**

Eravamo partiti di notte, così all'improvviso. Io ricordo che non c'era nessuna paura. Solo che lì non c'eravamo solo noi, ma anche tanti personaggi, militari, funzionari. Poi un signore che aveva un figlio sull'aereo caduto: per premiarlo perché si era laureato l'aveva mandato a Santo Domingo in vacanza, su quel volo. Lui stava lì in un angolo, in silenzio, e non diceva una parola. Mi faceva una tenerezza, mi rimase impresso proprio per quanto visibilmente soffriva. Mi fece immensa pena ed a ripensarci mi commuovo ancora.

*(e nuovamente a queste parole gli occhi del Laurenti si rifanno lucidi ma non vi è più il sorriso ora, solo l'espressione mesta di chi in quegli occhi ha davvero una profonda commozione! NdA).*

Un aneddoto, però simpatico, ci fu nel viaggio di ritorno perché noi avevamo comprato vino, salami e così via e per rilassarci un poco avevamo allestito un piccolo pasto tra noi e tutti gli altri occupanti. Però l'aereo era piccolo e quando ci siamo radunati tutti, l'aeroplano si è inclinato per il peso ed il pilota s'è messo a gridare inferocito dalla cabina! Ci siamo tutti buttati sul lato opposto e poi gli abbiamo portato da mangiare a questo aviatore simpatico, tanto bravo!

### **QUAL'ERA LA SITUAZIONE CHE TROVASTE AL VOSTRO ARRIVO SUL LUOGO DELLA SCIAGURA?**

Noi arrivammo alla mattina molto presto anche perché eravamo partiti la sera tardi ed il comandante a Ciampino era venuto a salutarci. Lì trovammo i pompieri portoghesi che ci aspettavano. Poveracci e senza nulla, al punto che poi gli regalammo camicie, stivali e così via. Questi non avevano proprio niente!

Salimmo quindi a Pico Alto ed iniziammo con i ragazzi a fare i recuperi delle salme che, purtroppo, erano davvero in condizioni tristissime.

Un poveretto era davvero messo male, e noi si lavorava con lunghi guanti che arrivavano fino al gomito. Io dovetti mettermi a fare un poco di ironia perché i più giovani erano ovviamente impressionati e bisognava in qualche modo reagire così. Poi c'è da dire che negli anni che vennero divennero tutti dei bravi pompieri davvero.

Per me era più facile. Io ero già anziano, avevo trent'anni di servizio e di situazioni difficili ne avevo già viste. Ironizzavo per tirarli su di morale.

**COME SI SVOLSERO LE OPERAZIONI SUL SITO DEL SINISTRO? QUALI FURONO I VOSTRI COMPITI?**

I nostri compiti sono stati in pratica limitati al recupero delle salme delle vittime che poi portavamo con dei sacchi in nylon all'hangar dove i patologi li disponevano sui tavoli per analizzarli e cercare di fare dei riconoscimenti o poterli ricomporre come meglio si poteva. Era un lavoro duro soprattutto per i più giovani, però bisognava farlo e l'unico modo per difendersi dal peso della situazione era cercare di scherzare, ma davvero dispiaceva tantissimo.

**CHE RICORDO CONSERVA DEI COLLEGHI SOCCORRITORI E DELLA POPOLAZIONE LOCALE? QUALI RAPPORTI UMANI SI CREARONO IN QUEL TRISTE SCENARIO?**

I portoghesi ci hanno trattato benissimo. C'era un ingegnere locale che ci ospitò ed io dormivo in stanza con il Comandante Agresta. Un giorno, era credo una domenica, quando ormai eravamo alla fine

delle operazioni, per riposarci un pochetto andammo a Messa dopo aver lucidato gli stivali per renderci presentabili. La gente del posto rimase meravigliata di questo e ci fecero un sacco di complimenti. Noi poi per andare a mangiare o spostarci non avevamo problemi. La gente comune si fermava e ci caricava per accompagnarci: gente così brava e cortese che m'è davvero rimasta impressa. Un giorno organizzammo un pranzo per stare insieme tutti noi e cucinammo la pasta. ma non ricordo chi di noi la fece perché se ne occuparono i pompieri. Era domenica ed i negozi erano chiusi, però il "fornaro" venne, alzò la serranda e ci diede sia la pasta che il pomodoro, ma si gonfiò tutta perché non era buona come la nostra e divenne enorme! Da un pacchetto ne uscì un secchio però il sugo era buono e la mangiammo lo stesso!

*(Nel corso di una conversazione anche Luigino Testa ricordava il simpatico aneddoto della spaghetтата con bucatini cresciuti oltre misura! N.d.a.).*

In mezzo a noi, c'era poi un Maresciallo dell'Aeronautica che portava sempre i suoi a mangiare dove costava poco, mentre io cercavo di trattarli bene i miei ragazzi. Con lui non andavamo d'accordo ed allora, il giorno della spaghetтата, gli facemmo lo scherzo del "tappo" con i fiammiferi facendo ridere tutti quanti.

Io ero responsabile dei soldi e di tanto in tanto andavo dal colonnello addetto per farmi rifornire di fondi per mangiare. Lui chiedeva sempre quanto doveva darci, ma poi fecero notare che eravamo

andati oltre la spesa prevista. Siccome non ci avevano dato la trasferta ci appellammo a quel fatto perché volevano che rendessimo l'eccesso avendo speso troppo!

**L'ESPERIENZA COSI' PROVANTE E DIFFICILE COSA LE HA INSEGNATO?  
COSA LE E' RIMASTO DI QUEI MOMENTI COSI' COINVOLGENTI E DEL  
POMPIERE D'ALLORA?**

Io sono stato felice di aver conosciuto questa gente squisita, persone brave e meravigliose, ma mi è rimasta una grande tristezza per le vittime. La morte è una cosa purtroppo normale, ma così ti lascia una grande tristezza e rimani molto dispiaciuto di fronte a situazioni tanto gravi. Però lo devi fare, è un aspetto del nostro mestiere.



Alberto Laurenti nel 1989 a Santa Maria.

**C'E' UN INSEGNAMENTO, UN ESPERIENZA OD ANCHE SOLO UN ANEDDOTO VISSUTO IN QUELLE CIRCOSTANZE, CHE VORREBBE TRASMETTERE AI SUOI COLLEGHI PIU' GIOVANI?**

Domanda un po' difficile questa, perfino un poco imbarazzante: non è piacevole vedere quelle cose. Grazie a Dio noi pompieri reagiamo a tutto, perché altrimenti moriremmo dietro alle disgrazie che affrontiamo. Ti dirò che ai giovani vorrei dire di fare quanto abbiamo fatto noi, così come lo abbiamo fatto noi. Perché credo che si sia lavorato bene laggiù ed il nostro operato fu apprezzato ed elogiato da tutti.



**Capo Reparto in congedo Carlo Pierotti**  
**Comando Provinciale Vigili del Fuoco – Roma**



Carlo Pierotti a Villa do Porto nel 1989.

*Carlo mi raggiunge in ufficio, alle Scuole per la Formazione di Base alle Capannelle, in un pomeriggio d'Aprile.*

*Mi colpisce subito la sua figura allegra, gioviale e spensierata. Mi racconta tutto con una spontaneità straordinaria e non c'è parola in cui non emerga il suo amore senza limiti per la vita.*

*Il suo ottimismo è coinvolgente, è un fiume di speranza in piena. Anche nella drammaticità dei ricordi emerge ancora e fortissimo il suo attaccamento all'esistenza umana.*

**COME SI AVVICINO' AL CORPO DEI VIGILI DEL FUOCO?**

**QUALE EVENTO L'HA SPINTA A FARNE PARTE?**

Tutto ebbe inizio per due motivi. Il primo fu nel Dicembre del 1972, quando io avevo diciotto anni. In Via Prenestina, a pochi passi da casa mia, era esplosa un'armeria dove si preparavano i fuochi per capodanno. Crollarono tre piani e ricordo anche le traversine divelte dei vicini binari. Rimasi impressionato dai Vigili del Fuoco sul posto, dal loro lavoro, dalle autoscale e così via. Poi, quando fui chiamato per il servizio di leva, il mio ex cognato che era stato Vigile Ausiliario mi suggerì di prendere la stessa via. Andai a Passo Corese, dove aveva sede la colonna mobile, e mi specializzai nelle macchine per il movimento terra. Quando, nel 1976, ci fu il terremoto in Friuli mi fu chiesto se volevo andare da Temporaneo anche se ero già vincitore di

concorso. Alla fine non feci in tempo ad andare, ma in compenso andai nel 1980 tra i primi in Irpinia. La scossa fu la domenica ed io il martedì ero già sul posto!

**LEI FU TRA COLORO CHE PRESERO PARTE ALLE OPERAZIONI DI SOCCORSO NELLE AZZORRE NEL 1989, QUALE RICORDO CONSERVA DI QUELLA NOTTE E DELL'IMPROVVISA PARTENZA?**

Era il turno di sera, noi eravamo tutti in sala mensa, nella sede centrale in Via Genova, a cenare dopo il cambio turno quando salì l'ufficiale di guardia che era l'Ing. Agresta.

Ci fu chiesto se c'erano volontari per andare alle Azzorre, molti nemmeno sapevano dove fossero e ci fu anche qualche simpatico equivoco. Alla fine si decise di inviare la prima e la seconda partenza cioè le squadre 1A e 2A. Fu fatto un passaporto cumulativo ed alle 24 decollammo dall'aeroporto di Ciampino su un C130 dell'Aeronautica Militare.

## **QUALI PENSIERI ED EMOZIONI AFFOLLAVANO LA SUA MENTE NELLE LUNGHE ORE PASSATE SUL C130 DIRETTO IN PORTOGALLO?**

In volo venimmo a sapere cosa stavamo andando a fare. Ci dissero che non c'erano superstiti perché, purtroppo, erano tutti defunti nell'incidente. Venimmo anche a conoscenza dell'ambiente un po' ostile (il luogo era arroccato su Pico Alto che è di circa 900 metri di altezza e con fitta vegetazione) e del particolare clima per cui la temperatura era sempre attorno ai 15° sia di notte che di giorno.

Noi impegnavamo i nostri pensieri riflettendo sull'importanza di quel poco che si poteva fare: restituire le spoglie delle vittime ai loro cari. Ci sembrava importante, anche perché essendo tutti italiani in qualche modo anche noi eravamo coinvolti emotivamente.

Poi iniziammo a scherzare un poco tra noi per ingannare la tensione che avevamo addosso e sdrammatizzare un pochino. Tanto più che non si riusciva nemmeno a dormire perché il C130 non è molto confortevole. Dove ci sono i sedili si moriva dal freddo. Tentammo di coricarci nelle reti per i bagagli ma lì al contrario si bolliva.

Ricordo che eravamo un po' turbati dalle quattro eliche dei motori per cui chiedemmo al pilota se c'era da stare tranquilli e lui rispose per rassicurarci che tanto l'aereo stava su anche con una sola elica in funzione!

## **QUAL'ERA LA SITUAZIONE CHE TROVASTE AL VOSTRO ARRIVO SUL LUOGO DELLA SCIAGURA?**

Ti dirò che sentimmo subito una strana sensazione: è difficile da spiegare, ma si sentiva la morte. Gli odori mescolati del kerosene, della terra graffiata e ribaltata dall'impatto e del resto creavano un odore acre terribile. Quando poi arrivammo, vedemmo subito delle prime salme che i colleghi portoghesi alla meglio avevano ricomposto in un hangar dello scalo. Anche lassù c'era uno strano silenzio, e quegli odori! Ricordo che io stesso recuperai una vittima che poveretta si era annodata attorno ad una pianta. Purtroppo i resti dei passeggeri erano sparsi nel raggio di almeno un chilometro ed a volte erano nel fitto della vegetazione. Diversi li trovammo ancora con i loro sedili ma la cintura aveva mutilato i loro poveri resti.

Non dimenticherò mai quando, accanto ad una salma (stavo con Falcioni), trovammo un libro che si intitolava "Paura di Volare". Parlava di tutt'altra cosa, ma il titolo ci impressionò!

**COME SI SVOLSERO LE OPERAZIONI SUL SITO DEL SINISTRO? QUALI FURONO I VOSTRI COMPITI?**

Quando arrivammo fummo portati sul luogo dell'incidente con dei fuoristrada, almeno in un primo tratto, poi si proseguiva a piedi perché era in montagna.

Eravamo divisi in squadre di due unità che si distribuivano sul territorio per sondarlo e ricercare i resti delle vittime, lo si pettinava come durante le valanghe praticamente. In totale le squadre erano quattro da due persone, in genere Io e Testa della 2 A (seconda partenza), Savina e Falcioni sempre della 2 A (seconda partenza), Strappaghetti e Pisa della 1 A (prima partenza) e Paperini con Mancini di nuovo della 1 A (prima partenza). Il funzionario con il più anziano sovrintendevano e coordinavano le operazioni, ma partecipavano anche ai recuperi.

Noi poi stavamo bene attenti a depositare i documenti accanto alle salme per favorire un primo riconoscimento, anche se poi, a Bergamo, le operazioni vennero ripetute. Con mezzi di fortuna facevamo delle sacche di tela legate a dei bastoni per poter portare via i resti dalla boscaglia mettendoci la cura possibile in quelle complicate circostanze. Proseguimmo così da mattino a sera per cinque giorni.

**CHE RICORDO CONSERVA DEI COLLEGGI SOCCORRITORI E DELLA POPOLAZIONE LOCALE? QUALI RAPPORTI UMANI SI CREARONO IN QUEL TRISTE SCENARIO?**

Noi ricordo che eravamo alloggiati presso una famiglia locale che ci dava da dormire e preparava la colazione. Gente cordialissima che la sera si intratteneva con noi. Si scherzava con loro e soprattutto con i bambini a cui non volevamo far pesare quella brutta situazione. Noi poi ci confrontavamo tra colleghi scambiandoci opinioni ed esperienze e spesso cercavamo di sdrammatizzare per ingannare l'angoscia: era un meccanismo di autodifesa inevitabile per non cedere. Di fronte alla morte ci rendevamo conto che non c'erano poveri o ricchi e così via, siamo tutti uguali! Recuperare quei corpi che fino a poche ore prima ridevano e scherzavano come avremmo potuto fare noi ci angosciava. Vedendoli ora così silenziosi e spenti... parevano finti e questo ci lasciava un grande vuoto dentro. Poi era paradossale perché questa gente andava in vacanza a Santo Domingo. I bagagli aperti avevano seminato ovunque oggetti che sapevano di gioia e di festa, così stonati in quel contesto drammatico.

Ricordo anche l'episodio citato dal fotografo Toiati. E' vero. Una sera i portoghesi, senza pensarci, ci cucinarono dello spezzatino con i piselli, vi lascio immaginare che effetto sgradito ci fece visto ciò che stavamo facendo. Insomma non era molto delicato!

**L'ESPERIENZA COSI' PROVANTE E DIFFICILE COSA LE HA INSEGNATO?  
COSA LE E' RIMASTO DI QUEI MOMENTI COSI' COINVOLGENTI E DEL  
POMPIERE D'ALLORA?**

Io sono sempre stato estroverso, allegro ed un vero amante della vita ed alle Azzorre ho imparato che la vita stessa è il valore più alto che un uomo può avere in regalo. Perché tutti i problemi si risolvono e solo alla morte non si trova soluzione. Dopo aver visto quel dolore da vicino ho imparato ad apprezzare le piccole cose, ad essere ottimista ed a voler guardare sempre avanti! E ti dirò, del pompiere di allora mi è rimasto il senso del prendere di petto ogni situazione, forse con meno tecnologia di oggi, ma con più praticità. E poi lo spirito di squadra: in quella situazione drammatica e dolorosa noi sapevamo che anche se divisi in piccoli gruppi avevamo gli altri vicino. Si doveva essere per forza uniti in quel momento terribile.

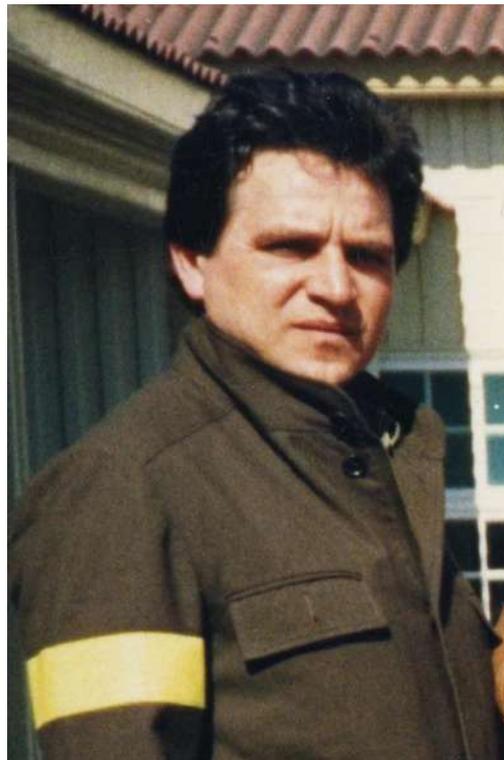
**C'E' UN INSEGNAMENTO, UN ESPERIENZA OD ANCHE SOLO UN  
ANEDDOTO VISSUTO IN QUELLE CIRCOSTANZE, CHE VORREBBE  
TRASMETTERE AI SUOI COLLEGHI PIU' GIOVANI?**

Vorrei trasmettere loro il senso della "squadra", perché, vedi, tutto gira attorno a lei, sia nell'operare nel lavoro pratico che nell'aspetto umano. Soprattutto il sostegno morale, magari al collega più giovane

che avverte maggiormente il peso di una situazione molto forte come poteva essere quella lì, perché era forte davvero. Quindi, quando subentra lo sconforto, occorre essere attorno a chi di noi sta più male e sostenerlo. E poi mentre cercavamo con tutto l'amore possibile di fare del nostro meglio per restituire quella povera gente ai propri cari, ho sentito più che mai un qualcosa che dico con semplici parole: Dare, spesso, è molto meglio che ricevere!



**Capo Squadra Esperto Adelmo Pisa**  
**Comando Provinciale Vigili del Fuoco – Roma**



Adelmo Pisa nel 1989 alle Isole Azzorre.

*Il collega Pisa mi da' appuntamento per una mattina di Maggio alle Scuole alle Capannelle ed io l'attendo su Via del Calice.*

*È un piacevolissimo incontro. Nel corso dell'intervista, con una struggente umanità, egli mi racconta ciò che ha visto.*

*Si esprime con un tatto, un'educazione ed una cortesia che hanno il sapore di una timidezza da signore d'un tempo lontano.*

*Cortese e disponibile in ogni istante ed in ogni parola.*

## **COME SI AVVICINO' AL CORPO DEI VIGILI DEL FUOCO?**

### **QUALE EVENTO L'HA SPINTA A FARNE PARTE?**

Era il 1975 circa, furono amici a farmi fare la domanda per fare il servizio di leva nei Vigili del Fuoco e quando fui accettato mi trovai per quattordici mesi in servizio alle allora Scuole Centrali Antincendi alle Capannelle. Ero autista e sono stato uno dei pochi a prendere la patente VF di terzo grado da ausiliario, al punto che facevo le partenze esterne con l'autolettiga. Ai tempi era una cosa straordinaria! Io poi portavo tutti i mezzi e feci viaggi in tutta Italia per portare materiale con gli autocarri 639 Fiat. Perfino in Friuli, per il terremoto del 1976. Mi appassionai ed allora l'Ing. Tiezzi e l'Ing. Litterio mi aiutarono per andare a fare il Vigile Temporaneo a Pordenone dove restai per cinque anni. Poi feci due anni e mezzo a Latina prima di tornare a Roma. Sono stato istruttore per patenti

terrestri e macchine movimento terra. E per ventisei anni ho fatto interventi di soccorso “in partenza” come autista, al punto che la sirena sulla testa mi ha perfino lesa un poco l’udito in tutto questo tempo.

E non mancano i ricordi. Ho fatto, oltre alle Azzorre, altre due missioni all’estero: in Armenia, per il terremoto, ed in Albania nel 1999. Senza contare tutte le calamità nazionali a partire dal Friuli, Irpinia e via scorrendo.

**LEI FU TRA COLORO CHE PRESERO PARTE ALLE OPERAZIONI DI SOCCORSO NELLE AZZORRE NEL 1989, QUALE RICORDO CONSERVA DI QUELLA NOTTE E DELL’IMPROVVISA PARTENZA?**

Noi prendemmo servizio alle venti per il turno notturno e già al cambio turno sentimmo vociferare di questa faccenda e nessuno di noi aveva un’idea precisa di dove fossero le Azzorre. Io poi feci mente locale e pensando al famoso anticiclone mi resi conto di dove stavano. Fu dopo, credo fossero circa le 23, che ci chiesero chi volesse andarci ed io ero giovane e pieno di passione ed alzai la mano.

Mi fecero andare di corsa a casa a prendere almeno della biancheria e nel giro di un’oretta fui di nuovo in Via Genova alla sede centrale per partire.

**QUALI PENSIERI ED EMOZIONI AFFOLLAVANO LA SUA MENTE NELLE LUNGHE ORE PASSATE SUL C130 DIRETTO IN PORTOGALLO?**

Io cercavo di immaginarmi quale fosse lo scenario a cui andavamo incontro e soprattutto come affrontare la realtà che ci aspettava, perché già immaginavo le salme martoriate dall'evento. Non che fossi agitato, in fondo ero in servizio già da diversi anni, per cui avevo già affrontato la morte in quel senso. Per certi aspetti ero anche preparato, ma qui le proporzioni dell'evento erano diverse. Si parlava di più di cento vittime. Mica poche! A lungo mi chiesi come li avrei trovati.

**QUAL'ERA LA SITUAZIONE CHE TROVASTE AL VOSTRO ARRIVO SUL LUOGO DELLA SCIAGURA?**

Iniziammo a scendere nella foresta, ma sulle prime non vedemmo nulla e, per smorzare la tensione, ironizzammo sul fatto che non c'era nulla, Ma, ad un tratto, lo spettacolo inquietante si palesò di fronte ai nostri occhi. I resti delle povere vittime erano sparsi ovunque ed anche sulle piante. Fortuna volle che con noi ci fosse Laurenti, il quale sapeva fare una sana ironia su ogni situazione per allentare il malessere interiore degli altri, perché lo scenario era sconvolgente. Ricordo anche l'Hangar pieno di corpi ovunque, corpi che i patologi

cercavano con impegno certosino di ricomporre per quanto si potesse.

**COME SI SVOLSERO LE OPERAZIONI SUL SITO DEL SINISTRO? QUALI FURONO I VOSTRI COMPITI?**

Noi si partiva la mattina con un bus che ci avvicinava al luogo dell'impatto ed i più giovani facevano il lavoro un poco più pesante ed impegnativo recuperando i resti in quei fagotti che si vedono nelle foto. I più anziani ci aiutavano a risalire con delle funi perché l'area era ripida e resa molto scivolosa per cui si poteva cadere e farsi male. Lavoravamo in coppie di due per cercare i resti nell'area interessata che era molto vasta e poi ricomporli nel modo più dignitoso possibile. Io in genere lavoravo in coppia con Maurizio Savina, spesso le coppie si formavano anche in base ad una naturale predisposizione a lavorare con l'altro collega.

**CHE RICORDO CONSERVA DEI COLLEGHI SOCCORRITORI E DELLA POPOLAZIONE LOCALE? QUALI RAPPORTI UMANI SI CREARONO IN QUEL TRISTE SCENARIO?**

Ho un bel ricordo, era brava gente. I portoghesi che incontrammo erano tutti socievoli ed allegri, anche se, per via della lingua, si comunicava per lo più a gesti.

Però se ci occorre qualcosa non ci facevano mancare nulla e si adoperavano per accontentare le nostre richieste. Con loro non avemmo mai problemi. A volte ci recavamo in aeroporto per poter fare un volo con gli elicotteri ed i militari locali ci facevano sempre salire.

Rammento che un giorno, con uno di questi, beccammo un vuoto d'aria e scendemmo in un colpo di almeno quindici metri come se stessimo cadendo. Non ti dico che spavento, non ci andammo più dopo quell'episodio.

**L'ESPERIENZA COSI' PROVANTE E DIFFICILE COSA LE HA INSEGNATO? COSA LE E' RIMASTO DI QUEI MOMENTI COSI' COINVOLGENTI E DEL POMPIERE D'ALLORA?**

Mi ha insegnato, in questi casi, a non pensare agli aspetti negativi dei drammi vissuti. A cercare di estrarne a tutti i costi qualcosa di... non dico bello, ma almeno sereno. Una battuta, una parola di scherzo e così via così da dimenticare le cose drammatiche.

Come se fosse un meccanismo di autodifesa di fronte alle tragedie che un vigile del fuoco inevitabilmente incontra nei suoi anni di servizio. È un qualcosa che poi ho sempre fatto in vita mia: scherzarci su per poterne avere un bel ricordo, che soffochi quelli più dolorosi, così da non starci male ed andare avanti. Altrimenti poi cedi.

**C'E' UN INSEGNAMENTO, UN ESPERIENZA OD ANCHE SOLO UN ANEDDOTO VISSUTO IN QUELLE CIRCOSTANZE, CHE VORREBBE TRASMETTERE AI SUOI COLLEGHI PIU' GIOVANI?**

Proprio quello che dicevo ora: vorrei suggerire loro di tentare sempre nel dovuto modo di scherzare su quanto affrontano per sdrammatizzare.

Essere allegri in modo da non fissarsi su ciò che fa male o fossilizzarsi sul dolore. Io negli anni ho visto tanti colleghi rientrare dagli interventi con addosso la tristezza ed il magone per quanto avevano visto, penserosi e presi a logorarsi.

Tutto ciò mi è sempre dispiaciuto molto.



Frammenti del Boeing su Pico Alto.



**Capo Reparto in congedo Luigino Testa**  
**Comando Provinciale Vigili del Fuoco – Roma**



*È un sabato pomeriggio. Ho incontrato qualche difficoltà, forestiero come sono, a raggiungere la casa di Luigino dall'altra parte di Roma. Ma, un po' con la guida della signora sua moglie ed un po' con fantasia da pioniere, ci sono riuscito. Di queste persone serbo e serberò un ricordo tenero ed indelebile: mi accolgono come un figlio giunto da lontano, con una cortesia affettuosa che lascia esterrefatti e fa bene all'anima. Luigino mi racconta tutto con gli occhi illuminati dalla passione. Essere pompiere è stato la sua vita, non il suo lavoro. Ha nel cuore e nell'anima lo spirito del soccorritore. Mi riserva un'amicizia che ho il piacere ed il privilegio di conservare con gioia.*

### **COME SI AVVICINO' AL CORPO DEI VIGILI DEL FUOCO?**

### **QUALE EVENTO L'HA SPINTA A FARNE PARTE?**

Questa è una bella domanda, lo racconto volentieri! Da piccolo abitavo vicino a Monte Sacro, zona Via Casal Giuliani – Viale Tirreno, e, vicino a casa nostra, c'era una casa colonica abitata da fattori e dovettero poi farci una palazzina per i dipendenti dell'ATAC. Però i ponteggi su cui lavoravano i muratori non erano di metallo come oggi ma erano fatti di legno ed una notte presero fuoco. Io ero bimbetto e sentii le sirene che suonavano ed il baccano ed insistetti tanto con mia madre che alla fine lei si arrese e mi portò alla tre di notte a

vedere i pompieri. Facevano la spola perché gli idranti erano lontani e c'era da rifornire le macchine che attaccavano il rogo.

Quanto mi piacquero! Fu allora che dissi a mia mamma che avrei fatto il pompiere da grande!

Quando venne la chiamata della leva amici mi aiutarono per la domanda da ausiliario e così iniziai, poi feci cinque anni il "temporaneo" prima di diventare permanente.

**LEI FU TRA COLORO CHE PRESERO PARTE ALLE OPERAZIONI DI SOCCORSO NELLE AZZORRE NEL 1989, QUALE RICORDO CONSERVA DI QUELLA NOTTE E DELL'IMPROVVISA PARTENZA?**

Io ero di servizio in Via Genova quella sera. Venne il funzionario di guardia e dispose l'invio alle Azzorre della prima e della seconda partenza per la caduta di un aereo. Io ero proprio di turno con la squadra 1A quella notte!

Ci mandarono tutti di corsa a casa per prenderci della biancheria ed un po' di roba da portarci nei borsoni quindi tornammo al volo in Via Genova dove furono segnati tutti i nomi dei partenti.

Io, però, all'idea di andarci in aereo non ero proprio entusiasta, perché quando nel 1968 andai al terremoto del Belice l'aeroplano che ci portava fece una brusca picchiata per atterrare ed io mi sentii poco bene, anzi proprio male. Quindi non avevo un bel ricordo!

Però non mi sono mai pentito di esserci andato perché volevo andare a vedere, fare quell'esperienza e poi conobbi un popolo molto bello davvero.

**QUALI PENSIERI ED EMOZIONI AFFOLLAVANO LA SUA MENTE NELLE LUNGHE ORE PASSATE SUL C130 DIRETTO IN PORTOGALLO?**

Ricordo che io non riuscii a dormire, a differenza degli altri, e così decisi di chiedere se potevo vedere la cabina di pilotaggio e mi ci portarono. C'erano tre piloti, uno si riposava facendo a turno, e poi c'era l'addetto al radar.

Io guardavo fuori e vedevo quanto fosse bello volare di notte sull'oceano con le stelle riflesse sul mare, era davvero bellissimo e sembrava di volare liberamente nel cielo.

Poi tornai nella fusoliera e gli unici che non sonnecchiavano eravamo io e Pierotti.

Atterrammo all'alba del giorno dopo quando iniziava a farsi giorno e subito ci portarono a Pico Alto con un pulmino.

## **QUAL'ERA LA SITUAZIONE CHE TROVASTE AL VOSTRO ARRIVO SUL LUOGO DELLA SCIAGURA?**

Appena arrivati sentimmo gli odori nauseabondi e ricordo che c'erano i motori ancora fumanti. Noi cercammo di verificare se c'erano dei superstiti, ma ci accorgemmo che non era così. Anzi, purtroppo nell'impatto i seggiolini erano stati sparpagliati in varie direzioni. Ricordo bene che con noi c'era un Ingegnere della compagnia telefonica portoghese mandato da Lisbona per rimettere in sesto i collegamenti telefonici sull'isola. Era arrivato con moglie e figlio. Lui si mise a lavorare con noi, come un pompiere, una persona adorabile che non si può dimenticare.

## **COME SI SVOLSERO LE OPERAZIONI SUL SITO DEL SINISTRO? QUALI FURONO I VOSTRI COMPITI?**

Noi ricomponevamo i poveri resti e poi li collocavamo in dei sacchi di plastica che mettevamo su delle coperte o dei plaid. Li annodavamo alle estremità e facevamo dei fagotti in cui poi infilavamo dei rami robusti da mettere in spalla per portarli presso una piazzola dove un elicottero dell'esercito portoghese<sup>2</sup>doveva prelevarli per portarli all'Hangar in cui venivano radunati.

---

<sup>2</sup> Si trattava degli elicotteri Puma di cui si parla nel paragrafo dedicato.

Tuttavia una volta, per un vuoto d'aria o qualcosa di simile, l'elicottero rischiò di cadere ed allora dovemmo spostarli in un altro posto dove furono portati via da un camion.

Ricordo che un giorno feci un lungo giro con l'Ing. Agresta e vedemmo quei poveri corpi. Poi dovetti riaccompagnarci l'inviato dell'Ansa poiché l'Ingegnere aveva il suo da fare e diede a me quel compito delicato.

**CHE RICORDO CONSERVA DEI COLLEGHI SOCCORRITORI E DELLA POPOLAZIONE LOCALE? QUALI RAPPORTI UMANI SI CREARONO IN QUEL TRISTE SCENARIO?**

Rapporti di grande fratellanza! Io rimasi impressionato dai portoghesi, sempre cortesi, bravi, anzi bravissimi! Tutti ti salutavano sempre ed erano sempre gentili anche i bambini. Poi molto religiosi. Se a Messa il Pastore saliva al pulpito per fare la sua predica, nessuno osava fiatare, non volava una mosca! E ricordo ancora una volta l'Ingegnere di Lisbona che parlottando alla meglio un poco di italiano si prodigava per poterci fare da interprete.

***Mi diceva nella sua intervista Silvano Paperini che la gente dell'isola una volta a Messa vi applaudì.***

Si perché ci consideravano come degli eroi e ci volevano bene.



Il tecnico telefonico portoghese, di cui Luigino ampiamente parla,  
con la propria famiglia.

**L'ESPERIENZA COSI' PROVANTE E DIFFICILE COSA LE HA INSEGNATO?  
COSA LE E' RIMASTO DI QUEI MOMENTI COSI' COINVOLGENTI E DEL  
POMPIERE D'ALLORA?**

Ma sai, adesso ci sono tecnologie avanzate e mille cose che noi non avevamo per cui eravamo più dei manovali, meno tecnologici, ma molto più pratici.

Ti faccio un esempio, una volta crollò un cunicolo fognario in costruzione per via del terreno argilloso e seppellì degli operai che vi lavoravano. Accadde vicino al Carcere di Regina Coeli.

Grazie al cielo le travi da puntellamento crollando fecero una sorta di volta che fermò la terra e protesse quegli uomini. Noi, quando arrivammo, iniziammo a scavare perfino a mani nude finché non li tirammo fuori. Gettavamo la terra nei secchi con le mani graffiando la terra. Che gioia fu tirarli fuori tutti vivi!

Ma poi anche il destino fa la sua parte: nel 2001 andai a fare un "fuga gas" nella notte. Non dovevo essere io il Capo Partenza, ma feci il rimpiazzo al volo perché un collega era stato male. Smontai dalla notte e presi il caffè con i ragazzi del turno montante, ero di 6A al distaccamento Nomentano<sup>3</sup>.

Mentre andavo a casa sentii chiamare la partenza di nuovo per "fuga gas" e quando arrivai a destinazione mio figlio mi chiese cosa fosse accaduto, ma io non sapevo nulla.

---

<sup>3</sup> Si tratta della prima squadra del distaccamento in oggetto.

Allora appresi che in televisione avevano annunciato la morte dei colleghi in Via Ventotene per l'esplosione della palazzina. Tornai subito in sede, ma non c'era nulla da fare purtroppo. Avrebbe potuto toccare a me e fu una grande sofferenza quella perdita.

**C'E' UN INSEGNAMENTO, UN ESPERIENZA OD ANCHE SOLO UN ANEDDOTO VISSUTO IN QUELLE CIRCOSTANZE, CHE VORREBBE TRASMETTERE AI SUOI COLLEGHI PIU' GIOVANI?**

Beh, diciamo che ai miei tempi era molto più facile trasmettere il mestiere ed insegnare qualcosa ai più giovani. Oggi mi sembrano meno ricettivi.

Ai tempi, poi, insistevano finché le cose non si imparavano, come il salto nel telo a slitta dal "K2"<sup>4</sup>, oppure il passaggio della trave d'equilibrio, che se cadevi ti facevano rifare di nuovo o cose simili.

Erano altri tempi, altri uomini. Ricordo bene, ad esempio, il Comandante Pastorelli sempre presente sugli interventi come al Vernicino, quando il piccolo Alfredino Rampi cadde nel pozzo, un pozzo a cono che scendeva per trentatre metri, un'esperienza dolorosa e mai vissuta prima.

---

<sup>4</sup> Si tratta del soprannome dato al Castello di Manovra delle Scuole Centrali Antincendi alle Capannelle.



Luigino Testa con i cannoni di Fort São Brás presso Vila do Porto,  
il capoluogo dell'Isola di Santa Maria.

(Archivio L. Testa)



**Capo Squadra Esperto Piero Mancini**  
**Comando Provinciale Vigili del Fuoco – Roma**



Nel 2010, Piero Mancini ritratto presso la sede centrale  
dei Vigili del Fuoco della Capitale in Via Genova.

*È una mattina calda ed afosissima di Maggio. Essendo al corrente che è operante il turno A, telefono in Via Genova sperando di parlare con Piero Mancini. Lo trovo e ci accordiamo per incontrarci nel tardo pomeriggio. Quando lo raggiungo il cielo si fa capriccioso e minaccia temporale. Dopo una bevuta al bar della caserma saliamo in saletta e Piero inizia a raccontarmi con precisione quanto ha vissuto, mentre fuori fulmini, tuoni ed un violento acquazzone sconvolgono il centro della capitale. Quando esco è riapparso un ultimo pallido sole: quanto basta per tornare alla metropolitana e riprendere la via per Capannelle.*

**COME SI AVVICINO' AL CORPO DEI VIGILI DEL FUOCO?**

**QUALE EVENTO L'HA SPINTA A FARNE PARTE?**

Diciamo per caso. Io non vengo da una “stirpe” di pompieri e quindi non è una tradizione di famiglia. Per evitare di fare il servizio militare, siccome all’epoca c’era l’opportunità di farlo nei Vigili del Fuoco, feci quella scelta. Poi diciamo che era anche il mio sogno fin da bambino, mi piaceva, come si dice.

Poi lo sai come sono i bambini, ho ritrovato anche un mio vecchio tema dove c’era scritto che da grande avrei voluto fare il pompiere.

**LEI FU TRA COLORO CHE PRESERO PARTE ALLE OPERAZIONI DI SOCCORSO NELLE AZZORRE NEL 1989, QUALE RICORDO CONSERVA DI QUELLA NOTTE E DELL'IMPROVVISA PARTENZA?**

Me la ricordo bene tutta, ma alcune cose mi sono proprio rimaste impresse. Ci avvisarono alla sera a cena, da poco avevamo montato di turno ed eravamo appunto a mangiare quando venne il funzionario che era l'Ing. Agresta a dirci di spicciarci perché dovevamo andare alle Azzorre. Nessuno capì ovviamente ed in quella circostanza noi pensammo "Via Azzorre". Tanto è vero che quando ripasso gli chiedemmo che c'entravamo noi con Ostia e lui ci disse che appunto non c'entrava nulla Ostia, ma erano le Isole Azzorre nel mezzo dell'Atlantico.

Per cui dopo un'ora, con quel poco che avevamo messo insieme, siamo partiti. Ovviamente eravamo stati a prendere un po' di materiale perché generalmente ci si muove sempre con tutto dietro, dai viveri all'acqua, e con quel carico andammo a Ciampino.

**QUALI PENSIERI ED EMOZIONI AFFOLLAVANO LA SUA MENTE NELLE LUNGHE ORE PASSATE SUL C130 DIRETTO IN PORTOGALLO?**

Un'altra cosa che mi colpì di quella notte fu appunto il viaggio perché era un aereo terribile e già all'ingresso ci diedero dei tappi per le orecchie per via del rumore dei motori e non era certo consolante.

Poi abbiamo tentato di dormire, ma non ci siamo riusciti naturalmente, perché c'era un gelo terribile al piano terra ed un caldo soffocante sopra e si sudava davvero troppo.

Passammo quindi la notte andando verso questo luogo dentro l'aeroplano rumorosissimo e arrivammo alla mattina verso l'alba.

Non c'erano particolari emozioni, generalmente in questo lavoro quando si esce tutto il resto scompare e resto solo quello che si fa, c'era il pensiero del caldo che sentivo e del dovermi difendere dal freddo.

Ma, ripeto, non c'era un pensiero particolare o di apprensione rispetto a quello che avremmo potuto trovare, al massimo c'era un po' di incredulità.

### **QUAL'ERA LA SITUAZIONE CHE TROVASTE AL VOSTRO ARRIVO SUL LUOGO DELLA SCIAGURA?**

Arrivammo alla mattina e cercammo un alloggio perché non si poteva restare dove stavano i pompieri dell'aeroporto di Santa Maria.

Poi, con dei pulmini, ci hanno portati su, sul luogo dell'incidente e lì abbiamo cominciato immediatamente ad infilarci in questo bosco.

L'incidente poi era strano, non era il classico incidente aereo. Quell'aeroplano era andato a sbattere ad alta velocità. Non era precipitato od esploso, era come avesse battuto contro un muro su

una montagna a picco con alberi altissimi a breve distanza l'uno dall'altro.

Lo scenario era quello di un "disastro meccanico", con tutti i pezzi del velivolo sparpagliati sul crinale di Pico Alto e con qualche focherello qua e là.

E poi c'erano le persone che erano state lanciate in mezzo a questi alberi e si erano del tutto...rotte. Usiamo questo brutto termine.

Quando siamo arrivati lì, abbiamo trovato il punto dell'impatto con un sacco di detriti ed i corpi, uno scenario che vorrei definire apocalittico, ma forse è esagerato.

Era una cosa strana e non il tradizionale incidente, quei poveri corpi non erano bruciati o che so io.

Erano stati scaraventati anche sugli alberi e mutilati spesso per colpa della cintura di sicurezza.



Piero Mancini a Santa Maria nel 1989.

**COME SI SVOLSERO LE OPERAZIONI SUL SITO DEL SINISTRO? QUALI FURONO I VOSTRI COMPITI?**

Noi abbiamo raccolto i corpi e tutto quello che trovavamo come documenti, soldi ed effetti personali che consegnavamo alla polizia che era con noi.

Siamo scesi in questo bosco, lungo il crinale e sapevamo che erano centoquarantaquattro e che dovevamo trovarli.

Eravamo divisi in squadre di due persone, a volte più, perché avevamo trovato un sistema con un bastone per portarli legati nei fagotti che erano pesantissimi.

A volte dovevamo essere due davanti e due dietro, qualche volta mischiati perché lavoravamo con i pompieri portoghesi.

Così ci eravamo divisi per andare a cercarli da tutte le parti.

**CHE RICORDO CONSERVA DEI COLLEGHI SOCCORRITORI E DELLA POPOLAZIONE LOCALE? QUALI RAPPORTI UMANI SI CREARONO IN QUEL TRISTE SCENARIO?**

I colleghi erano splendidi e la popolazione del tutto collaborativa, anche se alle Azzorre non è che ci sia poi tutta sta folla.

Noi alloggiavamo in un albergo a conduzione familiare con le persone di questa famiglia con cui avevamo un rapporto cordialissimo e con le quali abbiamo anche pranzato insieme.

Però, dovessi dirti che noi lì abbiamo vissuto la commozione della popolazione per quanto era accaduto questo no. Anzi, abbiamo fatto di tutto per tenere i parenti lontani proprio per evitare un coinvolgimento emotivo che quando c'è ti impedisce di lavorare.

Se tu lavori in una situazione del genere, con i sentimenti di una tragedia per ciascuno di quelli che trovi, poi non hai più la forza di farlo.

Se ci avessero chiesto di controllare se avevamo trovato un corpo o meno, forse non avremmo risposto perché non lo potevamo certo fare, e comunque purtroppo nessuno si era salvato, quindi era perfino una domanda superflua.

Anche perché sarebbe stata devastante pure per noi la reazione dei parenti.

**L'ESPERIENZA COSI' PROVANTE E DIFFICILE COSA LE HA INSEGNATO?  
COSA LE E' RIMASTO DI QUEI MOMENTI COSI' COINVOLGENTI E DEL  
POMPIERE D'ALLORA?**

È stata un'avventura, ho un ottimo ricordo. Mi è rimasto questo, sia da un punto di vista professionale (facemmo tutto quanto dovevamo fare ed anche in breve tempo, poiché restammo cinque giorni, ma dopo due li avevamo già trovati quasi tutti) e sia da un punto di vista umano, perché in quelle circostanze è sempre un gruppo a vivere quell'esperienza; un gruppo che condivide un'esperienza comune e

fuori dalle norme. Quindi una cosa che ti accomuna agli altri. E poi considera un fatto: lì eravamo noi, le squadre nostre e non gente messa insieme per quell'evento. Eravamo persone che lavoravano già tutti i giorni insieme, un gruppo che era già un gruppo, non un qualcosa che poi si è sfaldato. Nonostante la tragedia e quello che abbiamo visto, se non fosse per la disgrazia, lo rifarei. L'esperienza in sé mi ha lasciato un buon ricordo, perché fu una cosa improvvisa vissuta con altri colleghi di lavoro. Poi noi eravamo sul campo ed è sul campo che tu riesci ad avere un'idea vera delle cose. Fummo in grado di gestire direttamente il rapporto con i mezzi di informazione e quindi i resoconti che uscivano sui giornali erano tratti direttamente dall'esperienza nostra.

Noi, in quella circostanza, nonostante si lavorasse insieme, avemmo qualche problema con la dirigenza sul posto della Protezione Civile, perché eravamo considerati un po' come degli zingari poiché ci portavamo dietro tutta l'acqua, gli spaghetti e così via, salvo poi venirceli a chiedere nei giorni in cui eravamo lì. Facemmo proprio bene a portarceli!

Eravamo considerati manovalanza, ma gli rubammo un po' lo scettro della comunicazione.

**C'E' UN INSEGNAMENTO, UN ESPERIENZA OD ANCHE SOLO UN ANEDDOTO VISSUTO IN QUELLE CIRCOSTANZE, CHE VORREBBE TRASMETTERE AI SUOI COLLEGHI PIU' GIOVANI?**

Beh, no, perché quello che ho vissuto lì l'ho vissuto tutti i giorni nel soccorso, perché nel soccorso c'è dentro tutto: il fatto di potersi trovare all'improvviso in una situazione completamente diversa da quella tradizionale e mandati dall'altra parte del mondo ad esempio, ma questo avviene per ogni intervento quando esci di qui, perché non sai mai quello che trovi. Magari c'è la condivisione dell'esperienza con altre persone, qualcosa che va oltre i colleghi d'ufficio, perché la vita che facciamo è una vita di convivenza. Con il collega ci vivo, ci dormo, ci mangio e condivido le passioni più vere, la vita, la morte e la fatica. Diciamo che quella delle Azzorre fu una bella esperienza, perché si è costruita una certa attenzione, ma è uguale ad ogni volta che usciamo di qui, ad ogni terremoto e così via. Ecco perché non è da quella esperienza che io posso dare un messaggio ai giovani, perché è nella vita dei Vigili del Fuoco il messaggio stesso. La possibilità di mettere in gioco la propria esistenza per gli altri è un privilegio, io lo ritengo un privilegio ed è nell'istinto umano farlo.

**Dott. Carlo Giacobbe**  
**Agenzia Stampa “ANSA” – ROMA**  
**già Corrispondente da Lisbona**



Il Dott. Carlo Giacobbe  
(foto di Felice Zaccheo)

## **1) COME SI AVVICINO' AL MONDO DEL GIORNALISMO?**

Iniziai molto giovane andando a fare una vacanza in Canada, ma, invece di restarci un mese, mi trovai uno "spazio" in un giornale locale ed iniziai lì il mio praticantato, vi sono rimasto un anno e mezzo poi sono tornato a Roma.

Dopo un po' di tempo il mio giornale fallì. Cosa providenziale, perché tale evento mi permise di riprendere i miei studi e prendere la laurea in lettere che mi sarebbe servita per attività diverse dal giornalismo.

Quindi ripresi il mio lavoro di giornalista, soprattutto corrispondente estero, e questa in estrema sintesi è la mia storia.

## **2) LEI FU TRA COLORO CHE ASSISTETTERO ALLE OPERAZIONI DI SOCCORSO NELLE AZZORRE NEL 1989, COME APPRESE DEL DRAMMATICO EVENTO?**

Ero nel mio ufficio di corrispondente da Lisbona, un pomeriggio verso le 17 circa. Ebbi una telefonata dalla mia redazione di Roma che l'aveva forse appreso dall'unità di crisi della Farnesina.

Per fortuna stava arrivando mia moglie Claudia ed ero stato in banca, per cui avevo dei soldi contanti, anche perché, all'epoca, le carte di credito non erano molto usate.

La persona che in genere mi aiutava era part time e non c'era in quel momento, ma mia moglie mi fece da segretaria e si prestò a farmi da appoggio. Si prodigò anche per chiamare l'aeroporto e trovarmi l'ultimo posto sull'ultimo volo utile per Santa Maria. Presi l'aereo dopo aver corso a centottanta all'ora con Claudia che fingeva doglie che non aveva! Correavamo con il fazzoletto fuori. Purtroppo era necessario o non avrei fatto in tempo.

Lo presi all'ultimo minuto. Forse però avrei preferito non farcela, visto ciò che avremmo trovato.

### **3) QUAL ERA LA SITUAZIONE CHE TROVO' AL SUO ARRIVO SUL LUOGO DELLA SCIAGURA?**

Si trattava di un paesino di pochissime persone ed abituato a ritmi lentissimi, quasi arcaici. Arrivammo sul posto che erano ormai le ventidue circa, quindi era assolutamente buio e c'era una sola fotoelettrica disponibile, anche se poi ne comparve un'altra.

Ci portarono, aggregati a qualche delegazione da Lisbona, sul luogo dell'impatto che a noi parve subito strano, perché ci aspettavamo fuoco e fiamme che non c'erano poiché il velivolo era privo di carburante. Invece i rottami erano sparsi su un'area enorme, così come le salme martoriate proiettate tra gli alberi e le piante.

Poi, di notte, con la luce della fotoelettrica, è facile immaginare che atmosfera si fosse creata.

I residenti subito crearono una catena d'aiuti, iniziarono perfino a non usare più i telefoni per non sovraccaricare le poche linee disponibili al fine di non creare ulteriori problemi a chi doveva comunicare per motivi di servizio.

Tra l'altro, e questa è una cosa che va detta, oltre a non aver usato i telefoni, hanno dato perfino le loro case perché l'unico alberghetto era assediato dai giornalisti, delegazioni dell'ambasciata, i tecnici della Boeing venuti da Seattle con un volo dedicato, magistrati e così via. Perfino investigatori, a causa del problema dei nomi non corrispondenti sulla lista dei passeggeri.

#### **4) CHE RICORDO CONSERVA DEI VIGILI DEL FUOCO ITALIANI IMPEGNATI SUL LUOGO DEL DISASTRO?**

In altre circostanze si potrebbe pensare ad una domanda "comoda", nel senso buono, ma in verità il ricordo è molto vivo e positivo.

Io, poi, non avevo mai avuto a che fare con i Vigili del Fuoco prima, salvo quando i bombeiros di Lisbona, per un principio d'incendio a casa mia, mi dimostrarono gli effetti devastanti di un idrante a piena pressione. In nostra assenza erano entrati rompendo una finestra. Tuttavia, altro non sapevo a riguardo.

A Santa Maria ho visto dei ragazzi, poiché erano tutti molto giovani, salvo forse un paio un poco più grandi, che veramente si sono prodigati da subito in questa mesta operazione. Mi dissero che se

volevo potevo partecipare anche io, cosa che poi ho fatto visto che servivano braccia.

Per cui, oltre a fare il giornalista, mi misi anche io un paio di guanti ed iniziai a lavorare al recupero delle salme. Oltre a vederli all'opera, ho fatto anch'io, quindi, un poco di quel lavoro in quella zona impervia in cui bisognava arrampicarsi per risalire lungo il costone in cui erano sparse le salme. Anche perché l'aereo si era diviso in due tronconi e, quindi, ogni cosa era stata proiettata su un'area vasta e questo rendeva ancora più difficoltoso il compito.

Con i Vigili del Fuoco si creò un legame fraterno anche se i primi giorni non facemmo altro che lavorare. Forse loro mi offrirono anche del cibo, ma io ricordo che non mangiai per un pezzo.

Anche perché il nostro pensiero era mandare notizie in Italia nonostante i problemi tecnici, visto che non c'erano i cellulari e c'era un solo telex. Rispetto ad oggi pareva la preistoria.

Poi c'erano le informazioni da raccogliere fisicamente per capire come andavano le cose. C'era, ad esempio, quell'hangar non refrigerato dove venivano portati i corpi e da lì noi si andava con una specie di furgone all'alberghetto dal quale tentavamo di trasmettere notizie. Mancava il tempo materiale per i momenti conviviali e così via.

Quando la fase d'emergenza finalmente si concluse, prima di ripartire, una sera ci rilassammo davvero ed andammo a cena insieme, perché la famiglia portoghese che li ospitava preparò una cena italiana.

Cantammo e l'esperienza si concluse con questa serata cameratesca.

In queste situazioni è difficile non vivere la simpatia nel senso greco del termine.



Primi soccorritori locali giunti sul posto.

**5) UN' ESPERIENZA COSI' DURA E DIFFICILE COSA LE HA INSEGNATO?  
COSA LE E' RIMASTO DI QUEI MOMENTI COSI' COINVOLGENTI E DEL  
CORRISPONDENTE D'ALLORA?**

Credo di essere rimasto quello che ero e che forse ero già, nel senso che non mi ha modificato più di tanto. Certo, quell'esperienza mi ha fatto vedere delle cose, ad esempio la risposta dell'uomo. A dirlo pare banale, ma vederlo messo in pratica lo è meno: diciamo, la sua adattabilità. Ricordo, in particolare, una ragazzina che faceva da segretaria al sindaco ed andava a scuola aiutando in municipio nei momenti liberi per arrotondare un poco.

Anche perché il sindaco faceva l'agricoltore ed il Comune aveva un solo impiegato, per cui lei faceva da scrivana e la misero a tenere una sorta di contabilità dei resti che arrivavano da Pico Alto.

Ricordo ancora quella ragazzina diciassettenne che forse non aveva mai visto nemmeno un morto composto nel suo letto, la quale stava letteralmente svenendo. Mi accorsi che stava sentendosi male ed allora siccome fumavamo tutti l'accompagnai fuori per farle fumare una sigaretta.

Anche perché io parlavo portoghese e la convinsi ad uscire un attimo, tanto se saltava l'arrivo di qualche "fagotto" non cambiava niente.

Chiacchierammo un poco e riprese colore, poi io tornai alle cose mie e lei al suo taccuino.

Il giorno dopo la rividi impegnata in simili operazioni, ma sembrava una addetta alla morgue già incallita per la lunga esperienza.

Lì mi sono accorto dell'adattabilità dell'uomo, lei si fece forza e con i suoi diciassette anni divenne quasi un'esperta.

E poi alle Azzorre mi accorsi di cos'è l'amore verso i figli, perché c'era un padre che, in qualche modo, si era accodato ad un volo ufficiale.

Questo poiché, giustamente, si era trovato il modo di tenere lontani i parenti delle vittime. Non per scortesia, ma perché già era una bolgia così, senza strutture adatte ai soccorritori. Figuriamoci con loro, era davvero cosa da sconsigliare, perché non c'era possibilità di accoglierli, non c'era nulla.

Comunque lui venne come genitore di un ragazzo che poi fu trovato e che vide. Lo lasciammo per un momento solo.

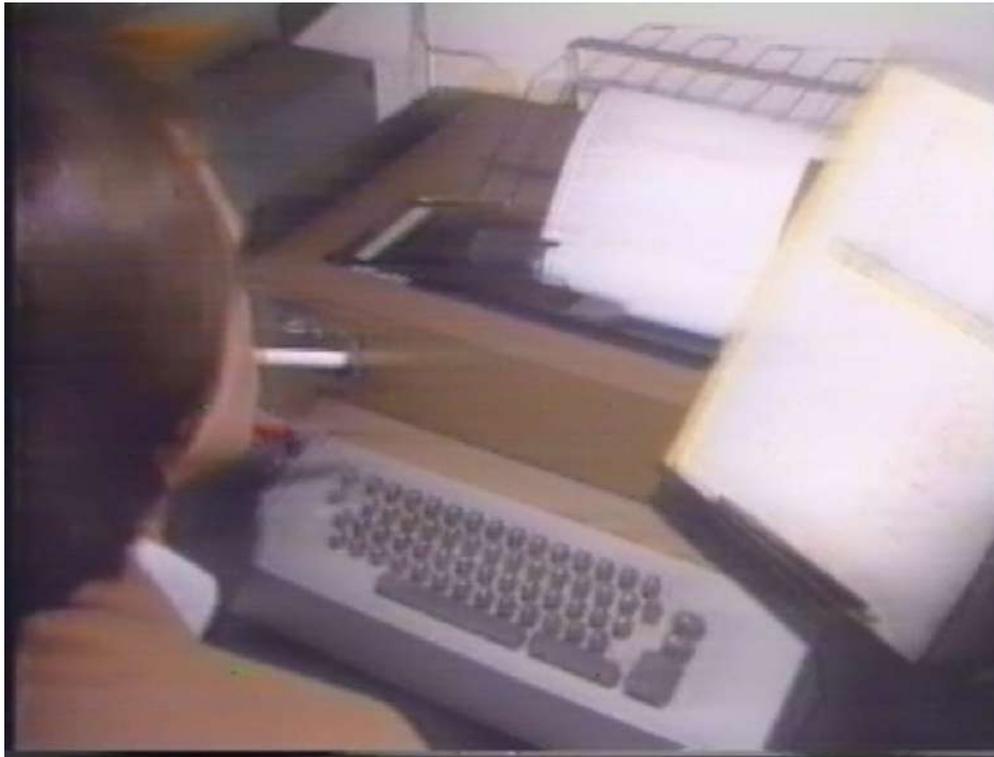
**6) C'E' UN INSEGNAMENTO, UN ESPERIENZA OD ANCHE SOLO UN ANEDDOTO VISSUTO IN QUELLE CIRCOSTANZE, CHE VORREBBE TRASMETTERE AI SUOI COLLEGHI PIU' GIOVANI?**

Vorrei trasmettere loro il concetto di non voler fare i giornalisti pensando di riuscire a mantenersi obiettivi in senso assoluto. All'obiettività un buon giornalista deve tendere, ma nella consapevolezza che è un traguardo teorico e quindi irraggiungibile. Quindi, se da un lato si devono evitare i protagonismi, allo stesso modo si deve poter vivere in prima persona la professione di chi informa: ciò vuol dire anche avere risposte

umane ed emozionali che non possono essere appiattite su un comportamento standard per tutti. Ognuno ha personalità e sensibilità proprie da cui non può prescindere, pena l'acquisizione di una crosta di cinismo che non credo sia desiderabile, né per sé stessi né per gli stessi destinatari, siano essi lettori o ascoltatori.

Personalmente non sono religioso, ma credo nella spiritualità dell'uomo. Ne discende una fiducia in certi valori, che sono come delle "ancore" che ci permettono di vivere in maniera consapevole e non fare banalmente il registratore di eventi...

**Dott. Luciano Fioramonti**  
**Agenzia Stampa "ANSA" – ROMA**



Un telex usato alle Azzorre nel 1989 per trasmettere notizie

## **1) COME SI AVVICINO' AL MONDO DEL GIORNALISMO?**

Fu veramente un caso perché, nel 1980-1981, la Federazione Italiana Editori Giornali e la Federazione Nazionale della Stampa bandirono la prima borsa di studio per giornalisti. Quello che prima era un ambiente molto chiuso e quasi inaccessibile, all'improvviso si aprì e fu data la possibilità a settantacinque persone di vivere un anno nelle redazioni di giornali e agenzie di stampa. Ci furono moltissime domande e i candidati che passarono la selezione furono distribuiti nelle varie testate di tutta Italia dove ognuno si sarebbe giocato le proprie carte. Nel mio caso, con l'ANSA si creò un bel feeling che non si è più interrotto.

## **2) LEI FU TRA COLORO CHE ASSISTETTERO ALLE OPERAZIONI DI SOCCORSO NELLE AZZORRE NEL 1989, COME APPRESE DEL DRAMMATICO EVENTO?**

Ero in redazione a Roma quando giunse la notizia. Il Ministero dell'interno, che aveva predisposto un aereo per il trasporto di una squadra di soccorso, permise ad un gruppo di giornalisti di imbarcarsi. Facemmo il viaggio con i Vigili del Fuoco e quando giungemmo sul posto trovammo anche altri colleghi stranieri.

Per me che non ho fatto il militare fu un'esperienza importante, un viaggio rumorosissimo, tutti accampati in un Hercules molto spartano ma con un grande spirito di squadra. Fu un viaggio lungo, notturno, in cui si sonnacchiava ma soprattutto si parlava e ci si faceva compagnia perché poi in realtà era quasi impossibile dormire. Ho il ricordo di un viaggio molto scomodo, durante il quale si cominciò a socializzare e a fare gruppo.

### **3) QUAL'ERA LA SITUAZIONE CHE TROVO' AL SUO ARRIVO SUL LUOGO DELLA SCIAGURA?**

Arrivai ore dopo il mio collega Carlo Giacobbe e trovai una situazione molto confusa. Giungemmo sul posto molto tempo dopo la prima ondata di soccorsi.

Lasciammo i bagagli dove capitò e con un mezzo, forse un furgone od una jeep, arrivammo a Pico Alto che albeggiava. Era una zona un po' lunare e desolata, con tanto fango. Mi colpirono subito questi alberi molto alti in parte tagliati dall'impatto con l'aereo e poi i bagagli che s'erano aperti distribuendo gli indumenti dappertutto, sui rami. Un pompiere mi spiegò che la caduta tra i rami fittissimi aveva avuto effetti devastanti sui corpi dei passeggeri.

#### 4) CHE RICORDO CONSERVA DEI VIGILI DEL FUOCO ITALIANI IMPEGNATI SUL LUOGO DEL DISASTRO?

Ho avuto meno possibilità di vederli all'opera sul campo, quindi quel tipo di esperienza diretta mi mancò. Però si crearono rapporti umani importanti anche perché alla fine della giornata saltavano un po' i ruoli e non c'era più il Vigile del Fuoco od il giornalista e questo era anche un modo per rilassarsi, conoscerci o raccontarci come era andata la giornata. C'era quindi grande calore e capacità di "stare insieme".



Il difficile recupero delle vittime tra la spettrale vegetazione.

**5) L'ESPERIENZA COSI' PROVANTE E DIFFICILE COSA LE HA INSEGNATO? COSA LE E' RIMASTO DI QUEI MOMENTI COSI' COINVOLGENTI E DEL CORRISPONDENTE D'ALLORA?**

Per me fu la prima grande tragedia di massa. Vedere tante persone morte nella stessa circostanza fu molto toccante. Devo dire che quello che mi ha colpito era anche la estrema difficoltà per soccorritori e investigatori di dare una identità ai corpi, sembrava la cosa più importante, lo sforzo maggiore. Il fatto che qualche nome non coincidesse nelle liste complicò ancora di più l'opera d'identificazione già complessa. Ricordo che l'unico albergo dell'isola che ci ospitava la sera diventata una sorta di quartier generale dove la sera poliziotti, giornalisti, funzionari cercavano un po' di relax.

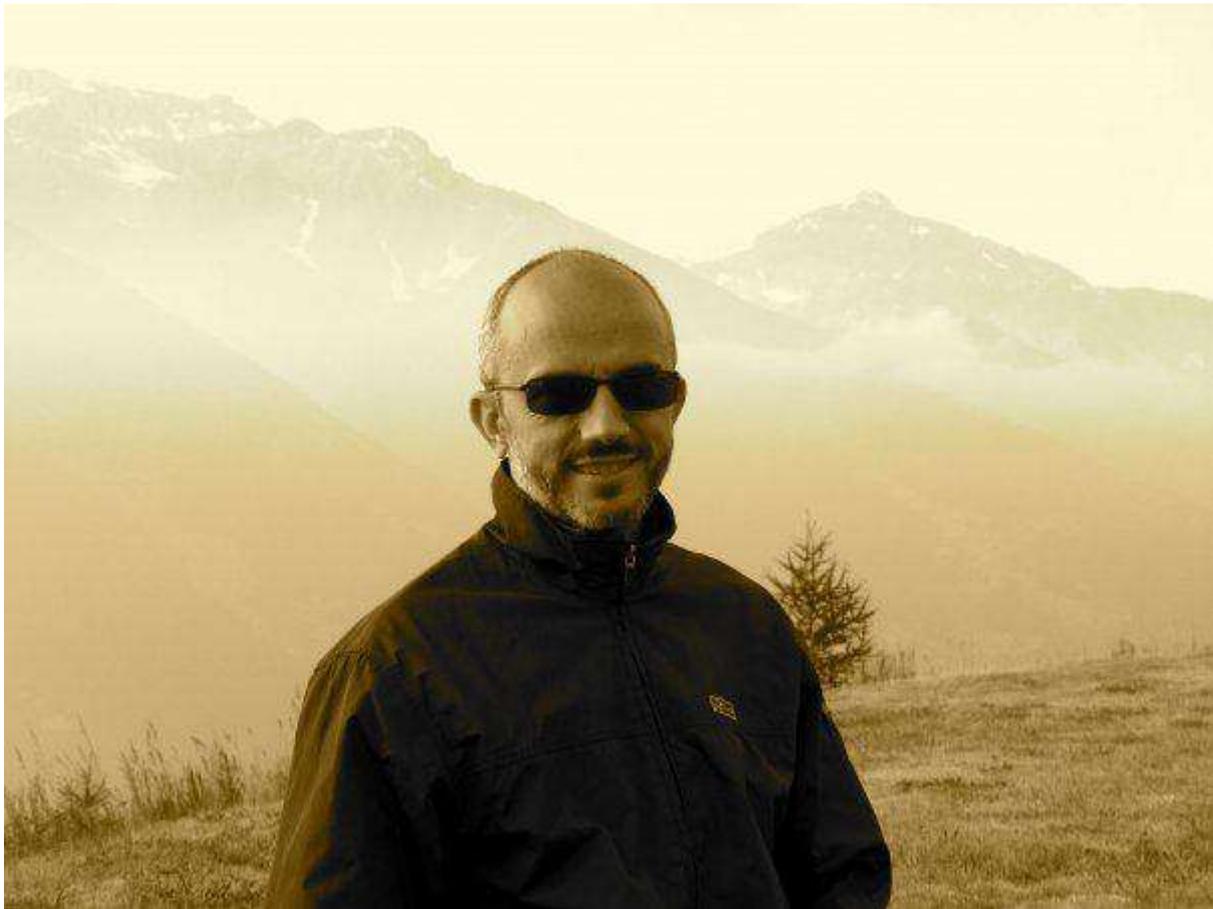
C'è un altro aspetto molto importante da sottolineare. Una tragedia come quella, se accadesse oggi, dal punto di vista della narrazione giornalistica sarebbe affrontata in modo completamente diverso. Sono passati ventuno anni, ma per quel che riguarda le possibilità tecniche dei mezzi di informazione è trascorsa un'era, è cambiato veramente tutto. Quelli che per noi erano strumenti abituali sono la preistoria. Mancavano i collegamenti diretti, non c'erano i cellulari, la comunicazione satellitare, i computer portatili; le foto si trasmettevano con altri sistemi; Internet e i blog sarebbero arrivati anni dopo. Tutto era proporzionato all'epoca, ma oggi di un evento così avremmo saputo tutto in tempo reale, con immagini e resoconti immediati. Allora l'aggiornamento delle notizie non era così veloce. La necessità di trasmettere le informazioni si scontrava spesso con gli

ostacoli più banali. Ricordo nell'unico albergo di Santa Maria le file interminabili, insieme con i colleghi italiani e stranieri, per conquistare un telefono e inviare i servizi. Si aspettava per ore ed ore, saltando i pasti, per non perdere il turno. Lo stesso avveniva per utilizzare l'unico telex, che comportava costi altissimi. Venti anni ci danno il senso dell'enorme cambiamento tecnologico, una vera e propria rivoluzione per il mondo del giornalismo e della comunicazione.

**6) C'E' UN INSEGNAMENTO, UN ESPERIENZA OD ANCHE SOLO UN ANEDDOTO VISSUTO IN QUELLE CIRCOSTANZE, CHE VORREBBE TRASMETTERE AI SUOI COLLEGHI PIU' GIOVANI?**

E' una regola che può valere in ogni circostanza: bisogna sempre mantenere il rispetto dei fatti senza caricarli di significati aggiuntivi. Quella tragedia, in particolare, era già enorme e quindi non c'era bisogno di farsi prendere la mano.

**Francesco Toiati**  
**Fotoreporter – ROMA**



Il fotoreporter Francesco Toiati.

## **1) COME SI AVVICINO' AL MONDO DEL GIORNALISMO?**

Nel 1982 mi recai al quotidiano "Paese Sera" ed iniziai una collaborazione come *free lance* diventando, dopo 2 anni, uno dei 3 fotografi assunti. La passione per la fotografia mi è stata passata da mio padre (bravissimo pittore) che mi comprò, quando avevo 14 anni, la mia prima macchina fotografica: una Petri con due obiettivi!

## **2) LEI FU TRA COLORO CHE ASSISTETTERO ALLE OPERAZIONI DI SOCCORSO NELLE AZZORRE NEL 1989, COME APPRESE DEL DRAMMATICO EVENTO?**

Dopo "Paese Sera" fui assunto nel 1989 presso l'agenzia Master Photo che collaborava con i principali settimanali italiani. Fu il mio primo incarico per loro. Sentita la notizia organizzarono, tramite il Ministero della Difesa, il mio viaggio. Partii da Roma in auto verso l'aeroporto militare di Pisa dove mi imbarcai, su un C130 alle 19 della sera. Insieme a me c'erano 120 bare vuote e un fotografo dell'agenzia AP.

**3) QUAL'ERA LA SITUAZIONE CHE TROVO' AL SUO ARRIVO SUL  
LUOGO DELLA SCIAGURA?**

Arrivammo alle Azzorre a notte inoltrata e solo all'alba, dopo un breve riposo, ci recammo sul luogo della tragedia: lo scenario era raccapricciante, corpi mutilati sugli alberi, in terra. Sparsi ovunque c'erano sedili, indumenti e valigie. L'aria già irrespirabile e l'Esercito Portoghese, scarso di mezzi, che non capiva come muoversi.

**4) CHE RICORDO CONSERVA DEI VIGILI DEL FUOCO ITALIANI  
IMPEGNATI SUL LUOGO DEL DISASTRO?**

Un bellissimo ricordo: in mezzo al bosco, mentre fotografavo il disastro, spuntarono dal nulla le divise dei vigili del fuoco italiani e quando mi chiesero "Italiano?" io risposi " romano" e ci abbracciammo in quel frangente terribile. Riconobbi anche qualche viso noto. Avendo fatto la cronaca romana avevamo fatto degli interventi insieme.

**5) L'ESPERIENZA COSI' PROVANTE E DIFFICILE COSA LE HA INSEGNATO? COSA LE E' RIMASTO DI QUEI MOMENTI COSI' COINVOLGENTI E DEL CORRISPONDENTE D'ALLORA?**

In quei momenti, pensi solo a tornare a casa, poi pensi che devi riprendere l'aereo e cresce la paura. Dopo di allora ho viaggiato tanto, realizzando *reportage* su zone di guerra nell'Europa dell'est, da Lubjana, Romania, Albania e ultima Sarajevo.

**6) C'E' UN INSEGNAMENTO, UN ESPERIENZA OD ANCHE SOLO UN ANEDDOTO VISSUTO IN QUELLE CIRCOSTANZE, CHE VORREBBE TRASMETTERE AI SUOI COLLEGHI PIU' GIOVANI?**

Quando ero a Lubjana, l'Esercito Jugoslavo attaccò dei camion con degli aerei, bombardandoli. Tra i morti ci furono due fotografi svizzeri con i quali avevo fatto colazione al mattino e, si può dire, eravamo diventati amici. Penso che anche se una foto può cambiare il mondo, a volte la vita non vale una foto. Credo che le nuove generazioni che non hanno conosciuto la camera oscura, la pellicola, gli sviluppi, si siano perse uno dei grandi momenti magici per i quali uno sceglie di diventare fotogiornalista. Ora è tutto troppo veloce e facile, ma forse è anche più bello pensare solo a scattare.

## Ringraziamenti

Gregorio Agresta, Giorgio Santuz, Simone Batazzi, Claudio Gioacchini, Silvano Paperini, Maurizio Savina, Massimo Falcioni, Enrico Branchesi, Marcello Giovanni Novello, Gennaro Tornatore, Carlo Giacobbe, Fabiana Ferraro, Francesco Toiati, Pedro Mendonca, Piero Mancini, Patrizia Bernardelli, Giuseppe Bonavolontà, Carlo Pierotti, Alberto Laurenti, Luigino Testa, Adelmo Pisa, Luciano Fioramonti, Matteo Guidelli, Domenico Coccozza, Giuseppe Ardagna, Raffaele Ciotola, Giulio Perasso, Cristina Ballestriero, Massimo Mella, Giorgio Binotti, Andrea Soffritti, Domenico Alfano, Francesco Di Nardo, Daniele Spadoni e Mauro Massimi.

Revisione dei testi: Marcello Giovanni Novello

Grafica ed Impaginazione: Giuseppe Ardagna

Supervisione grafica: Roberto Fileri

Dipartimento dei Vigili del Fuoco, Soccorso Pubblico e Difesa Civile

Centro Documentazione Nazionale Vigili del Fuoco

Reparti Video, Tipografico e Fotografico e tutto il relativo personale

Dipartimento dei Vigili del Fuoco, Soccorso Pubblico e Difesa Civile

Direzione Centrale per la Formazione

Agenzia Stampa Ansa

Associazione Familiari Vittime delle Azzorre

Delegação de Turismo dos Açores em Lisboa

## FONTI

### BIBLIOGRAFIA

Vari numeri “Obbiettivo Sicurezza” rivista del Ministero dell’Interno  
Dipartimento dei VVF, Soccorso Pubblico e Difesa Civile

Roma Città del Fuoco – Autori Vari

Atlante Geografico Moderno De Agostini 2009

Vari articoli di cronaca dei seguenti periodici: La Repubblica, La  
Stampa, L’Eco di Bergamo, Corriere della Sera ed il New York Times.

### FONTI DIRETTE

Conversazioni dirette con l’Ing. Gregorio Agresta.

*Conversazioni telefoniche e dirette con Luigino Testa, Massimo  
Falcioni, Silvano Paperini, Alberto Laurenti, Adelmo Pisa, Carlo  
Pierotti, Francesco Toiati, Carlo Giacobbe, Luciano Fioramonti, Piero  
Mancini, Claudio Gioacchini, Patrizia Bernardelli.*

## INTERNET

Sito del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco: [www.vigilfuoco.it](http://www.vigilfuoco.it)

Wikipedia – Enciclopedia Informatica in rete

## ARCHIVI

Archivio Dott. Ing. Gregorio Agresta

Archivio Storico Camera dei Deputati e Senato della Repubblica

Archivio Privato dell'Autore

Centro Documentazione Nazionale del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco

Archivi di collezionisti privati

Archivio Agenzia Stampa – ANSA

Archivio Fotografico Francesco Toiati – Roma

Archivio Associazione Familiari delle Vittime del Disastro delle Azzorre  
– Bergamo