

VareseNews

«Istruzioni in ritardo, non ho responsabilità»

Pubblicato: Venerdì 19 Luglio 2002

✘ La mancata collisione a Linate ha coinvolto enti, politici, parenti di politici e ministri. L'anello debole della vicenda è però Giorgio Calastri, il pilota di 28 anni, istruttore di volo, finora sconosciuto alle cronache, a cui sono state attribuite, in prima istanza, tutte le responsabilità. La sua difesa è affidata a un fascicolo dalla copertina arancio sul tavolo. Si chiama, in gergo tecnico, "rapporto di eventi pericolo": tracciati, osservazioni, documenti. 28 anni, quasi 700 ore di volo, di cui 100 su un aereo di linea AirEurope, istruttore, una laurea di primo livello in ingegneria aerospaziale, Calastri conduceva un viaggio di addestramento con piano di volo autorizzato già dalla sera prima. I due giorni precedenti aveva effettuato la stessa rotta, con lo stesso aereo.

✘ «Tutto procedeva normalmente – racconta Calastri -. Sono partito da Vergiate, ho virato su Malnate per evitare il campo di volo di Venegono. Quindi ho comunicato al servizio di Milano Informazioni chi ero. Loro, su indicazioni del controllo radar regionale, mi hanno affidato un codice a quattro cifre, in pratica la carte di identità del mio volo, che permette agli strumenti di bordo di dialogare con le altre apparecchiature a terra».

Tutto bene dunque, ma allora perché il Siai si è trovato in vista dell'aereo della flotta Alba su cui viaggiava anche Marina Berlusconi, figlia del presidente del consiglio? Gli strumenti di bordo segnalano la presenza di Calastri e dell'allieva al controllo radar regionale, il volo è ben conosciuto:

«Alla mia comunicazione hanno risposto di procedere diretto verso Parma e aspettare il segnale per l'inserimento in rotta».

Il Siai attende un segnale: deve alzarsi in quota per passare sopra l'area controllata di Linate, ma quel segnale non arriva. «Sono passati alcuni minuti e io non ho avuto istruzioni. A quel punto, ero già in vista di Bresso, nessuno mi ha comunicato di salire in quota e dalla torre di Linate ho sentito che veniva data l'autorizzazione al decollo di un altro aereo. Ho fatto la manovra più corretta. Quando ho visto l'aereo in decollo a una distanza che stimavo di un chilometro e mezzo ho fatto una virata a sinistra, e mi sono portato nella zona dell'Idroscalo; solo allora sono stato ricontattato. C'è stato un dialogo chiaro: loro mi hanno detto che avevo creato un conflitto di traffico ma io ho spiegato la situazione, e ho ribadito che mi avevano ordinato di procedere in attesa di istruzioni. A quel punto – ricorda il pilota – mi hanno risposto che probabilmente avevo ricevuto un'istruzione sbagliata».

Da questa particolare partirà probabilmente Calastri per segnalare nel suo rapporto che cosa non ha funzionato. Lui è tranquillo, confortato dalla presenza dei tracciati e delle registrazioni che potrebbero avvalorare la sua tesi. Ieri lo hanno chiamato i vertici dell'Enac, un colloquio cordiale. Il presidente dell'Aeroclub, Carlo Castiglioni è polemico: «Un caso montato su un episodio da non sottovalutare ma certo non così tragico. I due aerei non hanno mai realmente rischiato la collisione e l'Enac l'ha confermato ieri. Chi ha mal ✘ consigliato il ministro Lunardi (che aveva puntato il dito sull'imprudenza di Calastri ndr) è invece un irresponsabile. Calastri è un pilota in gamba, e la nostra scuola, così come le altre di aviazione, formano i professionisti di domani».

E la presenza di Marina Berlusconi sull'altro velivolo? «Mah, non so – dice Calastri e aggiunge una battuta – magari le manderò dei fiori». Il caso non è chiuso ma la soluzione non sarà probabilmente difficile: ogni movimento, ogni parola è agli atti. L'Enac e l'Agenzia nazionale per la sicurezza in volo hanno tutti gli elementi per chiarire la vicenda.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it

