

**COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA  
SULLE RESPONSABILITÀ RELATIVE  
ALLA TRAGEDIA DEL CERMIS**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**16.**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 12 DICEMBRE 2000**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMANNIO IACOBELLIS**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		<i>Durigon Orfeo, ex comandante della base di Aviano</i> .....	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i> .....	3	<i>Marino Giovanni (AN)</i> .....	7, 9, 11
<b>Audizione dell'ex comandante della base di Aviano, Orfeo Durigon:</b>		<i>Mitolo Pietro (AN)</i> .....	10, 11
Iacobellis Ermanno, <i>Presidente</i> ..	3, 4, 5, 6, 7, 8 11, 14, 15, 16	<i>Olivieri Luigi (DS-U)</i> .....	9, 10, 12, 13, 14
		<i>Ruffino Elvio (DS-U)</i> .....	10

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari:** democratici di sinistra-l'Ulivo: DS-U; forza Italia: FI; alleanza nazionale: AN; popolari e democratici-l'Ulivo: PD-U; lega nord Padania: LNP; I Democratici-l'Ulivo: D-U; comunista: comunista; Unione democratica per l'Europa: UDEUR; misto: misto; misto-rifondazione comunista-progressisti: misto-RC-PRO; misto-centro cristiano democratico: misto-CCD; misto socialisti democratici italiani: misto-SDI; misto-verdi-l'Ulivo: misto-verdi-U; misto minoranze linguistiche: misto Min. linguist.; misto-rinnovamento italiano: misto-RI; misto-cristiani democratici uniti: misto-CDU; misto federalisti liberaldemocratici repubblicani: misto-FLDR; misto-Patto Segni riformatori liberaldemocratici: misto-P. Segni-RLD.

**La seduta comincia alle 20.40.**

*(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).*

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la pubblicità dei lavori verrà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione dell'ex comandante della base di Aviano, Orfeo Durigon.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'ex comandante della base di Aviano, Orfeo Durigon, che ringraziamo per avere accolto il nostro invito: abbiamo già ascoltato il colonnello ma, dopo la nostra visita negli Stati Uniti, abbiamo ritenuto opportuno chiarire alcune circostanze che sono emerse.

Vorremmo conoscere da lei, colonnello Durigon, alcune notizie sull'inchiesta svolta dalla commissione presieduta dal generale De Long, della quale lei ha fatto parte. Nella precedente audizione non abbiamo toccato questo argomento perché la abbiamo ascoltata in qualità di ex comandante dell'aeroporto di Aviano. Ora, però, avendo approfondito le nostre conoscenze, vorremmo sapere cosa lei abbia potuto accertare in quella sede e come sia entrato a far parte della commissione.

Lei conferma quanto ha dichiarato nel corso della precedente audizione?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano.* Certamente.

PRESIDENTE. Nel caso ritenesse che alcune parti di ciò che dirà debbano rimanere segrete, lo faccia presente in modo che possiamo procedere alla segretazione.

Può dirci in che modo e quando è entrato a far parte della commissione?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano.* La direttiva NATO STANAG 3531 prevede che, in caso di incidente che coinvolga componenti e soggetti internazionali, possa far parte della commissione un membro del paese nel quale l'incidente è avvenuto. Uno o due giorni dopo l'evento, il capo di stato maggiore dell'aeronautica italiana, generale Arpino, mi ha nominato quale rappresentante italiano all'interno della commissione. Da parte americana la nomina è avvenuta da parte del comandante dei *marines* che ha scelto il generale De Long che a sua volta ha scelto i suoi collaboratori. La presidenza della commissione spetta alla nazione a cui appartiene il velivolo e quindi al generale De Long.

PRESIDENTE. Quanti erano i membri della commissione?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano.* Il generale De Long, il colonnello Withlow, il colonnello Blic-kenderfer, il colonnello La Gassey, inizialmente, ed io. Tra l'altro, la commissione si è attivata con un po' di ritardo perché il presidente non riusciva a venire in Italia a causa del maltempo negli Stati Uniti.

PRESIDENTE. Lei aveva dei compiti specifici? Ogni componente aveva pari dignità?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Sì, ogni componente aveva pari dignità e facoltà di fare domande. Oltre a questo gruppo vi erano altre 25-30 persone: consulenti ed esperti, dal legale, al medico, all'ufficiale tecnico, all'ufficiale per la sicurezza del volo, incaricati di raccogliere gli elementi.

PRESIDENTE. C'è una differenza tra commissione d'inchiesta e di sicurezza del volo e commissione d'inchiesta di comando?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Non sono un esperto delle procedure americane, ma da quello che ho capito vi sono due tipi di investigazione, una ha accesso ad informazioni privilegiate ed è segretata; l'altra invece è aperta (di questa facevo parte io).

PRESIDENTE. Questa commissione «aperta» era tale *ab initio* o è stata trasformata nel corso del tempo?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Era così fin dal primo momento.

PRESIDENTE. Non c'è stata mai una commissione non «aperta»?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Subito dopo l'episodio venne istituito un *interim board*, attivato dagli americani che erano sul luogo. Questo era *privilegiato* ed io non ho avuto accesso alle informazioni che ha raccolto, che però non so di che natura fossero.

PRESIDENTE. Che fine hanno fatto?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Presumo che siano state inoltrate negli Stati Uniti.

PRESIDENTE. Quindi non vi è traccia delle indagini fatte da quella commissione?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. No. Io ho fatto parte dell'altra e non so cosa la prima abbia fatto. Posso presumere che abbia raccolto delle frasi a caldo dell'equipaggio, ma si tratta di informazioni privilegiate. Aveva anche il compito di iniziare a raccogliere le prove, in attesa che arrivasse il *board* principale.

PRESIDENTE. La commissione di cui faceva parte non si è posta il problema di recepire anche le informazioni assunte nell'ambito di quella prima inchiesta?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Non credo che sia una procedura che gli americani possono adottare. La mia opinione è che non possano avere avuto altro che le dichiarazioni a caldo, anche perché il tempo è stato breve, essendo intervenuto l'altro *board*. Di questo primo non si è più sentito parlare.

PRESIDENTE. Quale comandante italiano di Aviano, lei ha avuto qualche ruolo nella raccolta dei primi elementi, insieme con il comando del 31° stormo USA?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. In un primo momento, la mia preoccupazione principale è stata quella di assicurare il velivolo: l'ho visto atterrare; non ho visto l'equipaggio che effettuava l'abbandono rapido e non mi hanno riferito che avevano impattato un cavo. Dopo qualche minuto me lo hanno detto ed io sono corso a vedere cosa fosse successo. La mia preoccupazione è stata quella di mettere al sicuro il velivolo che sembrava stesse per prendere fuoco, perché perdeva carburante ed olio idraulico. Non ho abbandonato il velivolo fino a quando sono arrivati i carabinieri.

PRESIDENTE. Quindi non ha avuto un compito «di prima mano»?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Solo quello di assicurare il velivolo. Sono intervenuto sulla pista.

PRESIDENTE. Ha raccolto dati?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. No. Mi sono limitato ad occuparmi della sicurezza del velivolo e a non far avvicinare altre persone.

PRESIDENTE. In questo primo momento ha raccolto informazioni?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Ho solo chiesto cosa fosse successo. Abbiamo guardato l'aeroplano e abbiamo visto - io e il capo ufficio americano - che aveva impattato un cavo.

PRESIDENTE. Si avevano notizie della tragedia?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. No. L'ho appresa guardando Televideo, dopo circa un'ora.

PRESIDENTE. I piloti non le hanno detto niente?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. No, sono stati condotti immediatamente via, credo al gruppo, e poi sono stati portati all'ospedale.

PRESIDENTE. Quando lei è andato sulla pista, i piloti c'erano?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. No, avevano già abbandonato il velivolo, perché la procedura era di abbandono rapido (uno si è fatto male ed è stato portato all'ospedale). La mia preoccupazione era che l'aereo non prendesse fuoco. I tecnici stavano mettendo delle spine di sicurezza per evitare che gli artifici potessero partire.

PRESIDENTE. Lei avrà fatto personali considerazioni sulla scarsa attenzione dimostrata dai suoi colleghi americani nei confronti del comandante dell'aeroporto. Lei ha detto che ha appreso la notizia al Televideo: questo è grave.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Quando fu dichiarata l'emergenza, i piloti non dissero di avere impattato un cavo. Anche la torre di controllo non l'ha saputo. Lo abbiamo capito quando siamo andati a verificare cosa avesse l'aeroplano: abbiamo visto un taglio e abbiamo compreso che aveva preso un cavo. I piloti, però, non lo hanno dichiarato.

PRESIDENTE. Questo silenzio dei piloti fa parte di un comportamento in linea con il regolamento o si è trattato di qualcosa che si è verificato solo in quell'occasione? Il silenzio dei piloti l'ha meravigliata?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. A me è stata notificata l'emergenza, che ho seguito (ho visto atterrare il velivolo dalla finestra); si è parlato di un'emergenza idraulica che può significare diverse cose. Poi ho visto ingaggiare la barriera, mi sono detto che l'emergenza era finita e ho ricominciato a lavorare. Dopo cinque minuti mi hanno detto di andare a vedere perché era successo qualcosa.

PRESIDENTE. Nel corso del suo comando si sono verificate altre emergenze?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Sì.

PRESIDENTE. Questa emergenza è stata gestita come le altre, oppure in maniera un po' più oscura?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. È stata gestita come le altre emergenze. Sia io sia il capo ufficio operazioni americano abbiamo scoperto che qualcosa di anomalo era

successo solo quando siamo andati a vedere, perché la dichiarazione della torre parlava solo di un'emergenza idraulica.

PRESIDENTE. Nelle altre emergenze come si procede?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Si parla di avaria idraulica o si dice che non esce il carrello o altro. Parlando di emergenza idraulica hanno detto il vero, ma non hanno precisato che era stato impattato un cavo.

PRESIDENTE. Lei quindi considera la dichiarazione non esaustiva?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Non era esaustiva, perché avrebbero potuto dire di avere impattato qualcosa in volo. Parlando di emergenza idraulica hanno detto una cosa corretta, ma limitata.

Quando il velivolo ha agganciato la barriera, i tecnici hanno visto che mancavano dei pezzi nell'ala e hanno avvertito.

PRESIDENTE. La dichiarazione di emergenza fatta in maniera ineccepibile dal punto di vista formale era simile a quelle fatte in altre occasioni?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Normalmente si parla di avaria idraulica e poi si vede cosa è successo.

PRESIDENTE. Possiamo dire che questa volta lei ha riscontrato una certa diversità, un voler non dire?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Sì, non solo io, ma anche il mio collega americano siamo rimasti shockati. Ripeto che dalla finestra ho visto il velivolo atterrare e ho supposto che non vi fossero più problemi. Poi, dopo dieci minuti, mi hanno chiamato dicendomi che vi era qualcosa di anomalo.

PRESIDENTE. La dichiarazione di emergenza così stringata e criptica è stata voluta.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Era quello che aveva dichiarato il pilota.

PRESIDENTE. Quindi lei ha partecipato all'inchiesta condotta dal generale De Long. Quale è stato il suo grado di coinvolgimento nella commissione? Quali domande ha posto? Quali con i d'ombra ha notato?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Ci siamo impegnati soprattutto ad esaminare le carte.

PRESIDENTE. Per quanto tempo?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. La commissione è durata circa un mese, con riunioni inizialmente anche tre volte al giorno. Gli esperti andavano a prendere le informazioni e poi vi erano riunioni plenarie, alle quali partecipavano tutti (circa 30 persone).

PRESIDENTE. Lei ha partecipato a tutte le riunioni?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Sì, era per me un puntiglio essere presente costantemente alle riunioni plenarie.

PRESIDENTE. Ha avuto qualche dubbio? Ha riscontrato qualche fatto particolare?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Sì, per quanto riguarda la velocità. Ho sottolineato che volavano a 550 nodi. Poi hanno verificato i calcoli e hanno confermato. Ho chiesto perché volassero a massima velocità e di verificare le norme e le procedure. Loro hanno risposto che in genere volavano tra

i 420 e i 450 nodi, tranne nel momento di attacco, in cui la velocità viene un po' aumentata.

Se avevo dei dubbi, chiedevo.

PRESIDENTE. Può indicarci eventuali altri dubbi?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Ho cercato di capire bene come funzionasse il *mission recorder*, un apparato che non mi era familiare, al fine di calcolare l'altitudine in base ai dati forniti, che non sono come quelli degli aeroplani civili, in cui tutto è registrato, ma consistono in punti (e' un attrezzo di guerra elettronica), direzione, quota riferita al livello del mare. Mi hanno dato ampie spiegazioni e mi hanno mostrato il procedimento.

PRESIDENTE. Quindi lei aveva libero accesso e piena libertà di fare osservazioni.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Sì. Tutti avevano libero accesso.

PRESIDENTE. Quindi qualche suo convincimento ha trovato accoglimento da parte della commissione?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Sì, anche perché per primo mi sono accorto della questione della velocità.

PRESIDENTE. Ed è stata accettata.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Certamente.

PRESIDENTE. Può dirci qualcosa sul comportamento del presidente della commissione, generale De Long? Come conduceva la commissione, in maniera formale o era aperto ai suggerimenti?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Tutti i membri avevano pari dignità, dai gradi inferiori

fino a lui. Tutti parlavano apertamente; il generale ascoltava e chiedeva spiegazioni. Mi sembra che abbia gestito molto bene la commissione, composta da 30 persone, che non sono certo poche.

PRESIDENTE. Al di fuori dello schema formale di una presidenza di commissione, talvolta si è verificato che il generale abbia espresso qualche sua personale convinzione?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Certo. Quando venivano formulate le opinioni anche lui partecipava e non imponeva la sua. Lui ascoltava e poi convalidava o chiedeva chiarimenti.

PRESIDENTE. Su quali argomenti?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Era convinto che i piloti stessero volando a bassissima quota (l'espressione precisa è *flat hatting*).

PRESIDENTE. Volo radente.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Sì, violando tutte le regole.

GIOVANNI MARINO. Che differenza c'è tra volo radente e volo a bassa quota?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. *Flat hatting* è un'espressione americana che significa «schiacciare il cappello» cioè volare molto basso.

Lui era convinto che quei piloti stessero violando le regole appositamente. Mi è sembrato di capirlo molto chiaramente. D'altronde, nelle conclusioni si dice che non si era trattato di un *one time altitude error*, cioè non era un errore casuale di una volta, poiché era già avvenuto su un altro tratto. Il suo convincimento e quello di tutta la commissione era che l'equipaggio avesse volutamente violato le regole, non soltanto nella tratta in cui è successa la tragedia, ma anche in un'altra tratta.

Non solo, la commissione ha detto che laddove il terreno lo permetteva, cioè dove le valli erano larghe, loro ne approfittavano per rompere le regole. Queste sono, in sintesi, le conclusioni della commissione e il convincimento di De Long.

PRESIDENTE. Perché i piloti lo avrebbero fatto? Per un raptus?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Glielo abbiamo chiesto, ma non hanno risposto. Uno dei nostri compiti è stato quello di intervistare i piloti, i quali però hanno voluto conoscere prima le domande. Nell'ambito di questa mini inchiesta all'interno dell'inchiesta, li abbiamo informati che le informazioni sarebbero rimaste agli atti della commissione, ma non potevano essere fornite ai magistrati, di fronte ai quali si erano avvalsi della facoltà di non rispondere. Il generale De Long, per non mettere in imbarazzo l'equipaggio con il suo grado, ha incaricato il suo vice, ma i piloti non hanno risposto alle domande, si sono limitati a pronunciare dichiarazioni e scuse molto generiche e molto simili tra loro. Non hanno quindi fornito informazioni valide per l'indagine, salvo un navigatore che ha dichiarato che avevano pianificato di non scendere al di sotto dei mille piedi. Però, alla richiesta di come avessero regolato il radar altimetro, dopo essersi consultati con i loro avvocati, hanno preferito non rispondere.

PRESIDENTE. Lei, colonnello Durigon, ha avuto la possibilità di guardare in faccia queste persone e credo che, anche grazie alla sua esperienza di pilota, possa farsi un'opinione anche semplicemente guardando un altro pilota negli occhi. Come le sono sembrati questi uomini che si sono resi responsabili di un fatto così grave, piloti responsabili o magari ragazzi scanzonati che hanno rischiato la pelle degli altri? Ritene possibile che abbiano fatto quelle dichiarazioni perché qualcuno ha detto loro che era giusto fare così? Le sono sembrati pentiti di quello che avevano fatto?

La sua personale impressione potrebbe rappresentare un fascio di luce in un'inchiesta condizionata dal fatto che non abbiamo avuto la possibilità di parlare con questi piloti.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Avevano come consiglieri i loro legali, ma li ho visti solo pochi minuti, quindi non ho elementi sufficienti per esprimere un giudizio.

PRESIDENTE. Io l'ho vista per poco tempo e mi sono fatto alcuni convincimenti circa la sua persona. Voi, come piloti, siete abituati a valutare le situazioni in pochissimo tempo.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Non si trattava di miei dipendenti, né li conoscevo prima, ho solo ascoltato le loro dichiarazioni e posso dire che erano sugli attenti e in forma militare perfetta (anche quello che aveva la gamba scheggiata sul calcagno). Non mi sento quindi di esprimere un giudizio.

PRESIDENTE. Pur non essendo un esperto di psicologia, credo che sia possibile riconoscere uno sguardo di pentimento...

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Certamente non erano felici: si stavano rendendo conto di avere provocato una tragedia. Sicuramente non avevano un atteggiamento sfrontato ed hanno letto le loro dichiarazioni in posizione di attenti, con voce normale. Questo è l'unico contatto che ho avuto con loro, poi li ho visti transitare nei corridoi, quando andavano dal magistrato nei primi giorni.

PRESIDENTE. Avevano un atteggiamento militare, non da ragazzi scanzonati...

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Non ho elementi per affermare una cosa o l'altra.

GIOVANNI MARINO. Vorrei chiederle un chiarimento sulle sue ultime affermazioni. Lei ha detto che questi militari leggevano delle dichiarazioni che, evidentemente, erano state scritte in precedenza. Gli avevate inviato prima le domande alle quali avrebbero dovuto dare risposta?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Inizialmente la commissione aveva chiesto se erano disponibili a rispondere a delle domande, e loro avevano chiesto di quali domande si trattasse; allora noi avevamo compilato una lista di domande e, dopo averle lette, hanno detto che non erano disponibili a rispondere ma che avrebbero fatto delle dichiarazioni. Abbiamo poi cercato di fargli delle domande, ma si sono limitati a leggere le loro dichiarazioni che, tra l'altro, erano simili.

LUIGI OLIVIERI. Quando lei è stato nominato nella commissione De Long dal capo di stato maggiore dell'aeronautica, le è stato chiarito il motivo oppure la nomina non è stata motivata?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Io sono qualificato come ufficiale di sicurezza del volo, quindi non è stata motivata.

LUIGI OLIVIERI. Le è arrivato semplicemente l'ordine del capo di stato maggiore e lei ne deduce i motivi o è stato chiarito esplicitamente il perché della sua nomina?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. È arrivato direttamente il telegramma di nomina, secondo la procedura standard.

LUIGI OLIVIERI. Lei ci ha detto che il pilota ha comunicato alla torre di controllo di avere un'anomalia idraulica. La commissione ha avuto la possibilità di accedere alle comunicazioni intervenute tra l'aeromobile e la torre di controllo?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Sono state poste sotto sequestro dal magistrato ed affidate in custodia proprio a me, quindi inizialmente no; successivamente le abbiamo ascoltate e non c'erano elementi utili per l'indagine. Ogni volta che c'è un'emergenza, il comandante viene avvisato ed io ho ricevuto una telefonata nella quale si parlava di una avaria idraulica; poi ho sentito che l'aereo ingaggiava in barriera e mi sono alzato per guardare la pista. Dopo pochi minuti mi hanno chiamato per andare verificare perché c'era qualcosa di strano.

LUIGI OLIVIERI. Lei ha detto che nell'ambito dei lavori il generale De Long, presidente della commissione, ha più volte affermato che a suo parere si trattava di un volo radente; la Commissione ne è venuta a conoscenza nell'ambito dello studio sul processo americano ad Ashby. Come mai questo giudizio del presidente della commissione americana non appare nell'ambito delle risultanze della commissione stessa?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Il documento è firmato dal generale De Long e da esso si evince chiaramente che non si tratta di un evento avvenuto per caso una volta, ma che si è ripetuto più volte. La commissione, quindi, afferma che non si tratta di un episodio casuale ma che l'equipaggio ha volutamente trasgredito il limite della quota minima.

LUIGI OLIVIERI. Lei ha detto di aver saputo in via informale che era successo qualcosa di anomalo all'aereo che stava atterrando, è corso sulla pista per vedere di che si trattava ed ha poi permesso che la procura facesse certi interventi e che l'aeromobile non fosse manomesso. Di questo le va dato atto, ma la procedura non impone agli americani di fare una relazione formale su quello che avviene?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Non capisco bene la domanda.



LUIGI OLIVIERI. Lei, come comandante della base, avrebbe dovuto essere informato in modo formale, con una relazione specifica, di quanto era avvenuto.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. L'incidente era appena successo e c'era un momento di confusione, più tardi cosa era successo è diventato evidente. Ho già visto altri veicoli che avevano preso dei cavi, e si è capito benissimo appena l'aereo è atterrato, che era successo questo; in quel momento era con me il capo ufficio operazioni americano, anzi è stato lui a chiamarmi, e non c'era bisogno di spiegazioni perché era tutto molto evidente. Ovviamente non sapevamo quale cavo era stato tagliato.

ELVIO RUFFINO. Se ho capito bene, l'informazione che le è arrivata segnalava quanto poteva servire per la sicurezza del velivolo nell'aeroporto e lei l'ha interpretata in questo modo, nel senso che, assicuratosi che l'atterraggio era avvenuto tranquillamente, ha ritenuto che il problema fosse rientrato. Quello che era stato taciuto, invece, era l'incidente che aveva provocato l'avaria. Lei era con il capo ufficio operazioni dell'USAF, ma immagino che i piloti, una volta usciti dall'aereo, abbiano parlato con qualcuno dei loro ufficiali; questi ultimi non l'hanno informata di nulla?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. No.

ELVIO RUFFINO. Lei ha detto di aver saputo dell'incidente da Televideo: come ha collegato l'aereo con l'incidente che era avvenuto? Lei ha saputo la notizia dopo un certo lasso di tempo dall'atterraggio; all'inizio c'era sicuramente confusione, ma gli ufficiali americani si saranno sicuramente posti il problema di quale cavo fosse stato colpito. Lei non ha avuto la possibilità di parlare con i piloti, ma agli ufficiali americani l'hanno avuta: non avrebbero

dovuto avvertirla del fatto che non si trattava di una semplice avaria del mezzo ma era successo qualcosa di grave?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Il capo ufficio operazioni mi ha avvisato che era successo qualcosa che non era normale, però non conoscevamo ancora l'entità dell'incidente.

ELVIO RUFFINO. Immagino che i piloti abbiano parlato con loro ufficiali.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Non ci è mai stato riportato cosa hanno detto.

ELVIO RUFFINO. Quindi fino a quando lei non ha visto la notizia su Televideo non ha collegato le due cose.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Era evidente che avevano colpito un cavo, all'inizio mi occupavo di evitare che il velivolo prendesse fuoco.

ELVIO RUFFINO. Non ha accertato dove era accaduto l'incidente e quale cavo fosse stato toccato?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. In un primo momento non ho avuto il tempo, poi, mentre stavo riferendo per telefono ai miei superiori, ho visto sul televisore - sempre acceso - la notizia dell'incidente al Cermis, ed ho collegato le due cose.

PIETRO MITOLO. In base agli accordi NATO era previsto che si facesse rapporto anche a lei, come comandante della base di Aviano, sui voli del 31° stormo, soprattutto per quelli che presentavano qualche inconveniente?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. I rapporti cosiddetti post-missione in genere restano agli atti del gruppo di volo.

PIETRO MITOLO. Mi pare, peraltro, che in questo caso al termine del volo l'ufficiale navigatore o l'addetto alle comunicazioni abbia fatto sparire qualche strumento...

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Il *mission recorder* non è stato spostato dai componenti dell'equipaggio, ma da uno dei tecnici, per non lasciarlo incustodito, poiché si tratta di un apparato segreto; facendo questo lavoro ha provocato una successiva difficoltà di accesso ai dati in esso contenuti. I movimenti di questo apparato sono comunque stati ricostruiti e mostrati dalla magistratura: è stato tolto non dall'equipaggio ma dal tecnico intervenuto sull'aereo dopo l'atterraggio.

GIOVANNI MARINO. Le risulta che alcuni componenti della commissione abbiano ricevuto ripetuti i suggerimenti al fine di arrivare a risultati non perfettamente conformi alla relazione dell'inchiesta?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Nell'ambito di queste commissioni non si rispettano i gradi, ognuno è libero di dire quello che pensa. Non ho elementi per confermare o negare quanto lei ha detto, ma anche supponendo per assurdo che suggerimenti in tal senso arrivassero, avrebbero potuto essere facilmente contrastati dal altri membri della commissione che non fossero d'accordo. Io comunque non ne ho visti.

GIOVANNI MARINO. Una cosa è esprimere liberamente la propria opinione, altra cosa è essere costretti ad esprimere determinate opinioni perché si ricevono pressioni o sollecitazioni. A lei comunque non risulta che questo sia avvenuto.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Io posso rispondere per me: a me non è arrivato nulla.

GIOVANNI MARINO. Il colonnello Blickenderfer, componente della commissione De Long, in uno dei processi americani ha affermato che la commissione di inchiesta era inizialmente composta di otto membri; che poi il colonnello La Gassey è stato espulso; che il generale De Long ha dato ai singoli componenti della commissione libertà di firma della relazione; che la relazione contiene soltanto ciò che era stato unanimemente accettato dai componenti della commissione che si erano detti disponibili alla firma; che il generale De Long decise, ad un certo punto, di assumere la posizione di membro consultivo e di non firmare la relazione. Può dirci qualcosa su questo?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Il generale De Long ha firmato la relazione e lo ha fatto anche il colonnello Blickenderfer; non capisco cosa sia successo dopo.

PRESIDENTE. Si tratta di affermazioni pronunciate nel processo americano.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Non so cosa abbia portato questo colonnello a fare quelle affermazioni, resta il fatto che la relazione l'ha firmata anche lui. Tutti i componenti l'hanno firmata. C'è stata una discussione tra il colonnello La Gassey ed il generale De Long, ma non io ho assistito, perché sono arrivato quando la discussione stava finendo, quindi non so cosa sia successo, né quale fosse l'argomento.

GIOVANNI MARINO. Che il colonnello La Gassey è stato espulso è vero?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Non è stato espulso, però ad un certo punto non era più membro della commissione, non so perché.

GIOVANNI MARINO. La decisione di considerare valida la relazione dell'inchiesta

sta di comando al fine di corrispondere alle esigenze della STANAG 3531 è stata mai discussa in commissione?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Non è mai stata messa in dubbio la validità delle conclusioni della commissione. Quello che è stato firmato è stato ritenuto valido e rappresenta le conclusioni della commissione. Su questo non ci sono dubbi.

LUIGI OLIVIERI. Avrei necessità di formulare alcune considerazioni sulle domande fatte dal collega Marino. Lei ha detto di non essere a conoscenza di « interferenze di comando », così definite da alcuni testimoni nell'ambito del processo americano. Lei esclude di aver assistito, di aver ricevuto o di avere avuto notizia di pressioni di tal genere fatte dall'esterno sui componenti della commissione?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Io posso rispondere per me: a me nessuno ha mai telefonato dicendomi cosa doveva pensare. Per gli altri non posso saperlo.

LUIGI OLIVIERI. Lei è ha conoscenza di fatti relativi ad altri?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Non so assolutamente nulla in materia: a me nessuno ha telefonato dicendo come comportarmi e nessuno mi ha raccontato mai niente.

LUIGI OLIVIERI. La seconda questione, che ha già toccato il collega Marino, è relativa allo STANAG 3531. La procedura prevista non è molto chiara e comunque si è potuto constatare — faccio affermazioni che possono anche non essere condivise — che quella seguita è stata anomala, poiché non si riscontra nei dieci anni precedenti, o comunque per un periodo di tempo abbastanza significativo, che in situazioni del genere non sia stata istituita una commissione di sicurezza del volo anziché di responsabilità. È a cono-

scenza di questo aspetto dello STANAG 3531 che imporrebbe, in situazioni come queste, l'istituzione di una commissione di sicurezza del volo anziché di responsabilità, oppure ha trovato una situazione, l'ha accettata e ha proseguito in base al comando che le è stato impartito?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Non ricordo i dettagli che lei ha citato. Sono stato nominato nella commissione e ho agito di conseguenza. Se non vado errato, vi è stata un'altra commissione, dei *marines*, privilegiata. Nelle prime pagine del rapporto fu dato quest'ordine. So dell'esistenza di questa commissione, però non so assolutamente nulla di ciò che ha fatto. Probabilmente si tratta di una commissione « privilegiata » equivalente alla nostra per la sicurezza del volo.

LUIGI OLIVIERI. Nella relazione della commissione d'inchiesta americana viene riferito che dopo l'incidente furono trovate a bordo del velivolo, nel lato anteriore dell'abitacolo, una videocassetta senza alcuna informazione registrata e, nel lato posteriore, una macchina fotografica, nella cui pellicola, una volta sviluppata, non risultarono fotografie scattate durante quel volo. La commissione, facendo notare che non era insolito per gli equipaggi volare con apparecchiature fotografiche, maturò il convincimento che aver rinvenuto tale materiale non aveva alcuna connessione con l'indagine in corso di svolgimento. Diversamente, dagli atti del processo negli Stati Uniti, è emerso che la questione relativa a dette apparecchiature aveva assunto un ruolo assai rilevante.

Lei ricorda se, prima di stilare la relazione, fu rappresentata qualche osservazione, o se qualcuno della commissione abbia manifestato una differente opinione con l'intenzione di svolgere un approfondimento sulla questione?

Si vuole sapere, in buona sostanza, se fosse sorta l'idea o l'ipotesi di un'eventuale relazione tra la presenza a bordo di detto materiale per riprese videofotografiche e la condotta del volo.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Inizialmente non si sapeva neanche che quel materiale fosse a bordo, perché quando il velivolo è stato abbandonato e l'ho messo in sicura, non sono salito; nessuno lo ha fatto, tranne i tecnici per mettere le spine di sicurezza. Ricordo che la sera stessa sono venuti i carabinieri a vedere cosa ci fosse dentro e hanno rinvenuto questi apparati, che sono stati portati immediatamente a svilupparsi. Ricordo che nei rullini vi erano fotografie personali, di ragazze, mentre l'altro era un nastro completamente vergine, si disse. Dopo avere verificato che non vi era nulla di utile per l'indagine, gli apparati sono sempre stati lasciati a bordo nelle posizioni originali; ricordo che verso la fine dell'indagine, i nostri magistrati vollero rivedere quel materiale.

LUIGI OLIVIERI. La procura della Repubblica di Trento.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Credo di sì. Ero custode del velivolo e ricordo che vennero e aprimmo i verbali e l'aeroplano alla presenza del personale americano, perché vi era la doppia custodia. Il nastro fu ripreso perché girava la voce che forse si poteva recuperare qualcosa. Fecero di nuovo le prove, e credo che i risultati fossero di nuovo negativi.

Al processo è emerso che vi era un ulteriore nastro - per me è stata una sorpresa, perché a bordo del velivolo non c'era - che è stato trafugato. Anche in quel caso il procuratore americano ha ricostruito il percorso del nastro. Però al momento sapevamo della videocamera e del nastro sul quale avevamo fatto le indagini. Non avevamo altri elementi.

LUIGI OLIVIERI. La commissione d'inchiesta statunitense presieduta dal generale De Long - abbiamo scoperto che ci furono altre commissioni d'inchiesta amministrative da parte dei *marines* - riportò nella propria relazione che dal nastro registratore della missione del velivolo...

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Sta parlando del *mission recorder*?

LUIGI OLIVIERI. Esattamente. ...furono ricavate 128 battute o punti e che ne furono utilizzate 33 per ricostruire il percorso del velivolo, mediante le coordinate di posizione al suolo, dal decollo a qualche istante prima dell'incidente. Dalla stessa relazione si è appreso che tale ricostruzione dell'itinerario fu possibile con l'ausilio di esperti, correlando opportunamente dati significativi e coerenti tra loro e tenendo conto che alcuni di essi erano da considerare con una certa approssimazione.

Su questo aspetto relativo all'incerto grado di precisione degli elementi ottenuti dal registratore di bordo, soprattutto con riguardo al parametro quota, lei, colonnello, ha già espresso il suo parere nella precedente audizione. Quello che si chiede di sapere - sempre che lei possa ricordare, dato che è passato un certo periodo di tempo - è se tutti i membri della commissione furono messi al corrente del criterio seguito per la selezione delle 33 battute e, quindi, per l'esclusione delle rimanenti, e se la scelta fu fatta in modo unanime oppure no.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. L'ufficiale tecnico esperto dell'apparato aveva cercato inizialmente di trarre le informazioni, però non è stato possibile perché l'apparato segreto è stato tolto con la corrente inserita, sbalestrando così il sistema. Furono fatti venire dagli Stati Uniti il progettista e il costruttore e, sempre presenti gli esperti della procura di Trento, furono tirate fuori le informazioni. La selezione avveniva per ogni tratto. Ricordo che vi era un tabulato immenso, difficile da capire. In verità io non ci ho capito molto, anche perché non era il mio settore, comunque vedevo i tracciati.

L'indeterminatezza è dovuta al sistema che dà la quota riferita al livello del mare, e quindi bisogna fare un calcolo matematico per riportarla sul livello del terreno

che ci interessa. Però il sistema è inerziale, e dopo un certo periodo di tempo vi si introduce un errore che produce una certa indeterminatezza della posizione spaziale. La difficoltà sta nell'essere sicuri che quella quota sia quella giusta. Infatti, tranne in pochi casi in cui si è sicuri al cento per cento che quel punto corrisponde a quella quota, per gli altri si indica «dal» «al» sul terreno.

Sono stati presi i punti più significativi lungo la rotta, e sono stati evidenziati sul secondo tratto, cioè la Val Pusteria, che è larga e permetteva di abbassarsi, cosa che loro hanno fatto e hanno ripetuto nella zona della tragedia.

La commissione disse che, poiché vi era una certa indeterminatezza occorre trovare altri elementi, come le testimonianze dei civili lungo la rotta, che sono state prese in considerazione. Vi è stato il plottaggio sulla carta del punto in cui una persona aveva visto il velivolo passare ad una certa quota; è stata fatta la correlazione con i nastri dell'Awaks disponibili e, attraverso un calcolo manuale punto per punto e il raffronto dei dati, sono stati tratti i punti più significativi in cui determinare la quota. Questa correlazione ha confermato con sicurezza che nel secondo e nel sesto tratto (quello in cui si è verificata la tragedia) stavano violando ogni regola, che erano al di sotto dei mille piedi.

LUIGI OLIVIERI. Il volo era radente.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Erano al di sotto dei mille piedi. Non si può stabilire esattamente la quota a causa di quell'elemento di indeterminatezza, comunque avevano violato la disposizione dei mille piedi. Quindi, la commissione ha determinato con certezza che l'evento non è stato casuale e non è stato frutto di un unico errore.

Correlando tutta questa serie di informazioni, le testimonianze, i nastri Awaks e i punti tirati fuori dal *mission recorder*, è venuto fuori il punto spaziale preciso.

LUIGI OLIVIERI. Lei ha giustamente riferito che un Awaks era in volo. Che precisione garantiscono quei dati?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. L'Awaks è un velivolo eccezionale, però deve guardare nella direzione giusta — ed in quel caso non era così perché stava guardando soprattutto in Bosnia — ...

LUIGI OLIVIERI. Era sopra l'Austria?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Non ricordo la posizione esatta, cioè se fosse sull'Austria o un po' più in basso, sull'alto Adriatico. Si trovava in volo in qualche punto.

Comunque, come ogni pilota sa, le montagne interferiscono con le onde radar e quindi, se il velivolo è al di sotto delle cime o in una posizione sfavorevole, non si riescono ad acquisire i dati. Nei punti in cui non è stato possibile avvalersi dei dati dell'Awaks ci si è avvalsi delle testimonianze dei civili. In altri punti non vi erano altre informazioni, se non quelle del *mission recorder*, e qui, visto che vi era solo una su tre possibilità, rimane il dubbio. È stato confermato che quando erano su una zona popolosa si sono mantenuti a quote decisamente superiori.

PRESIDENTE. A conclusione di questo incontro, vorrei rivolgerle una domanda. Ci siamo recati negli Stati Uniti, dove abbiamo parlato con militari della NATO e abbiamo maturato la convinzione che ai fini dell'addestramento il volo a bassa quota è un elemento importantissimo, tant'è vero che con delusione un alto generale ci ha detto che dall'incidente sono stati fermi per molto tempo.

Mi permetto di avanzare un'ipotesi: i voli radenti, quindi, sono ancora più appetibili, perché, ai fini dell'addestramento, rappresentano l'*optimum*.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Non per un professionista, presidente, e questi signori non erano professionisti.

PRESIDENTE. Voglio solo dire che se il volo a bassa quota è utile ai fini dell'addestramento, tanto più lo è il volo radente, ove non ci sia pericolo.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Sì, ma si fa in guerra, quando non ci sono limitazioni.

PRESIDENTE. L'addestramento per apparati aeronautici e per corpi specializzati è importantissimo, anche perché poi ci si basa proprio sulla capacità dei piloti.

Questo fatto, unitamente alla circostanza accertata che di volo radente non ce n'è stato solo uno - la commissione alla quale lei ha partecipato parla di condotta ripetuta...

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. All'interno di quel volo...

PRESIDENTE. Non solo all'interno di quel volo, perché in un arco di tempo abbastanza ampio vi sono stati numerosi voli radenti.

Questa prassi, questo atteggiamento sono da attribuire ai piloti, presi da un « *raptus* del volo radente », che non so che sensazioni possa dare, oppure può derivare da una sorta di *laissez faire*, nel senso che « è meglio non saperlo, ma il volo radente certamente non fa male all'addestramento » ?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Ero un pilota di cacciabombardiere e ho passato tre quarti della mia vita facendo voli a bassa quota ed al poligono. Un pilota non può fare a

meno dell'attività di volo a bassa quota, perché quando viene il momento del bisogno, non si può improvvisare: l'addestramento o ce l'hai o non ce l'hai, per cui è essenziale che i piloti siano addestrati all'attività a bassa quota. Detto questo, però, i piloti devono essere dei professionisti, perché le responsabilità sono sempre individuali.

Quando ero comandante di gruppo, il primo giorno ho detto: « Il primo pilota che rompe una qualsiasi regola è fuori dal mio gruppo di volo ».

PRESIDENTE. La sua persona è fuori discussione.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Volevo dire che questo è un atteggiamento universale e che anche gli americani conoscono le regole. Purtroppo in questo caso siamo incappati in un pilota poco professionale, ad avviso mio e della commissione. Non c'è mai un atteggiamento di « lasciar fare ». Se noi - lo hanno detto anche gli americani - avessimo saputo che questi violavano le regole, sarebbero stati fuori; non c'è tolleranza o almeno io non l'ho mai vista.

PRESIDENTE. Come si spiega questa attrazione fatale? Abbiamo accertato che in quella zona vi sono stati non pochi voli radenti. Che cosa si prova?

Lei ha mai fatto un volo radente?

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Assolutamente no. Ho sempre rispettato le regole.

PRESIDENTE. Quindi lei si è perso qualcosa che solo chi trasgredisce riesce a provare. Lei evidentemente non sa che al di là del volo a bassa quota c'è qualcosa di talmente grande ed entusiasmante da spingere questi militari, pur consapevoli che il fatto è gravissimo, ad andare oltre

le colonne d'Ercole per vivere questa esperienza bellissima che è il volo radente.

ORFEO DURIGON, *ex comandante della base di Aviano*. Nella mia vita ho conosciuto solo piloti professionisti, per fortuna!

PRESIDENTE. Ma lei stava parlando dell'impressione che ha avuto di piloti con atteggiamento militare, di persone normalissime che si lasciano andare ad una sorta di *raptus* che non saprei definire. Allora, poiché abbiamo accertato che si trattava di una prassi, o i piloti sono tutti pazzi oppure, al di là

del volo a bassa quota, c'è qualcosa che io, e soprattutto lei, abbiamo perso nella nostra vita...

La ringrazio e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 21.55.**

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa  
il 22 dicembre 2000.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO