

Val di Fiemme, pochi istanti prima di impattare nella funivia del Cermis. È lui ad impostare la manovra spericolata che lo ha portato a 360 piedi sopra il terreno, in spregio alla regola « scritta con il sangue » che impone una quota minima di 1000 piedi (11). « È il Capitano Ashby ad aver deciso il modo in cui dovevano essere fornite le indicazioni e in cui doveva svolgersi la programmazione. Il Capitano Ashby ha deciso l'altitudine alla quale doveva volare il suo aereo. Il Capitano Ashby ha deciso di non tenere conto del fattore tempo durante il volo. Il Capitano Ashby ha deciso la velocità alla quale doveva manovrare il suo aereo, e alla quale doveva volare il suo aereo. Il Capitano Ashby ha deciso quali regole, disposizioni e procedure operative doveva seguire. Lui non ha discrezionalità in decisioni di questo genere. È vincolato ai NATOPS e al suo SOP.... Ma il Capitano Ashby non sapeva quale fosse il contenuto di tutto questo. Non sapeva quale era il contenuto dei manuali di assistenza ai piloti. Non conosceva la semplice limitazione della velocità che vi era contenuta. (...) Il Capitano Ashby è incorso in pericoli ingiustificabili quando ha manovrato quel velivolo a 540 nodi dentro alla Valle Cavalese. Dopo 20 – 23 secondi da quando è entrato in quella valle, inizia a manovrare il suo aereo. A quel punto, si è messo in una situazione dalla quale non può uscire, perché adesso sta procedendo alla massima velocità, alla minima altitudine, e sta manovrando. Non c'è più niente che possa fare quell'aeroplano. Si trova su un missile che sta slittando proprio in quella direzione, e invece di rialzarsi, egli imposta i 2400 piedi al minuto di discesa, e si inclina sulla sua destra, e si inclina sulla sua sinistra. » L'entità della violazione di quota – il 65% inferiore a quella minima consentita – ed il tipo di manovra impostata poco prima dell'impatto con la funivia sono elementi decisivi secondo l'accusa per ritenere che il cap. Ashby sapesse quello che stava facendo e non possa invocare la causa di forza maggiore. Palese, inoltre, viene ritenuto il nesso causale tra l'impatto con la funivia e la violazione della quota minima connessa con l'alta velocità.

L'accusa si è soffermata, poi, sulle registrazioni effettuate durante il volo e poi cancellate e sostituite, per affermare che tale condotta era l'ulteriore prova della colpevolezza del pilota. Egli non voleva che si avesse la prova della sua condotta di volo: se davvero si è trovato inconsapevolmente e suo malgrado in una situazione di pericolo, quale prova migliore della registrazione video ?

« Il Capitano Ashby e il Capitano Schweitzer sono rimasti seduti dentro al velivolo danneggiato, hanno preso questa videocamera e, mentre l'equipaggio di salvataggio stava correndo verso di loro per assicurarsi che le loro vite fossero salve, hanno tolto il nastro ed hanno lasciato questo per voi signori – ha detto Daugherty alla giuria -. Un nastro vuoto. Sanno che si svolgerà un'indagine. Hanno appena rovinato un aereo da 60 milioni di dollari. Sanno che hanno colpito una funivia. Sanno che hanno tagliato dei cavi. Hanno contattato Aviano, dicendo che avevano sofferto un danno strutturale, che stavano tornando con dei problemi. Dov'è la chiamata via radio in cui dicevano

(11) Il riferimento è ad un incidente aereo dei Prowlers dei Marines, avvenuto negli Stati Uniti circa un anno prima, e dopo il quale la quota minima di volo per quegli aerei è stata raddoppiata.

che avevano appena visto una funivia, che avevano colpito dei cavi, che qualcuno doveva chiamare i servizi di emergenza in quella vallata? Hanno scambiato i nastri perché non vogliono che voi sappiate quello che è successo su quell'aeroplano».

Le tesi della difesa.

Secondo la difesa, la tragedia del Cermis «è stato un terribile incidente che è avvenuto durante l'addestramento e niente di più. (...) Alla fine si tratta di un periodo da sei a otto secondi. Se si considera il tempo trascorso da Ashby nella valle dell'incidente prima che colpisse il cavo, i dati dell'accusa dimostrano che Ashby non ha fatto nulla di male.» Sulla base di affermazioni di testi e consulenti introdotti nel dibattito per sostenere che «il volo non è altro che una serie di correzioni di rotta successive» e che vi potevano essere seri problemi di percezione visiva della quota reale in quelle condizioni specifiche di volo, la difesa è giunta a sostenere che «è possibile che il cap. Ashby, in un periodo da sei a otto secondi sia stato portato a scendere di più di quanto non credesse ed abbia colpito quei cavi». Allora la difesa ha potuto affermare che «Questa era una trappola. Questo era un incidente che era destinato ad avvenire. E una serie di eventi sfortunati si sono uniti in quel periodo costituito da sei, otto secondi, che hanno messo un pilota ragionevole che eseguiva una missione ragionevole, in una situazione per cui non era in grado né di vedere, né di evitare quei cavi».

Ed ancora «I periti hanno detto che esistono delle spiegazioni ragionevoli per quei sei a otto secondi prima che colpisse quel cavo, di come questo possa essere avvenuto senza che abbia violato alcuna regola. Come fa un pilota a sapere che sta avendo un problema di percezione visiva? Se non si può scendere al di sotto dei 1000 piedi, perché le procedure operative indicano che il radar altimetro può normalmente essere regolato in una misura del 10 per cento inferiore rispetto all'altitudine, all'altitudine autorizzata? Quindi, che significa? Che va bene volare al di sotto dei 1000 piedi. Ora, va bene anche se consapevolmente, intenzionalmente si vola al di sotto dei 1000 piedi? Certamente no. Ma rispetto alla domanda se va bene farlo, la risposta è semplicemente sì. In base alla mia ricostruzione, che potrebbe essere sbagliata, di approssimativamente 150 piedi, più o meno. Quindi, avete un aereo che sta volando giù per la valle con un terreno che sta sollevandosi, un terreno che sta sollevandosi rapidamente. Negli ultimi tre secondi, un terreno che sta sollevandosi rapidamente in modo significativo, che giustifica una perdita di 150 piedi nell'altitudine al di sopra del suolo, anche se il capitano Ashby sta volando seguendo l'altitudine media al di sopra del mare. Le prove dimostrano che in questa missione visiva, di navigazione, di addestramento, ogni volta che l'aereo è sceso, hanno corretto l'altitudine».

Conclusione: «Questo era un incidente che era destinato ad avvenire», senza responsabilità alcuna dell'equipaggio.

Quanto ai video, la difesa ha ricordato che i piloti «sanno che probabilmente sarà realizzata un'indagine di sicurezza»; e la spiega-

zione che si è fornita è stata che « volevamo vedere cosa c'era nel nastro. Ritenevamo che questa cosa sarebbe stata analizzata minuziosamente. Volevamo solo sapere cosa c'era dentro per poter rispondere alle domande ».

Il Verdetto.

Al termine dell'istruttoria dibattimentale, della requisitoria dell'accusa e dell'arringa difensiva, all'udienza del 3 marzo 1999 il giudice ha istruito la giuria:

« Quando vi riunirete per decidere e votare sulle circostanze, ognuno di voi dovrà risolvere la questione definitiva, se l'imputato è colpevole o non colpevole in base alle prove presentate dinanzi a voi qui nella corte e le indicazioni che vi fornirò ora.

È mio dovere istruirvi sulla legge. È vostro dovere decidere sui fatti, applicare la legge ai fatti e, così, stabilire la colpevolezza o l'innocenza dell'imputato, tenendo in mente, nuovamente, che la legge presume che l'imputato sia innocente delle accuse rivolte contro di lui.

Avete appena ascoltato l'esposizione dei fatti compiuta dai legali di entrambi le parti, secondo il loro punto di vista. Tenete in mente che le arringhe di entrambi i legali non costituiscono delle prove. Dovete basare le vostre decisioni circa le questioni della causa sulle prove, così come le ricordate. Dovrete decidere che l'imputato è colpevole di un reato soltanto se siete convinti della sua colpevolezza in virtù di prove legali e competenti oltre ogni ragionevole dubbio, in relazione ad ogni e tutti gli elementi di quel reato ».

Segue un'illustrazione dettagliata di ciascuna delle accuse e dei singoli fatti ed elementi la cui esistenza va provata per ritenere provata l'accusa. Il nodo centrale è che le accuse « vanno provate oltre ogni ragionevole dubbio ». Senza questa certezza sul termine preciso formulato dall'accusa l'imputato deve essere ritenuto innocente.

Le conclusioni sono note: il 4 marzo 1999, dopo sette ore e mezza di camera di consiglio, il cap. Ashby è stato assolto dalla giuria per tutti i capi di imputazione. Il verdetto, come noto, è per sua natura immotivato. Evidentemente non è stata raggiunta una maggioranza sulla « colpevolezza al di là di ogni ragionevole dubbio » dell'imputato. I dubbi insinuati dalla difesa sull'influenza di errori nel sistema di gestione delle operazioni, vale a dire nella catena di comando, e sulla possibilità di inconsapevolezza non colposa della situazione di pericolo, hanno avuto il sopravvento.

Il 15 marzo è stata conseguentemente chiesta l'archiviazione delle accuse per il cap. Schweitzer.

6.3. *Il processo al cap. Joseph P. Schweitzer per cospirazione ed ostruzione alla giustizia.*

Il 29 marzo 1999 il cap. Schweitzer, è stato processato per aver ostacolato la giustizia e occultato prove, ha riconosciuto la propria colpevolezza ed ha patteggiato la pena. Nel corso degli interrogatori ha

sostenuto di aver fatto sparire il video per paura delle reazioni italiane: « Avrebbero frainteso il contenuto. La televisione italiana lo avrebbe trasmesso accanto alle immagini dei corpi sanguinanti vicino alla funivia. Già ci chiamavano cowboy ed aereo killer e dicevano tante cose senza fondamento ». Il 28 aprile 1999 gli è stata concessa l'immunità da ulteriori accuse in modo da poter testimoniare contro il cap. Ashby. La Corte marziale ne ha disposto, in data 2 aprile, la radiazione dal corpo dei *Marines*, che comporta l'interdizione dai pubblici uffici, mentre gli ha risparmiato la pena detentiva solo in virtù della sua ammissione di responsabilità.

6.4. Il processo al cap. Richard J. Ashby per cospirazione ed ostruzione alla giustizia.

In questo processo sono stati ricostruiti i fatti e ritenute valide le testimonianze e le prove portate dal *Legal Services Support Section 2d Force's Service Support Group, United States Marine Corps*. L'accusa ha stabilito che una videocamera e due nastri sono stati portati sull'aereo. Il fatto è risultato dalle dichiarazioni del caporale di servizio all'equipaggio del *Prowler*, Packmann, appartenente al gruppo VMAQ-2. Il cap. Schweitzer, che si trovava già sull'aereo che stava per partire, aveva chiesto al caporale Packmann di ritornare nella stanza di preparazione alla linea di volo per prendere due nastri da 8mm. Il caporale ha dichiarato che c'erano due o tre nastri nella borsa che ha ritirato e poi consegnato al tecnico Ransom, anch'egli del VMAQ-2, che, a sua volta, l'ha data a Schweitzer. Secondo Ransom « l'equipaggio è rimasto nel Jet ad aspettare qualcosa prima del decollo ». Il primo ten. col. Palmquist aveva detto a Ransom che qualcuno stava portando dei nastri sull'aereo, chiedendogli quindi di andare alla macchina, prendere le pellicole e portarle al cap. Schweitzer. Ransom aveva pensato che Palmquist stesse parlando dei dati della missione per il sistema di navigazione inerziale, ma le pellicole erano più piccole e nella borsa, mai ritrovata, ci sarebbero potute stare una o due pellicole da 8mm VCR. L'aereo è decollato subito dopo la consegna. Nella sua deposizione il ten. col. Palmquist ha confermato la dichiarazione di Ransom, ulteriormente comprovata dalla deposizione del cap. Seagraves, il quale ha ricordato che i cap. Ashby e Schweitzer gli avevano detto che la partenza sarebbe stata ritardata fino a che non fossero arrivate le videocassette.

Il cap. Seagraves ha ricordato anche che si parlò della videocamera durante il *briefing* di volo, e che il cap. Schweitzer aveva espresso il desiderio di filmare le montagne per mostrarle alla famiglia ed agli amici. Ha precisato anche che la videocamera è stata usata durante il volo. Il cap. Schweitzer aveva parlato dell'uso della videocamera, il cap. Seagraves aveva visto le immagini ma non era sicuro se la cinepresa fosse o meno in funzione. Ha sentito il cap. Ashby dire al cap. Schweitzer di mettere via la videocamera per il primo punto di svolta, anche se non ricordava se il collega l'avesse poi fatto realmente. Il cap. Seagraves ha confermato inoltre che, mentre lui, al termine dell'atterraggio d'emergenza, si trovava dalle 50 alle 75 iarde dall'aereo,

aveva visto i cap. Ashby e Schweitzer ancora a bordo, nonostante il velivolo fosse danneggiato e perdesse carburante ed il cap. Raney si fosse rotto un piede saltando dall'aereo.

Il Sergente Willie Moss, nel fare l'inventario di quanto rimasto sul *Prowler*, ha trovato sul lato del cruscotto frontale di ECMO1 una videocamera con un nastro da 8mm non usato inserito, come confermato in seguito dal magg. Gaurenollo e dall'ingegnere addetto all'altimetro del radar, Mr. Fitzgerald, che ha ritrovato anche un involucro parziale di una videocassetta da 8mm inserita nella consolle frontale dell'aereo. Il cap. Seagraves ha dichiarato che, una settimana o due dopo l'incidente, i cap. Ashby e Schweitzer gli avevano confessato di aver tirato via le videocassette dopo l'atterraggio. Il cap. Seagraves non è riuscito a ricordare chi dei due, ma ha ritenuto che potesse essere stato il cap. Schweitzer a dire « Abbiamo distrutto il nastro ». Al ten. col. Muegge il cap. Schweitzer ha detto che c'era una videocamera nella cabina di pilotaggio ma che non l'avevano usata. Al magg. Slyman, compagno di stanza ad Aviano, Schweitzer ha detto di non aver usato la videocamera, venendo smentito poi dal cap. Ashby nel corso della testimonianza. Secondo la pubblica accusa ha mentito ad entrambi anche perché il cap. Schweitzer aveva seguito il cap. Seagraves al ritorno a Cherry Point per sapere che cosa avesse intenzione di fare quest'ultimo, unico a conoscenza del cambio dei nastri.

Nelle sue conclusioni la pubblica accusa militare statunitense ha affermato che l'uso delle videocamere e delle videocassette era stato ben programmato in anticipo perché era l'ultimo volo a bassa quota su terreno ideale per quel tipo di riprese, e che l'acquisto di almeno due videocassette da 8mm di 30 minuti aveva dimostrato che l'equipaggio intendeva filmare l'intero volo. La ripresa del volo era molto importante dal punto di vista personale per i piloti del VMAQ-2, essendo l'ultimo volo a bassa quota in programma, nell'ultima settimana di permanenza in Italia. Importanza desunta dal ritardo stesso nella partenza del volo per poter recuperare le videocassette da 8mm dimenticate dall'equipaggio nella sala di preparazione. Secondo il pubblico ministero militare americano, il video è stata la vera ragione di quel volo.

C'è poi stata l'intenzione di depistare l'indagine. L'equipaggio sapeva che sarebbero cominciate le indagini subito dopo l'atterraggio. L'involucro di una videocassetta nuova da 8mm è stato inserito nella videocamera per sostituire il nastro da 8mm effettivamente usato, quindi l'involucro è stato deliberatamente nascosto nel tentativo di depistare gli inquirenti e far credere loro che nessuna delle videocassette usate era stata di fatto recuperata.

« Ashby e Schweitzer hanno cospirato per distruggere il nastro -ha sostenuto il *Legal Services-* e non hanno mai informato altre persone se non Seagraves circa il perché nascondere i contenuti della videocassetta che era di capitale importanza ». Per i pubblici ministeri statunitensi non avrebbero mai distrutto il nastro se questo non fosse stato incriminante. « Perché distruggere la prova che avrebbe mostrato la loro attenzione in volo? Perché distruggere la prova che avrebbe dimostrato niente di più che avevano chiuso la videocamera e svolgevano il loro lavoro? Perché distruggere quello che li avrebbe

vendicati? » Rischiano le loro vite, nascondendo la videocassetta e successivamente distruggendola, hanno fornito prove eminenti circostanziali della consapevolezza di colpa. Tutti questi atti sono stati calcolati per privare le indagini delle prove della loro colpevolezza. Per la pubblica accusa « il nastro dimostrava che l'equipaggio insieme stava violando i limiti di altitudine. C'è ampia evidenza che Ashby e Schweitzer cospirarono e di fatto sono riusciti a ostruire la giustizia ».

Nel corso di quest'ultimo procedimento da alcune dichiarazioni del cap. Ashby sono emersi interessanti elementi a conferma dei reali obiettivi della missione in questione. « Possiedo una videocamera sin dal primo distaccamento. -ha dichiarato Ashby-. L'ho sempre avuta sin dal primo distaccamento. Ed ho probabilmente la migliore videocamera di tutta la squadriglia. Molte persone hanno preso in prestito la mia videocamera per portarla in vari tipi di volo, voli a bassa quota, voli di rifornimento, voli sulla rotta dell'obiettivo assegnato. E non vi è mai stata.... i filmati li mostravamo... dopo che erano stati realizzati, i filmati si mostravano nella Sala di Preparazione. E non esisteva alcuna regola. Non esisteva alcuna regola scritta, e neanche una regola verbale, per quel che riguarda le videocamere. Sin dal mio primo giorno nella flotta, ho sempre visto che le persone le portavano con sé ». La stessa accusa ha sottolineato che « quando il Maggiore Dougherty ha interrogato una serie di testimoni, ha ottenuto una testimonianza — relativamente ai voli sulla rotta AV047- nel senso che questa era la pubblicità delle caramelle »Ricola« o qualcosa di questo tipo ». La « colpa » del Cermis è stata, dunque, quella di trovarsi in una valle spettacolare e pittoresca, come certe immagini della pubblicità, tanto da meritarsi l'attenzione particolare dei piloti del VMAQ.

Il 10 maggio 1999, al termine del procedimento, il cap. Ashby è stato riconosciuto colpevole, radiato dai *Marines* e condannato a sei mesi di carcere, mentre l'accusa ne aveva chiesti due. Uscirà cinque mesi dopo, il 13 ottobre 1999, per buona condotta.

PARTE IV
TENTATIVO DI ANALISI DELLE RESPONSABILITÀ
CONNESSE CON LA VICENDA DEL CERMIS

1. PREMESSA

In questa parte della relazione, dopo che nelle precedenti si è proceduto all'esposizione dell'attività della Commissione, nonché ad una ricognizione critica del corposo e complesso materiale documentale pervenuto alla medesima, si procederà ad una ricostruzione complessiva del quadro delle responsabilità.

Tale ricostruzione non intende in alcun modo porre in discussione il dato giuridico dell'assoluzione dei due piloti da parte della competente autorità giudiziaria statunitense la cui competenza a decidere, derivante dall'applicazione delle regole vigenti in base a trattati internazionali, non è in alcun modo contestata. Né intende porre in discussione il quadro delle conseguenze che da tali sentenze deriva, anche con riferimento alla responsabilità della catena di comando americana. Riguardo a tale sentenza ed ai suoi effetti giuridici, la Commissione si pone in un atteggiamento di doveroso rispetto, come si conviene ad un legittimo atto giurisdizionale proprio di un ordinamento straniero.

Lo stesso discorso va fatto — sia pure, ovviamente, in un contesto normativo diverso — per le risultanze accertate dalle sentenze della magistratura ordinaria e militare italiana con riferimento alle responsabilità dei competenti soggetti militari.

Le valutazioni qui espresse dalla Commissione hanno natura di atto politico, che non mira a produrre conseguenze giuridiche ma soltanto a fornire un contributo all'accertamento della verità, secondo gli intendimenti posti dalla Camera dei deputati nella delibera istitutiva della Commissione medesima.

In tale prospettiva non deve apparire contraddittorio l'aver ricostruito. — soprattutto nel caso dei piloti statunitensi — il quadro delle responsabilità alla luce dei parametri normativi posti dall'ordinamento italiano.

Tale ricostruzione, infatti, lungi dallo smentire quanto affermato sopra e lungi dall'essere una mera esercitazione accademica, ha esclusivamente lo scopo di riguardare con serietà e senza infingimenti ad uno dei compiti principali attribuiti a questa Commissione, vale a dire quello di « fare piena luce sugli avvenimenti, sulle cause e sulle responsabilità ad ogni livello dell'incidente, avvenuto il 3 febbraio 1998 nel comune di Cavalese, dovuto al violento impatto di un aereo statunitense, in volo di addestramento, che, tranciando il cavo della funivia del Cermis, ha provocato la caduta al suolo della cabina con venti passeggeri a bordo, tutti deceduti; » (articolo 1, lettera *a*, della deliberazione istitutiva della Commissione).

2. LE RESPONSABILITÀ DELL'EQUIPAGGIO

2.1. *La natura della colpa dell'equipaggio.*

Alla luce del complesso dei documenti esaminati e delle audizioni svolte, deve ritenersi che le acquisizioni della Commissione consentano di affermare, alla luce dell'ordinamento italiano, la responsabilità di tutti i membri dell'equipaggio nella produzione dell'evento dannoso, per i reati che esattamente la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trento aveva ricondotto, in via di concorso formale ex articolo 81 co. 1° c.p., al paradigma delle figure delittuose di cooperazione in omicidio colposo plurimo (p. e p. dal combinato disposto degli articoli 113 e 589 commi 1° e 3° c.p.) e di cooperazione in attentato colposo alla sicurezza dei trasporti seguito da disastro (p. e p. dal combinato disposto degli artt. 432, co. 1° e 3°, e 449 c.p.).

L'atteggiamento psicologico dei militari impegnati nella missione EASY 01 appare infatti qualificabile in termini di colpa, sia generica sia specifica (cfr. articolo 43 co. 1° c.p.).

La prima consisterebbe nel non aver osservato le comuni regole di diligenza, prudenza e perizia, volando a bassissima quota e ad alta velocità su località abitate, colpa generica ancor più evidente ove si consideri che si trattava d'un volo a vista svolto in ottimali condizioni meteorologiche. A ciò andrebbe aggiunto che, essendo tutti militari esperti con un congruo numero di ore individuali di volo alle spalle, poteva ritenersi certamente esigibile nei loro confronti ben altro livello di perizia, prudenza e diligenza, sicché, una volta accertato che nessuno di loro in quel momento soffriva di patologie invalidanti (il solo cap. Schweitzer era stato classificato come NPQ — ovvero non fisicamente qualificato — per via d'un problema di calcolo renale risalente nel tempo — v. Commissione d'inchiesta americana —, ma né prima né dopo il sinistro risulta aver lamentato problemi in tal senso od aver fatto ricorso a cure mediche), che quel giorno vi era ottima visibilità e che l'altimetro dell'aereo (ben funzionante così come tutte le altre strumentazioni di bordo: l'aereo — ricordiamo — prima del decollo era stato qualificato « *safe for flight* »: v. capitolo sul processo di Trento) volontariamente non era stato attivato (sebbene il manuale NATOPS ne imponesse l'uso durante la navigazione a bassa quota), apparirebbe certamente da escludere che essi non si siano accorti di procedere secondo modalità del tutto difformi da quanto prescritto, oltre che in condizioni oggettivamente assai rischiose in ragione del particolare ambiente — per natura ed insediamenti umani — che sorvolavano.

Né tali rilievi potrebbero essere inficiati in base all'argomento di un'asserita carenza di addestramento recente dell'equipaggio nelle missioni a bassa quota. In proposito va osservato che nei 30 giorni precedenti l'incidente i militari in questione avevano effettuato le seguenti sortite (di cui dà atto la menzionata Commissione d'inchiesta americana del 10/3/98):

cap. Ashby 7 sortite, per complessive ore 14,5

cap. Schweitzer 8 sortite, per complessive ore 18,5

cap. Raney 11 sortite, per complessive ore 21,9

cap. Seagraves 6 sortite, per complessive ore 10,7.

È pur vero (v. pag. 28-29 della relazione della Commissione d'inchiesta americana del 10/3/98) che il cap. Ashby aveva effettuato l'ultimo volo a bassa quota il 3 luglio 1997, sicché, così come il cap. Raney, negli ultimi sei mesi prima dell'incidente non aveva effettuato alcuna missione a bassa quota, mentre nello stesso periodo il cap. Schweitzer ne aveva svolte due, di cui soltanto una in qualità di ECMO1, ed il cap. Seagraves una (il 13 gennaio 1998, prima di essere rischierato ad Aviano). Tuttavia, com'è noto, l'addestramento serve solo a mantenere e/o migliorare il livello di capacità pratiche e teoriche dei componenti l'equipaggio, mentre nel caso di specie la percezione del rischio d'una condotta di volo tanto scriteriata (senza che ne sussistesse alcuna giustificazione di servizio) doveva appartenere al loro ormai acquisito patrimonio di conoscenze ed esperienze, considerato il complessivo numero di ore di volo di ciascuno dei militari quel giorno imbarcati sul velivolo EA-6B (v. capitoli precedenti). Anzi, proprio la mancanza di adeguato addestramento recente a bassa quota avrebbe dovuto consigliare, a maggior ragione, di non lasciarsi andare alle imprudenze suddette.

La colpa specifica consisterebbe, viceversa, nell'eclatante violazione della consegna, non avendo i predetti militari americani né rispettato il piano di volo quanto a traiettoria, quota e velocità, né seguito le ordinarie norme tecniche di sicurezza (il tutto riconducibile, nella fattispecie, ai concetti di ordini e discipline). Quanto precede indurrebbe peraltro ad escludere ogni discorso circa un'eventuale esimente dell'adempimento d'un dovere ex articolo 51 c.p., che per sua natura presuppone alla luce del nostro ordinamento, appunto, il rispetto dell'ordine, ordine che — nella fattispecie — è stato invece intenzionalmente disatteso.

Oltre al piano di volo l'equipaggio risulta aver violato:

la quota minima dei 1000 ft imposta dallo U.S. Marine Corp Order (T&R) per gli aerei *Prowler*: si tratta d'una specifica misura di sicurezza stabilita dalle autorità militari americane per le missioni di addestramento per velivoli come l'EA-6B;

la quota minima di 2000 ft prescritta per i voli sul Trentino dal messaggio 1° ROC Monte Venda del 16 agosto 1997, riportato il giorno 29 dello stesso mese nel FCIF del 31° Stormo; dal rilievo che nello schedario denominato «*Low Level Sop*» in uso alla squadriglia VMAQ-2 è stata rinvenuta una scheda di navigazione recante l'indicazione del vincolo dei 2000 ft sulla rotta AV047 BD deve arguirsi che tale limite era conosciuto o, quanto meno, agevolmente conoscibile dai predetti militari americani;

la quota minima di 1000 ft per i voli d'inverno, cioè dal 1° novembre al 30 aprile, e comunque sopra le zone innestate, prescrizione contenuta nel messaggio USAF MCI 11-F-16; non può dubitarsi che i militari statunitensi ne fossero consapevoli, del che ha dato atto anche la Commissione d'inchiesta americana: infatti la documenta-

zione rinvenuta nella cabina di guida del *Prowler* segnalava tali limitazioni, circostanza che smentisce l'equipaggio nel momento in cui ha dichiarato alla predetta Commissione di non esserne a conoscenza;

il divieto di sorvolare un centro abitato (Cavalese, nella fattispecie) a distanza inferiore a quella di sicurezza (un miglio marino);

la velocità consentita sul territorio italiano che, a quote inferiori ai 2000 ft., era di 450 nodi, mentre al momento dell'incidente il velivolo procedeva a circa 540 nodi, pari a 1000 Km/h;

il messaggio SMA 175 del 21 aprile 1997, che intendeva escludere i voli di addestramento a bassa quota delle truppe rischierate in Italia per l'operazione *Deliberate Guard*; per quanto il Comandante statunitense delle Forze d'Attacco Sud abbia autorizzato voli d'addestramento per i *Prowler* della VMAQ-2 rischierati ad Aviano (del che si parla nella relazione della Commissione d'inchiesta americana), in ogni caso una direttiva del genere non avrebbe mai potuto derogare, quanto alle quote minime, al difforme accordo raggiunto con le autorità italiane e trasfuso nel citato messaggio;

l'obbligo di servirsi di carte aggiornate come quelle italiane, regolarmente trasmesse dal CIGA (Centro Informazioni Cartografiche Aeronautiche) ai comandanti del 31° FW e che, a differenza di quelle statunitensi, riportavano la funivia del Cermis; in merito va ribadito che i militari statunitensi non avevano alcun obbligo di utilizzare solo le carte americane del *Department of Defense, National Imagery and Mapping Agency* (NIMA), di guisa che avrebbero dovuto, usando la diligenza consona alle mansioni espletate, confrontare le carte messe a loro disposizione, così accorgendosi della maggior precisione di quelle italiane.

È appena il caso di evidenziare che solo quest'ultima violazione potrebbe non avere spiegato alcun contributo causale nell'ipotesi (v. infra) in cui il pilota abbia deliberatamente e temerariamente inteso, fin dall'inizio della missione, passare al di sotto dei cavi della funivia (il che dimostrerebbe la piena consapevolezza ab origine dell'ostacolo); le altre sono state tutte causalmente efficienti nel produrre il sinistro, in particolare quelle relative alla quota di sorvolo, essendo indiscutibile che se il velivolo si fosse mantenuto, come doveroso, sulle quote prescritte dalla disciplina vigente e dal piano di volo si sarebbe trovato in posizione di tutta sicurezza rispetto alla funivia sottostante.

Né il nesso causale fra la descritta condotta e l'evento dannoso potrebbe mai ritenersi interrotto ex articolo 41 cpv. c.p. dalla mancata segnalazione degli ingombri dei cavi della funivia in modo da renderli visibili da maggiore distanza, dovendosi convenire che i palloncini colorati ed altri mezzi simili adoperati all'uopo non sarebbero stati percepibili prima e più facilmente di quanto già lo fosse la cabina gialla della funivia che il pilota del *Prowler* era certamente in grado di scorgere grazie alle ottimali condizioni di visibilità di cui s'è detto.

Appare, invece, estraneo ad ogni attribuzione di colpa all'equipaggio il discorso relativo alla legittimità dell'autorizzazione del volo EASY 01, trattandosi di missione rispetto alla quale, a prescindere da

ogni altra stima, per l'equipaggio medesimo varrebbe ad ogni modo — questa volta — l'esimente dell'adempimento del dovere .

Nella fattispecie appare indubbio che l'equipaggio — composto da militari, ovvero da persone sottoposte ad un rapporto di subordinazione di diritto pubblico — avesse ogni ragione di percepire l'ordine di procedere alla missione EASY 01 (di per sé, ovviamente, non certo delittuoso) come del tutto consono al servizio espletato e legittimamente proveniente dai propri superiori.

2.2. *Colpa cosciente.*

La sopra descritta colpa specifica e generica dell'intero equipaggio risulterebbe, poi, aggravata alla luce dei parametri di cui all'articolo 61 n. 3 c.p. dalla previsione dell'evento. In altri termini, sembrerebbe essersi trattato d'un chiaro esempio di quella che la giurisprudenza e la dottrina penalistiche italiane definiscono colpa cosciente (o, appunto, colpa con previsione) e che si caratterizza per il fatto che l'evento dannoso, pur non voluto, è però astrattamente previsto dal soggetto agente, che opera nel preciso convincimento di riuscire ad evitarlo.

Com'è noto, si tratta d'una modalità di colpa che — quantunque concettualmente autonoma e ben distinta — in pratica nell'esperienza giudiziaria si pone su una sottile linea di confine rispetto ad altro tipo di atteggiamento psicologico, quello del dolo eventuale: anche in quest'ultimo il soggetto attivo prevede che si verifichi un evento che non è il fine della propria azione, nel senso che si rappresenta la probabilità od anche la semplice possibilità che esso si verifichi, ma — pur non volendo il realizzarsi dell'evento medesimo — ne accetta il rischio.

In altre parole, il dato differenziale tra le due forme di elemento soggettivo va rinvenuto nella previsione dell'evento. Questa, come più volte affermato dalla giurisprudenza della Corte di Cassazione, nel dolo eventuale si propone non come incerta, ma come tanto concretamente possibile che l'agente — nella volizione dell'azione — ne accetta il rischio, di guisa che la volontà finisce con l'investire anche l'evento rappresentato. L'accettazione del rischio deve ritenersi in re ipsa ove il soggetto agente preveda l'evento dannoso come certo od altamente probabile, in altre parole come conseguenza necessaria o assai verosimile della propria azione.

Nella colpa cosciente, invece, com'è noto la verificabilità dell'evento rimane un'ipotesi tanto astratta nella coscienza dell'autore al punto da non essere concepita come concretamente realizzabile, magari perché il soggetto conta sulle proprie capacità per evitarlo, sicché non è da lui in alcun modo voluto .

A sua volta nella percezione — sempre da parte dell'autore — della concreta possibilità che l'evento previsto si verifichi non è sufficiente il rilievo che l'evento stesso si presenti come obiettivamente prevedibile, dovendosi avere riguardo alla reale previsione e volizione di esso ovvero all'imprudente o negligente valutazione delle circostanze di fatto (cfr. Cass. n. 6581 del 29/04/1989, ud. 15/07/1988).

Su questi presupposti, tenuto conto dell'imprudente valutazione del livello di rischio presente nella situazione dei luoghi in rapporto alla condotta di volo, apparirebbe legittimo escludere che il pilota del Prowler e gli altri componenti l'equipaggio avessero percepito come un'eventualità concretamente realizzabile l'impatto contro i cavi della funivia, posto che essi — facendo eccessivo affidamento sulla propria esperienza e sulle proprie capacità — ritenevano di poter evitare l'evento dannoso. Diversamente, si dovrebbe ipotizzare che essi avrebbero accettato, nel contempo, anche il rischio di perdere la vita al solo scopo di scendere al di sotto della quota di volo prescritta. Tuttavia la palese sproporzione tra l'evento voluto e quello previsto è tale da far escludere l'ipotesi, considerata altresì la presenza di più militari a bordo del velivolo (l'accettazione del concreto rischio di cagionare un sinistro in cui avrebbero potuto perdere la vita, improbabile rispetto al singolo, lo è ancor di più rispetto a quattro persone).

Nel caso di specie, la riprova del fatto che i membri dell'equipaggio non temessero concretamente di andare incontro al catastrofico incidente poi verificatosi appare dimostrato dal fatto che portavano con sé sull'aereo cinepresa e macchina fotografica, il che lascerebbe intendere che contavano di effettuare foto e riprese suggestive.

Tali conclusioni appaiono fondate a prescindere dalle tre ipotesi astrattamente formulabili (v. capitolo relativo al processo di Trento) circa l'intenzione del pilota nel momento in cui l'aereo era giunto in prossimità della funivia: invero, sia che il cap. Ashby non si fosse accorto dei cavi della funivia, sia che, resosi conto dell'ostacolo, avesse tentato una manovra di emergenza, sia infine che avesse avuto fin dall'inizio della missione il temerario intento di passare al di sotto dei cavi, in ogni caso appare fondato il rilievo che il velivolo non si sarebbe dovuto in nessun caso trovare su quella traiettoria, a quella quota e a quella velocità e che la distinzione delle tre ipotesi varrebbe soltanto a distinguere il grado della colpa (ovviamente più elevato nella terza ed ultima, quella della manovra temeraria consapevolmente ricercata come prova di abilità e coraggio). A sua volta il grado della colpa sarebbe stato rilevante (ex articolo 133 co. 1°, n. 3, c.p.) soltanto ai fini della quantificazione d'una eventuale pena all'esito d'un processo che, come s'è detto, non è stato celebrato in Italia per la mancata rinuncia alla giurisdizione prioritaria da parte degli Stati Uniti.

2.3. La posizione di ciascun componente l'equipaggio.

Le violazioni predette sembrerebbero doversi ascrivere alla responsabilità di ognuno dei membri dell'equipaggio.

In proposito, escluso che si sia in presenza di mero concorso di azioni colpose indipendenti, dal momento che, trovandosi tutti a bordo del medesimo velivolo, ognuno aveva piena consapevolezza dell'altrui azione pericolosa, nessun dubbio sembrerebbe potersi nutrire in ordine alla gravissima colpa del pilota, cap. Richard Ashby, in prima persona incaricato della materiale guida dell'aereo. Quanto agli altri componenti l'equipaggio occorrerebbe distinguere due ipotesi, pur sostanzialmente analoghe nelle conclusioni in termini di responsabi-

lità: la prima è che anche gli altri militari a bordo del velivolo abbiano determinato od incitato il pilota a violare le prescrizioni di cui sopra, in tal modo dando luogo ad una cooperazione colposa mediante comportamento di tipo commissivo in cui si traduceva la comune volontà di non rispettare i limiti della missione; la seconda è che essi, per mera negligenza, non siano intervenuti sul loro collega per impedirgli di proseguire nella sua avventata condotta di volo.

Deporrebbe nel primo senso la presenza, fra i reperti trovati a bordo del velivolo, d'una videocamera, d'una cinepresa a 35 mm. e d'una macchina fotografica. Ciò appare un relevantissimo indizio che altri componenti l'equipaggio della missione EASY 01, se non tutti, si ripromettevano — non dissimilmente da quanto spesso avveniva in occasione di altri voli — di riprendere immagini o scattare foto dalla cabina dell'aereo, vuoi per conservare un ricordo dei luoghi, vuoi per esibire una prova del coraggio e dell'abilità dimostrati nel volare a bassissima quota fra valli e monti alpini.

Il rilievo, contrariamente a quanto ritenuto dalla Commissione americana, che l'ha trascurato, appare tutt'altro che marginale e indurrebbe a ritenere una colpa di grado notevole e — si badi — uguale per tutti coloro che abbiano condiviso la scelta di aumentare consapevolmente il rischio del volo per poter un domani esibire un ricordo e/o fare sfoggio di audacia e destrezza.

Nondimeno, appare riscontrabile un rilevante grado di colpa anche laddove si ipotizzi una mera cooperazione omissiva. Infatti, ove pure l'intento di volare a bassissima quota non sia stato condiviso da tutti gli altri membri dell'equipaggio e ricordato che, nell'ordinamento italiano, ex articolo 40 cpv. c.p. violare l'obbligo giuridico di impedire un evento equivale a cagionarlo, appare incontestabile il dato che anche i capitani Joseph Schweitzer, William L. Raney e Chandler P. Seagreves abbiano colpevolmente contribuito a causare il sinistro in quanto ognuno di essi è venuto meno ai compiti specifici assegnatigli.

Al fine di una miglior comprensione degli argomenti sopraesposti, appare opportuno ribadire che le indagini in precedenza narrate hanno consentito di accertare che almeno in tre fasi della rotta sono state commesse marcate violazioni del piano di volo e delle altre prescrizioni vigenti sopra ricordate (v. capitolo relativo al fatto), di guisa che appare da escludere che l'incidente si sia verificato per un'inopinata iniziativa del solo pilota, tanto repentina ed imprevedibile da impedire agli altri di intervenire tempestivamente per riportare il volo in condizioni di regolare svolgimento. Al contrario, il protrarsi delle violazioni per gran parte della durata del volo e l'assenza di qualsiasi segnalazione di emergenza — dall'aereo verso la torre di controllo — prima dell'urto contro i cavi della funivia sembrano costituire rilievi che estromettono dal novero delle ipotesi la congettura che tutto si sia svolto all'improvviso e/o all'infuori della capacità di concreto intervento da parte degli altri componenti l'equipaggio.

Premesso, per tutti, che secondo il manuale NATOPS, «ciascun membro dell'equipaggio deve affrontare il proprio impegno con spirito di condivisione delle responsabilità» e che gli ufficiali con qualifica ECMO hanno l'obbligo di restare sempre consapevoli dello stato del velivolo e dell'ambiente operativo, oltre che di intervenire sul pilota in

caso di rischio di collisione, appare innegabile che in colpa pari a quella del cap. Ashby sia incorso il cap. Schweitzer, imbarcato in qualità di primo ufficiale addetto alle contromisure elettroniche (ECMO1) e, in tale veste, tenuto anche alla ripianificazione di parti del piano di volo eventualmente resasi necessaria durante la missione, nonché responsabile della navigazione, dei relativi sistemi e delle comunicazioni, con l'obbligo di assistere il pilota negli armamenti (compito che nel caso in esame non viene in rilievo) e di coadiuvarlo nelle funzioni di vigilanza durante il volo, considerata — fra l'altro — la limitata visibilità dalla postazione del pilota (*lookout routing*).

In breve, l'ECMO1 deve ritenersi responsabile di come viene eseguita l'intera missione.

Malgrado ciò il cap. Schweitzer, pur avendone il potere, l'obbligo e la concreta possibilità (egli sedeva addirittura accanto al pilota), ha ommesso di intervenire sul cap. Ashby per impedirgli di violare in modo tanto marcato e ripetuto il piano di volo ed i menzionati limiti di quota minima.

Analogo è il discorso — per un grado di colpa sempre penalmente rilevante e sostanzialmente uguale — per i capitani William L. Raney e Chandler P. Seagreves, imbarcati rispettivamente con qualifica ECMO2 e ECMO3, aventi responsabilità nell'istruzione pre-volo e, nel corso dello stesso, di assistenza al pilota nell'individuare pericoli alla navigazione.

In sostanza i capitani Raney e Seagreves sembrerebbero essere venuti meno proprio al compito precipuo loro assegnato, quello della sicurezza del volo rispetto ai pericoli alla navigazione, nonostante che il lampante divario fra la quota e la velocità prescritte e quelle reali rendesse sicuramente molto ben percepibili entità e natura dei rischi. Per l'effetto, essendo evidente che l'aereo stava procedendo a bassissima quota già in violazione — quanto meno — del piano di volo, ECMO2 ed ECMO3 avrebbero dovuto desumerne che il non sentire il segnale acustico d'allarme stava a significare che l'altimetro non funzionava ed avrebbero, quindi, dovuto richiamare su ciò l'attenzione dei due che sedevano davanti a loro nella cabina del velivolo (dalla loro posizione ECMO2 ed ECMO3 — così come ECMO1 — non erano in grado di vedere il radar altimetro, ma nei propri caschi tutti disponevano comunque del segnale acustico incorporato che scatta non appena si vola al di sotto della quota regolata). Se non lo fecero non sembra esserci altra spiegazione che anche essi fossero consapevoli che il radar altimetro era stato volontariamente disattivato (o — il che è lo stesso in termini di responsabilità — che tutti avevano deciso di ignorarne il segnale acustico d'allarme).

Il rilievo, poi, che i componenti l'equipaggio fossero tutti pari grado — seppur con differenti mansioni nell'ambito della missione — esclude che taluno di essi abbia potuto omettere di intervenire sol per timore reverenziale rispetto al superiore.

Da ultimo, è appena il caso di evidenziare che la linea difensiva espressa dai membri dell'equipaggio in sede di inchiesta amministrativa e di processo davanti alla Corte marziale americana non appare in alcun modo idonea ad inficiarne la qui asserita responsabilità, dal momento che le argomentazioni che precedono sembrano dimostrare

con sufficiente fondatezza che è insostenibile che essi ignorassero le disposizioni vigenti circa la quota minima da mantenere, o che l'altimetro non funzionasse, o che non fossero stati in grado di percepire la pericolosità della condotta di volo tenuta.

3. LA CATENA DI COMANDO AMERICANA

3.1. *Il Corpo dei Marines.*

Le inchieste disciplinari interne.

L'esame delle responsabilità per la tragedia non può certo limitarsi alla condotta dell'equipaggio dell'EASY 01; le stesse modalità del fatto inducono interrogativi che coinvolgono tutta la catena di comando americana.

A questo proposito, l'esame degli atti dei processi marziali tenutisi negli Stati Uniti, ha fornito alla Commissione inediti e preziosi elementi di giudizio e ha consentito di ricostruire le prime reazioni che la tragedia suscitò all'interno del corpo dei *Marines*.

Il 5 febbraio 1998, due giorni dopo la tragedia, il Maggiore Generale M. D. Ryan, allora Comandante del secondo stormo aereo dei *Marines* e quindi diretto superiore del gruppo VMAQ-2 rischierato ad Aviano, convoca una riunione di tutti gli ufficiali degli squadroni aerei VMAQ che in quel momento si trovavano nella base di Cherry Point, sede dell'aviazione dei *Marines*. Di fronte a più del 75% dei piloti di *Prowlers*, il generale legge ad alta voce i titoli e i commenti negativi dei giornali relativi alla tragedia di Cavalese ed inizia così un drammatico incontro, definito da uno dei partecipanti una « *shock therapy* ». Commentando l'accaduto, dichiara che due fatti erano chiari: il piano di volo prevedeva una quota minima di 2.000 piedi e al momento dell'incidente l'aereo volava ad una quota inferiore ai 1.000 piedi. Secondo il generale, non vi era alcuna spiegazione possibile per il fatto, se non quella che l'equipaggio stesse volando intenzionalmente a volo radente e acrobatico (« *flathatting* »), in violazione consapevole delle regole. Il generale non si ferma qui: egli accusa esplicitamente l'intera comunità dei piloti di *Prowlers* di avere la fama di non rispettare le regole e di amare il volo radente. Annuncia di fronte ai suoi uomini che darà il via ad un'inchiesta interna per scovare uno ad uno i violatori di regole ed eliminarli.

Sembrerebbe, dunque, che per il generale la tragedia del Cermis non sia frutto di un episodio isolato ed occasionale.

Il generale non si limita alle parole: il giorno successivo rileva d'autorità il Tenente Colonnello Steven Watters dal comando dello squadrone VMAQ-3, il gruppo di *Prowlers* dispiegato ad Aviano nel 1997, rimpiazzato poi dal VMAQ-2. Motivo di questa severa decisione è una segnalazione che, con una scelta dei tempi non casuale, il legal officer del VMAQ-3 invia al gen. Ryan, con la quale accusa il coman-

dante dello squadrone di scorrettezze di volo. Dopo aver destituito il ten. col. Watters dal comando, il generale dà il via ad un'inchiesta amministrativa sui fatti segnalati, che affida al suo assistente, il brigadiere generale William Bowdon. Nel corso di essa viene reperita una registrazione video di un volo a bassa quota effettuato il 3 aprile 1997 da un *Prowler* di stanza ad Aviano. La condotta di volo risultante dalla registrazione contravviene palesemente le regole OPNAV: « L'aereo in questione volava a quota troppo bassa su centri abitati ed effettuava voli radenti e manovre acrobatiche (« *flathatting* ») in terreno montuoso ». La rotta di quel *Prowler* era l'AV047, la stessa del tragico volo del 3 febbraio 1998. A bordo dell'aereo vi era anche il comandante dello squadrone, ten. col. Watters, che non prese alcun'iniziativa per impedire o rimediare alle scorrettezze della condotta di volo del pilota.

Dall'indagine amministrativa risulta inoltre che il giorno successivo alla tragedia del Cermis, il ten. col. Watters convocò una riunione di tutti gli ufficiali del suo squadrone. Scopo dell'incontro era quello di informare tutti sull'incidente e sulle sue conseguenze. Ma alla fine di esso, il comandante fece una raccomandazione ai suoi uomini: chiunque avesse avuto delle copie di registrazioni video relative a voli a bassa quota era caldamente invitato a farle sparire. Secondo il gen. Ryan, tali dichiarazioni non erano « confacenti ad un ufficiale e gentiluomo, specie in considerazione dello status di ufficiale comandante e all'importanza dell'incontro » in cui sono state effettuate.

Per questo, e per la condotta omissiva tenuta durante il volo del 3 aprile 1997, il ten. col. Watters al termine del procedimento disciplinare a suo carico nell'aprile 1998, viene punito con la consegna alla base per 14 giorni, la ritenuta sullo stipendio della somma di 2.472 il mese per due mesi e con l'obbligo di tenere una conferenza a ciascuno degli squadroni VMAQ sulla « lezione » appresa e su come evitare tali situazioni in futuro.

Nei giorni e nelle settimane successive il Brigadiere Generale Bowdon, su incarico del maggiore generale Ryan, conduce un'altra inchiesta amministrativa sul comportamento degli squadroni di *Prowlers* rischierati ad Aviano. Nel corso di questa, egli interroga tutti gli ufficiali, dopo aver ricordato loro i diritti in quanto poiché sospetti di possibile violazione di consegne, in ordine alla condotta di volo nel periodo in cui erano dispiegati ad Aviano.

L'indagine si concentra sull'accertamento dell'esistenza di negligenze nei supervisori del VMAQ-2 e sulla loro correlazione all'incidente. Come risultato, quattro ufficiali di quello squadrone — il comandante, l'*executive officer*, l'ufficiale addetto alle operazioni e quello responsabile della sicurezza — sono incolpati disciplinarmente. Il 6-8 agosto 1998 si tiene l'udienza, presieduta dal Tenente Generale Pace, comandante dei Marines, settore Atlantico. All'esito di essa, l'ufficiale addetto alla sicurezza — il Maggiore Max Caramanian — e il comandante dello squadrone — il Tenente Colonnello Muegge — sono ritenuti colpevoli di violazione di consegna (*dereliction of duty*) per il modo in cui le informazioni relative alle limitazioni di volo furono (o meglio, non furono) diffuse tra i piloti del VMAQ-2. In conseguenza di ciò il comandante Muegge è rimosso dall'incarico.