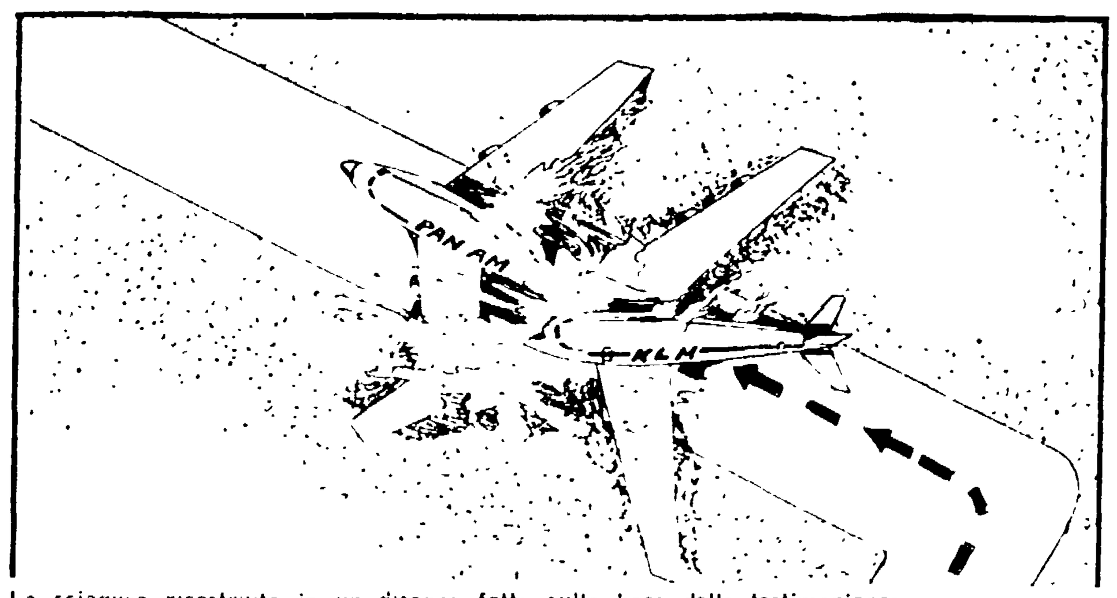


La sciagura ricostruita in un disegno fatto sulla base delle testimonianze

Prime ipotesi sulle cause della più grave sciagura della storia dell'aviazione

Forse un errore del pilota americano ha provocato l'urto fra i due aerei

Avrebbe equivocato su un ordine della torre di comando portandosi sulla pista sbagliata - Il drammatico racconto di alcuni dei sopravvissuti - Tutte morte le 249 persone a bordo dell'aereo olandese - Al momento della collisione la nebbia gravava sull'aeroporto - Da un'ora all'altra il bilancio potrebbe farsi più pesante

Nostro servizio

SANTA CRUZ DE TENERIFE — Quanti sono? Le salme sono ammassate, a centinaia, nel vecchio hangar dell'aeroporto. Corpi carbonizzati, orrendamente stigmatizzati, irriconoscibili.

Quanti sono? Le cifre comunque spaventose, sono ancora discordi. Ci vorranno delle ore prima che il definitivo bilancio di questa immane catastrofe aerea — certo la più grave della storia dell'aviazione civile — possa essere fatto. I funzionari del ministero dell'aria spagnolo parlano di 559 morti e di 80 sopravvissuti, su un totale di 639 persone fra personale e passeggeri dei due aerei. La KLM e la Pan American sostengono invece che le persone coinvolte nella sciagura sarebbero in tutto 645. Fonti dell'ospedale di Santa Cruz parlano di 92 sopravvissuti. Se questa cifra dovesse essere confermata, le vittime — dando credito a dati forniti dalle due compagnie aeree — sarebbero in totale 552.

Le squadre di soccorso intanto sotto una pioggia battente continuano a lavorare tra i resti dei due «jumbo» entrati in collisione. I rottami a tangibile testimonianza della terrificante violenza dell'urto, sono sparsi lungo tutta la pista di decollo. La pioggia non è riuscita a cancellare del tutto i segni degli incendi che la notte scorsa per molte ore, sono divampati tra le lamiere contorte dei due giganteschi aviogetti.

Nessuna delle persone che si trovavano a bordo dell'aereo della KLM potrà mai raccontare ciò che ha visto o che ha sentito. Le 239 persone che viaggiavano sul «jumbo» olandese sono tutte certamente morte. Le testimonianze dei sopravvissuti dell'aereo della Pan American riecheggiano, in modo ancora confuso, l'orrore di una tragedia consumatasi nel giro di pochi drammatici istanti. «Il nostro aereo stava invertendo la direzione — racconta Roland Brusco, uno dei superstiti — quando d'improvviso è stato il disastro. Ho visto arrivare l'aereo olandese che però non aveva ancora velocità sufficiente per sollevarsi. Ha cercato di decollare per passare sopra le nostre teste ma ci ha investito in pieno [illegible]».

«Avevamo appena cominciato a rullare — racconta un altro dei superstiti — quando c'è stato un urto e le fiamme hanno cominciato immediatamente a divampare. In una frazione di secondo il fuoco ha avvolto tutto. Non trovavo più mia moglie. Nell'urto l'avevo persa. Poi mi sono reso conto che avevo la possibilità di lasciarmi cadere sulla pista. L'urto mi aveva spostato di più di 20 metri. Di colpo mi sono reso conto che sanguinavo al corpo ed al fianco. E ancora queste fiamme che divoravano tutto. Mi sono lasciato cadere sulla pista. E' arrivata gente vicino al fuoco. Ancora non so se mia moglie sia viva».

Come è accaduto? Anche questa domanda trova ancora soltanto risposte parziali, frammentarie, contraddittorie. Ma alcune ipotesi già stanno prendendo consistenza. La più accreditata per il momento è quella che attribuisce la responsabilità della tragedia ad un errore del pilota americano, o più precisamente ad una sua errata interpretazione di un ordine impartitogli dalla torre di controllo.

Questo dato, secondo fonti ancora ufficiose, sarebbe confermato dalle registrazioni della scatola nera già recuperata tra i rottami dell'aereo statunitense. Secondo tali fonti gli addetti alla torre di controllo avevano ordinato al «jumbo» americano di portarsi sulla pista principale per tenersi pronto al decollo. Il pilota si è invece diretto sull'altra pista, dove lo aereo olandese stava prendendo velocità per il decollo.

Al momento della tragedia, come è noto, sull'aeroporto gravava una nebbia fittissima. La visibilità era di pochi metri, [illegible] 20 metri. L'impatto, secondo le testimonianze dei sopravvissuti, è avvenuto proprio nel momento in cui l'aereo americano stava immettendosi nella pista. «Stavamo facendo [illegible] — [illegible] ancora Roland Brusco, uno dei pochissimi che sono usciti pressoché indenni dal disastro — in prossimità della diramazione dove saremmo usciti di pista per rientrare in posizione di partenza».

Il pilota olandese ha disperatamente tentato di anticipare i tempi del decollo. Quello americano ha cercato di far deviare l'aereo di lato. Ma tutto era ormai inevitabile. Molti, tra l'equipaggio dell'apparecchio statunitense, si sono accorti di quanto stava accadendo solo al momento dello scontro. Il «jumbo» della Pan Am si è spezzato in tre tronconi subito avvolti dalle fiamme. L'aereo olandese, che in quel momento stava rullando ad una velocità di quasi 300 chilometri allora, ha proseguito la sua corsa per ancora 200 metri seminando rottami in ogni direzione. Erano le 16.40 di domenica.

[illegible] la pista di decollo [illegible] dei due giganteschi aviogetti [illegible] della estrema [illegible] in qualche modo ancora [illegible] solo i motori e la parte anteriore della [illegible] dell'aereo della Pan Am.

[illegible] attraverso la coltre di nebbia [illegible] soltanto un [illegible] in direzione del [illegible] di decollo. Poi, qualche [illegible] dopo quando [illegible] incendi ha improvvisamente diradato la nebbia sono apparse le carcasse dei due aerei avvolte dalle fiamme. Anzi — aggiungono gli addetti all'aeroporto — tutta la pista era costellata di incendi piccoli [illegible] dai due aerei ormai era impossibile riconoscere.

m. c.

Gli spostamenti a terra l'handicap dei «Jumbo»

Un gigante dell'aria sicuro in volo ma condizionato dopo l'atterraggio alle attrezzature aeroportuali — Che cosa può aver determinato la sciagura di Tenerife

I «Jumbo» ha rappresentato nella breve storia della aviazione commerciale un'epoca, paragonabile forse a quella aperta ai velivoli dal definitivo tramonto dei mastodontici dirigibili tedeschi della serie Hindenburg. L'era del viaggio aereo di massa si aprì il 22 gennaio del '70, proprio quando il primo «Boeing 747» nella versione civile si alzò dall'aeroporto di New York per inaugurare il collegamento quotidiano con Parigi. Il «gigante dell'aria» trasportò in quella occasione 160 passeggeri, quindici membri dell'equipaggio e tre piloti. Nessun aereo occidentale delle linee civili aveva mai fatto viaggiare un carico umano così ingente. Nelle note di commento al primo volo del «Jumbo» si parlò di un'epoca nuova, dell'aereo che stava soppiantando ogni altra forma di trasporto sui lunghi percorsi, del volo di massa.

La crisi del petrolio e gli alti costi del carburante misero in crisi anche il trasporto aereo, facendo segnare un passo ai piani di sviluppo delle compagnie aeree. Anche i «Jumbo» subirono questa crisi. I «giganti dell'aria» continuarono infatti a percorrere le rotte atlantiche a carico ridotto, talvolta anche con poche decine di passeggeri. Per le società aeree l'impiego dei «Boeing 747» sui collegamenti con il nord America ha sempre rappresentato un fatto di prestigio anche se i costi eccessivi dovuti alle tonnellate di kerosene bruciate durante il volo, hanno fatto spesso segnare in rosso i bilanci.

Il «gigante dell'aria» è considerato anche uno degli aerei più sicuri nella fase di volo. Il suo tallone di Achille, se così si può dire, è rappresentato dai movimenti a terra: atterraggio, decollo e spostamento sulle piste. Per muovere un bestione così grosso ci vogliono apparecchiature particolari e precisi comandi da parte delle torri di controllo. Il «Boeing 747» è lungo 70 metri ed ha una apertura alare di 60; la sua coda arriva a oltre 19 metri dal suolo, come un edificio a sei piani. Quando si alza da terra pesa circa 335 tonnellate, al termine del volo il suo peso scende a 255, la differenza è rappresentata dal carburante bruciato.

Spostare sulle piste di atterraggio un gigante del genere non è un lavoro facile. La sciagura di Tenerife si deve proprio a queste difficoltà. Ci vorrà ancora molto tempo prima che gli esperti nominati dalle due compagnie aeree proprietarie dei due «giganti dell'aria», la «KLM» e la «Pan Am», ci dicano con precisione cosa è successo. Un'altra commissione di indagine sembra sia stata nominata dalle compagnie di assicurazione che, secondo un primo calcolo, dovrebbero sborsare qualcosa come 100 miliardi di lire (solo i due «Boeing» costano 30 miliardi).

In attesa che i periti completino le loro indagini, cerchiamo di capire quali possono essere state le cause che hanno provocato la spaventosa sciagura. In primo luogo bisogna fare subito una osservazione. L'aeroporto di Tenerife non dispone, al pari di buona parte degli scali aerei del mondo, di un radar a terra. Questa apparecchiatura, installata anche nell'aeroporto di Fiumicino, consente agli operatori della torre di controllo di fornire un quadro preciso dei movimenti delle macchine sulle piste. Tra i tecnici l'apparecchio è noto come «radar di rullaggio».

L'altro elemento che potrebbe aver fatto precipitare la situazione è la fretta con cui si è «smistato» il traffico a Tenerife. Normalmente — sostengono gli esperti — si deve sacrificare tutti i «tempi commerciali» quando sull'aeroporto grava una fitta nebbia. Si devono cioè allungare i tempi di decollo o di atterraggio in modo da consentire la sicurezza nelle operazioni. Non c'è dubbio che a Tenerife si è verificato un errore umano. Resta da vedere in che misura l'errore sia stato commesso dalla torre di controllo e dai due piloti.

Subito dopo la sciagura, l'agenzia di stampa Adnkronos ha interpellato alcuni tecnici per sentire i loro pareri sulla sicurezza e sulle cause dell'incidente. Per la sicurezza degli aerei gli esperti hanno sottolineato che «il futuro degli incidenti aeronautici per i velivoli moderni e localizzabile nelle fasi di decollo atterraggio al 90 per cento». «Mentre per realizzare il Jumbo — è stato detto — sono occorsi meno di 4 anni per adeguare le strutture aeroportuali occorrono mediamente 7-8 anni, quando tutto va bene».

Massimo Co[illegible], uno dei dirigenti dell'ANPAC, ha osservato che oltre al collocazione dei radar di rullaggio, «vi è tutta una serie di sistemi di sicurezza da realizzare negli aeroporti. Non si tratta infatti di adeguare le misure geometriche degli scali alla potenza e alla velocità degli aerei: lo stesso Jumbo può atterrare e decollare dove decollano ed atterrano gli aerei moderni di minori dimensioni».

Non c'è dubbio che deve essere l'attrezzatura a terra a tornire margini di sicurezza a macchine giganti come i «Boeing 747», tranquille in cielo ma vulnerabili a terra. L'immane rogo delle tonnellate di kerosene andato in fiamme dopo la collisione fra i due colossi, rogo che ha stroncato la vita a centinaia di persone, è un campanello d'allarme per tutti gli aeroporti.

Taddeo Conca

I più gravi disastri dell'aviazione civile

Ecco che cosa rimane di uno dei due velivoli

- 3 marzo 1974 - DC-10 turco si schianta presso Parigi. 346 morti.
- 10 settembre 1976 - Trident si scontra con DC-9 presso Zagabria. 196 morti.
- 4 dicembre 1974 - Cargo C-5 Galaxy cade a Colombo (Sri Lanka). 191 morti.
- 3 luglio 1975 - Boeing 727 Usa precipita ad Agadir, Marocco. 188 morti.
- 13 ottobre 1972 - Jet dell'Aeroflot cade nei pressi di Mosca. 176 morti.
- 22 gennaio 1973 - Boeing 707 giordano cade in Nigeria. 176 morti.
- 4 aprile 1975 - Aereo civile Usa precipita a Saigon. 172 morti.
- 30 luglio 1971 - Boeing 727 cade a Morioka in Giappone. 162 morti.
- 13 agosto 1972 - Ilyuscin 62 dell'Interflug precipita presso Berlino Est 156 morti.
- 16 marzo 1969 - DC-9 venezuelano precipita a Maracaibo (Venezuela). 155 morti.
- 4 dicembre 1972 - Convair Colorado dell'Iberia si schianta presso le Canarie 155 morti.
- 20 settembre 1976 - Boeing 727 si schianta sui monti di Isparta in Turchia. 155 morti.
- 20 agosto 1975 - Ilyuscin sovietico cade in Siria presso Bagdad. 126 morti.
- 12 luglio 1973 - Boeing 707 brasiliano precipita presso Orly 122 morti
- 18 giugno 1972 - Trident della Bea cade all'aeroporto di Londra 118 morti.
- 5 maggio 1972 - DC-8 dell'Alitalia precipita a Punta Raisi, Palermo 115 morti
- 24 giugno 1974 - Being 727 precipita a New York. 113 morti.

Previsti anche da e per l'estero

Oltre 400 treni speciali in Italia per la Pasqua

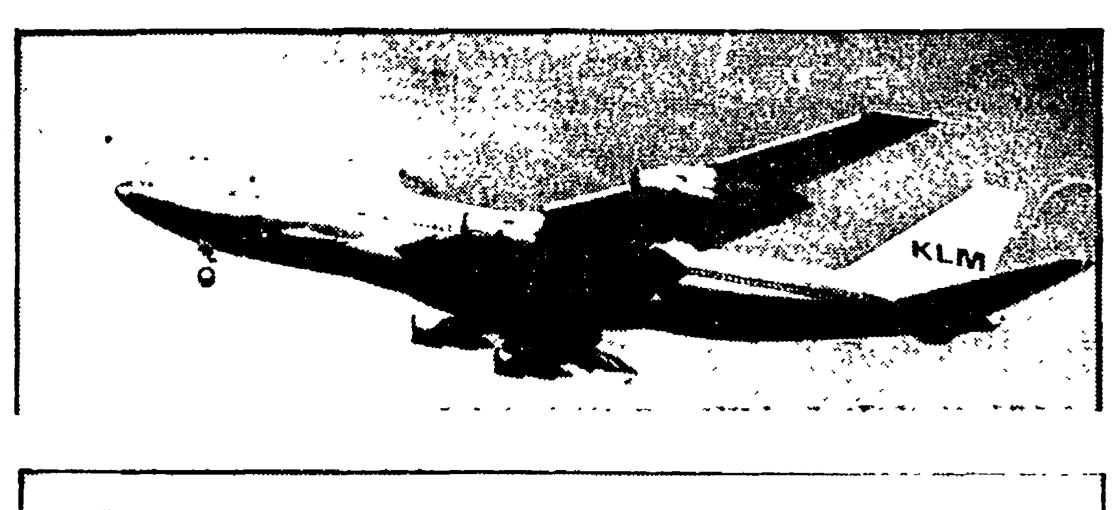
ROMA — Oltre 400 treni [illegible] circoleranno sulla rete delle Ferrovie dello Stato nel periodo tra il 7 ed il 17 aprile per le feste di Pasqua.

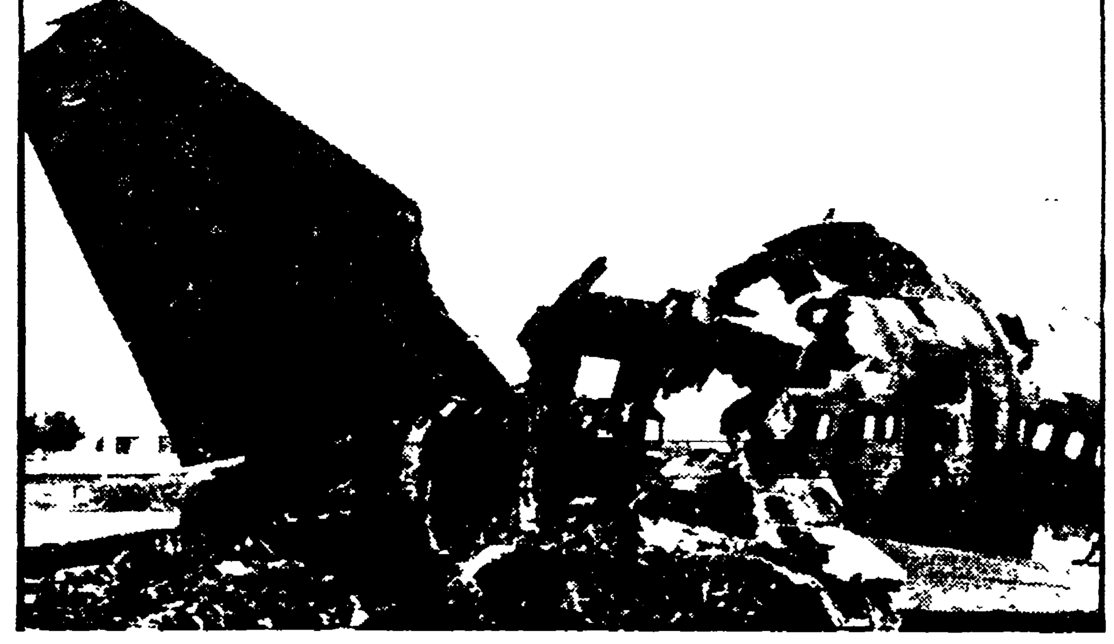
Il relativo programma, definito dall'azienda FS, prevede un maggiore impegno di oltre 500 vetture di cui 40 [illegible] e cuccette per il traffico internazionale ed altrettante per quello interno. Le amministrazioni estere, per la nostra attuazione del programma, concorreranno con 200 carrozze. Da sottolineare [illegible] che molti convogli [illegible] saranno [illegible] in modo da accontentare un maggior numero di viaggiatori.

Gli «straordinari» per la prossima festività di Pasqua sono così suddivisi: 11[illegible] treni in servizio esclusivamente interno di cui 123 per relazioni a lungo percorso da Torino, Milano e Roma per la Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna, [illegible] a medio percorso; 21 [illegible] treni [illegible] internazionali [illegible] dai transiti di Domodossola, Chiasso, Luino e Brennero per il Sud; 30 [illegible] 108 treni, di cui 9 speciali [illegible] per lavoratori, per il loro rientro nelle località estere.

Aereo turismo scomparso in Alto Adige

BOLZANO — Ostacolate dalla pioggia e dalla scarsa visibilità, sono riprese ieri mattina le ricerche dell'aereo da turismo «Cessna 182» scomparso domenica durante un breve volo locale. L'aereo pilotato da un commerciante di Bolzano Ernst Esperi, di 47 anni, e senza altri passeggeri a bordo era partito poco dopo mezzogiorno.




Il «Boeing 747» della KLM (sopra) e la sua carcassa dopo l'incidente a Tenerife

Il «Jumbo» della KLM

Un volo «charter» partito dall'Olanda

Il «Boeing 747» della compagnia di bandiera olandese, la KLM, era stato noleggiato per un volo «charter» ad una compagnia di viaggi turistici. I passeggeri erano infatti diretti alle Canarie per una vacanza. Il «Jumbo» era partito dall'aeroporto di Amsterdam con 249 persone, di cui 204 adulti, 25 bambini, sei più o meno in tenera età e 14 persone di equipaggio. Fra i passeggeri vi erano una coppia tedesco-occidentale, quattro australiani e, forse, quattro belgi. Tutti gli altri erano olandesi. Il comandante, Veldhuyzen Van Zanten, sposato con due figli, lavorava con la KLM da quasi 27 anni.

I passeggeri della «Pan Am»

Andavano in vacanza per due settimane

Il «Jumbo» della Pan American distrutto a Tenerife era decollato da Los Angeles sabato mattina con a bordo 364 persone, oltre a 16 persone di equipaggio e altri due dipendenti della compagnia: altre 14 erano salite a New York. Si trattava di un volo «charter» organizzato da una compagnia di viaggi di San Francisco e diretto a Las Palmas. Qui i passeggeri sarebbero saliti a bordo di una nave per una crociera che li avrebbe portati a Casablanca, Tangeri, Gibilterra, Maiorca, Malta, Creta e Pireo. Dalla capitale greca sarebbero ritornati in aereo a Los Angeles dopo due settimane.

Quattro ore prima l'attentato all'aeroporto di Las Palmas

LE CANARIE: DA 5 SECOLI DOMINATE DAGLI SPAGNOLI

L'esplosione di un ordigno (otto feriti) aveva fatto chiudere l'altro scalo dell'arcipelago e dirottare il traffico

Nostro servizio

LAS PALMAS — Le Canarie, dette anche isole dell'eterna primavera (giacché il clima è assai mite, il cielo è quasi perennemente sereno e le precipitazioni irrisorie), si trovano a poco più di 100 km. dalla costa nord-africana, all'altezza dell'ex confine tra il Marocco e il Sahara spagnolo. L'arcipelago è costituito da sette isole: Gran Canaria, Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura, Gomera, Hierro e Palma, con una superficie complessiva di 7273 chilometri quadrati ed una natura eminentemente vulcanica. Abitate originariamente dai «guanches», popolazione di ceppo berbero e quindi nord africano, le Canarie — citate già da Tolomeo che le definì le «Isole Felici» — furono soggette alla penetrazione dei «mauri» (appunto marocchini e mauritani) e infine alla occupazione spagnola. Il governo di Madrid prese possesso dell'arcipelago alla fine del XV secolo, e da allora le sette isole hanno costituito ininterrottamente due province d'oltremare del territorio metropolitano iberico.

La dominazione spagnola ha portato ad una profonda trasformazione delle caratteristiche etniche e linguistiche dell'arcipelago, giacché la originaria popolazione [illegible] che si è intimamente mescolata con gli immigrati iberici fino a venirne praticamente assorbita. Oggi gli abitanti delle Canarie [illegible] 1 milione e 300 mila persone parlano come madre lingua lo spagnolo e il «[illegible]» [illegible] il movimento indipendentista cerca di rivalorizzare [illegible].

L'economia delle Canarie si basa soprattutto sul [illegible] — che costituisce l'attività principale — e l'esportazione di prodotti agricoli, favoriti dal clima temperato. La coltura più diffusa è redditizia è quella delle banane, seguite dagli ortaggi, dalla vite, dai cereali. Non secondaria la pesca.

Le dispute sull'appartenenza politica delle Canarie non sono dunque legate alle loro ricchezze naturali quanto alla posizione strategica e a questioni di «prestigio nazionale». Contese (nominalmente) tra la Spagna, che le considera né più né meno che parte del proprio territorio nazionale per ragioni sia etniche che storiche, e dal Marocco, che mette l'accento sulla loro posizione geografica ed ha sempre collegato il destino dell'arcipelago a quello del Sahara ex spagnolo, le Canarie vengono anche rivendicate da due diversi movimenti «indipendentisti», che hanno peraltro la loro base all'estero ed hanno scarso seguito fra la popolazione locale. Si tratta del MPAIAC (Movimento per l'autodeterminazione e l'indipendenza dell'arcipelago delle Canarie), diretto da Antonio Cubillo e che ha una sua sede permanente ad Algeri, e del FLAIC (Fronte di liberazione dell'arcipelago delle isole Canarie), nato da una scissione del gruppo di Cubillo. Gli indipendentisti pongono l'accento sul carattere africano delle Isole Canarie (sottolineato, nel 1968, su richiesta del MPAIAC, anche da una commissione dell'Organizzazione per l'Unità Africana).

Non esiste, tuttavia, un vero e proprio movimento di liberazione nazionale nell'arcipelago ed alcune manifestazioni popolari e scioperi svoltisi [illegible] [illegible] delle forze democratiche ed antifasciste [illegible] contro la dittatura franchista [illegible].

[illegible] continuano [illegible] tanto a far sentire la loro voce dall'estero, in particolare l'MPAIAC, che dispone ad Algeri, non solo di un ufficio [illegible], ma anche di una stazione radio — la cui attività si è intensificata dopo l'inizio dell'azione del Fronte POLISARIO nel Sahara spagnolo — e che è arrivato a presentare [illegible] anche all'ONU.

E' appunto l'MPAIAC responsabile, non della tragedia di Santa Cruz, ma dell'attentato che quattro ore prima ha indotto le autorità spagnole a chiudere al traffico l'aeroporto di Las Palmas, sull'isola di Gran Canaria con il conseguente dirottamento dei due Jumbo-jets sull'aeroporto di Santa Cruz de Tenerife. L'attentato, compiuto — afferma Antonio Cubillo — come [illegible] all'uccisione di un militante dell'MPAIAC — è stato compiuto in una sala transiti dell'aeroporto dove [illegible] di un ordigno ha [illegible] di otto persone.

[illegible] drammatico precedente. Il [illegible] dicembre 1972 un quadrigetto Convair 990 della Spantax (società spagnola di voli charter), carico di turisti della RFT, esplose in fase di decollo dall'aeroporto di Santa Cruz. Nel sinistro perirono 155 persone. Alcuni giorni dopo un comunicato diffuso da Parigi a nome del Fronte di Liberazione delle Canarie (movimento concorrente dell'MPAIAC) attribuiva l'esplosione ad un proprio attentato diretto «contro il fascismo spagnolo e gli imperialismi americano (comproprietario della Spantax) e tedesco». Le indagini compiute da tecnici non hanno peraltro [illegible] la tesi dell'attentato.

g. l.

Assalto alla camera blindata della Cassa di Risparmio a San Miniato (Pisa)

Colpo da un miliardo in una banca col sistema della lancia termica

Banda specializzata al lavoro la notte di domenica - Armamentario da specialisti: perfino un respiratore da sub

Dal nostro corrispondente

PISA — Furto da un miliardo e 300 milioni domenica notte alla sede centrale della Cassa di Risparmio di San Miniato (Pisa). [illegible] della camera blindata è stato portato via. Per [illegible] a segno il colpo la banda evidentemente specializzata in queste imprese ha fatto uso della lancia termica.

Gli scassinatori sono penetrati da una finestra del primo piano che si affaccia sul retro, e solo giunti, scalando una rapida scoscesa ed utilizzando una scala a pioli di alluminio che si erano portati dietro, insieme alla complessa apparecchiatura che serve per utilizzare la lancia termica. Una volta all'interno dell'edificio, dopo aver tirato su con delle corde il materiale, si sono diretti nei sotterranei qui, tappate col cellophan nero e nastro adesivo tutte le porte e [illegible] [illegible] per impedire [illegible] del fumo [illegible] la lancia termica che ha [illegible] [illegible] del corridoio che porta al caveau.

Il resto è stato un gioco da ragazzi: messo tutto il denaro [illegible], i ladri sono usciti per dove erano entrati. Nella [illegible] hanno abbandonato [illegible] «strumenti di lavoro» che erano serviti per l'impresa.

La mattina successiva sono state trovate, oltre alla lancia termica, otto bombole di miscela per alimentare la lancia stessa avvolte in coperte per impedire che facessero rumore durante il trasporto, una leggera scala in alluminio montabile che probabilmente i ladri si erano costruita da soli, un respiratore subacqueo utilizzato dall'operatore della lancia termica (usata in luogo chiuso la lancia brucia tutto l'ossigeno) [illegible].

L'allarme è stato dato [illegible] della Cassa di Risparmio [illegible] [illegible] la banca [illegible] durante la notte [illegible] [illegible] il caveau [illegible] trovato le porte chiuse dall'interno e sigillate con il nastro adesivo. Ha subito avvisato il direttore [illegible] Sa[illegible] e [illegible] A. [illegible] della banca subito accorsi non è rimasto che controllare a quanto ammontasse la perdita. Secondo indiscrezioni, che non sono state però confermate dai dirigenti della Cassa di Risparmio, l'ingente somma che si trovava nel caveau e da spiegarsi con il fatto che i venerdì le 24 filiali della Cassa di Risparmio di S. Miniato avevano effettuato numerosi versamenti alla centrale che avrebbe poi dovuto [illegible] [illegible] La Cassa di Risparmio [illegible] [illegible] province di Pisa e Firenze [illegible] del traffico di denaro degli importanti centri [illegible] di Pontedera, Empoli e Santa Croce sull'Arno.

N[illegible] [illegible] della banca [illegible] diffuso un comunicato [illegible] [illegible] milioni [illegible] della somma sottratta e specificato che il danno è interamente coperto da assicurazione e che nel caveau non esistevano cassette di sicurezza, il lavoro quotidiano — conclude il comunicato della Cassa di Risparmio di S. Miniato — non è stato influenzato dalla impresa criminosa.

Andrea Lazzeri

SAN MINIATO — L'attrezzatura della banda ritrovata dalla polizia