Il drammatico racconto dei soccorritori sulla tragedia di Manchester

'Saltavano da una palla di fuoco'

Mentre era in corso l'operazione-sgombero la seconda, micidiale, esplosione a bordo

Due pompieri sono saliti sull'aereo per aiutare i passeggeri ma lo scoppio li ha scaraventati al suolo - L'angoscia sul volto degli scampati - «Era un inferno: quelli che stavano dietro di me non potevano salvarsi» - I messaggi di cordoglio - L'85 un anno terribile

MANCHESTER — Alcuni dei superstiti della sciagura aerea, assistiti nell'ospedale della città

Dal nostro corrispondente

LONDRA — Un rogo fulmineo che è costato la vita a 54 persone che andavano in vacanza incontro al sole dello Jonio. Pochi istanti prima del decollo, mentre il Boeing 737 correva a 160 chilometri orari, un'esplosione nel motore di babordo ha costretto il pilota a frenare facendo slittare l'apparecchio a destra, fuori pista. Ma l'incendio aveva ormai avvolto il volo charter KKT 328 della British Airtours, con 137 persone a bordo, in servizio da Manchester a Corfù.

Le fiamme hanno invaso anche l'interno della carlinga, negando ogni possibilità di scampo a coloro che si trovavano seduti con le cinture allacciate nella metà posteriore della cabina. Si sono aperti velocemente i portelli anteriori e sono stati calati due scivoli d'emergenza. Ottantatrè passeggeri sono riusciti a mettersi in salvo. Quindici sono stati ricoverati all'ospedale, tre in gravi condizioni: lamentano tutti ustioni di varia entità. Quelli rimasti a bordo sono morti soffocati dal fumo intenso e divorati dalle fiamme prima che i servizi di soccorso, prontamente intervenuti, potessero cercare di salvarli. Erano le 7 di ieri mattina.

Il calore del fuoco era tale che la fusoliera metallica si è liquefatta. L'aereo si è spezzato in due. Il relitto annerito della coda si è piegato rivolto verso il cielo.

Nella sua ultima folle corsa, l'aviogetto si era fermato a 250 metri dalla stazione antincendio dell'aeroporto. Nel giro di 2 o 3 minuti, le autobotti l'hanno letteralmente sommerso di schiuma bianca e viscosa in un disperato tentativo di soffocare le fiamme. La tragedia è stata ridotta ma non impedita. Due vigili del fuoco sono saliti a bordo per aiutare la convulsa operazione di sgombero. In questi momenti è sopraggiunta, improvvisa una seconda esplosione (bombole di ossigeno) e i due pompieri sono stati scaraventati fuori, mentre le strutture si disintegravano nella furia di quello che era diventato un macabro altoforno. La carcassa del velivolo, inondata di schiuma, ha continuato a emettere un fumo acre e denso per almeno due ore. Quando l'involucro si è raffreddato, le povere salme (non tutte recuperate) sono state portate fuori in sacchi di tela verde. Un vicino hangar veniva provvisoriamente trasformato in obitorio di fortuna. I soccorritori hanno detto: «Non abbiamo mai visto un tale orrore stampato sul volto dei sopravvissuti».

Le cause dello spaventoso incidente verranno scrupolosamente indagate al centro di ricerche dell'aviazione civile di Farnborough. Una prima ipotesi è che si sia trattato di avaria alle turbine. Una delle pale dei rotori si sarebbe spezzata come a volte accade quando uno stormo di uccelli viene risucchiato dentro il meccanismo. E il pezzo staccatosi con immensa forza centrifuga avrebbe potuto provocare l'esplosione all'interno del cilindro che contiene la turbina. Il contraccolpo avrebbe prodotto la frattura delle tubature del carburante e questo spiegherebbe perché il velivolo sia stato immediatamente avvolto dalle fiamme. Un testimone oculare ha spiegato: «Era come un globo incandescente, un vero e proprio inferno».

Il signor Thompson, direttore dell'aeroporto, ha elogiato la prontezza, calma e precisione con cui le squadre di emergenza hanno prestato la loro opera. Uno degli scampati ha parlato invece del panico che si è sparso a bordo «per quelli che come me stavano in testa è stato relativamente facile buttarsi giù dalla carlinga. Ma c'è stato un fuggi fuggi e una grande confusione. Gli altri, poveretti, che stavano dietro, erano immersi nel fumo e non avevano la minima probabilità di farcela. Tutti, del resto, hanno subito avuto difficoltà nel respirare. È stata una cosa orrenda». Il pilota ha comunque agito con grande presenza di spirito segnalando alla torre di controllo il guasto improvviso e decidendo di annullare il decollo. Se si fosse levato in volo, qualche momento dopo sarebbero morti tutti. La regina Elisabetta II ha un messaggio di cordoglio per le vittime. Il premier Thatcher, che stava rientrando dalle vacanze in Svizzera, ha fatto atterrare il suo aereo a Manchester per un sopralluogo sulla scena della sciagura e per una visita ai feriti in ospedale.

Quello di ieri mattina è stato il quarto disastro aereo di grosse proporzioni nel giro di due mesi. Il 23 giugno precipitava nell'Atlantico presso le coste dell'Irlanda il Jumbo dell'Air India annientando 329 passeggeri. Il 3 agosto, a Dallas (Usa), cadeva in atterraggio un Delta Lockheed: 133 i morti. Il 12 agosto sulle montagne a sud di Tokio finiva tragicamente il volo senza timone del Boeing 747 Jal, uccidendo 524 persone. Il 1985 è un'annata tremenda per l'aviazione civile. Le perdite assommano già a più di mille (l'anno scorso solo pochi incidenti con 200 vittime).

Gli esperti dicono che il Boeing 737 è un apparecchio fra i più sicuri. Ce ne sono attualmente mille in servizio presso 90 aviolinee internazionali. Ne sono andati perduti solo 20 da quando è entrato in servizio nell'ormai lontano 1968. Due gli incidenti di particolare gravità: il primo, nell'81, quando un 737 si spaccò in volo sui cieli di Formosa (probabile causa: corrosione) con 110 persone a bordo; il secondo, nell'82, quando un altro 737 appena decollato dall'aeroporto di Washington finì sotto un ponte del fiume Potomac provocando la morte di 78 persone (ghiaccio sulle ali).

I tecnici tuttavia aggiungono che il Boeing 737 presenta alcuni problemi di costruzione assai noti: tende a rullare troppo in pista, a volte innalza eccessivamente il muso in fase di decollo, subisce fenomeni diffusi di corrosione tant'è vero che ha dovuto essere più volte sottoposto a revisione e trattato con vernici speciali. Ci sono infine stati 8 casi di completo collasso dell'impianto elettrico.

Un tipo di avaria, quest'ultima, particolarmente pericolosa all'atto dell'arrivo e della partenza. Per tutti questi motivi, anche il 737 (come il Jumbo 747) è sotto sospetto malgrado la percentuale di perdite piuttosto bassa che ha fatto finora registrare.

Il dubbio si accresce all'indomani del disastro di Manchester. La parola decisiva spetta adesso agli investigatori di Farnborough ma ci vorranno dei mesi per conoscere il risultato dell'inchiesta.

Antonio Bronda

MANCHESTER — L'incendio è domato. I soccorritori recuperano le salme dei 54 passeggeri

Soltanto quest'anno 1500 i morti

ROMA — Ecco l'elenco dei maggiori incidenti aerei accaduti nel mondo dall'inizio dell'anno. Contro le poche decine di vittime registrate lo scorso anno, la quota dei morti di quest'anno ha già di molto superato il migliaio.

2 GENNAIO - LA PAZ — «Boeing B.727» della Eastern Airlines: 29 morti.

18 GENNAIO - JINAN — «Antonov 24» della Caac: 38 morti.

19 GENNAIO - SAN JOSÉ DI LOS LAJAS — «Ilyushin 18» della Cubana de Aviacion: 40 morti.

21 GENNAIO - RENO — «Lockheed Electra 188» della Galaxy Airlines: 66 morti.

24 GENNAIO - CALI — Embraer «Bandeirante»: 17 morti.

24 GENNAIO - CARMEN DEL ATRATO — «Twinotter» della Aces: 23 morti.

1 FEBBRAIO - MINSK — «Tupolev Tu.134» dell'Aeroflot: numero morti non noto.

19 FEBBRAIO - BILBAO — «Boeing 727» della Iberia: 148 morti.

22 FEBBRAIO - TIMBUCTU — «Antonov 24» della Air Mali: 51 morti.

28 MARZO - FLORENCIA — «Fokker 28» della Satena: 46 morti.

16 APRILE - PHUKET — «Boeing 737» della Thai: 11 morti.

3 MAGGIO - ESTONIA — «Tupolev 134» e un «Antonov 2» dell'Aeroflot entrano in collisione: 80 morti (?).

23 GIUGNO - OCEANO ATLANTICO AD EST DELL'IRLANDA — «Boeing 747» dell'Air India: 329 morti.

24 GIUGNO - CUIADA — Embraer «Bandeirante» della Taba: 17 morti.

10 LUGLIO - UZBEKISTAN — «Tupolev 154» dell'Aeroflot: numero di morti non reso noto.

3 AGOSTO - DALLAS — «Lockheed L.1011» della Delta Airlines: 130 morti.

12 AGOSTO - TOKIO — «Boeing 747» della Jal: 520 morti.

Una concomitanza di eventi molto rari per un incidente che non ha precedenti

«Il pilota ha fatto tutto ciò che doveva»

ROMA — Ascolta con attenzione le informazioni sulla dinamica dell'incidente e scrolla la testa incredulo. *«Sembra impossibile: l'incendio di un motore non è un fatto insolito ma che io sappia si è sempre riusciti a isolarlo e a spegnerlo senza difficoltà. L'aereo è costruito con un sistema di paratie che dovrebbero impedire il propagarsi del fuoco alla cabina viaggiatori».* Chi parla è Fabrizio Briotti, pilota dell'Alitala con una lunga esperienza di volo. Non su «Boeing 737», del tipo di quello esploso e incendiato sulla pista dell'aeroporto di Manchester, perché la nostra compagnia di bandiera non possiede apparecchi simili.

Briotti ha appreso la notizia dalla Tv e adesso ascolta il cronista che gli «riserva» le ultime notizie arrivate per telescrivente. *«Probabilmente* — continua il pilota — *è stata proprio l'esplosione a danneggiare il sistema di autodifesa contro gli incendi o a proiettare un certo quantitativo di carburante (che poi si è incendiato) addosso alla carlinga. E poi va considerato che il «737» ha i motori sotto le ali e nelle ali è ricavata una parte del serbatoio dell'apparecchio. Tutti questi fattori messi insieme possono aver favorito la sciagura. Ma si tratta di una concatenazione di fatti assolutamente eccezionali. Non mi pare sia mai successo in precedenza».*

Qualcuno ha avanzato delle riserve sulla decisione del pilota di frenare il Boeing già lanciato a 160 chilometri all'ora per il decollo. La frenata — si sostiene — potrebbe aver causato un ritorno di fiamma che poteva essere evitato alzandosi in volo e poi effettuando un atterraggio di emergenza. Che ne pensa?

«No. È impossibile — osserva sicuro — *perché noi piloti dobbiamo attenerci a un codice comportamentale ispirato a criteri di rigida sicurezza. Se si verifica un inconveniente di questo tipo prima che l'aereo raggiunga i 220-230 chilometri orari (velocità sufficiente al decollo) il comandante deve frenare e poi allontanare l'apparecchio dalla pista, proprio come mi sembra abbia fatto il pilota del Boeing inglese. Non aveva altre possibilità di comportamento».*

Era prevedibile la rottura del motore? *«Questo è l'interrogativo che tutti si pongono dopo una sciagura. Teoricamente i controlli di vario tipo e di varia accuratezza che vengono fatti sugli aerei dovrebbero garantire l'assoluta sicurezza del volo. Ma il motore a reazione è diverso dal motore a scoppio. Quest'ultimo prima di rompersi dà sempre qualche segnale di precarietà. Il primo no. Si rompe e basta. I sistemi di controllo per prevenire queste rotture però formalmente esistono. Basta pensare che è stata proprio l'Alitalia a mettere a disposizione i suoi strumenti per l'analisi dei Bronzi di Riace nella fase di restauro».*

g. d. a.

Una campagna propagandistica improntata alle tesi sull'«Impero del male»

Spionaggio chimico, la Casa Bianca insiste

Secca smentita da parte sovietica: affermazioni assurde

La singolare rivelazione (sostanze cancerogene utilizzate per controllare i funzionari americani) sembra celare il tentativo di montare un caso politico a freddo - Un pizzico di demonologia per neutralizzare la «diplomazia del sorriso» di Gorbaciov prima del vertice

WASHINGTON — «Affermazioni assurde»: l'Unione Sovietica, con una nota del suo ambasciatore a Washington inviata al Dipartimento di Stato, ha immediatamente respinto le accuse americane che la volevano responsabile di usare sostanze chimiche cancerogene nei confronti del personale Usa a Mosca. Una risposta secca («mai fatto niente di simile nel nostro paese»), ma anche la denuncia che le accuse americana («fuori luogo e inaccettabili») mirano a preparare il terreno ad una campagna contro l'Unione Sovietica volta ad avvelenare le relazioni Usa-Urss.

Le «oltraggiose falsità» denunciate da Mosca, erano state ribadite non dal solito portavoce del Dipartimento di Stato, ma direttamente da quello ufficiale della Casa Bianca, Larry Speakes. Egli aveva aggiunto che Reagan porrà il problema a Gorbaciov nel corso del prossimo incontro del 19-20 novembre a Ginevra. Quella che perciò sembrava una delle tante e gravi battute della guerra propagandistica tra Usa e Urss, rischia di divenire un elemento di tensione, in quanto, dice Speakes, potrebbe «danneggiare seriamente le relazioni tra i due paesi». Cosa, del resto, che gli stessi sovietici si sono affrettati ad ammonire. Interrogato per sapere come mai gli Stati Uniti avessero scelto proprio questo momento per denunciare una pratica dei sovietici quando essa (per ammissione dello stesso Dipartimento di Stato) sarebbe in corso da «vari anni», Speakes non ha voluto fornire delucidazioni.

Le dichiarazioni del portavoce di Reagan sembrano confermare che si sta montando un «caso politico» a freddo. L'accusa americana è infatti singolare. Ed è la seguente: per sorvegliare lo staff dell'ambasciata americana a Mosca il Kgb farebbe ricorso da numerosi anni a speciali sostanze potenzialmente cancerogene attraverso cui può scoprire chi sono i dissidenti o le spie russe in contatto con diplomatici Usa. Gli «agenti chimici di ricerca» («tracking agentis», in inglese) sono stati spruzzati non direttamente sulle persone ma su oggetti vari: ad esempio sedie e maniglie dell'ambasciata o volanti delle automobili dei diplomatici. Chi tocca queste sostanze chimiche «persistenti» (secondo il Dipartimento di Stato i servizi segreti sovietici hanno fatto grande uso di un agente potenzialmente cancerogeno noto come «Nptd» o nitrofenilpentadiene) ne porta le tracce per lungo tempo e a sua volta «contamina» le persone con cui entra in contatto fisico, anche solo tramite una stretta di mano. Per dare un ulteriore tocco tenebroso all'affare il Dipartimento di Stato ha fatto sapere che la «polvere-spia» usata dai sovietici «è un composto ancora misterioso per gli scienziati occidentali». Interrogato un computer, quest'ultimo ha risposto che gli unici riferimenti esistenti sono di parte sovietica.

Essendo tanto misterioso come fa il Dipartimento di Stato a sapere che l'agente chimico in questione è cancerogeno? Il portavoce interpellato ha fatto a questo punto una ulteriore dichiarazione. Ha ammesso che: 1) i diplomatici americani sono «apparentemente» sottoposti all'uso di sostanze chimiche; 2) non risulta alcun caso di malattia dovuta al suddetto uso; 3) nessuna certezza è stata raggiunta dagli esperti circa la pericolosità dell'agente chimico usato.

Ma se le cose stanno, o meglio stessero, così perché la Casa Bianca ha subito drammatizzato l'episodio? L'impressione netta è che si sia voluto, come si diceva, montare un caso politico a freddo. Reagan vedrà prossimamente Gorbaciov, e teme la sua «diplomazia del sorriso»; un pizzico di demonologia non guasta, insomma. Ma anche se non si volesse dar molto credito a queste forme di politica-spettacolo, sta di fatto che il vecchio presidente americano ha bisogno in queste settimane di almeno due cose. In primo luogo di dimostrare che ha ancora tutta la grinta necessaria; in secondo luogo di non far attenuare un sentimento antisovietico, nel momento in cui è deciso a continuare nel suo programma di riarmo e nel contempo deve affrontare il primo dei suoi incontri con un leader sovietico. A meno che, si dice a Washington, non stiano risorgendo gli antichi spiriti dell'Urss «impero del male»: per cui si ricomincia a demonizzare l'avversario con ogni mezzo possibile.

Intanto a 3 funzionari del consolato Urss di S. Francisco è stato negato il permesso di andare (per un incontro sportivo tra squadre americane e sovietiche) a Daly City, che è in un'area chiusa ai diplomatici di Mosca.

Il seminario verso la conclusione

Erice lascia aperti tutti gli interrogativi

Ieri si è tornati a discutere su pace e scienza, dopo la giornata sulla guerra

Antonino Zichichi

Nostro servizio

ERICE — Dagli scenari di guerra disegnati mercoledì dagli esperti americani che lavorano alle «armi spaziali» volute da Reagan, alle ipotesi di «laboratorio mondiale», di una collaborazione a fini di pace e di progresso, sotto l'insegna di una ancora lontana «scienza senza segreti». Il seminario di Erice, alla vigilia della conclusione, ha compiuto un brusco cambiamento di linguaggi e di temi, quasi ci fossimo dimenticati l'eventualità stessa di un ritorno a quelle che sono le finalità, gli scopi essenziali di questo incontro. Certo, è difficile passare dalla allucinante concretezza dei piani di sofisticato riarmo strategico esposti da Teller, da Budwine, da Canavan, al desiderio un po' confuso di veder crescere sul seme di Erice, il tronco robusto del «laboratorio mondiale» nel quale gli scienziati di tutti gli angoli della terra dovrebbero collaborare a programmi comuni e scambiarsi gli esiti delle loro ricerche.

Sarà opportuno ricordare che la ricerca scientifica oggi nel mondo (quella «pura» non meno di quella applicata) non può vivere senza committenti e senza colossali finanziamenti. Ed i committenti non possono essere che gli Stati o i grandi gruppi industriali. Rompere il segreto scientifico perciò non significa tanto fare appello alla buona volontà dei singoli ricercatori, quanto superare vecchi ma solidi tabù, una situazione dominata da blocchi militari contrapposti, e vincere la diffidenza tra le nazioni.

Il problema è perciò, prima di tutto, squisitamente politico, come ha dovuto sperimentare a sue spese il ministro Andreotti. Il suo tentativo di fare di Erice un'anticamera scientifica delle trattative per il disarmo di Ginevra, ha infatti incontrato, per il momento, un vuoto molto grave, costituito dall'assenza dei sovietici. Gruppi di lavoro, estremamente diversi ed eterogenei tra loro, sono stati annunciati ieri, nella relazione generale del professor Antonino Zichichi e e in altre che sono seguite, come conclusione dell'incontro di quest'anno. L'insieme di questi gruppi, con tutti gli sviluppi di collaborazione che renderanno possibili, costituirebbe il nucleo di quel «laboratorio mondiale» che secondo Zichichi non dovrà essere una struttura rigida, burocratica, ma piuttosto un coordinamento, continuamente aperto agli scienziati che vorrano aderirvi.

Personalmente, Zichichi dirigerà il gruppo della fisica delle alte energie, che nei prossimi dieci anni dovrebbe realizzare l'Eloisatron, l'acceleratore di particelle più potente del mondo, capace di raggiungere una potenza di 100 mila miliardi di elettronvolt, 100 volte superiore a quella dell'acceleratore del Cern di Ginevra, dotandosi di un anello di 200 chilometri di circonferenza.

Questo è l'approdo sul quale, giunto alla sua quinta edizione, si svolge il seminario di Erice: dal 1981 ad oggi quelle che apparivano ipotesi teoriche si sono tradotte nel frattempo in piani di riarmi strategico che procedono a tappe forzate. Uno dei dirigenti di questi piani, Robert Budwine, dirige il gruppo di lavoro che si occupa delle strategie difensive. È l'unico gruppo che, malgrado la bandiera innalzata ad Erice della scienza senza segreti, continua ad agire sotto la copertura del segreto. E oggi si chiude.

Mario Passi

Urss, stampa dura con Reagan per il test anti-satellite

MOSCA — Dopo la prima nota del commentatore militare della Tass, diffusa mercoledì, bordata di attacchi ieri sui media sovietici contro la decisione americana di sperimentare nei prossimi giorni un missile anti-satellite. La «Pravda» scrive che Reagan «si fa beffa della logica più elementare» quando afferma che il test anti-satellite «servirà di stimolo per la stipulazione di accordi con l'Urss su questo e sugli altri problemi che si trovano sul tappeto di Ginevra». È inutile — osserva ironicamente l'organo del Pcus — cercare di capire in che modo i collaudi di armi spaziali possano concorrere alla demilitarizzazione dello spazio, sulla quale l'Urss e gli Stati Uniti si erano già messi d'accordo alla vigilia dei negoziati di Ginevra: inutili perché capirlo è impossibile».

Intanto gli Usa quest'oggi sperimentano un missile Mx

WASHINGTON — Il Pentagono ha annunciato che oggi per la prima volta, verrà sperimentato il lancio di un missile intercontinentale Mx da una base sotterranea.

Si tratterà del nono di venti test sperimentali che sono stati programmati dalla Air Force.

Il lancio avverrà da un silos della base di Vandenberg, in California, ma non ne è stata precisata l'ora esatta. Sarà comunque intorno alle 11.00 (le 17.00 ora italiana) ed ai giornalisti sarà consentito di assistervi.

L'obiettivo dell'aviazione americana è di rendere operativi 10 di questi missili, che potranno portare fino a 10 testate nucleari, entro il dicembre dell'anno prossimo.

Denuclearizzate la Sicilia: appello unitario da Trapani

TRAPANI — I partiti democratici della città hanno rivolto un solenne appello agli scienziati riuniti ad Erice. Pci, Psi, Dc, Pri, Psdi hanno firmato insieme un documento nel quale si esprime amarezza «per la mancata partecipazione degli scienziati sovietici» al seminario che è un «punto di incontro assai apprezzato, a dimostrazione che, proprio in una fase nella quale la Sicilia ospita ordigni di morte, nel suo stesso territorio, nella provincia di Trapani in particolare, viene tenuta accesa la speranza della pace». «L'umanità — prosegue l'appello — è arrivata alla soglia dello sterminio nucleare. L'Italia e la Sicilia sono diventati obiettivi da primo colpo; la nuclearizzazione del territorio, intensificando l'attività spaziale, crea numerosi pericoli e vittime agli stessi traffici aerei civili». Infine l'appello si rivolge ai «cittadini trapanesi richiamando la loro attenzione e la loro mobilitazione».