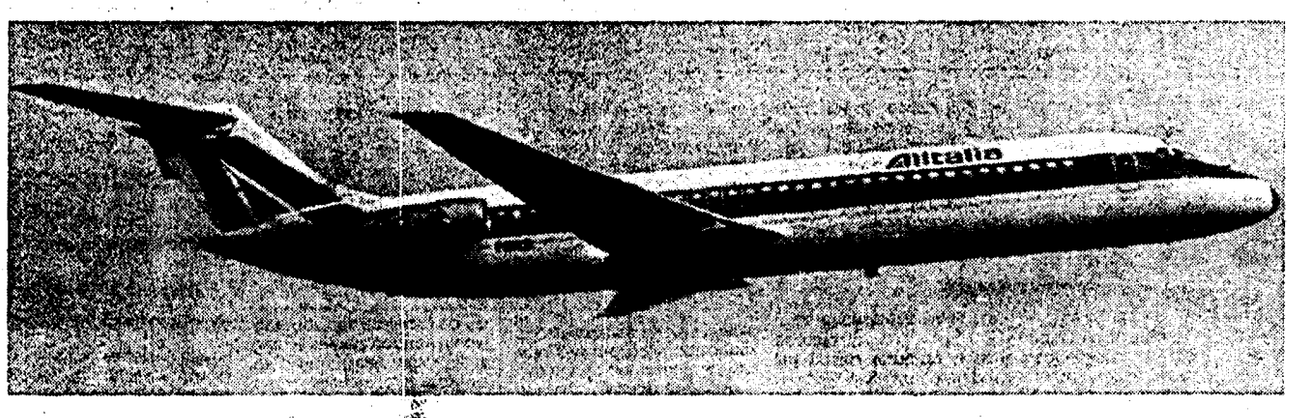
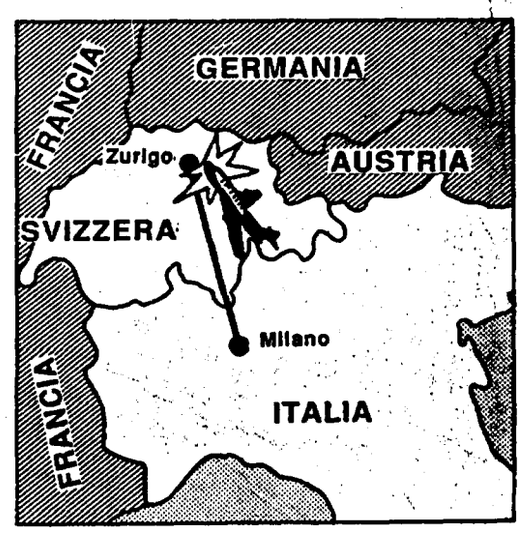
Secondo l'Alitalia
il Dc9 avrebbe perso quota
mentre stava superando
il poggio situato a pochi
chilometri dalla pista
Nessun superstite
Alcuni testimoni dicono
di aver sentito un'esplosione



A sinistra un Dc9 in volo, simile a quello che è precipitato in Svizzera. Sotto, la cartina indica il luogo in cui è avvenuto il disastro



Traditi dalla collina?

Forse il pilota ha tentato un atterraggio di fortuna

Un volo tranquillo, di routine, si è trasformato in una tragedia. Il Dc9 «Sicilia» dell'Alitalia, in servizio da Milano a Zurigo, è precipitato alle 20.15 di ieri sera a circa dodici chilometri dall'aeroporto di Kloten per cause ancora ignote. Per i quaranta passeggeri e i sei membri dell'equipaggio non c'è stato nulla da fare. Difficile l'opera di soccorso: i rottami dell'aereo sono sparsi tra gli alberi di una collinetta su cui si è schiantato il Dc9.

ANTONELLA MARRONE

ROMA. Sono ancora incerte le cause che hanno provocato ieri sera l'incidente aereo presso l'aereoporto di Zurigo in cui hanno perso la vita 40 passeggeri e sei membri dell'equipaggio. Il Dc9 dell'Alitalia, arrivato da Francoforte alle 18.07, era partito regolarmente da Linate alle ore 19.25 diretto all'areoporto svizzero di Kloten. Cinquanta minuti di volo per un percorso che non presentava particolari difficoltà. Le condizioni metereologiche non destavano preoccupazioni: al momento del disastro, ha precisato il servizio meteo competente, la zona era caratterizzata bassa nuvolosità e poc prma aveva piovuto, ma non si trattava certo di condizioni straordinarie.

A circa mille metri di altezza, mentre sorvolava il comune di Weiach vicino all'areoporto, sembra, dalle prime notizie, che l'aereo sia scomparso dai radar mentre doveva iniziare la fase di atterraggio sulla pista quattordici. Forse c'è stato un boato (lo affermano alcuni testimoni), poi il Dc9 si è schiantato al suolo ed è andato in fiamme su una collina boscosa vicino al villaggio di Stadel. I soccorsi sono arrivati subito sul posto e già dopo un'ora dall'incidente era chiaro che le speranze di trovare superstiti erano praticamente vane.

L'aereo dell'Alitalia era un bireattore Dc9-30 «Sicilia» del 1974, registrato con la sigla I-Atja, aveva al suo attivo circa ventinovemila ore di volo e le ultime ispezioni tecniche, afferma la compagnia aerea, erano state effettuate il 21 ottobre e il 4 novembre scorsi. Era uno degli ultimi ad essere entrato nelle flotte dell'Alitalia e dell'Ati che in nove anni hanno ordinato 46 bireattori di questo tipo. Il decollo da Milano era avvenuto alle 19.25. Lo pilotava il comandante Raffaele Liberti, ex pilota militare con oltre diecimila ore di volo alle spalle, entrato nell'Alitalia nel 1970 (aveva pilotato Dc8, Dc9, B-727, B-747). Con lui c'erano il pilota Massimo De Fraia e gli assistenti di volo Adalberto Polidori, Vittorio Caronti, Francesca Pigozzi e Marco Gismondi. A circa dieci chilometri dalla pista di atterraggio, quando le operazioni di rito dovevano già essere state iniziate, la sagoma dell'aereo scompare dal radar di controllo dell'areoporto di Kloten. A questo punto non ci sono più notizie certe. Secondo alcune testimonianze raccolte nella zona del disatro ci sarebbe stato un forte boato e poi delle fiamme già visibili in cielo. Nell'areoporto di Zurigo è stato immediatamente allestito un centro crisi mentre la magistratura elvetica ha subito avviato indagini sulle cause dell'incidente. A Linate la sala Vip dell'areoporto è stata destinata ad accogliere i parenti delle vittime, mentre a Roma è stata allestita un'unità di crisi. Dall'Italia è partita anche una squadra di esperti della polizia di Stato italiana con il compito di contribuire ad accertare le modalità della sciagura. Nessuno, per ora, avanza formalmente l'ipotesi di un attentato, ma nessuno la esclude completamente. «Non abbiamo elementi – dicono gli esperti – per formulare ipotesi certe: al momento tutto è possibile».

Si tratta dell'incidente più grave dell'aviazione civile italiana dopo quello dell'Atr-42 caduto il 15 ottobre 1986 a Conca di Trezzo, nei pressi di Como, poco dopo il decollo da Milano per Colonia (le vittime furono 37). In un comunicato diramato a tarda notte, l'Alitalia ha reso noto che «dalle prime informazioni giunte da Zurigo risulta che l'aereo, che non aveva segnalato al controllo del traffico di area anomalie di alcun genere, avrebbe urtato contro una piccola collina nella fase di avvicinamento finale». La compagnia aerea ha, inoltre, reso noto un elenco provvisorio dei passeggeri ha reso noto l'elenco dei passeggeri, così come risulta dall'ufficio accettazione della Sea di Milano. Per alcuni dei passeggeri si conosce anche il nome; di altri si sa soltanto se sono uomini (m) o donne (f).

Questo l'elenco: Anglada Joaquina; Anderson m; Alba m; Bissegger m; Briggs m; Buehrmann m; Bass Jerrykeitha; Buergler m; Biestro m; Caironi m; Campocosio Francisco; Froehlich m; Forman f; Garcia Manuel; Garcia Rafael; Ghelfi; Gimenez m; Graber m; Herzog m; Hodgson m; Ihaniemi Laury; Jansen; Jorisch m; Kawatsu m; Mariano m; Morlet Beatrice; Nava m; Oester m; Patel f; Ritter Stephenbrady; Rosini m; Schwarzer Karlheinz; Spreiter m; Stuckey John; Takeda m; Tessaro m; Von Alvensleben; Vaughan; Wilkens m; Zakka m.

Cossiga appena informato della notizia ha subito chiesto informazioni alle nostre autorità consolari nella città elvetica, per conoscere i dettagli dell'incidente. Il ministro dei Trasporti, Carlo Bernini, ha disposto l'invio di tre funzionari della direzione generale dell'Aviazione Civile per prendere parte, a fianco delle autorità svizzere all'inchiesta sulle cause della sciagura. Il Dipartimento della Protezione civile ha messo in allarme tutte le sue strutture d'emergenza pronte per ogni eventuale richiesta che dovesse provenire dalle autorità svizzere per il recupero dei corpi delle vittime.

Le squadre di soccorso ancora impegnate nel tentativo di spegnere il rogo del Dc9. In basso, il difficile lavoro dei vigili del fuoco tra i rottami del velivolo

Le precedenti catastrofi aeree

DATA	LOCALITÀ	AEREO E COMPAGNIA	MORTI	SUPERSTITI	CAUSE
3-9-1989	Brasile	Boeing 737 Varig	12	36 (1 italiano)	Precipitato nella giungla amazzonica per errore del pilota
3-9-1989	Cuba	Ilyushin M-62 Cubana	125 (112 turisti) italiani)	1 (italiano)	Errore del pilota nella fase di decollo dall'aeroroporto dell'Avana
19-7-1989	Stati Uniti	McDonnel Douglas DC10 United Airlines (Usa)	111	–	Precipitato durante atterraggio d'emergenza a Sioux City
8-2-1989	Azzorre	Boeing 707 Independent Air (Usa)	144 (tutti turisti italiani)	–	Contro la montagna di Pico Alto per cause sconosciute
21-12-1988	Scozia	Boenig 747 Pan Am (Usa)	270 (11 morti a terra)	–	Esplosione in volo sopra il villaggio di Lockerbie. Trovate tracce di una bomba.
3-7-1988	Golfo Persico	Airbus A300 Iran Air	290	–	Missile lanciato da una nave Usa
17-3-1988	Colombia	Boeing 737 Avianca (Colombia)	140	–	Precipitato durante decollo dall'aeroporto di Caculia per cedimento di un motore
19-1-1988	Cina	Ilyushin 18 Caac (Cina)	108	–	Precipitato in fase di atterraggio all'aeroporto di Chongoing. Forse per errore del pilota
31-3-1986	Messico	Boeing 727 Mexicana de Aviación	166	–	Guasto meccanico in fase di decollo da Città del Messico
12-12-1985	Canada	McDonnel Douglas Dc8 Arrows Airlines (Usa)	256 (tutti militari Usa)	–	Precipitato in fase di decollo per cause sconosciute
12-8-1985	Giappone	Boeing 747 Jal (Giappone)	524	4	Precipitato vicino a Osaka per cedimento fusoliera
23-6-1985	Oceano Atlantico al largo dell'Irlanda	Boeing 747 Air India	329	–	Esploso in volo. Sospetti di una bomba di terroristi Sikh
27-11-1983	Spagna	Boeing 747 Avianca (Colombia)	185	11	Errore del pilota nella fase di atterraggio all'aeroporto di Madrid
1-9-1983	Mar del Giappone	Boeing 747 Korean Airlines	269	–	Uscito di rotta, entrato nello spazio aereo militare sovietico e abbattuto dai caccia russi
19-8-1980	Arabia Saudi Air	Lockheed 1011 Tristar Saudi Air	303	–	In fiamme sulla pista dell'aeroporto di Riad. Forse un corto circuito
23-12-1978	Italia	Mc Donnell Douglas Dc8 Alitalia	108	21	Caduto in mare avvicinandosi all'aeroporto di Palermo Punta Raisi. Causa mai accertata
27-3-1977	Canarie	2 Boeing 747 Klm e Pan Am	582	–	Collisione fra i due all'aeroporto di Tenerife per errore della torre di controllo
20-9-1976	Turchia	Boeing 727 Thy	155 (85 turisti italiani)	–	Contro una montagna, probabilmente per errore del pilota

Gli esperti: «Una sciagura inspiegabile»

VITTORIO RAGONE

ROMA. Sono passate poche ore dalla sciagura dell'Az 404 Linate-Zurigo. Troppo poche – è questo il commento di tecnici e piloti – per poter spiegare con cognizione di causa che cosa abbia provocato lo schianto sulle colline attorno all'aeroporto svizzero di Kloten. Al momento, ciò che si può dire con relativa sicurezza è che nell'area della sciagura le condizioni di tempo non erano proibitive, e la visibilità giungeva fino a un massimo di dieci chilometri; che il Dc9 32 I-Atja «Sicilia», costruito nel 1974 e con alle spalle 29.180 ore di volo, ha impattato il suolo a circa 8 miglia (12 chilometri) dall'imbocco della pista; che il comandante Liberti aveva alle spalle una solida esperienza di volo nell'Alitalia – poco meno di vent'anni –; che l'aeroporto di Zurigo è uno dei più moderni d'Europa.

Un complesso di fatti che sgomenta: «Qui non abbiamo a che fare con una compagnia della domenica su un aeroporto di terza serie – dice il comandante Francesco Frezzolini, oggi pilota di Airbus dopo essere stato per lunghi anni alla guida dei Dc9 -30 e degli Md 80 –. Qui abbiamo a che fare con l'Alitalia, e con una struttura aeroportuale d'avanguardia, nel cuore dell'Europa».

Lo scalo di Zurigo – spiega Frezzolini – è «strumentatissimo». Buone piste, buona illuminazione, ottima assistenza radio e radar, sistemi di atterraggio strumentale (Ils) di terza categoria, la più elevata, che «guida» l'aereo fin quasi sulla pista con sicurezza, anche in pessime condizioni di visibilità. L'aeroporto ha tre nastri di asfalto: due, la pista 14 e la 16, grosso modo convergenti e orientate verso sud. La terza pista, la 28, trasversale, orientata da est ad ovest. Sulla 14 era diretto ieri sera il volo da Milano.

Come ogni giorno, il Dc 9 proveniente da sud ha virato verso nord-ovest tenendosi parallelo al campo di atterraggio, ha compiuto sotto guida radar un lungo, sperimentatissimo circuito, poi ha virato ancora di 180 gradi ed è tornato verso la pista, sorvolando le colline che circondano Kloten. Una delle particolarità dello scalo è che si trova dentro una conca, in mezzo a rilievi che toccano i mille metri, ma che si trasformano in pianura già ad alcuni chilometri di distanza dalla pista. È sulle ultime propaggini delle colline che è avvenuto qualcosa di tragico.

Che cosa? Quasi impossibile dirlo. «Si può procedere solo per ipotesi ed esclusioni», afferma Francesco Diantonio, comandante pilota dei Dc 9 Alitalia sulle stesse rotte a medio raggio che normalmente operava anche Liberti. Fra gli uomini dell'aria, la tesi che più sembra convincere, nonostante le cautele, è la seguente: un improvviso e violentissimo wind-shear, una «mazzata di vento», può aver investito il Dc 9 sul sentiero di discesa, mentre sorvolava una delle colline. A una decina di miglia dallo scalo, l'aereo viaggia normalmente a 800, 900 metri di quota: un wind-shear che gli faccia perdere tutta quell'altitudine schiacciandolo al suolo sarebbe un evento straordinario, sarebbe – spiega un altro esperto – un vero e proprio «pugno di Dio». Ma con un fondo collinare, la quota reale del velivolo diminuisce, e l'ipotesi diventa più sostenibile.

Diantonio tende a dare poco peso ai testimoni che hanno raccontato che l' aereo era in fiamme ancor prima dell'impatto col suolo: «È ciò che normalmente dicono i testimoni di questi eventi. È probabile che abbiano confuso il getto dei motori con un incendio; oppure il Dc 9 aveva già impattato nei rilievi, e si lasciava dietro una scia di fiamme. Ma se ci fosse stata un'emergenza a bordo, avrebbero avuto il tempo di avvisare la torre di controllo».

Invece, stando alle prime notizie, non confermate, il Dc 9 è scomparso repentinamente dai radar, il che lascia spazio per altre ipotesi. Un catastrofico cedimento strutturale? Un attentato a bordo? Un improvviso calo di potenza dei motori, magari combinato con una anomala, imponente formazione di ghiaccio sulla superficie del velivolo? Quel che sembra convincere di meno è l'ipotesi di un errore umano. «Certo – spiega Diantonio –, questo fattore, nelle statistiche degli incidenti, pesa in maniera determinante. Ma è anche vero che con quell'aeroporto, con tutte quelle garanzie strumentali, è difficile accettarlo». Saranno le scatole nere, quella delle voci di cabina e quella dei dati di volo, a dirci che cosa è davvero accaduto sul volo Milano-Zurigo.

Quella irreale attesa davanti alle piste di Linate

Un clima irreale, un clima «normale» ieri sera a Linate, e proprio per questo assolutamente irreale: a qualche ora dalla diffusione della notizia, nell'aeroporto milanese regnava una stranissima calma. Poco prima delle nove era cominciato a circolare l'allarme per l'aereo precipitato a Zurigo. Controlli frenetici, telefonate a centralini sospettosamente intasati. Il pilota sarebbe milanese.

BIANCA MAZZONI ELIO SPADA

MILANO. Le prime notizie sono circolate verso le 21, mezz'ora dopo cominciavano ad arrivare le prime conferme e i primi particolari. Si trattava di un volo Alitalia in partenza da Milano, era diretto a Zurigo. No, il disastro non era avvenuto su territorio nazionale, ma in Svizzera, a poca distanza dall'areoporto di Zurigo. Subito dopo, via di corsa all'aeroporto per avere qualche particolare in più per avere conferma alle speranze che sempre nascono in questi frangenti, la sensazione di dover fare tutto in fretta, di gelo per non essere sopraffatto dalle emozioni e per tentare di essere solo un cronista attento, utile per quanti attendono informazioni puntuali, una risposta a tante paure. Un'impressione, ci viene ora in mente, già provata altre volte. La mente va all'autunno dell'89, stesse piste e stesse vetrate , stesso ambiente dai colori gradevoli ma asettici, quando si aspettavano notizie dei tanti milanesi che erano saliti festosi sull'areo di turisti precipitato a Cuba. O ancora l'inverno dello stesso anno, ancora le stesse piste e le stesse vetrate, stesso andirivieni nervoso di polizia, di funzionari, di personale dell'aeroporto a fare da guida e da scudo ai parenti dei turisti milanesi partiti per le Azzorre l'8 febbraio.

Linate è un'ampia distesa di sale semivuote, di tabelloni che silenziosamente fanno scorrere le indicazioni dei pochi voli in arrivo e in partenza. Siamo ormai alle ventidue; nulla fa capire che negli uffici, alla torre di controllo si stanno vivendo momenti di straordinaria tensione. Spetterà all'Alitalia dare l'elenco dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio, le famiglie delle vittime non hanno ancora appreso la notizia dai telegiornali, ma qui si sa di sicuro che un gruppo di colleghi di lavoro sono probabilmente morti.

Tutto irrealmente tranquillo anche alle 22 e 30 quando le prime notizie vengono trasmesse dai TG, anche se ormai la macchina per affrontare l'emergenza si è messa in moto. Negli uffici della Sea, la società controllata dal Comune che gestisce i servizi aeroportuali, tutte le luci sono accese. E' arrivato il presidente, Giovanni Manzi, un nugolo di funzionari per apprestare i primi servizi. Nessuno dei famigliari delle vittime si è ancora fatto vivo, ma la saletta dei Vip è stata attrezzata per gli eventuali ospiti.

Intanto cominciano a circolare fra i giornalisti le prime notizie sulle modalità dell'incidente. Linate, che in questi due ultimi giorni è stata chiusa per ore a causa della nebbia, aveva goduto ieri di una giornata di lieve pioggia, il meglio per garantire regolari partenze. E così il volo Az 404, un Dc 9 dell'Alitalia diretto all'aeroporto Kloten di Zurigo, era partito in orario. Pare che non abbia portato ritardo nonostante sia un volo che raccoglie una serie di coincidenze internazionali.

Questo giustificherebbe anche la presenza di nazionalità diverse sull'areo: pochi gli italiani – si dice prima ancora che arrivino i primi elenchi delle vittime – giapponesi e naturalmente svizzeri, questi ultimi probabilmente al termine di una giornata di lavoro nel capoluogo lombardo. L'areo avrebbe dovuto terminare la sua corsa quaranta minuti dopo il decollo. Lo schianto a nove miglia dalle piste dello scalo di Zurigo avviene, dicono le notizie di fonter Svizzera, alle 20 e 15. Qualche segnalazione di difficoltà durante il volo? Alla torre di controllo di Linate rispondono di no. Fino a quando l'areo era rimasto sotto il raggio d'azione, diciamo così, degli strumenti posti sul nostro territorio nessun segnale.

La circostanza viene confermata indirettamente verso le 23 e 30 dal responsabile per gli scali milanesi dell'Alitalia, Fausto Bertocci: «Per noi il volo era regolare». Cosa significa? Che non è mai venuto dal velivolo un segnale di Sos o che è venuto quando l'areo era fuori dalla portata degli strumenti italiani? E ancora notizie contraddittorie sulle condizioni del tempo: non c'era un tempo da lupi, dicono alcune, altri parlano di una forte turbolenza sulle Alpi.

Solo congetture. Di ciò che è accaduto nel freddo cielo di Zurigo non c'è spiegazione. Una tragedia, pare, senza movente plausibile, per ora. Minuti di attesa tra le grandi vetrate di Linate, mentre le informazioni, poche e sbocconcellate, rimbalzano da una sala all'altra.

Poi le prime notizie sulle vittime e l'equipaggio. Cinque, pare, gli italiani sui quaranta passeggeri. Dei sei membri dell'equipaggio, Raffaele Liberti, pilota, sarebbe milanese. Ecco i nomi degli altri componenti: Massimo De Fraia, pilota, Adalberto Polidori, Vittorio Caronti, Francesca Picozzi e Marco Gismondi, assistenti di volo.