

TRAGEDIA A PITTSBURGH.

Ancora mistero sulle cause della sciagura aerea negli Usa
«È caduto come un sasso». A bordo nessun italiano



Parenti dei passeggeri portati nell'incidente aereo, disperati all'aeroporto di Pittsburgh

Polich / Ap

Si schianta Boeing per la Florida

In un burrone i corpi straziati di 132 passeggeri

Tragedia nei cieli americani. Un aereo della «Usair» si è schiantato al suolo giovedì sera a Pittsburgh in Pennsylvania. Nessuna delle 132 persone a bordo è sopravvissuta. Il Boeing, proveniente da Chicago, è caduto in picchiata in un burrone a poche miglia dall'aeroporto e si è spaccato in mille pezzi: «Brandelli di corpi umani - ha raccontato un'infermiera - pendevano dagli alberi». Mistero sulle cause della tragedia. Probabile un'avaria ai motori

È il disastro aereo più grave dal 1987 quando un Md80 della Northwest Airlines con a bordo 156 persone precipitò in fase di decollo all'aeroporto di Detroit. Il Boeing 737 della «Usair» era partito l'altro ieri in perfetto orario da Chicago. Destinazione Palm Beach, in Florida con uno scalo a Pittsburgh. Alle sette di sera, quando il velivolo era a sei miglia dall'aeroporto, il pilota ha contattato la torre di controllo per iniziare la manovra di atterraggio. Poi all'improvviso si è perso il segnale. Un bambino di dieci anni Jason Moka, stava giocando a pallone a mezzo miglio dal luogo dell'impatto. «L'aereo - ha raccontato - si è messo a pancia in giù ed è caduto». Fra i testimoni della tragedia ci sono stati attimi di terrore. «Ho guardato in alto e l'ho visto - ha detto Tom Michel che lavora in una stazione di benzina - Stava venendo giù in picchiata, sembrava che ci stesse per cadere in testa. Ho urlato a tutti di correre via. Poi abbiamo visto che puntava verso il burrone ed abbiamo visto salire la nuvola». Linda Dickhart residente nella zona, è quasi nuda sofferata dall'infuso fumo. «Dio mio ho pensato che stesse per cadere nella mia stanza, che sfondasse il tetto della casa. Ho avuto paura, alla fine c'era tanto fumo che non potevo vedere nulla». «Ho creduto - ha

raccontato un commesso - che fosse un aereo da caccia tanto era veloce». Alcuni testimoni hanno detto di aver visto l'aereo esplodere pochi attimi prima dell'impatto. «Sembrava una palla di fuoco». Ma l'ipotesi di un attentato sembra poco probabile. La zona, una vallata dalla fitta vegetazione, è stata immediatamente circondata ed i primi soccorsi sono giunti in elicottero. «È stato subito chiaro che non ci sarebbero stati superstiti» ha raccontato poi una delle infermiere accorse sul luogo. Durante la notte sei individui sono stati fermati mentre cercavano di arrivare sul luogo della tragedia. «Si tratta - ha detto un poliziotto - di sciocchi che volevano cercare fra i bagagli delle vittime».

I soccorsi

Len mattina all'alba le squadre di soccorso hanno cominciato a costruire una strada attraverso la fittissima vegetazione per far passare i veicoli pesanti. I resti dei corpi hanno detto i testimoni sono sparsi su un terreno vasto come due campi di calcio. Un'acquazzone però, ha reso ancora più difficile il triste compito. Ci vorrà del tempo prima di riuscire ad identificare i 132 corpi. «Anche con gli strumenti tecnologici di cui disponia-

mo - ha detto il vicegovernatore - c'è la possibilità che alcuni non siano identificati». Intanto gli esperti stanno esaminando una delle due scatole nere e l'unico frammento di una certa consistenza recuperato nella bosaglia: una sezione della coda del velivolo lunga poco più di un metro. Ma sulle cause dell'incidente è ancora buio completo. Le condizioni del tempo erano ideali: la visibilità ottima e l'equipaggio non aveva segnalato una deviazione di anomalia. L'ipotesi più accreditata è quella di un'improvvisa avana. Uno dei due motori potrebbe essere esploso in volo senza che il pilota riuscisse a mantenere il controllo dell'aereo.

La portavoce della «Usair», Susan Young ha detto che l'aereo era stato acquistato dalla sua compagnia nel 1987 e che mercoledì era stato ispezionato senza che risultasse alcun guasto. Questa è la quinta sciagura in cinque anni avvenuta ad aerei della «Usair». Negli altri casi però la causa era stata il maltempo. Ora la compagnia che ha già subito perdite per 1,8 miliardi di dollari dal 1989 ad oggi rischia di avere una caduta di immagine senza precedenti. L'aereo precipitato a Pittsburgh è il jet di linea più venduto al mondo. Dal 1967, anno in cui è entrato in servizio ad oggi ne sono stati venduti

Scontro tra due Tupolev, 8 morti

Stavano facendo un'esercitazione sui cieli di Mosca

Virata improvvisa poi lo schianto

MOSCA. Otto persone sono morte ieri in seguito alla collisione fra due aerei in volo di addestramento nei pressi di Mosca. Fonti del ministero della protezione civile hanno detto alle agenzie Itar-Tass e Interfax che la collisione è avvenuta alle 11 07 ore di Mosca (le 09 07 italiane) fra un «Tupolev 134» - un aereo passeggeri impiegato sulle linee a medio raggio - e un bombardiere strategico «Tupolev 122». I due velivoli - appartenenti a un Istituto di addestramento aeronautico di Zhukovskij presso Mosca - si sono scontrati sui cieli a nord-est della cittadina di Le-gonevsk, 90 chilometri circa a sud-est della capitale russa. Mentre volavano affiancati, uno dei due aerei

ha fatto una virata che ha provocato il contatto con l'altro. Tutte le otto persone a bordo del «Tupolev 134» sono morte. Hanno riferito le fonti citate dalle agenzie ufficiali russe. Il bombardiere - che si è portato dietro alcuni resti della fusoliera dell'aereo precipitato - è poi riuscito a effettuare un atterraggio di emergenza all'aerodromo di Zhukovskij. Finora sono stati trovati i resti di sole quattro vittime. Si tratta dell'ennesimo incidente aereo che ha funestato i cieli russi negli ultimi tempi. L'ultima sciagura aerea avvenuta in Russia risale al 5 agosto scorso quando 47 persone sono morte in un «Antonov 12» militare precipitato nella Siberia orientale.



GN - P&G infograph

MONICA RICCI-SARGENTINI

L'aereo è caduto in picchiata nella bosaglia. Si è girato un paio di volte su se stesso come in un'ultima piroetta e si è infilato a capofitto in un burrone a pochi chilometri da Pittsburgh, in Pennsylvania sotto gli occhi atterriti di decine di persone che si trovavano nel vicino centro commerciale di Aliquippa. Poi un grande boato e una nuvola di fumo nero. Tutti morti. I 127 passeggeri e i 5 membri dell'equipaggio non hanno avuto via di scampo. La sensazione di vuoto, lo stomaco in gola, solo pochi secondi prima di morire nell'impatto. Il Boeing 737-300 si è disintegrato al suolo giovedì sera alle sette (l'una di notte in Italia). I primi soccorsi arrivati in elicottero hanno descritto uno spettacolo raccapricciante. Pezzi di corpi

sparsi sugli alberi infilati nei ceppugli insieme ai resti dei bagagli ed ai frammenti dell'aereo. «Ho visto dappinna la testa ed il torso di una bambina - ha detto l'infermiera Denise Godich, giunta sul posto pochi minuti dopo l'esplosione - , avrà avuto quattro anni, ed è stato l'unico corpo quasi intero che ho potuto vedere. L'aereo si era spaccato in un milione di pezzi ed anche le persone all'interno erano in pezzi».

Scene strazianti

Corpi dilaniati che rimarranno senza nome. «È stata - ha detto Mark Singel vice governatore della Pennsylvania - una scena incredibile. Una carneficina senza precedenti. Sarà quasi impossibile riconoscere tutti i corpi».

USA: LE PIÙ GRAVI SCIAGURE AEREE DEGLI ULTIMI 15 ANNI

- 25 MAGGIO 1979**
Un DC-10 della American Airlines, precipita dopo il decollo dall'aeroporto internazionale di Chicago, 273 i morti.
- 13 GENNAIO 1982**
Un Boeing 737 della Air Florida, si schianta dopo la partenza da Washington, 78 i morti.
- 9 LUGLIO 1982**
Un Boeing 727 della Pan Am, si schianta a Kenner in Louisiana, 153 i morti.
- 2 GIUGNO 1983**
Un DC-9 della Air Canada, prende fuoco in volo e atterra all'aeroporto internazionale di Cincinnati, 23 i morti.
- 21 GENNAIO 1983**
Un volo Charter precipita dopo il decollo da Reno, 68 i morti.
- 2 AGOSTO 1985**
Un aereo della Delta Air Lines, si schianta all'aeroporto di Dallas, 137 i morti.
- 6 SETTEMBRE 1985**
Un DC-9 della Midwest Express Airlines, si schianta dopo il decollo da Milwaukee, 31 i morti.
- 18 GIUGNO 1986**
Un aereo De Havilland Twin Otter e un elicottero Bell 206, si scontrano in volo sul Gran Canyon, 25 i morti.
- 19 GIUGNO 1986**
82 persone, 15 delle quali si trovavano a terra, rimangono uccise quando un DC-9 della Aeromexico entra in collisione con un piccolo velivolo nei cieli di Los Angeles.
- 16 AGOSTO 1987**
Un MD-80 della Northwest Airlines, precipita in fase di decollo all'aeroporto di Detroit, 156 i morti, l'unica superstita è una bambina di quattro anni.

P&G infograph

Fonte: AGI

Negli Usa la liberalizzazione delle tariffe aeree impone tagli ai costi spesso a scapito della sicurezza

La folle corsa americana al prezzo stracciato

L'aeronautica civile americana, da pochi mesi, aveva festeggiato il record del miliardo di passeggeri trasportati in volo senza incidenti. La «Usair» ha un preoccupante primato però: cinque incidenti negli ultimi cinque anni. Dalla liberalizzazione delle tariffe, decisa da Reagan, in America è cominciata una guerra dei prezzi, al ribasso, tra le compagnie aeree, spesso a scapito della manutenzione. Aumentano i passeggeri, ma diminuisce la sicurezza.

FABIO LUPPINO

ROMA. Appena pochi mesi fa l'aeronautica civile degli Stati Uniti aveva festeggiato il record del miliardo di passeggeri trasportati in voli di linea senza alcun incidente. Uno studio pubblicato per l'occasione aveva reso noto che per avere la certezza di morire in un incidente aereo un passeggero di compagnie americane avrebbe dovuto fare un volo al giorno per 14 mila anni.

La «Usair» non deve essere particolarmente fortunata se i due aerei

che hanno fatto iniziare e finire i 27 mesi felici appartenevano a questa compagnia. Il 27 marzo 1992 un Fokker 28 della «Usair» precipitò all'aeroporto La Guardia di New York provocando la morte di 27 passeggeri. Il 2 luglio di quest'anno un DC-9 della stessa compagnia è precipitato durante una tempesta a Charlotte North Carolina senza morte 37 persone. Con quello di ieri sono tre aerei precipitati in due anni ma ce n'erano stati altri anche negli anni passati cinque inci-

denti negli ultimi cinque anni per la «Usair». Ciò vuol dire che dietro la positiva coincidenza statistica si nasconde una realtà molto più problematica di quanto si vuol far apparire. Le compagnie aeree americane dopo la liberalizzazione delle tariffe iniziata nell'era Reagan vivono in un regime di concorrenza spietatissima per accaparrarsi il più alto numero di clienti. Con ciò che ne consegue per abbattere i costi e renderli più appetibili, si dovrà pur tagliare da qualche parte e spesso accade che si parte dalla manutenzione dell'aereo.

La guerra delle tariffe cominciò a metere vittime illustri. Nel 1982 fallirono le linee aeree Braniff e negli stessi anni si davano per morienti la Pan American World Airways Western Continental e Republic. Un folto gruppo di compagnie-alligatori si mossero subito per spartirsi la spoglia Braniff. Non tutti caddero sotto i colpi della

deregulation reaganiana, ma intanto negli Stati Uniti sono cambiati i regolamenti che soprintendono alla sicurezza degli aerei. Esempio l'Alitalia ancora oggi (non si sa quanto durerà visto che si vuol far spirare il vento americano anche in Italia) fa una manutenzione capillare della cosiddetta «carozzina» degli aerei. Ogni apparecchio periodicamente viene totalmente sverniciato per verificare se non ci siano corrosioni nelle lamiere e poi riverniciato. Un'operazione delicata, lunga e ovviamente costosa ma un'operazione che fa salire la sicurezza in volo. In America no i regolamenti prevedono che per questo tipo di controlli basta la verifica con raggi e ultrasuoni. Se la risposta del computer è negativa ovvero nessun danno c'è l'ok. Costa meno certo ma è capitato che una partita di aerei americani dati per buoni, perché sottoposti a questo tipo di controllo, siano arrivati

in Italia e incontrollati con il collaudato sistema artigianale. Risultato: gli aerei non erano in perfette condizioni. Le corrosioni c'erano eccome. Un'anomalia del genere può seriamente compromettere la sicurezza in volo.

L'aereo precipitato a Pittsburgh è il jet di linea più venduto al mondo. Dal 1967 anno in cui è entrato in servizio ad oggi il Boeing 737 è stato venduto fino al giugno scorso in 3 026 esemplari di cui 2 624 consegnati. Una ennesima versione la settima debutterà nel 1997. Soprannominato «porcellino» per la fusoliera relativamente tozza che consente però una cabina particolarmente comoda. Il 737 volerà ancora a lungo. Per la maggioranza delle compagnie americane il 737 è l'aereo su cui si impennano le flotte del breve raggio. La sola «Usair» ne ha 236 in servizio sul totale di 441 jet della sua flotta. Ogni anno la compagnia americana trasporta 53 milioni di passeggeri.