

## TRAGEDIA DELL'ARIA

l'Unità 9 Venerdì 4 settembre 1998

I PRECEDENTI



## Esplode in volo il Twa 800

NEW YORK. Il 17 luglio 1996 esplose in volo nei cieli di Long Island il Twa 800 tra New York e Parigi. Nel boat che spezzò in due il Boeing 747 da poco decollato da New York morirono 230 persone. Le cause non sono mai state accertate.



## 196 morti in un Airbus cinese

TAIWAN. Il 16 febbraio 1998 un Airbus A300-600 della compagnia di bandiera China Airlines è precipitato in fase di atterraggio su una pista dell'aeroporto di Taipei (Taiwan). L'aereo investì anche alcune abitazioni. 203 morti.



## Un Tupolev cubano cade a Quito

ECUADOR. Il 29 agosto 1988 un Tupolev Tu-154 della Cubana de Aviacion, con a bordo 90 persone, tra cui tre italiani, precipitò durante il decollo da Quito (Ecuador) su un campo di calcio di El Rosario. 82 morti, tra cui due italiane.



Il New York-Ginevra si schianta a 50 km da Halifax, in Canada. Escluso l'attentato. A bordo molti funzionari Onu. Il cordoglio di Clinton e Kofi Annan

# Precipita il gigante dei cieli

## Jet della Swissair s'inabissa nell'Atlantico: 229 morti

ROMA. Un boato spaventoso, poi più nulla. Ora il grosso del relitto si trova a una cinquantina di metri sotto la superficie del mare. Il resto dell'aeromobile si è polverizzato. I pezzi sono sparsi su sei miglia di mare al largo della Nuova Scozia. È finito così il viaggio del velivolo Md-11, decollato mercoledì sera alle 20,18 dall'aeroporto JFK Kennedy di New York, atteso in Svizzera alle 09,30 di ieri mattina. Era un jet della Swissair, praticamente un gioiello dei cieli, revisionato interamente un mese fa.

Una tragedia di proporzioni enormi: 229 vittime, nessun superstite. L'incidente sembra essere stato causato da un guasto tecnico. Poco dopo il decollo, il pilota avrebbe riferito ai controllori di volo di avere fumo in cabina. Dopo un po' avrebbe lanciato il segnale di gravissima emergenza, che precede il tentativo di atterraggio. L'agonia è durata quindici minuti. A un'ora dal decollo l'aereo è scomparso dagli schermi radar inabissandosi nell'oceano atlantico a largo della costa meridionale della Nuova Scozia, provocando una forte esplosione che è stata avvertita dai pescatori della Baia di Santa Margherita. Subito sono scattate le indagini e gli interventi per recuperare i corpi delle vittime. «Guasto tecnico, sicuramente, ma non siamo in grado di dire che cosa sia veramente accaduto, né lo sapremo prima che siano state recuperate e decifrate le scatole nere», hanno ripetuto più volte i portavoce di Swissair.

Sebbene sia stata considerata improbabile l'ipotesi di un attentato, il presidente Clinton ha egualmente ordinato all'Fbi e ad altre agenzie federali di mettersi a disposizione delle autorità canadesi. Sull'incidente è stata comunque aperta un'inchiesta a New York.

Un portavoce dell'aerolinea svizzera ha dichiarato che molti passeggeri avevano indossato i giubbotti di salvataggio. I problemi a bordo si sono verificati mentre l'aereo si trovava in quota di

crociera a circa 11 mila metri, poi il pilota ha fatto scendere il jet a meno di tremila metri prima di scomparire dai radar a circa una cinquantina di chilometri da Halifax. Il disastro sarebbe avvenuto tra i sette e dieci minuti prima che l'aereo raggiungesse la pista dell'Halifax International Airport. L'aereo è scomparso dai radar alle 21:18, ora di New York. Una testimone che abita a Peggy's Cove, il villaggio turistico prospiciente alle acque dove è avvenuta la sciagura, ha guardato l'orologio. Erano le 22:35 locali, le 21:35 del fuso di New York.

Una vasta chiazza d'olio, frammenti di giubbotti di salvataggio e altri pezzi del relitto hanno galleggiato per ore sulle onde dell'oceano. Pochi minuti dopo il disastro sono partiti i soccorsi. Nelle ricerche sono stati impegnati sommozzatori che hanno usato i sonar per localizzare le scatole nere, unità navali canadesi, elicotteri e pescherecci della vicina cittadina di Peggy's Cove. La priorità delle squadre di soccorso è stata quella di recuperare i corpi delle vittime. Nel punto dove il jet è precipitato il mare è profondo una cinquantina di metri.

La Swissair ha organizzato per oggi un volo speciale diretto ad Halifax riservato ai familiari dei passeggeri (215, di cui 3 italiani) morti nella sciagura. L'aereo, ha informato il portavoce della compagnia svizzera Jean-Claude Donzel, partirà da Zurigo alle 10:00 e da Ginevra alle 11:30 per giungere nella città canadese in serata.

La Svizzera è letteralmente sotto choc: non era mai accaduto prima nella storia della sua compagnia di bandiera - emblema di sicurezza e comfort - che si verificasse una sciagura di proporzioni così devastanti. Il presidente della Confederazione, Flavio Cotti, ha ordinato che le bandiere di tutti gli edifici pubblici sventolino a mezz'asta e il ministro dei trasporti, Mauritz Leuenberger, ha escluso la matrice terroristica anche se in un primo momento si era parlato di un pos-



sibile attentato. In un Paese esterefatto ed impaurito, fiero d'aspettare della sua flotta aerea dai colori bianco e rosso, praticamente tutte le manifestazioni in programma per ieri e oggi sono state annullate. Quella di oggi è una giornata di lutto nazionale per ricordare tutti i morti nella sciagura.

Il premier britannico Tony Blair e il presidente statunitense Bill Clinton hanno espresso il loro cordoglio ai familiari delle vittime. Così pure il Segretario Generale delle Nazioni Unite, Kofi Annan.

Il ministro degli Esteri Lamberto Dini ha inviato messaggi di solidarietà al presidente della Confederazione elvetica, Cotti, al segretario di Stato americano Madeleine Albright e al segretario generale delle Nazioni Unite, Kofi Annan.

Giuseppe Vittori

## MD-11, un «ragazzone» che può portare fino a 400 passeggeri

ROMA. L'MD-11 è un tritettore di grande capacità, cosiddetto wide body cioè a fusoliera larga. Costruito dalla McDonnell

Douglas, l'aereo deriva dalla profonda revisione del DC-10 con una fusoliera allungata di quasi sei metri (totale 61,2 metri), il raggio d'azione 12.741 chilometri con un massimo di 400 passeggeri. L'MD-11 si differenzia dal DC-10 anche per le alette verticali alle estremità delle ali. Il tutto consente risparmi di carburante. L'innovazione più profonda riguarda l'elettronica della cabina di pilotaggio, basata sulla filosofia del cosiddetto «dark cockpit» (cruscotto oscuro). Gli schermi presentano cioè al pilota solo i parametri dell'aereo che di discostano da quelli normali, evitando debba continuamente controllare il cruscotto. Questo fa sì che l'MD-11 possa essere portato in volo da due soli piloti.



## TRE VITTIME ITALIANE

### Due vivevano in Svizzera Salvo per caso il tennista Rosset

ROMA. C'erano tre italiani sul jet della Swissair precipitato tra le onde dell'oceano atlantico. Due residenti in Svizzera, Silvia Sequi e Nino Sanna. Il terzo si chiamava Maurizio Rossi, residente in provincia di Milano; i suoi genitori si trovano negli Stati Uniti. Degli altri passeggeri, 136 erano statunitensi, 30 francesi, 28 svizzeri, sei britannici, tre tedeschi, due greci, un saudita, uno jugoslavo, un alghano, un iraniano, uno spagnolo, un russo e uno di Saint-Kitts. 13 svizzeri e uno statunitense componevano l'equipaggio. Salvo per un pelo il tennista Rosset, numero uno del tennis svizzero, eliminato dagli Open statunitensi dallo slovacco Dominik Hrbaty. Aveva prenotato un posto sul volo, ma all'ultimo momento non si è presentato all'imbarco.

Tra i passeggeri del volo c'erano 12 funzionari delle agenzie Onu: sei dell'Oms (Organizzazione mondiale della Sanità), due dell'Unicef (il Fondo per l'Infanzia), due dell'Unhcr (l'Alto Commissariato dell'Onu per i rifugiati) e due dell'Ompi (Organizzazione mondiale per la proprietà intellettuale). Tra questi il professor Jonathan Mann, 51 anni, uno dei protagonisti della lotta contro l'Aids. Responsabile del programma anti-Aids dell'Organizzazione mondiale della sanità (Oms), alla fine degli anni '80 Mann era la voce più attendibile sulla diffusione della malattia nel mondo e sono rimasti celebri i suoi ripetuti appelli per una maggiore sorveglianza. È stato anche il «padre» della giornata mondiale sull'Aids, un appuntamento che dal 1988 si rinnova ogni primo dicembre. La sua scomparsa ha suscitato il cordoglio delle associazioni impe-

gnate in Italia nella lotta all'Aids come la Lila e l'Anlaids.

Tra gli altri funzionari Onu c'erano Pierce Gerety, americano, direttore delle operazioni per la regione dei grandi laghi Africani presso l'ufficio Onu di Ginevra dell'Alto Commissariato per i Profughi; Kathryn Calver-Mazy, francese, impiegata presso il medesimo ufficio; Joachim Bilger, tedesco, dell'organizzazione che tutela la proprietà intellettuale (Ompi); Ludwig Baumer, tedesco, direttore dell'Ompi; Yves de Roussan, canadese, consulente regionale dell'Unicef e Ingrid Acevedo, americana, anch'essa dipendente dell'Unicef.

Per accogliere i familiari delle vittime, che via via si presentavano all'aeroporto di Ginevra, è stata istituita una unità di crisi. Una quarantina di medici, psicologi, infermiere, preti, pastori ed anche un rabbino e membri della comunità musulmana sono stati mobilitati per accogliere i parenti nel tentativo di alleviarne il dolore. In tutto circa cento persone sono state colpite. Insieme hanno atteso le ultime notizie sulle operazioni di recupero nelle acque dell'Atlantico. Insieme hanno visto spengersi l'ultima speranza di rivedere i loro cari quando è giunto l'annuncio definitivo: nessun superstite. «Sono momenti di estrema sofferenza. In generale - ha spiegato il dottor Pierre Froidevaux, del Centro di intervento catastrofi - le persone sono rimaste calme, ma è stato veramente difficile: la lettura della lista dei passeggeri ha suscitato scene di grande sofferenza». Una persona ha dovuto essere ricoverata. È la prima volta dalla sua creazione che l'unità di crisi dell'aeroporto è stata attivata. Il suo compito - in base alla regola delle «tre P» (parlare, piangere, prendere tempo) - è di impedire che la persona colpita da una catastrofe non s'inchiuda in un lutto interminabile.

## INTERVISTA

### Parla il pilota Franco Di Antonio che da anni vola sullo stesso tipo di jet caduto in Canada

## «Fumo in cabina? Forse un cortocircuito»

«Sono molto perplesso su quanto è accaduto. L'Md-11 è l'aereo più avanzato e sicuro che io conosca».

ROMA. Un gioiello della tecnologia. Paragonabile quasi ad una navicella spaziale. Franco Di Antonio, pilota dell'Alitalia con il grado di primo comandante, lo conosce bene l'Md-11. Per sette anni ufficiale dell'aeronautica militare, poi nel '79 il passaggio alla compagnia di bandiera. E da un anno e mezzo lui lo «guida» l'Md-11. Voli intercontinentali, soprattutto. «Ed è uno degli aerei tecnologicamente più sofisticati - dice -. Siamo ai livelli del 740-400, della serie di Airbus 320, 330, 340...». Il che - tradotto - significa anche che gli equipaggi di questi giganti del cielo sono fra i più preparati professionalmente. «Per pilotare un aereo del genere è necessario avere almeno dieci anni di esperienza e provata capacità. Questo avviene all'Alitalia, ma anche in tutte le più grosse e importanti compagnie aeree del mondo». Se non si raggiunge la perfezione, insomma, poco ci manca...

Un aereo che ha la tecnologia di una navicella spaziale... Eppure qualcosa non ha funzionato. Co-

sa può essere successo? «È difficile, direi quasi impossibile, allo stato attuale, sposare delle ipotesi. Possiamo solo fare delle supposizioni che si basano sull'esperienza di qualsiasi pilota che conosce quel tipo di velivolo e sui pochi elementi emersi fino a questo momento. Solo recuperando la scatola nera si potrà sapere qualcosa di più».

Per ora si sa che dopo il decollo il pilota avrebbe segnalato di avere del fumo nella cabina di pilotaggio. «Se effettivamente l'ultima comunicazione è stata questa allora potrebbe esserci stato un problema di carattere elettrico. Un corto circuito, un principio di incendio... Le apparecchiature elettroniche sono tutte sotto la cabina di pilotaggio. Ma da qui a dire che per una avaria elettrica un aereo di questo tipo precipiti ce ne passa...».

Che cosa significa? Che la causa non può essere stata solo un'avaria nelle apparecchiature elettroniche?

«Il punto è che in questi casi sono previste procedure che si attivano automaticamente per far fronte al guasto. E se non funzionano o si bloccano vengono manovrate direttamente dall'equipaggio. Per questo solo motivo sono portato a ritenere che sia molto difficile che un aereo possa precipitare. E poi generalmente in presenza di un'avaria si opta per un atterraggio di emergenza, che può avvenire in dieci minuti, un quarto d'ora al massimo».

Il pilota avrebbe tentato l'atterraggio ad Halifax senza però riuscire a raggiungere l'aeroporto. Ci sono testimoni che dicono di aver sentito una fortissima esplosione.

«L'impatto di un aereo di quelle dimensioni con l'acqua può determinare una esplosione. Facciamo un'altra supposizione: che sia scoppiato un incendio a bordo. Una emergenza di questo tipo in un aereo così è la cosa peggiore che possa capitare. I tempi ristretti e la possibilità di intervento limitate, per ovvie ragioni, rendono la situazione drammatica».

La sicurezza assoluta in volo non c'è mai, allora...

«È un discorso antipatico da fare ai parenti delle vittime ma nel trasporto mondiale l'incidenza dei disastri aerei è bassissima. Se facciamo un confronto con gli altri mezzi di trasporto l'aereo è ancora il più sicuro. E poi è fuorviante fare distinzioni fra aerei grossi e piccoli. Dal punto di vista della sicurezza, una volta usciti dalle aziende costruttrici con tutte le certificazioni necessarie, sono tutti uguali».

E la Swissair, sotto il profilo della sicurezza, è considerata una delle migliori compagnie del mondo.

«Esatto. Per questo sono davvero stupito. Per il tipo di aereo e per la qualità della compagnia, che garantisce un livello di sicurezza e affidabilità altissimi, questo incidente mi lascia davvero perplesso».

Un errore umano?

«Guardi, il fattore umano viene grandemente tenuto in considerazione dalle compagnie. Ci sono addirittura iter formativi che prevedono

di riprendere l'equipaggio con telecamere installate a bordo per valutare le reazioni nelle situazioni di emergenza. C'è da dire che su questo tema le polemiche si sprecano. E ci sono scuole di pensiero che dicono che i costruttori dovrebbero fare macchine a misura d'uomo. Ma qui sconfiniamo nella filosofia...».

Torniamo al guasto tecnico. Un'avaria potrebbe influenzare i comandi di volo?

«Questa è davvero una possibilità remota. Anche la perdita di contatto radio totale mi sembra un'eventualità difficile da supporre in un Md-11, che ha tanti mezzi di comunicazione, compreso il contatto satellitare. E poi c'è la questione relativa ai controlli tecnici, che sono quotidiani, prima di ogni decollo. Le revisioni invece avvengono in media una volta all'anno, secondo una scadenza calendariale e di numero di ore volate. Nelle revisioni l'aereo viene smontato completamente e rimontato».

Natacia Ronchetti

PER ABBONARSI A L'UNITÀ  
O PER INFORMAZIONI E SUGGERIMENTI  
POTETE CONTATTARE IL NOSTRO

**UFFICIO ABBONAMENTI**

☎ Dal lunedì al venerdì - 9-13/14-17 **06.69996470/471**  
☎ 24 ore su 24 (Numero Verde) **167.254188**  
☎ Fax **06.69922588**

GLI ABBONAMENTI SI POSSONO ATTIVARE ANCHE:

- Tramite versamento sul **C.C.P. n° 13212006** intestato a **L'Unità Editrice Multimediale**, via dei Due Macelli 23/13 - 00187 ROMA
- Tramite versamento sul **C.C.P. n° 269274** intestato a **SO.D.I.P.** "Angelo Patuzzi" S.p.A., via Bettola 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)

Per entrambi i versamenti va indicata chiaramente la causale ("Abbonamento a l'Unità") con nome, cognome e indirizzo del destinatario, periodo (semestrale o annuale) e frequenza (numero dei giorni).

O PRESSO:

- **PASS s.r.l. (BOLOGNA)** Via Rivani 35 - Tel. 051.534120 - Fax 051.538197
- **VIDEOPRESS s.r.l. (MODENA)** Via Notari 94 - Tel. 059.355514 - Fax 059.342724
- **RECLAME s.r.l. (REGGIO EMILIA)** Via Gandhi 14 - Tel. 0522.284790 - Fax 0522.285478

**TARIFE DI ABBONAMENTO**

ITALIA	Annuale		Semestrale	
	7 numeri	L. 480.000	5 numeri	L. 250.000
	6 numeri	L. 430.000	Domenica	L. 83.000
				L. 200.000
				L. 42.000
ESTERO	Annuale		Semestrale	
	7 numeri	L. 850.000	5 numeri	L. 420.000
	6 numeri	L. 700.000		L. 360.000