

◆ *C'è un difetto di fabbricazione che mette a rischio d'incendio alcuni modelli di apparecchio*

◆ *Nessuno dei corpi delle vittime potrà essere recuperato intatto. La disperazione dei familiari*

Boeing, consegne sospese «Ma il disastro non c'entra» Ancora giallo sulle cause della tragedia

DALLA REDAZIONE

WASHINGTON Nel giorno in cui ai parenti delle vittime, appena sbarcati a New York, si è dovuto spiegare che i corpi dei loro cari saranno probabilmente recuperati a pezzettini, difficili da identificare, la Boeing, l'azienda costruttrice del 767 inabissatosi al largo dell'isola di Nantucket, ha annunciato di aver sospeso la consegna di sei dei suoi modelli, per un ancora irrisolto difetto di fabbricazione. I 34 apparecchi pronti per la consegna, uscivano dalla fabbrica solo dopo che sia stata certificata la soluzione del problema, forse tra qualche giorno.

Il difetto, una conformazione dei congegni di scongelamento e di sbrinatorio tale da rischiare di provocare un incendio in cabina, è presente in altre centinaia di Boeing 747 (Jumbo), 757, 767 e 777 di recente costruzione e tuttora operanti. Ma non riguarda i modelli più vecchi, tipo il 767 dell'EgyptAir precipitato nella notte tra sabato e domenica o il 767 della Lauda Air che si era schiantato in Thailandia otto anni fa. E, stando ai portavoce della compagnia, pur ponendoli «fuori norma», non rappresenterebbe un serio pericolo per la sicurezza di questi apparecchi.

«La cosa non è in alcun modo collegata all'incidente dell'EgyptAir... Non è collegata ad alcun incidente, o malfunzione effettivamente verificatisi in servizio», si sono affrettati a precisare dal quartier generale della Compagnia a Seattle.

Ma la notizia fa seguito al lo sconcerto suscitato dal fat-

to che la Boeing aveva «trascurato» per anni di segnalare problemi di surriscaldamento dei serbatoi di carburante dovuti al sistema di aria condizionata, che potevano fornire una traccia sull'esplosione del Jumbo TWA 800 nel 1996, e alla perplessità suscitata dal fatto che entrambi i 767 precipitati in questi anni, il Lauda Air nel 1991 e l'EgyptAir domenica scorsa, entrambi poco dopo il decollo, erano usciti dalla stessa catena di montaggio uno dopo l'altro nel 1989. Si insiste sulla disparità nella dinamica dei due incidenti: il primo fu provocato da un'improvvisa entrata in funzione dei meccanismi di inversione dei motori, che fu poi corretto, del secondo non si sa ancora nulla. Ma resta il fatto inquietante che i due apparecchi erano stati gli ultimi a uscire da quella catena prima di uno sciopero durato ben 48 giorni, in un clima di relazioni tissime in seno all'azienda a causa dell'eccesso di straordinari.

L'unica cosa chiara sull'EgyptAir è che è «precipitato come un sasso». Il che fa pensare ad un fatto traumatico (bomba, sabotaggio, rottura improvvisa di un'ala, spaccatura della carlinga, ecc.), non ad un semplice guasto, per quanto fatale.

L'emergere di cadaveri a pezzi conferma la violenza dell'impatto sulla superficie del mare. Questa la ragione per cui ieri hanno dovuto dirgli brutalmente, provocando svenimenti e scene di disperazione, che «non dovevano attendersi che i corpi dei loro cari fossero recuperati intatti».

S. G.

L'Alitalia tranquilla «Sicuri i nostri 767»

Sono 12, acquistati dal 1994 al 1999

ELIO SPADA

MILANO Nessun allarme all'Alitalia. Anche se la compagnia di bandiera annovera nel suo «parco macchine», insieme ad altri, una dozzina di aerei del tutto simili a quello della Egypt Air precipitato domenica scorsa. Negli uffici Alitalia si ostenta una grande calma. Nessun problema, nessuna preoccupazione. «I nostri 767 - dicono - non ci hanno mai procurato il minimo grattacapo. Del resto, se così non fosse, avremmo immediatamente risolto il problema. Si tratta di un aereo certamente molto sicuro».

Intanto, però, un paio di 767 sono già finiti in mare nel giro di otto anni e la Boeing ha deciso di sospendere le consegne di quattro modelli fra i quali anche il 767. Ma la compagnia di bandiera ha una risposta prontissima anche a questa obiezione: «Si tratta di cose diverse. La casa costruttrice ha rilevato un problema di importanza minore legato all'eliminazione della condensa nella cabina di pilotaggio. Si tratta di un elemento che certamente non ha nulla a che vedere con il disastro dell'Egyptair». Ma un aereo «supersicuro» è comunque finito in mare con più di duecento morti. Ed era proprio un 767. Se, come pare, non si è trattato di un attentato... All'Alitalia non si scompogono: «Ripetiamo che finora non ci sono mai stati problemi sui 767 in nostro

possesso e che utilizziamo su tratte intercontinentali. Inoltre le autorità che si occupano di aviazione civile, sia la Faa americana che il nostro Enac, non hanno finora emesso note o comunicati riguardanti la sicurezza dei 767. Per noi insomma la situazione e le condizioni di esercizio dei velivoli sono identiche a quelle esistenti prima del disastro dell'Egyptair».

Però i dodici B 767 in dotazione ad Alitalia (nove) ed Eurofly (tre) sono stati progettati quasi vent'anni fa; diciotto per la precisione. Un po' vecchiotti, no? Non l'abbiamo azzeccata neppure questa volta: «Niente affatto. I nostri velivoli sono stati acquistati tutti fra il 1995 e il 1999. Per essere più precisi, i 9 aerei Alitalia sono stati acquistati fra il 1994 e quest'anno. Dunque sono nuovi o quasi, indipendentemente dall'anno di progettazione. Inoltre per valutare l'invecchiamento degli aerei non si possono usare gli stessi criteri impiegati, ad esempio, per le automobili. Esistono rigorosi parametri legati alle caratteristiche di utilizzo in base ai quali tutte le componenti dell'aereo vengono sostituite dopo un certo tempo o un certo numero di «cicli operativi». Noi ci atteniamo rigorosamente a queste norme. Insomma, quando uno dei nostri aerei si leva in volo significa che sono state rispettate tutte le necessarie prescrizioni di sicurezza».

I PRODUTTORI

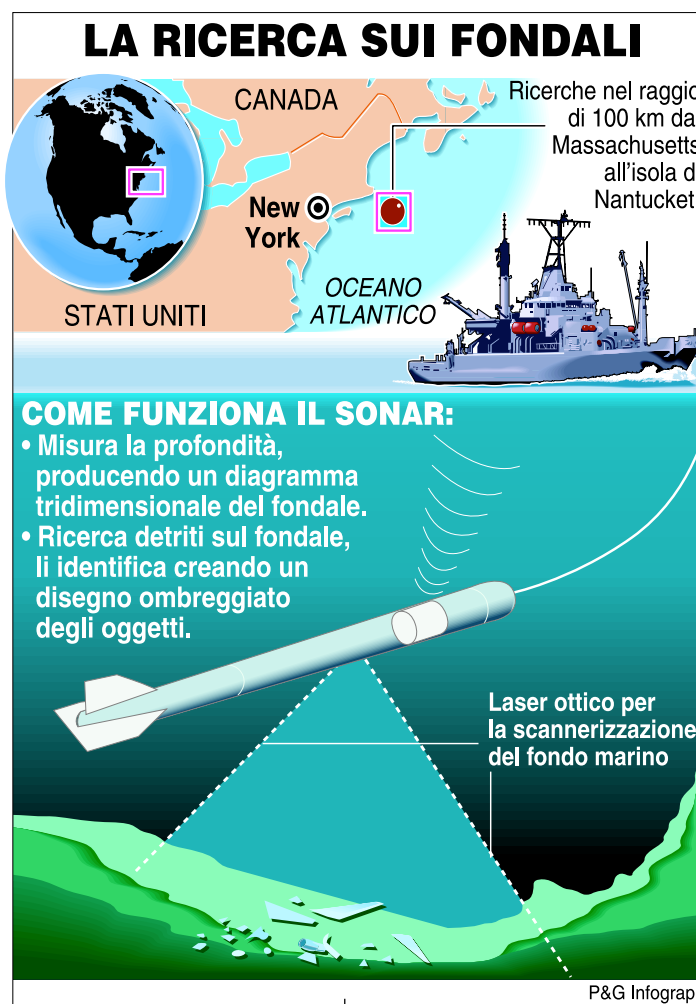
Nella sfida tra colossi è Airbus l'«emergente»

ROMA La decisione di Boeing di sospendere la consegna di quattro dei suoi modelli (B747, B757, B767 e B777) per problemi all'impianto di goccia della cabina di pilotaggio e che seguono l'incidente del jet precipitato dell'Egypt Air che ha fatto 217 morti in Atlantico, è destinata inevitabilmente a riflettersi anche sugli attuali equilibri di mercato in questo settore, che già negli ultimi tempi ha visto affacciarsi prepotentemente all'arbitrato il consorzio europeo Airbus, che vede la partecipazione di francesi, tedeschi e britannici che gira una parte di commesse parziali anche all'italiana Alenia. Riflessi negativi per il grande costruttore Usa che qualche tempo fa ha assorbito McDonell Douglas costituendo il

maggior polo aereo civile e militare del mondo anche in Borsa dove ieri, a Wall Street, il titolo Boeing ha perduto il 4% oltre il 3,12% del giorno successivo all'incidente del B767 dell'Egypt Air. La volata con Airbus, il cartello europeo che offre aviogetti concorrenziali in prezzo, consumi e soprattutto sicurezza, rischia perciò uno show-down da parte della ditta americana a favore del marchio del Vecchio continente. Un risultato che Airbus insegua da tempo e che fa cinicamente conti anche con i difetti tecnici e «disgrazie» degli avversari: sulla sicurezza infatti si gioca la vera partita del commercio aereo mondiale. Lo scorso anno il consorzio ha venduto 556 aerei mentre Boeing ne ha venduti 656. Nei primi

nove mesi dell'anno in corso, però, il numero di commesse di velivoli non ancora consegnati ammonta a 1427 per Airbus e a 1469 per Boeing, vale a dire che la situazione è di quasi parità. Sempre nei primi nove mesi del '99, Airbus ha venduto 343 aerei, oltre il doppio del rivale americano, che ne ha venduti invece 154. Il consorzio europeo è stato costituito nel 1970, ed ha realizzato una gamma di aerei da 124 a circa 400 posti mentre ha in progetto un megalumbo capace di trasportare oltre 600 passeggeri. Gli operatori che attualmente utilizzano i velivoli Airbus sono 173. Dal punto di vista del fatturato e dei dipendenti, peraltro, Boeing è sempre nettamente al primo posto nel mondo, con 56,1

miliardi di dollari (oltre centomila miliardi di lire) e 231 mila dipendenti rispettivamente, mentre Airbus in questo contesto occupa il 6° posto. Ecco la classifica delle prime 10 aziende del settore aerospaziale. I fatturati sono espressi in miliardi di dollari e sono seguiti dal numero di dipendenti occupati. 1) The Boeing Company, Usa, 56,1 mld, 231 mila; 2) Lockheed Martin Usa, 26,2 mld, 165 mila; 3) DaimlerChrysler-Matra, Usa-Fra, 23 mld, 81 mila; 4) Raytheon, 19,5 mld 108200; 5) British Aerospace, 14,2 mld 47900; 6) Airbus, 13,3 mld, 23000; 7) Thomson 12,7 mld 89500; 8) Textron 9,6 mld, 64 mila; 9) Northrop Grumman 8,9 mld, 49600; 10) Bombardier 7,6 mld, 53 mila.



IL RACCONTO

Il volo dei destini incrociati contro le leggi della probabilità

già al lavoro per conto della EgyptAir, a consolare i parenti angosciati in cerca di notizie.

Incredibili coincidenze? Puro caso? Destino? Kismet? Fato? Imperscrutabile Disegno divino? Incidenti come questo ripropongono inevitabilmente gli interrogativi cui si dedica padre Ginepro nel fortunato romanzo degli anni '20 di Thornton Wilder, «Il Ponte di San Luis Rey». Con la differenza che le vite che si intrecciavano nell'appuntamento col ponte spezzatosi in Perù erano sette. Sull'EgyptAir 990 erano 217.

Cosa ha portato insieme proprio su quell'aereo precipitato nell'Oceano, da cui probabilmente - l'hanno detto chiaro e tondo ieri i soccorritori - non sarà possibile recuperare nemmeno un corpo intatto, il pilota all'ultimo viaggio e quello che non doveva esserci? Vi ha fatto salire Eugenia Rhodes, una femminista avventurata di Chicago, appassionata di yoga e di viaggi, che voleva celebrare in Egitto il suo ottantesimo compleanno; Virginia Chaplin e Richard Brokaw, 72 anni lei, 76 lui, attampati sposi novelli che avevano ritrovato l'amore verso la fine della vita; o Salah e Shaline Adam con i due figliuoli di 4 anni e 22 mesi? Oppure l'ha fatto perdere all'ultimo momento ad altri?

Quale è la probabilità che succeda proprio a loro, in questa sequenza, e non ad altri? Meno, molto meno di una su milioni? E allora, come metterla col fatto che, se siamo supergiù in cinquanta milioni in Italia, un fatto la cui probabilità è inferiore a una su un milione, succeda almeno cinquanta volte ogni istante?

Ovviamente non c'è risposta possibile. Così come non c'è risposta immediatamente razionale al fatto che una catastrofe aerea ci colpisce più del «normale», ma assai più sanguinoso stitilicidio quotidiano di incidenti automobilistici. O alla sindrome dell'arcano diffusasi in seguito al rapido succedersi di incidenti aerei nel-

la stessa zona dell'Atlantico, la leggenda del nuovo «Triangolo delle Bermuda». Si può solo provare a sgombrare il campo dalle ossessioni più viscerali, dalle paure più ingiustificate, dalle fantasie più grossolane. A provarci, tra gli altri, ieri sono stati due studiosi, un matematico e un sociologo, dalle colonne, rispettivamente, del «New York Times» e del «Wall Street Journal».

John Allen Paulos, matematico della Temple University, osserva che «gli esseri umani hanno una tendenza innata ad attribuire un significato alle anomalie e alle coincidenze». Non lo sorprende perciò che in eventi che forniscono un accumulo così straordinario di dettagli circa tempi, modi, circostanze, specificazioni tecniche, persone coinvolte come vittime o attorno alle vittime, emergano e facciano notizia rapporti inimmaginabili e che venga ad un certo punto meno la capacità di separare «il possibile dal probabile». Quel che resta è che matematicamente un passeggero che volasse quotidianamente dovrebbe attendere qualcosa come 19.000 anni prima di perire in un incidente aereo.

Il sociologo dell'Università della California Barry Glassner, autore di un recentissimo e bel libro sulla «Cultura della paura», cioè sul «perché gli americani hanno paura delle cose sbagliate», elabora ulteriormente l'argomento che ogni anno muoiono in incidenti stradali il doppio delle persone decedute in tutta la storia del trasporto aereo. Spiega per filo e per segno come non ci siano differenze significative nemmeno sulla pericolosità relativa di una compagnia aerea sull'altra, un modello di velivolo sull'altro. Ma deve rassegnarsi all'evidenza che non ci sono spiegazioni razionali che valgano a quietare paure viscerali.

