

Poliziotti e vigili del fuoco presidiano il luogo del disastro e sotto l'edificio distrutto nell'impatto con il Concorde precipitato



Pascal Rossignol/Reuters

«L'ho visto esplodere: una piccola atomica»

I testimoni: ha tentato inutilmente di risalire

PARIGI L'hanno visto in tanti, il Concorde esplosivo ieri a Parigi. E in tanti hanno avuto modo di raccontarlo, subito dopo, ai media affamati di testimonianze. Per esempio, i dipendenti di un'impresa di Roissy, a pochi passi dall'aeroporto De Gaulle, che lo sono visto passare davanti, con un motore in fiamme, dalle finestre dell'ufficio dove lavorano. Sono i primi testimoni della sciagura, i volti tesi raccontano piccoli pezzi della tragedia. «Ho visto passare il Concorde con il motore sinistro in fiamme, è caduto poco lontano, credo due minuti dopo il decollo», dice un impiegato. «È passato davanti agli uffici, molto basso, ho avuto l'impressione che tentasse di sollevarsi ma con grande difficoltà - gli fa eco Stéphane Prevost, direttore di un'azienda - Ha sorvolato l'autostrada sulla sinistra, poi si è schiantato». Valerie Mauvois stava viaggiando a bordo della sua auto su una strada a nord di Parigi. «Poco prima delle 17 ho visto il Concorde passarci sopra, in fiamme, e due minuti dopo c'era solo una nuvola di fumo, enorme, nera, poco lontano». Per Sid Hare, un pilota che ha assistito all'incidente, l'esplosione è sembrata «una piccola bomba atomica». Secondo il proprietario di una pizzeria a 500 metri dal luogo dello schianto, «abbiamo sentito il

rombo dei motori dell'aereo. Qui tremava tutto. Poi abbiamo sentito due esplosioni e abbiamo visto le fiamme». Un altro automobilista ha avuto l'impressione che il Concorde fosse in difficoltà e che il pilota tentasse una virata per riprenderne il controllo. «Ma non ce l'ha fatta, è andato giù e si è praticamente disintegrato».

Un testimone d'eccezione è stato il presidente francese Jacques Chirac. Il Concorde è sfrecciato in fiamme davanti all'aereo dell'Air France a bordo del quale Chirac stava rientrando in patria dalla conferenza al vertice del G-8 di Okinawa, in Giappone. L'aereo presidenziale era appena atterrato all'aeroporto parigino Charles de Gaulle, e stava rullando sulla pista in direzione dell'Air Terminal, quando il pilota ha avvisato i passeggeri che bisognava aspettare per dare la precedenza al Concorde in partenza sulla pista di decollo. I passeggeri dell'aereo con a bordo il presidente e sua moglie, la signora Bernadette, hanno visto una grande nuvola di fumo, e poi le fiamme uscire dalla coda del Concorde in decollo davanti a loro. La descrizione di quel decollo è stata paragonata a quella di «un razzo in fiamme». Lo stesso Chirac ha espresso «commozione intensa» nell'apprendere della sciagura e della perdita di tante vite umane.

Non ci sono solo le testimonianze di chi ha visto esplodere l'aereo. Ci sono anche quelle, altrettanto dolenti e drammatiche, di coloro che l'aspettavano. Molti dei passeggeri tedeschi erano diretti a New York, dove si sarebbero dovuti imbarcare su una nave da crociera, la Ms Deutschland, all'ancora ad un molo del West Side di Manhattan. La comitiva di tedeschi, dopo l'atterraggio con il

REAZIONI IN USA
Disperazione sulla nave all'ancora a Manhattan che attendeva i passeggeri

Concorde all'aeroporto Jfk, si sarebbe dovuta trasferire sulla nave, sulla quale possono prendere posto più di 500 passeggeri. Il Pier 88, il molo dove è ancorata la Ms Deutschland, è adesso chiuso ai giornalisti, affluiti in gran numero sulle rive dell'Hudson. Barriere della polizia impediscono di avvicinarsi e nessuna comunicazione ufficiale è stata diffusa sul destino della crociera, funestata dal disastro di Parigi. Naturalmente, la notizia è arrivata a New York e ha subito gettato nello sgomento gli altri passeggeri e l'equipaggio della nave. La Ms ha salpato le ancore il 10 luglio

scorso da Amburgo ed è arrivata a New York dopo tappe in Inghilterra e in Irlanda. Gran parte dei passeggeri si apprestano ora a tornare a casa, mentre 50 dovevano restare a bordo e, insieme ai 100 in arrivo da Parigi, partire per l'Ecuador poi puntare verso Sydney, in tempo per le Olimpiadi. «Quelli che arrivavano con il Concorde - raccontano Brigitte e Willie, una coppia di mezz'età di Dortmund - erano i più ricchi. Non sapevo niente della tragedia, nessuno ci aveva informati». Fino ad oggi, raccontano i tedeschi, «era stata una crociera splendida». Tutti i passeggeri tedeschi che tornavano dallo shopping a Manhattan e si apprestavano a risalire a bordo - gran parte di loro ripartirà nelle prossime ore per la Germania - hanno scoperto solo dai giornalisti l'accaduto. Poco prima delle 3 del pomeriggio (le 21 in Italia), sulla nave è salito il sindaco di New York Rudolph Giuliani, per portare le condoglianze della città. Non è chiaro per il momento se la crociera potrà continuare o sarà sospesa: il personale di bordo è vincolato ad uno stretto riserbo. All'aeroporto John F. Kennedy, dove doveva atterrare il Concorde, la presenza di un numero più consistente di agenti del solito era l'unico segnale della tragedia di fronte al terminal dell'Air France,



Laurent Rebourts/Agf

dove nelle ore in cui è caduto il Concorde era in corso una manifestazione di un sindacato di falegnami. Un Concorde gemello di quello caduto a Parigi è rimasto davanti al terminal della società francese, che come la British Airways ha interrotto i voli con il supersonico. Al Jfk non c'erano segni della presenza di persone in attesa della comitiva tedesca e le telecamere dei network, arrivate in gran numero, sono state fatte convergere in una sala stampa della Port Authority (la società che gestisce lo scalo), dove però le comunicazioni ufficiali hanno subito continuato in via.

venne interrotta dopo appena nove anni di vita e 102 voli di linea, a causa di un disastroso incidente.

Supersonico ma anche supercaro il Concorde è un aereo fatto da ricchi per ricchi. Un volo andata e ritorno Parigi New York (poco più di sette ore complessive di volo, circa la metà dei jet tradizionali) con il jet «più veloce del Sole» costa una ventina di milioni. Lungo 62,19 metri (un po' meno del gigante dell'aria, il «Jumbo» Boeing 747 che misura 70,66 metri) il Concorde misura 11,32 metri dalla cima a terra, ha un'apertura alare di 25,56 metri, pesa al decollo 186 tonnellate ed è in grado di volare senza scalo per più di 6500 chilometri. Durante il decollo raggiunge la velocità di stacco in 24 secondi, a 325 chilometri orari grazie alla spinta di quattro reattori «Olympus» dotati di postbruciatore come i jet militari e costruiti dalla britannica Rolls Royce e dalla francese Snecma.

È anche, il Concorde, l'aereo dei record di velocità uno dei quali, il più famoso, fu stabilito nell'ottobre del 1992 quando un Concorde partito da Lisbona, atterrò nella capitale Portoghese dopo aver compiuto il giro del globo in 32 ore e 49 minuti.

IL CONCORDE

Il più veloce, il più sicuro e anche il più sfortunato

ELIO SPADA

I resti del grande uccello bianco dal naso mobile e dalle ali «neogotiche», come le definì nel 1962, agli inizi del progetto, un ingegnere del Royal Aircraft Establishment, giacciono a terra anneriti e contorti. È la prima volta, dopo 24 anni di voli di linea a velocità supersonica, che un Concorde precipita. Non ha conosciuto grandissima fortuna il Concorde, anche se dal volo inaugurale con passeggeri, sulla tratta Parigi - Dakar - Rio, del gennaio 1976, di persone ne ha trasportate quattro milioni senza alcun incidente davvero grave. Fino a ieri. È il Concorde, il primo e finora unico jet di linea in grado di volare a oltre mach 2: due volte la velocità del suono: 2155 chilometri all'ora, raggiunti nel novembre 1970 nel corso del 102° volo di collaudo.

Un aereo sfortunato, dicevamo. Anche perché questo mostro super-tecnologico, simbolo della grandeur degaulliana (il nome glielo trovò proprio monsieur le general) anche se frutto della collaborazione anglo-francese, incontrò quasi subito l'ostilità degli Stati Uniti. Infatti, dopo l'avvio (1963) di un progetto analogo made in Usa voluto dal presidente John Kennedy e affidato a Boeing e General Electric, il 24 marzo 1971 il Senato americano rifiutò gli stanziamenti necessari. E nel 1976 gli Stati Uniti decisero di rifiutare gli atterraggi nei loro aeroporti agli aerei civili supersonici. Vale a dire al Concorde e al Tupolev 144, gemello del supersonico francese messo a punto dall'Unione Sovietica. «Troppo rumorosi» spiegarono tecnici e politici. Le delicate orecchie degli yankees furono salve ma per il consorzio formato da Aerospatiale e British Aerospace il colpo fu durissimo. Si pensava di costruire (e vendere) un centinaio di Concorde, ne furono realizzati 18 acquistati, per imposizione dei governi francese e inglese, dalle rispettive compagnie di bandiera.

Oggi ne sopravvivono 13: sei (5 dopo il crash di ieri) in forza ad Air France e 7 in dotazione a British Airways. Gli altri, finiti in una sorta di cimitero degli elefanti, servono da «donatori di organi» e forniscono pezzi di ricambio che nessuno ormai costruisce più. Anche perché il supersonico anglo francese ha ancora pochi anni di vita. La sua «morte» è prevista per il 2005. Dovrebbe (il condizionale è rigorosamente d'obbligo) essere sostituito da un altro jet capace di trasportare almeno 200 passeggeri contro i 120-140 del Concorde.

Morto e sepolto da tempo, per la precisione dal giugno 1978, è invece l'unico concorrente del Concorde, il Tupolev 144 sovietico, certamente più sfortunato del fratello franco britannico. La sua carriera

G A R E • B I L A N C I • A S T E • A P P A L T I

LA LEGGE È UGUALE PER TUTTI.

(SU L'UNITÀ PERÒ COSTA MENO)

Se la pubblicità è un obbligo per legge, il risparmio è un diritto. Con l'Unità potete acquistare spazi per gare, bilanci, aste ed appalti (legge n° 67/87 e D.L.vo n° 402 del 20/10/98) ad un prezzo decisamente promozionale, certi di essere letti dalle persone che contano. Il prestigio di una grande visibilità alla portata di tutti gli Enti e Ministeri.

Per informazioni e preventivi telefonare allo 06 • 69996414 o allo 02 • 80232239

Quotidiano di politica, economia e cultura

l'Unità

