

La parte dell'hotel distrutta dal Concorde precipitato a Gonesse vicino all'aeroporto di Paris Roissy. Sotto un vigile del fuoco spegna l'incendio causato dal disastro



Frederic Florin/Ansa-Epa/Alp

LE CONSEGUENZE

Un grave colpo all'aviazione supersonica civile

Il momento tanto temuto da Air France e British Aerospace è purtroppo arrivato. Il primo incidente grave ad un Concorde, come quello avvenuto ieri a pieno carico a Parigi, unito alla scoperta di fessurazioni sulla struttura delle ali in alcuni esemplari inglesi, potrebbe segnare la fine del volo supersonico civile, almeno per i prossimi dieci anni. La grande aquila d'argento in grado di arrivare a New York tre ore prima rispetto all'ora di partenza (grazie al gioco dei fusi orari) affascina proprio perché dai comuni mortali l'ebbrezza di essere piloti da caccia e volare a 2,2 volte la velocità del suono, ma fa pagare la sensazione a caro prezzo: 20 milioni la tariffa piena di andata e ritorno per New York, una fusoliera stretta (si sta in piedi a malapena al centro del corridoio), un rumore assordante (per parlare con il vicino di posto occorre quasi urlare), panorama inesistente (i finestrini sono grandi poco più di un pacchetto di sigarette). Eppure nonostante tutto ciò, i suoi voli sono quasi completi e non certo per il caviale, l'aragosta e lo champagne serviti a bordo. Entrato in servizio nel 1975 dopo una gestazione tecnica di oltre 10 anni, il Concorde è il classico caso dell'aereo ucciso prima di nascere. Aerospaziale e British Aerospace contavano di costruirne un centinaio di esemplari per soddisfare ordini ed opzioni delle maggiori compagnie mondiali. Anche l'Italia era nella lista degli acquirenti. La concorrenza dei costruttori Usa fece di tutto per boicottare l'aereo e tutti gli aeroporti americani decisero di vietare l'atterraggio per il troppo rumore e l'eccessivo inquinamento dei suoi motori. Fu la debacle. Privati della possibilità di operare sulle rotte più lucrose, le compagnie fecero arrivare una pioggia di disdette dei contratti. Se non fosse stato per la «grande» francese, il progetto sarebbe stato probabilmente cancellato. Il governo francese (e giocoforza quello britannico) impose alle compagnie di bandiera l'acquisto di almeno 10 esemplari a testa. Alla fine ne furono costruiti 18 di serie inizialmente impiegati dalle due compagnie per voli Parigi-Dakar-Rio e Londra-Bahrain. Sono gli stessi esemplari che oggi volano sull'Atlantico a 15-18 km di quota.

Concorde precipita a Parigi: 113 morti

L'aereo dell'Air France, diretto a New York, si è schiantato contro un albergo

SEGUE DALLA PRIMA

tra le lamiere 113 corpi calcinati. Cento passeggeri, tutti tedeschi, tra i quali tre bambini. Nove componenti dell'equipaggio, dei quali sei hostess dell'Air France. Quattro ignari clienti di un albergo investito dall'enorme massa infuocata. Sarebbe potuta andar peggio. Il Concorde è caduto in una zona quasi deserta, ai bordi della nazionale 21 tra campi di grano e distese sterminate. Non è escluso che l'abbia portato lì il pilota, in un estremo disperato tentativo di evitare il centro abitato, che comincia a qualche centinaio di metri. I testimoni sono stati tanti, e i loro racconti concordano. Alcuni di essi erano sull'aereo Air France che era appena arrivato da Tokio. Stava rollando sulla pista e il pilota si era scusato del ritardo: «Ci dicono di aspettare, perché sta decollando il Concorde». Tutti avevano guardato fuori dal finestrino, anche il passeggero più illustre: Jacques Chirac, reduce dal vertice del G8 e da qualche ora di vacanza nella capitale giapponese. Il decollo di un Concorde è uno spettacolo: quel collo da uccello, quelle ali che si spiegano per portarlo su fino a 15 mila metri di altezza e 2200 chilometri all'ora, spinto dai suoi quattro reattori Rolls Royce. Tutti guardavano, e tutti sono inorriditi. Il Concorde passava, ancora sulla pista, e già si lasciava dietro un'immensa nuvola di fumo dentro la quale si agitavano le prime lingue di fuoco. Un reattore era in fiamme. Non poteva fermarsi, la sua corsa era andata troppo avanti. Era pieno

di kerosene. Un pieno che pesa normalmente quanto tutte le altre strutture dell'aereo messe insieme. Ha provato ad alzarsi in volo, c'è riuscito a malapena. Ha tentato una virata per un atterraggio d'emergenza, era a neanche cento metri dal suolo. Ma il Concorde non può: per quella sua forma a bassa velocità diventa instabile, incontrollabile. Così è stato. La virata non è riuscita, l'aereo ha toccato il suolo con un'ala per crollare subito in un diluvio di fuoco. Il kerosene era esploso, le fiamme hanno avvolto tutto.

Racconta Yves Frechet, che lavora nei pressi dell'aeroporto:

«Quel reattore in fiamme l'abbiamo visto fin dal decollo dalle finestre dei nostri uffici. Abbiamo l'abitudine di guardarlo quando si alza in volo, sempre verso le cinque del pomeriggio. Passa a qualche decina di metri sulle nostre teste. Ieri abbiamo visto un bracier, un bracier immenso che non riusciva ad alzarsi». Christian Micquel, che segue uno stage all'aeroporto: «Ho visto che ha tentato di virare a sinistra, poi l'ho perso di vista per un attimo, e poi l'esplosione e quella enorme colonna di fumo. Ci sono caduti intorno pezzi di acciaio, siamo corsi dentro». Nathalie Wycisk: «Lavoro all'ufficio trasporto merci, ho visto quando decollava che si lasciava

VITTIME TEDESCHE
I passeggeri erano quasi tutti tedeschi
Morti anche 4 clienti dell'hotel

dietro tutte quelle piccole fiamme e poi ha accelerato e ho visto una fiammata enorme e ho sentito l'esplosione, ma l'aereo non è esploso, è caduto sull'ala». Il presidente di Air France conferma: «L'incidente è legato ad un problema di motore». Quelle fessure apparse sulle ali dei Concorde di British Airways che proprio lunedì avevano scatenato una polemica dunque non c'entrano, almeno a sentire le prime reazioni delle autorità. Il motore, proprio quello che in trent'anni di storia aveva dato meno problemi. Le crepe forse non c'entrano, ma ieri Air France e British Airways hanno dato ordine di tenere al suolo tutti gli altri Concorde. Voli aboliti, fino a nuovo avviso.

L'aereo caduto ieri era stato noleggiato ad Air France da un operatore tedesco, Peter Deilmann. Portava cento persone a New York. Lì si sarebbero dovuti imbarcare su una nave a cinque stelle, uno splendido bastimento da crociera, il MS Deutschland, che li avrebbe portati prima alle Bahamas, poi a Cuba e infine, passato il canale di Panama, a Manta in Ecuador. Due settimane in tutto, come si può vedere nei dettagli sul sito Internet dell'operatore di viaggi. Due settimane di sogno, che dovevano cominciare con il privilegio di un volo transoceanico sul mitico Concorde. Avrebbero cenato a bordo secondo lo standard del velivolo: champagne e leccornie, circondati dal silenzio e dalle preziose rifiniture degli interni. L'aereo aveva vent'anni. Era entrato in servizio il 23 ottobre del 1980. Ironia della sorte: era stato reviso-

nato il 21 luglio scorso, cinque giorni fa. Per un Concorde vent'anni sono un periodo di vita medio. Sono aerei la cui manutenzione è continua e molto più meticolosa della media. È il solo aereo supersonico utilizzato per il trasporto civile. British Airways prevede di usare il Concorde ancora per 15-20 anni. Air France «almeno fino al 2017». Non è neanche escluso che tra una ventina d'anni l'attuale Concorde trovi un successore: francesi e britannici stanno già cercando crediti per la ricerca, anche se l'avvenire del Concorde non potrà più essere unicamente europeo.

Per le sue caratteristiche e per l'ambizione tecnologica (e politica, come illustra la cooperazione franco-britannica) il Concorde godeva fama di aereo perfetto. Anche per questo la catastrofe di Parigi assume una valenza particolarmente tragica. Lionel Jospin era sul posto già poco dopo le sei di ieri pomeriggio. Ha visto il disastro, constatato di persona l'inutilità di cercare sopravvissuti: «È uno spettacolo che s'impadronisce di chi lo vede», ha detto. Gerhard Schroeder ha annullato tutti gli impegni e rimandato le vacanze. Persino Bill Clinton ha inviato un messaggio di cordoglio. Il Concorde era diventato il simbolo della facilità transoceanica: da Parigi o da Londra a New York o a Washington in mezza giornata, praticamente senza accorgersene. Oppure Parigi-Rio de Janeiro, o altri voli nell'emisfero sud, tra Sudafrica e Australia, là dove vi sono immense distese d'acqua da scavalcare in un baleno, allungati in comode poltro-

ne con un bicchiere in mano. Di uno di questi salotti volanti ieri restavano moncherini irriconoscibili che in serata continuavano a bruciare come fuochi di sterpaglia, mentre arrivavano gli uomini con i primi sacchi di plastica per raccogliere quel che rimaneva dei passeggeri. Scena surreale: due ore dopo la disgrazia i soccorritori agivano con calma, rassegnati, impegnati più che altro a tenere lontani giornalisti e cameramen, tenuti ad un chilometro di distanza. Non c'era più nulla da salvare, solo da raccogliere cercando di non bruciarsi. I primi sacchi cominciavano così ad arrivare nella sala delle feste del comune di Gonesse: è lì che hanno allestito la camera ardente. È lì che nella tarda serata è iniziato il pellegrinaggio dei parenti, venuti con volo speciale dalla Germania.

GIANNI MARSILLI

I PRECEDENTI

Casalecchio, 12 vittime nella scuola squarciata

Le sciagure aeree dal '76:

13 ottobre 1976: tre piloti e cento persone a terra muoiono a Santa Cruz, in Bolivia in seguito allo schianto di un cargo su un campo di calcio.

25 settembre 1978: sui cieli di una zona residenziale di San Diego, California, due aerei si scontrano e precipitano a terra provocando la morte di 137 persone e 10 vittime a terra.

14 marzo 1979: 22 persone muoiono vicino a Pechino quando un

Trident militare si schianta su una fabbrica.

19 settembre 1984: in un sobborgo di Quito, Ecuador, precipita un cargo: muoiono 4 membri dell'equipaggio e 60 persone a terra.

27 marzo 1986: 40 persone muoiono quando un Jaguar militare francese precipita su una scuola islamica vicino all'aeroporto di Bangui, nella Repubblica Centrafricana.

30 luglio 1987: alla periferia di Città del Messico precipita un quadrimotore che trasportava cavalli. Muoiono 54 persone delle quali 50 a terra.

28 agosto 1988: 70 persone muoiono a Ramstein, Germania, quando due aerei delle Frece tricolori si scontrano precipitando sugli spettatori.

21 dicembre 1988: un Boeing della Pan Am precipita su Lockerbie in seguito ad un attentato. Muoiono 270 persone sull'aereo ed undici a terra.

3 settembre 1989: su un villaggio vicino all'Avana precipita un Ilyushin con a bordo 126 persone, tra cui 113 turisti italiani. Nessun sopravvissuto più 60 morti a terra.

6 dicembre 1990: su una scuola a Casalecchio di Reno, in provincia di Bologna, precipita un «Aermacchi Mb 326», provocando la morte di 12 studenti ed un centinaio di feriti.

4 ottobre 1992: un cargo della linea aerea El Al si schianta su due edifici ad Amsterdam. Le vittime a terra sono 64.

8 gennaio 1996: un Antonov 32 si schianta sul mercato di Simbazi, vicino a Kinshasa, in Zaire. 350 morti accertati.

26 luglio 1997: durante un'esibizione acrobatica a Ostenda, in Belgio, un aereo giordano precipita nei pressi della tribuna degli spettatori. 10 morti e 36 feriti.

6 dicembre 1997: un cargo militare russo Antonov An-24 precipita su un'area residenziale della città siberiana di Irkutsk-2, schiantandosi su un edificio. 150 morti, un centinaio di feriti, tra le vittime molti bambini. Tutte morte le 23 persone morte.

16 febbraio 1998: al secondo tentativo di atterraggio un Airbus 300 delle linee aeree taiwanesi, «China Airlines», cade vicino all'aeroporto internazionale «Chiang Kai-shek» di Taipei provocando 203 morti: 196 a bordo del velivolo e sette a terra.

31 agosto 1999: un Boeing 737 fallisce il decollo e esce di pista su una strada adiacente, almeno 80 morti.

17 luglio 2000: cade boeing in India, 60 morti, di cui 6 persone a terra.

Il «Sun» aveva lanciato l'allarme-crepe

«Concorde a pezzi» era il titolo del tabloid inglese di lunedì

LONDRA La sciagura del Concorde precipitato ieri a Parigi subito dopo il decollo è arrivata ad appena 24 ore dall'allarme crepe lanciato ieri dal quotidiano britannico Sun.

Gli esperti per il momento sembrano escludere che questo problema possa avere un qualche nesso con l'incidente e l'Air France ha detto che l'aereo aveva un motore in fiamme. Ma dopo l'allarme dato lunedì il dubbio resta: è vero, come qualcuno sostiene, che il mitico apparecchio supersonico - in servizio dalla metà degli anni '70 - risente dell'usura degli anni? «Il Concorde è a pezzi, difetti sulle ali per tutti gli aerei della BA», aveva titolato proprio lunedì il «tabloid» londinese, rivelando che il problema si era manifestato due mesi fa e che uno dei sette Concorde della British Airways, la compagnia di bandiera del Regno Unito, era stato messo a terra per controlli. «Abbiamo

individuato mini-crepe lunghe circa 50 millimetri nella zona posteriore delle ali, abbiamo informato la «Aerospaziale», la società che ha costruito gli aerei ma ci hanno detto che possiamo continuare a volare».

SOLO UNA COINCIDENZA?
Esclusi per ora collegamenti tra i difetti da usura degli apparecchi inglesi e il disastro di ieri in Francia

Poco dopo anche da Parigi era arrivata l'ammissione della «Air France». Stesso problema sui sei Concorde francesi - con quelli inglesi gli unici in circolazione -

ma «nessuna implicazione per la sicurezza», aveva assicurato un portavoce. Un esperto aeronautico britannico, John Guntrip, ha detto alla «Sky Tv» che le micro-crepe sulle ali non possono essere state all'origine della sciagura. «Non penso proprio che possa esserci un collegamento», ha detto. Ma dopo una serie di riunioni ai massimi livelli, la «British» ha reso noto di aver cancellato due voli anche se in precedenza un portavoce dell'Ente britannico per l'aviazione civile, la «Caa», aveva in pratica dato il proprio «via libera» al proseguimento regolare dei voli.

Un portavoce della «British» ha sottolineato che la compagnia «ha piena fiducia» nei suoi Concorde, ma che ha comunque preso la «decisione senza precedenti» di sospendere i due collegamenti Londra-New York e New York-Londra previsti per ieri sera. Un ex pilota civile ha

assicurato che il Concorde resta l'aereo «più affidabile» dal punto di vista della sicurezza. «È solido, costruito secondo criteri molto rigorosi», ha detto John Hutchinson alla BBC. «L'aereo di razzo», come lo ha definito, che potrebbe però aver fatto il suo tempo.

L'articolo del Sun, che metteva in evidenza il problema delle fessure sulle ali riscontrate sui Concorde della British Airways, era stato notato anche dal Presidente della Commissione Europea, Romano Prodi. «Mi aveva fatto impressione leggere quelle cose sui giornali - ha detto l'ex presidente del Consiglio - ma pare che l'incidente non dipenda da questo. Vedremo poi gli aspetti collaterali per riflettere su altri problemi». In precedenza Prodi aveva definito quella del Concorde caduto a Parigi «una tragedia di grandi dimensioni. Non mi resta che esprimere profondo cordoglio».



Laurent Rebours/Ap

LA TESTIMONIANZA

Gina Lollobrigida
«Un anno e mezzo fa ero su quel volo»

vata benissimo su quel tipo di aereo: «L'ultima volta che mi è capitato di salirci è stato circa un anno fa. E un mezzo comodissimo per spostarsi nel più breve tempo possibile. Il Concorde è veramente formidabile». «Non sembra neanche di viaggiare alla velocità pazzesca in cui viaggia realmente. - continua l'attrice - Non si ha quest'impressione perché non dà ansia, tutt'altro». La Lollobrigida è salita sul Concorde (rotta Parigi-New York) per portare a termine una «missione» nei Paesi del centro America per conto dell'Unicef, l'organizzazione umanitaria che si occupa dei bisogni dei bambini di cui l'attrice italiana è ambasciatrice.

