

I resti dell'aereo scandinavo della Sas sulla pista di Linate Bruno/Ap



Segue dalla prima

Ancora l'MD80 che perde il controllo e non si ferma più e taglia il prato di fronte alla pista, slitta piegandosi a destra e s'abbatte appoggiandosi sul capannone dei bagagli, quello dello smistamento, che qui chiamano toboggan, dipinto a quadretti bianchi e rossi, un avvertimento, attenti impatto pericoloso, come se temessero l'aereo che si leva dalla pista di fronte. «Io e i miei compagni di lavoro - dirà poi un sindacalista - ci abbiamo sempre scherzato su: prima o poi un aereo ci arriva dentro».

Gli operai del toboggan sono morti in quattro, anche se li hanno chiamati a lungo "dispersi", uno è grave all'ospedale per le ustioni, alcuni altri feriti sono stati medicati nell'infermeria. Sull'aereo sono morti cinquantasei italiani, quarantotto stranieri, sei dell'equipaggio. Sul Cessna quattro: i due piloti tedeschi (l'aereo proveniva da Francoforte), un famoso industriale, Luca Fossati, il padrone della Star (avrebbe dovuto acquistare quell'aereo che voleva provare con un volo fino a Parigi), Stefano Romanello, il venditore, rappresentante della Cessna in Italia. Carbonizzati dentro quel forno, schiacciati dai rottami. Chi è sceso subito in pista dalle palazzine degli uffici, ha visto solo la carlinga da un lato e un ammasso nero, ha visto un motore in mezzo alla pista, un carrello dall'altra parte, molto lontani. Le ali si sono disintegrate, spiega un ingegnere. Rottami. Nient'altro.

I pompieri hanno spento le fiamme, due gru hanno sollevato le parti più pesanti, poi si sono cercati i corpi. «Stiamo tentando di estrarre l'estraibile», ha informato freddo il direttore di Linate, Vincenzo Fusco. Gli unici lamenti si sono uditi ai lati del grande magazzino (diviso in moli, dove convergono i nastri trasportatori che partono dai check in), ai lati non direttamente investiti (il settore di sinistra, da lontano, sembrava intatto). Per il resto, cadaveri: dopo poche ore nel capannone oscuro dell'aeronautica militare, poche centinaia di metri più in là, ce n'erano allineati una ventina, esposti al riconoscimento dei parenti. Tra i quali i primi sono arrivati alle undici, avvertiti in vario modo, qualcuno del tutto inconsapevole, qualcun altro aveva intuito: un uomo e una donna, vestiti di fretta, che camminavano persi nell'atrio alle partenze internazionali e chiedevano a chiunque un'indicazione, dove andare, dove sapere, senza sapere che era già tutto finito, la signora bionda sottratta all'ufficio, che intanto cammina, poi appena scorge i nastri bianchi e rossi della vigilanza corre e ansima e insieme comincia a piangere e capisce che tutto è finito, ma s'illumina di una irragionevole speranza.

# Arriva in un attimo la morte tra le fiamme

## Linate, soccorsi senza speranza: dal rogo si estraggono solo 118 cadaveri carbonizzati

Appena fuori, i pulman grigioverdi dei militari, i parenti che salgono, i pulman che arrivano di fronte a alla camera ardente, nel solito hangar, lo strazio a cui non si può resistere davanti a un corpo carbonizzato. «Irriconoscibile», dicono madri e padri e mogli. «Vado a casa a cercare una foto. Avevo quell'unica figlia». In pochi minu-

ti, forse solo secondi, è cambiato davvero tutto per loro e per i loro cari. In quei pochi istanti, una decina di minuti dopo le otto (l'aereo della Sas era "segnato" alle 7 e 35), si sono misurate assieme fatalità, errori, inadeguatezze, malamatore, responsabilità. «Disastro doloso» è la sintesi del magistrato. Si faranno inchieste. ma i morti so-

no morti e sono morti perché un piccolo Cessna, un jet che usciva dagli hangar dell'Ata, un'associazione per il volo privato, ha sbagliato strada, era su "romeo 6", così si chiama la strada sbagliata, mentre aveva ottenuto l'ok per girare su "romeo 5". Ha preso la destra troppo presto e si è trovato sulla pista aperta all'altro velivolo,

sarebbe dovuto andare più avanti, un banale incidente stradale tra due aerei, un paradosso per macchine con le ali tanto veloci (anche a questo proposito ci sarebbe un dubbio: l'MD80 s'era sollevato un poco secondo le procedure di voto o nell'estremo tentativo di evitare l'ostacolo). Hanno incolpato la nebbia di

Linate, a quell'ora c'era la nebbia, però le notizie sono contrastanti: a quell'ora, altra versione, la visibilità sarebbe stata di duecento metri. Ci si ritrova a metà: nebbia a banchi, fitta attorno, ma non sulla pista. Tanto che dalla torre di controllo non si vedeva nulla. Però non c'era il radar, quello che avrebbe dovuto fare il miracolo.

Ecco lo scandalo del radar. Il radar c'era, nuovo, cambiato da un anno, ma era in collaudo. C'era, ma non funzionava. Spiegatelo a uno di quei morti. Però, dicono, il radar è un ausilio: segnalazioni a terra, segnalazioni via radio. Ecco l'altra voce: dalla torre di controllo è partito l'allarme, ma quelli del Cessna non hanno capito, non hanno sentito. Oppure avevano gli strumenti fuori servizio. In un aereo che stanno vendendo al padrone della Star, per una decina di miliardi? Ancora: i piloti tedeschi non conoscevano la pista. Ma ci sono le mappe, ci sono le regole, gli stop, i semafori. Possibile che li abbiano saltati tutti, due semafori rossi su "romeo 6" ignorati fino all'incrocio mortale? Protestano i piloti, protestano i sindacati: non si garantisce la sicurezza, non si garantisce il lavoro, da quando c'è Fossa (da un anno l'ex presidente di Confindustria è ai vertici della Sea, messo lì dal sindaco Albertini) si tagliano teste, si cambiano dirigenti e la disorganizzazione cresce.

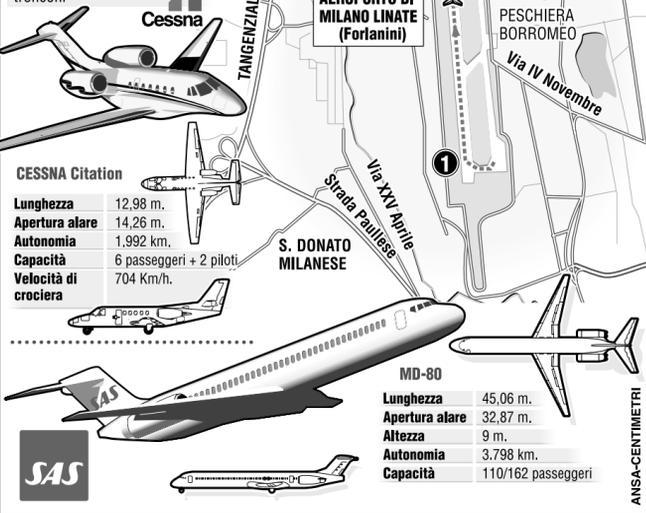
Il ministro Lunardi annuncia due commissioni d'inchiesta, un'altra la vorrebbe il sindaco Albertini. Le autorità sono sfilate intorno al disastro e si sono presentate ad una conferenza stampa. In ordine, da sinistra: Fossa con gli occhi rossi, Albertini, impassibile, Formigoni con piega della bocca di circostanza, il ministro Lunardi con occhiali neri, la signora Colli, il prefetto Ferrante... Lunardi ha sbagliato di un'ora il momento dell'incidente. Non si era bene informato. Ha aggiunto: la collisione è avvenuta a terra, esclusa l'implicazione terroristica, le cause sono riconducibili a errore umano, i soccorsi sono stati tempestivi. Il dolore di tutti s'è provato attraverso le parole del cardinale Martini: pregherà per le vittime, incontrerà i familiari. Per la stampa estera, il cardinale si traduce anche in inglese.

Oreste Pivetta

### Tragedia nella nebbia

La nebbia e un errore di manovra causano un'ecatombe. È la più grave tragedia avvenuta nello scalo milanese in tutta la sua storia

- 1 L'aereo della Sas prende velocità per la partenza
- 2 Quando è arrivato al punto di decollo, il Cessna gli taglia la strada, finendo sotto il carrello e impedendogli di prendere il volo
- 3 Dopo l'impatto l'MD-80 prosegue la sua corsa schiantandosi contro il deposito bagagli, dove esplose spezzandosi in tre tronconi



|                        |                         |
|------------------------|-------------------------|
| <b>CESSNA Citation</b> |                         |
| Lunghezza              | 12,98 m.                |
| Apertura alare         | 14,26 m.                |
| Autonomia              | 1,992 km.               |
| Capacità               | 6 passeggeri + 2 piloti |
| Velocità di crociera   | 704 Km/h.               |

|                |                    |
|----------------|--------------------|
| <b>MD-80</b>   |                    |
| Lunghezza      | 45,06 m.           |
| Apertura alare | 32,87 m.           |
| Altezza        | 9 m.               |
| Autonomia      | 3.798 km.          |
| Capacità       | 110/162 passeggeri |

### la testimonianza

## Stavo facendo il biglietto quando è esplosa la paura

Luca Landò

Quante erano le esplosioni? Due, tre? E chi se le ricorda. Quella che ho in mente è la faccia della hostess al banco dell'Alitalia. Quando arrivano i colpi (due, tre?) fissa terrorizzata il tavolino. Sta ballando, dice, sta ballando. Le colleghe, quelle che possono, quelle che non hanno clienti per il check-in, lasciano il banco e si precipitano fuori. Un attentato, dicono. Le seguo e passo la porta a vetri. Le seguo e mi trovo davanti a una scena da film di guerra.

Il vicino, dentro il recinto dell'aeroporto, ci sono fiamme che arrivano a cinquanta metri di altezza. Sono fiamme gonfie, rotonde, sono ben alimentate. Ci arrampichiamo sul muretto di cinta, per vedere meglio, ma non si vede nulla. Non ci sono aerei, non ci sono detriti. Eppure ci sono quelle fiamme che salgono dal tetto di un capannone. Arrivano degli uomini con il tesserino della Sea, la società aeroportuale, appeso alla giacca. «Hanno preso il toboga, lo hanno distrutto», dicono. «Ci sono dei nostri lì dentro, stanno bruciando».

Chi lo ha preso, chi lo ha distrutto, chiedo. Ma la risposta, in quel momen-

to, in quei minuti, è quella che pensiamo tutti. «È un attentato. È venuto giù un aereo. Stava decollando ed è venuto giù sul toboga, dove smistano i bagagli».

Qualcuno dice che invece è stata la nebbia, ma in pochi ci credono. Anche perché si tratta di nebbia, appunto, non di nebbione. E l'occhio arriva senza fatica ad almeno duecento metri di distanza.

Arrivano i pompieri, quelli dell'aeroporto credo, perché non sento sirene. Al posto delle fiamme sale un fumo nero che puzza di cherosene. Ma è un attimo: poco dopo le fiamme ripartono, come prima. Passano i minuti, saranno una ventina, e arrivano altre autocisterne. E assieme alle cisterne arrivano le ambulanze.

Giro attorno al muretto. In fondo, accanto a dove entrano le ambulanze, c'è un parcheggio. E proprio attaccato al capannone, al toboga. Per terra c'è la schiuma sparata dai pompieri. Ma ci sono anche dei frammenti: schegge di metallo esplose dall'aereo. Sono lunghe una ventina di centimetri, una è sporca di sangue.

Arrivano dei fotografi. E arriva anche la polizia che ci invita a uscire dal parcheggio. Attraverso Viale Forlanini, la strada che unisce Milano all'aeroporto

to e vado dal benzinaio, proprio di fronte. Ma che attentato, dice. «Quello è un aereo che non ce l'ha fatta. Non è decollato ed è andato a sbattere sul capannone. Ha fatto tre botti, uno dopo l'altro. Mi sono arrivati dei detriti, dei pezzi di aereo. Mi dispiace per quelli che sono morti, ma a noi è andata bene. Qua sotto ci sono 90mila litri di benzina. Ma dico, le sembra il caso di costruire un distributore proprio davanti a dove decollano gli aerei? Io sono qui solo da quindici giorni, ma non so mica se ho voglia di rimanere a lungo, da queste parti».

Insomma, attentato o incidente? Torno in aeroporto. Dicono che un piccolo aereo privato abbia sbagliato manovra e sia finito davanti a un aereo della Sas che stava decollando. Incidente, allora. Ma intanto gira la voce che abbiamo chiuso Fiumicino per una allarme bomba. Anzi no, hanno dirottato un aereo. Attentato, dunque? Nessuno, ancora, ci dice nulla. Vado a chiedere che succede al mio volo (avrei dovuto partire per Roma alle nove). Al banco non c'è nessuno, ma vedo che la valigia è ancora lì, sul nastro trasportatore, ovviamente fermo. L'altoparlante dice che «l'aeroporto è chiuso per ragioni operative».

Intanto, nessuno ti vede, nessuno ti controlla. Alla faccia dello stato di allerta annunciato la sera prima da Scalfaro e Berlusconi. Fermo una hostess con divisa Alitalia. «Che faccio con il mio bagaglio», chiedo. «Lo prenda, lo prenda pure». Salgo sul nastro e prendo la mia valigia. Fuori non c'è più la nebbia. Ma è una brutta giornata, qui a Linate. Brutta in tutti i sensi.

La ricostruzione degli attimi che hanno preceduto il disastro. Il contatto radio con la torre di controllo si è rivelato insufficiente

## Quel Cessna ha preso la strada sbagliata

Carlo Brambilla

MILANO «Misunderstanding»: nelle prime ricostruzioni semiufficiali della tragedia di Linate spunta il vocabolo inglese. In italiano fa: «equivoco o malinteso». La causa profonda dello spaventoso disastro di Linate dunque sarebbe nascosta lì: «nell'equivoco». Mezzefrasi, qualche ammissione, poi ritrattata, qualche confidenza di chi ha sentito le registrazioni dei contatti radio fra torre di controllo e il Cessna finito dentro la pista di decollo, fanno concludere: il centro di controllo e cabina di pilotaggio del Cessna non si sono capiti. O ancor più sottilmente e precisamente: si sono intesi talmente bene da generare la metafisica dell'equivoco, trasformatosi nella strage di 118 persone. L'Enav, l'ente nazionale assistenza

volò, punta l'indice sul pilota del Cessna: «E' colpa sua, doveva essere da un'altra parte». «Doveva», ma non è stato. Ed è qui che inizia la storia dell'«equivoco».

La storia di una procedura standard assolutamente perfetta che porterà al disastro. Il piccolo jet viene autorizzato ad accendere i motori. Si muove dall'area Ata. Chiede quale corridoio di accesso imboccherà. La torre risponde: «Romeo 5». Un lunghissimo sentiero che aggira la pista di decollo. Il Cessna, per cause da accertare, si infila invece nella trappola di un altro corridoio, più a monte della pista: «Romeo 6». Si tratta del sentiero usato dagli aerei che escono di pista dopo l'atterraggio e che sono diretti all'area Ata. Attenzione: i due sentieri sono segnati in modo diverso e hanno direzioni cardinali diverse. Uno punta circa a Nord e l'altro verso Est. Qui il pilota

avrebbe potuto accorgersi dell'errore, grazie alla consultazione delle carte aeroportuali, ma evidentemente non se ne avvede. Resta sul corridoio sbagliato. La torre di controllo è convinta che il velivolo sia invece in posizione corretta o come dice la direzione Enav: «L'aereo "deve" essere lì». Nuovo contatto radio. Il pilota del Cessna si trova davanti a una Stop-barr, una segnalazione che per nessun motivo può essere superata senza autorizzazione. Quella che si para davanti al piccolo jet è all'intersezione della pista di decollo dove sta per arrivare l'MD-80. Di nuovo attenzione: anche il sentiero giusto, il «Romeo 5» ha lungo il suo percorso alcune Stop-barr. Siamo al punto delicatissimo delle comunicazioni radio: l'«equivoco» sta per scattare.

Il Cessna chiede l'autorizzazione a muoversi per superare la barriera. La ricostruzio-

ne che segue è ovviamente l'oggetto dell'indagine delle autorità competenti, che dovranno chiarire le responsabilità. Il fatto è che l'aereo si muove. E per avviarsi deve avere avuto l'ok. Un controllore di volo ha affermato che quell'ok è stato dato dalla direzione del traffico. Poi ritratta: «Non sono sicuro che sia stata concessa l'autorizzazione». Tuttavia non ci sarebbe nulla da meravigliarsi se quell'ok fosse stato dato poiché il Cessna «doveva», come continua a riconfermare l'Enav, essere su «Romeo 5». Dunque la torre potrebbe aver pensato che lo stop era una di quelli presenti nel «corridoio corretto». Dunque nella routine della procedura corretta sta l'equivoco. Il «go» scatta, il «Cessna Citation», nel posto sbagliato, avrebbe ricevuto l'ordine giusto come se si fosse trovato nel «posto giusto». La procedura standard è stata perfettamente-

te rispettata. «Misunderstanding»: 118 morti. La verità è che quelle comunicazioni verbali non garantiscono la certezza della posizione degli aeromobili in movimento. L'unica garanzia sarebbe il radar di terra. Ma questa è materia di polemica da anni a Linate. Un pilota appena sceso dal volo Roma-Milano, O. Calabrese, forse il testimone più vicino al punto della sciagura, non ammette scuse: «Lavoriamo alla cieca, questa è la verità. Il radar di controllo non esiste. Chiedete perché alle autorità aeroportuali». Fatto. Risposta: «La legge non lo impone. Si può volare benissimo anche senza quegli strumenti». Appunto. Il problema che da ieri dovrà essere chiaro è che l'«equivoco a norma di legge» non è più solo possibile ma è una tragica realtà. Il contatto radio non basta e le certezze delle procedure «fin qui adottate» nemmeno.