



Roberto Rezzo

NEW YORK Gli investigatori pensano che si sia trattato di un guasto tecnico e non di sabotaggio. Il pilota ai comandi del volo American Airlines 587 non avrebbe infatti notato alcuna anomalia, prima che il velivolo cadesse in picchiata, schiantandosi nel quartiere di Queens, ad appena tre minuti dal decollo. «Il voice recorder è la più importante fonte d'informazioni che abbiamo a disposizione e ad un primo ascolto non c'è nulla che faccia pensare a qualcosa di diverso da un incidente», ha dichiarato George Black, portavoce del National Transportation Safety Board, l'agenzia federale incaricata di guidare le indagini.

Rimane da stabilire come sia stato possibile che un Airbus A 300, un velivolo ritenuto particolarmente affidabile, con appena tredici anni di vita, revisionato proprio il giorno prima della tragedia, sia precipitato in pezzi, disassemblandosi come un giocattolo prima dello schianto tra le case di Rockaway. Un'ala si è staccata. Un motore è stato ritrovato pressoché intatto vicino a una pompa di benzina. Un altro nel giardino di una villetta. Lo stabilizzatore verticale è finito in mare. «Abbiamo ritrovato pezzi dell'aeromobile sparpagliati in un'area molto vasta - spiegano al Ntsb -, un fatto inusuale. Qualcosa è andato storto in volo, e tutto è successo molto, molto in fretta». La seconda scatola nera, quella che contiene la registrazione dei dati relativi all'assetto di volo e tutte le informazioni gestite dai computer di bordo, è stata recuperata ieri pomeriggio ed è stata inviata a Washington per essere analizzata. Nella registrazione della prima scatola nera un minuto e sette secondi dopo il decollo si sente una forte vibrazione riconducibile ad un cedimento nella struttura dell'aereo; una seconda vibrazione è registrata quattordici secondi dopo. Poi, con motori al massimo, voci concitate dei piloti che indicano la perdita di controllo del velivolo. Gli investigatori devono ancora incrociare i dati della seconda scatola nera con il tracciato dei radar dell'aeroporto J.F. Kennedy. Ma l'attenzione è puntata soprattutto sui propulsori CF6-80C-2A5, prodotti dalla General Electric, che già in passato hanno evidenziato malfunzionamenti, anche se in nessun caso avevano provocato incidenti fatali come questo. Lo scorso mese la Federal Aviation Administration, al termine di uno studio, aveva riscontrato problemi e ordinato alla casa produttrice una verifica per evidenziare eventuali componenti difettose. Un anno prima l'Ntsb aveva diffuso un avvertimento alle compagnie: in caso di guasto in volo, è possibile che questi motori rilascino frammenti in grado di danneggiare componenti vitali dell'aereo, come le li-

Toni Fontana

ROMA Renzo Dentesano, ex pilota dell'Alitalia, ha frequentato i corsi del Ntsb (l'ente americano per la sicurezza aerea incaricato dell'indagine sul disastro di New York) dove si è diplomato «investigatore sui disastri aerei». Lo incontriamo all'uscita degli studi di Radio An-

Dottor Dentesano, il minimo che si può dire, dopo il disastro di New York è che questi aerei che tutti ritenevamo affidabili, invece non lo siano.

«Non sarei così drastico. Rispetto ad altri mezzi di trasporto quello aereo rimane ancora tra i più affidabili. Come per tutte le cose costruite dagli uomini si può fare molto, tanto, per garantire la sicurezza, per rendere il trasporto sicuro. Ma anche dopo aver eseguito le necessarie verifiche che vengono effettuate regolarmente dalle compagnie, non si raggiunge la soglia della sicurezza al mille per mille, la perfezione insomma».

Dunque secondo lei che cosa può essere accaduto nel cielo di New York? Perché si sarebbe staccato un motore dell'Airbus?

«I motori sono attaccati all'aeromobile o sotto le ali oppure, nel



Squadre di soccorso americane tentano di recuperare i corpi sotto le macerie

Airbus, escluso il sabotaggio

Le due scatole nere confermano l'ipotesi dell'incidente. Ma restano interrogativi



nee di conduzione del carburante, sino a provocarne la caduta. General Electric, effettuati i controlli, aveva fatto sapere alle autorità di controllo per la sicurezza del volo di non aver riscontrato

nessuna componente difettosa nei suoi motori e quindi non aveva appurato modifiche. American Airlines, martedì mattina ha smentito che il volo, con destinazione Santo Domin-

go, fosse partito con 74 minuti di ritardo rispetto all'orario per problemi tecnici, notizia circolata immediatamente dopo la tragedia. Un comunicato della compagnia afferma che il ritardo era dovuto

alle misure di sicurezza in vigore in tutti gli aeroporti dopo l'11 settembre. Smentito anche il fatto che il pilota, con una manovra di emergenza, abbia scaricato il carburante in mare prima di perdere il controllo del velivolo: la guardia costiera non ha riscontrato tracce di combustibile nello specchio d'acqua prospiciente la zona del disastro.

Tutti i pezzi del velivolo saranno ora raccolti per essere esaminati, per individuare le cause del cedimento strutturale. Saranno eseguiti anche i test per accertare l'eventuale presenza di sostanze esplosive, e saranno controllati i nominativi dei tecnici che hanno eseguito le ultime operazioni di manutenzione. «Nessuna ipotesi per ora può essere esclusa», ha detto l'Ntsb. Prosegue intanto il recupero delle vittime. Le squadre dei vigili del fuoco hanno lavorato senza sosta per tutta la notte per raccogliere i poveri resti dei passeggeri e dell'equipaggio. Vengono descritte scene raccapriccianti. Uno dei molti bambini a bordo è stato ritrovato con una mano stretta attorno al braccio. Alcuni corpi sono mutilati e irricognoscibili. Il sindaco di New York, Rudolph Giuliani, ha fatto il triste bilancio: nessun sopravvissuto a bordo e cinque i dispersi nel quartiere del Queens dove l'aereo è precipitato. «Rockaway ha pagato un prezzo disumano», ha detto Giuliani, ricordando che molte delle vittime del World Trade Center vivevano proprio a Rockaway, fra cui una sessantina di vigili del fuoco. «New York è una città straordinariamente forte - ha proseguito il sindaco uscente - daremo tutto l'aiuto necessario ai familiari delle vittime, e poi andremo avanti. Come sempre».

il volo 587

Tra le vittime Felix Sanchez, l'uomo che scampò al crollo delle Twin Towers

Massimo Cavallini

Per i dominicani che vivono a Washington Heights il volo 587 dell'American Airlines è una sorta di treno mattutino per pendolari, un'abitudine che è, ormai, parte del lessico familiare. Al punto che "tomar el 587", prendere il 587, è diventato un sinonimo di "tornare a casa". Quasi che quella casa non si trovasse, in realtà, a più di 3mila miglia ed a quasi tre ore di volo di distanza. E quasi che il 587 fosse, in effetti, un tram che si ferma all'angolo. E che sferragliando collega, in pochi minuti, due stazioni del medesimo sogno: New York e Santo Domingo, Santo Domingo e New York.

La mattina di lunedì, poco prima dell'alba, Felix Sanchez era uscito di casa, all'incrocio tra la 174esima strada e la St. Nicholas Avenue, per prendere il 587. Ed in cuor suo si sentiva, nel correre in taxi verso il JFK, un uomo fortunato. Anzi, sentiva che fortunato era quel volo verso la terra dove lui era nato. Perché lui, Felix, lavorava come fattorino per la Merrill Lynch, negli uffici della Torre Nord del World Trade Center. E perché proprio sul 587 s'era ritrovato, diretto a casa, mentre un altro aereo si schiantava come un missile contro l'edificio. Per molti altri dominicani che lavoravano in quell'enorme scatola di vetro e cristallo - 44 per l'esattezza -

l'11 settembre 2001 era stato l'ultimo giorno della loro vita. Ma non per lui che, invece, era ancora lì, in grado di "tomar el 587". E di volare, di nuovo, incontro al suo radioso destino di sopravvissuto.

Alle 9,17 di lunedì mattina, tre minuti appena dopo il decollo, "el 587" è precipitato in fiamme sulle case di Rockaway, a poche centinaia di metri dall'Oceano Atlantico. E Felix Sanchez, 37 anni, ha pagato, dopo otto settimane o poco più, il suo debito con la fortuna. Lo ha pagato, con metaforica precisione, proprio sul volo al quale s'era convinto di dovere la vita. Come se la sorte si fosse accorta d'un errore, o pentita d'una distrazione. E si fosse dunque rabbiosamente ripresa, all'istante e senza sconti, ciò che sentiva essere suo. Con Felix - raccontano le cronache - viaggiavano oltre 265 persone. I due terzi erano, come Felix, dominicani. E quasi tutti venivano, come Felix, da Washington Heights, l'estrema punta di Uptown Manhattan che, come un dito, sembra indicare la via in direzione del Bronx, oltre le acque dell'Harlem River.

Washington Heights - oggi da molti chiamata la piccola Santo Domingo - è davvero la parte forse più strana ed anomala di Manhattan. E non solo perché è, nella sua punta più a nord, l'unica che sia rimasta a suo modo intatta, con i suoi dirupi a picco sull'Hudson River e con le foreste che ricoprono l'Inwood Hills Park. E l'unica dove assai di rado si spingano i turisti. Un po'

perché le guide quasi ne ignorano l'esistenza. Ed un po' perché quasi nessuno s'azzarda ad attraversare la grande e pericolosa distesa di Harlem. «A Washington Heights - ha scritto qualcuno - ci arrivano solo quelli che a Washington Heights hanno una casa. O quelli che di casa non ne hanno alcuna». Perché proprio qui, tra le spoglie mura del Fort Washington - in altri tempi destinato a controllare strategicamente la navigazione lungo l'Hudson River - la città ha organizzato il più grande (ed il più squallido) dei suoi rifugi per homeless.

I dominicani hanno cominciato ad arrivare qui verso la fine degli anni '60, dopo che, con la caduta della tirannia di Trujillo, erano venute meno anche le leggi che proibivano ogni viaggio all'estero. Raccontano gli esperti d'immigrazione come i nuovi arrivati abbiano rapidamente sostituito - a ridosso dei quartieri eleganti che ancora si trovano, sparsi nel verde, oltre la "linea di confine" di Dyckman Street - le comunità irlandesi, ebraiche e greche che avevano fin lì abitato il quartiere. E come, tra le innumerevoli comunità latine che vivono a New York, i dominicani siano a lungo rimasti i meno "americani" e, addirittura, i più "ostili" ed inquieti, come nel 1992 dimostrarono i disordini che seguirono l'uccisione, da parte della polizia, d'un giovane scambiatore per uno spacciatore. Vivere a New York, per chi veniva da Santo Domingo, non era in fondo - ed in parte ancora non è - che un momento di passaggio, una parentesi di lavoro e di speranza forzatamente consumata lontano dall'unico posto dove davvero "valga la pena di vivere". Per questo "el 587" era ed è, per chi vive in questo lembo di Manhattan, qualcosa di più d'un semplice volo. Era (è), piuttosto, un simbolo, un pegno, la prova che il sogno aveva ed ha un senso, una partenza ed un punto d'arrivo.

Parla Renzo Dentesano, ex pilota dell'Alitalia e investigatore nei disastri dell'aviazione, diplomato negli Usa

L'esperto non ha dubbi: un guasto al motore ha provocato l'incendio di un'ala dell'aereo

Md-80 ex D-9, in coda. I bracci ai quali vengono attaccati sono "aeroelastici" così come tutta l'ala. Non possono essere staccati volontariamente, con un comando, però è previsto che, in presenza di forti decelerazioni, superiori a quelle sopportabili dall'ala in particolare, possono esservi dei "punti di rottura" che permettono al motore di staccarsi».

Ciò accade dunque solo in de-

Sugli aerei vengono effettuati periodici controlli che tuttavia non garantiscono la sicurezza totale

”

terminate circostanze, quando cioè l'aereo è sottoposto ad un particolare sforzo..

«Sì, se ci sono forti decelerazioni o accelerazioni. In questo caso si possono fare varie ipotesi. La più stupida è che un tecnico di terra abbia dimenticato un arnese nella presa d'aria del motore, oppure che durante la corsa di decollo o subito dopo quel motore possa aver "ingoiato" un uccello; l'area di New York, è infestata da grandi gabbiani, oppure vi è stata una rottura tecnica del motore.

Una delle parti rotanti o di bassa pressione, come la ventola che gira accanto al motore e che tutti vedono, o la ventola più interna vicina alle camere di compressione può aver subito una rottura, una frattura. Un pezzo del disco o della palette può essersi staccata perforando il "carter" e quindi i serbatoi che stanno sull'ala, proprio sopra il motore. Si tratta di ipotesi tecni-

che, basate però sull'esperienza, si sono cioè già verificate. Ma può anche essere successo che gli attacchi del motore all'ala, costituiti da una serie di puntoni-fusibili (servono appunto per il distacco del motore cui avevamo accennato) si siano logorati, fino a cedere. Ciò accadde il 25 marzo 1979 a un Dc-10 in decollo da Chigaco».

E ciò sarebbe dunque accaduto anche a New York.

«Sì, un motore, il serbatoio potrebbe essere stato colpito. Molti testimoni dicono di aver visto una palla di fuoco. Ciò può essere stato causato dal motore al momento del distacco, in quel momento è sottoposto al massimo dello sforzo. Staccandosi può aver danneggiato anche le condutture del carburante. Oppure si può essere incendiata l'ala per le regioni che ho esposto prima come è accaduto nel disastro del Concorde avvenuto a Parigi».

La compagnia American Airlines sostiene che l'aereo era stato controllato di recente..

«Dovremmo sapere quale tipo di ispezione è stata compiuta. Controlli vengono eseguiti ogni giorno, i tecnici danno un'occhiata approfondita a certe parti che vanno tenute sotto esame.

Poi ci sono le ispezioni mensili che vengono effettuate quando viene superato un certo numero di ore di volo; ogni tre anni circa vengono sostituite alcune parti anche quando non hanno subito avarie, e si procede ad una sorta di "smontaggio" dell'aereo per vedere se vi è un logoramento. Vi sono ispezioni progressive, ma nessuna di queste garantisce al mille per mille la perfezione».

Crede che il pilota abbia avuto il tempo di scaricare il carburante?

«Dubito che abbia avuto potuto prendere questa iniziativa. Se si

è accorto del distacco del motore ha dovuto compiere alcune manovre rispetto alle linee elettriche, al carburante, alla pressione. In questo caso pare che il distacco del motore sia avvenuto contemporaneamente all'incendio dell'ala. Non credo in sostanza che sia realistico ritenere che il pilota si sia liberato del carburante».

Dunque lei accredita la tesi dell'incidente. Non ha nes-

Non credo che il pilota abbia avuto il tempo di svuotare il serbatoio dell'Airbus precipitato

”

sun dubbio? Esclude che si possa essere trattato invece di un attentato terroristico?

«No, non li ho. Il motore è stato trovato lontano dal relitto dell'aereo, è stata recuperata la parte verticale della coda. Si capisce in modo sufficientemente chiaro che il motore si è staccato e, staccandosi, ha colpito la fusoliera in particolare verso la coda della quale ha staccato il timone verticale. Dalla distribuzione dei rottami (la fusoliera è caduta strisciando sulle case in un raggio limitato) si comprende che non si è trattato di un'esplosione completa in volo. L'esplosione vera e propria è avvenuta quando l'aereo è precipitato, ma non vi sono tracce che ciò sia accaduto in volo. Lo squarcio sul motore può forse identificare il punto dove il carter interno (che contiene alcune parti meccaniche del motore) si è rotto o ha subito un danno provocando forse il disastro.