

Nell'impatto con l'acqua si spezza in tre tronconi. La coda affonda portando con sé alcuni passeggeri

Un sommozzatore racconta:
«Attaccato al sedile c'era il corpo di un membro dell'equipaggio»

«L'aereo precipita, devo ammarare»

Alle 16 l'Atr 72 partito da Bari e diretto a Djerba in Tunisia s'inabissa al largo di Palermo. Bilancio tragico: 13 morti, 3 dispersi, 23 feriti, alcuni gravissimi. Tra le vittime due bambini

di Anna Tarquini / Roma

SEI ORE DOPO l'incidente non si hanno nemmeno certezze sul numero dei sopravvissuti. Ventitré, forse 25. Alcuni sono gravissimi, ricoverati nei reparti di rianimazione dei tre principali ospedali di Palermo. C'è chi ha avuto delle lesioni spinali, chi

ha subito un forte trauma cranico, chi ha sintomi di annegamento. Li contano e i conti non tornano. I cadaveri sono invece allineati nella camera mortuaria attrezzata in tutta fretta al Policlinico di Palermo. Ne hanno contati tredici, ma anche in questo caso i numeri balzano: prima 14, poi 10, poi di nuovo 13. Tra loro ci sono due bambini piccoli, questo si sa. Gli altri sono ancora in fondo al mare, inghiottiti insieme alla carlinga e alla coda dell'aereo che è affondato subito dopo l'impatto. Tre, dice il bollettino. Erano 10 fino a poco prima. Dell'Atr 72 partito da Bari alle 14,32 e precipitato con un tentativo di ammaraggio a 18 miglia a largo di Palermo, è rimasta ora solo la parte centrale che Vigili del Fuoco e sommozzatori hanno ancorato a dei palloni gonfiabili da mille chili per evitare che sprofondi. Lì dentro hanno cercato i corpi fino a sera. Non c'era più nessuno, segno che alcuni sono rimasti incastrati nella coda sprofondata sott'acqua.

Un'avaria dicono. Forse un'avaria ad un motore che ha poi provocato un effetto a cascata. Forse l'avaria era invece a tutti e due i motori. Di certo c'è solo la testimonianza del comandante Chafik Gharbi ai primi soccorritori: «Non c'era più potenza nei motori, non riuscivo a tenere l'aereo». Trentaquattro passeggeri a bordo, tutti pugliesi, tutti giovani. Cinque i membri dell'equipaggio: il comandante è ferito, ma si è salvato. Così l'hostess e il vice comandante. È morto invece il capo cabina, disperso il meccanico a bordo. L'Atr della compagnia Tuninter era diretto a Djerba, in Tunisia, un pacchetto turistico venduto da due tour operator romani. Alle 14,15 era atterrato all'aeroporto di Bari, proveniente da Tunisi. Alle 14,32 era già in volo per caricare un'altra comitiva di turisti. Quindici minuti, nemmeno il tempo di far le pulizie a bordo, fanno ora notare all'Enac. Nemmeno un'ora di volo. Alle 15,30 il comandante lancia il primo sos alla torre di controllo di Punta Raisi. Segna un'avaria al motore e chiede di eseguire un atterraggio d'emergenza all'aeroporto Falcone Borsellino. Immediatamente scattano i soccorsi e, come è prassi in questi casi, l'Aeronautica Militare ha pulito lo spazio aereo lasciando un corridoio preferenziale all'Atr che però non è riuscito ad atterrare. Ma alle 15,37 il comandante richiama la torre di controllo. «Non ce la faccio - dice -

non arrivo ad atterrare. Tento l'ammarraggio». È l'ultima comunicazione registrata dalla scatola nera. Il resto, ciò che è avvenuto dopo, lo si deduce dalle testimonianze frammentarie dei sopravvissuti ancora sotto choc. «Abbiamo sentito che l'aereo precipitava. Il mare era sempre più vicino, poi è stato il buio». Le testimonianze - riferisce il ministro La Loggia che ha parlato con alcuni feriti - concordano tutte su un punto. Prima si è bloccata un'elica, una hostess si è messa a urlare scatenando il panico. «La gente ha iniziato a gridare, sgancciando le cinture di sicurezza. A quel punto si è sentita la voce del comandante che comunicava ai passeggeri l'atterraggio d'emergenza. Ma non c'è stato il tempo perché si è bloccata anche la seconda elica». Non si sa cosa sia accaduto nella fase finale dell'incidente. Ma è probabile che l'aereo fosse ormai impazzito e che il comandante non sia riuscito a controllare nemmeno l'ammarraggio: l'Atr è precipitato con la carlinga in picchiata e l'impatto con l'acqua è stato violentissimo. Si è spezzato in tre: la coda del velivolo è subito affondata mentre la parte anteriore è rimasta attaccata al troncone centrale. È stato poi localizzato a 12 miglia a nord-est di Capo Gallo. Alcuni passeggeri erano finiti in acqua, altri erano aggrappati alle ali. Altri ancora sono rimasti intrappolati dentro il velivolo, senza più speranza. Per un attimo c'è stata pure il timore dell'attentato. Ma il ministro delle Infrastrutture Lunardi ha chiarito: «È stato un incidente, nessun attentato terroristico». Quell'aereo - dice l'Enac - era stato controllato cinque volte in un anno. L'ultima il 25 marzo scorso e non erano mai state segnalate anomalie.

Ora sono state aperte quattro inchieste. Indaga il ministero, il procuratore di Palermo, Grasso, procede con l'ipotesi di disastro colposo e a Palermo si è accodata anche la Procura di Bari. L'Agenzia nazionale di sicurezza al volo ha aperto un'inchiesta che coinvolge Francia e Tunisia, cioè nell'ordine la nazione costruttrice dell'Atr e la nazione dove l'Atr è stato immatricolato. Il primo passo è acquisire le registrazioni dei tracciati radar e le comunicazioni tra il comandante e la torre di controllo.

All'inizio si pensa ad un attentato poi la smentita «Guasto tecnico Motori bloccati»



Alcune immagini del recupero delle vittime del velivolo Atr della Tunis air. Foto di Mike Palazzotto/Ansa e Alessandro Fucarini/AP

L'INTERVISTA FERDINANDO CAPITANI

Il commento dell'esperto: un caso raro nella storia dell'aviazione, aspettiamo l'inchiesta

L'ammarraggio? Ultima carta da giocare

«Che io ricordi, deve essere la prima o la seconda volta nella storia dell'aviazione». A parlare è il comandante Ferdinando Capitani, pilota di Boeing e direttore del comitato tecnico dell'Anpac, l'Associazione nazionale piloti aviazione commerciale.

Comandante Capitani, con le informazioni attualmente in possesso che ipotesi si sente di dare dell'accaduto?

«Non credo si possano fare ipotesi. Sarà l'inchiesta tecnica dell'ente a stabilire l'accaduto. Quello che si può dire è che, per percorrere 18 miglia e arrivare all'ammarraggio dopo un fallito atterraggio di emergenza, almeno un motore doveva ancora funzionare».

Esiste un addestramento specifico all'ammarraggio?

«Assolutamente sì. Vengono svolte numerose pratiche di addestramento, sia per quello che riguarda la procedura di discesa, riprodotta con il simulatore in cabina, che per la successiva fase di evacua-

zione del velivolo, attraverso esercitazioni specifiche».

Concretamente, qual è la dinamica che un pilota si trova a governare a bordo dell'aereo?

«Si attivano le procedure di emergenza. Il comandante informa gli assistenti di volo. Mentre il primo si occupa della conduzione dell'aereo, questi predispongono la cabina, fanno il briefing ai passeggeri, spiegando loro che cosa avverrà e come uscire il più velocemente possibile dal mezzo».

Prenda il caso recente dell'aereo che a

I piloti vengono addestrati sia per le procedure di discesa che per l'evacuazione

Toronto ha terminato l'atterraggio oltre la pista. In quell'occasione 297 persone sono uscite dall'aereo in meno di un minuto».

Questa procedura occupa tempo...

«Per cultura un ammaraggio è una cosa preparata. Si tratta dell'estrema ratio, dopo la possibilità di rientro o di atterraggio di emergenza, e avviene con velivolo già in crociera. Vale a dire che se intervengono difficoltà tecniche, è uno scenario che viene comunque previsto e preparato. Certamente possono essere casi di ammaraggi non preparati, ma si tratta di casi diversi da questo, in cui la difficoltà interviene durante il decollo in aeroporti prossimi al mare».

Quali sono le responsabilità del pilota durante la discesa, in che modo questa è diversa da un atterraggio di emergenza?

«Innanzitutto non vengono aperti i carrelli. Poi vengono messe in atto tutta un serie di procedure per garantire il galleggiamento del velivolo il più a lungo possibi-

le. Penso ad esempio alla chiusura di tutte le bocche di raffreddamento degli apparati elettronici. In questo, però, ogni modello di aeroplano è diverso dall'altro, e non si può stabilire un tempo in assoluto».

E per quel che riguarda l'impatto con l'acqua?

«Anche per questo esiste una procedura specifica. In concreto si cerca di disporre il mezzo parallelamente alla direzione delle onde, quando possibile, per evitare che un posizionamento ortogonale renda l'impatto più violento».

È importante cercare di disporre il mezzo parallelamente alla direzione delle onde per ridurre l'impatto

L'AEREO

L'Atr ispezionato quattro volte

Era stato ispezionato 4 volte in Italia l'Atr-72 ammarato ieri pomeriggio al largo di Palermo, di cui l'ultima il 25 marzo scorso a Catania, senza che ci fosse alcun riscontro negativo. A confermarlo è stato l'Enac, l'Ente nazionale per l'aviazione civile. Le ispezioni effettua-

te, spiega l'Enac, «rientrano nel programma Safa, che consente alle autorità per l'aviazione civile dei 41 Paesi membri del programma stesso di controllare aeromobili stranieri in transito sul territorio».

Il modello Atr-72 vola sui cieli d'Europa dal 1984, utilizzato per trasferimenti regionali. Costruito dalla società italiana Alenia, insieme alla francese Aerospaziale, è equipaggiato con due motori turbo-elica, ha una lunghezza di 27 me-

tri e un'altezza di 7,7 metri che gli consentono di trasportare 66 passeggeri. Prodotto fino ad oggi in 700 esemplari, è presente nelle flotte di più di 50 compagnie aeree. Gli esemplari attualmente presenti sul mercato hanno totalizzato tre milioni di ore di volo, trasportando circa 500 milioni di passeggeri. Dal 2000 ad oggi il suo successo commerciale si è notevolmente ridotto a causa dell'introduzione dei jet nelle tratte regionali.

LA COMPAGNIA

Per la Tuninter 13 anni di voli

Creata nel 1992, quando fu decretato l'embargo aereo sulla Libia che confina con la Tunisia, la compagnia Tuninter (cui apparteneva l'Atr 72) è certamente la più piccola compagnia aerea della Tunisia. Il nerbo della Tuninter è proprio la linea Tunisi-Djerba, l'isola che diven-

ta scalo intermedio per i viaggiatori che si recano in Libia usando questa rotta. Il periodo vantaggioso per la compagnia è finito comunque con l'anno quattro anni fa sia per l'aumento del prezzo del carburante sia per quello delle assicurazioni. Successivamente, la società è passata nell'orbita della Tunis Air, la compagnia di bandiera del paese. Titolare di quattro aeroplani - tre Atr e un Boeing 737 preso in leasing da una compagnia irlandese - la Tunintair è

specializzata in collegamenti interni tra Tunisi, l'isola di Djerba e altre città tunisine, e soprattutto in voli charter. Questi collegano con la Tunisia città dell'Italia meridionale e centri urbani della Francia meridionale. Si tratta di voli redditizi perché eseguiti con pagamenti garantiti da tour operator e da altri soggetti in rapporti economici con la Tunisia, mentre le linee interne portano scarsi profitti. I dipendenti della compagnia sono più di trecento.