

«Ti lascio i comandi». Il copilota resta solo e uccide 149 persone. Si è barricato nella cabina dell'aereo appena il comandante è andato in bagno. Andreas Lubitz, 28 anni, ha diretto il velivolo a schiantarsi contro la parete della montagna. Nella registrazione le urla dei passeggeri «Hanno capito tutto»

PARIGI «Prendi tu i comandi»: sono le ultime parole pronunciate dentro la cabina dell'Airbus 320 D-AIPX di Germanwings. Il capitano, Patrick Sonderheimer, lascia i comandi dell'aereo al suo secondo, Andreas Lubitz. La traccia audio del "cockpit voice recorder" segna il minuto 21. In quel momento va tutto bene: l'aereo ha raggiunto la velocità di crociera, ha virato sul golfo di Lione, punta verso le Alpi. La discesa su Düsseldorf comincerà tra un po'. Le condizioni meteo sono perfette, cielo sereno, niente vento. Il comandante si alza: rumore del sedile che si sposta indietro. Esce dal cockpit: rumore della porta che si chiude.

GLI ATTIMI NELLA SCATOLA NERA

Il copilota resta solo ai comandi: è l'inizio della fine, durerà 8 minuti. Al procuratore di Marsiglia Robin Brice, che ieri ha raccontato minuto per minuto il volo 4U9525, tremano le mani e la voce. Prima della conferenza stampa, è andato all'aeroporto Marignane di Marsiglia a raccontare quello che c'è scritto sulla trascrizione della scatola nera alle famiglie delle vittime. Che i loro figli, fratelli, genitori non sono stati uccisi da un guasto, da una fatalità, da un errore, ma da un ragazzo di 28 anni che ha «volontariamente» spinto sul bottone che ha fatto schiantare l'aereo contro la montagna. Solo il perché non c'è scritto. Il procuratore non pronuncia la parola suicidio («quando si ammazzano altre 149 persone oltre a se stesso, per me non è suicidio») e precisa più volte: «Non c'è nessun elemento per dire che si tratta di un atto terrorista». Quello che è certo è che «il copilota ha azionato il bottone per far perdere quota all'aereo per un motivo che ignoriamo completamente ma che corrisponde alla volontà di distruggere questo aereo».

La scatola nera racconta tutto. I primi 20 minuti filano via come al solito, non c'è nessun problema, nel cockpit il comandante e il secondo parlano, scherzano anche, l'atmosfera è distesa, cordiale. Poi il comandante prepara il briefing dell'atterraggio a Düsseldorf. È la normale procedura; il comandante enumera i dati della discesa verso l'aeroporto di destinazione.

L'ULTIMO MESSAGGIO

Patrick può farlo a memoria, tante volte ha volato su quella tratta. Tira fuori i "Notams", le informazioni contenute nel dossier consegnato dallo scalo di partenza: esamina col suo collega le carte, descrive la distanza di frenata. Parlano in tedesco e anche in inglese, lingua della documentazione tecnica. Ma a questo punto succede qualcosa. Il secondo pilota risponde, ma «in modo laconico» dice il procuratore. Il tono non è più quello scherzoso di qualche minuto prima. Il comandante non fa caso al cambiamento di tono, che sulla carta, oggi, suona come un allarme. Scambiano un ultimo messaggio con la torre di controllo di Marsiglia per validare il piano di volo: «Direct IRMAR Merci 18G».

Poi il comandante si alza, probabilmente per andare in bagno. La porta si chiude alle sue spalle, la porta blindata, come vogliono le procedure di sicurezza dopo gli attentati dell'11 settembre, la porta che si può bloccare dall'interno, per proteggere i piloti dai terroristi. Ma questa volta il pericolo è dentro.

Appena rimasto solo ai comandi, Andreas Lubitz «manipola il flight monitoring system». Nel racconto di suoni della scatola nera, si sente il rumore del bottone («in alto a destra») che seleziona la quota dell'aeroplano e gli ordina di cominciare a scendere. «Questa azione - dice il procuratore - non può essere che volontaria». L'aereo comincia a scendere: un chilometro al minuto, non in picchiata. Una discesa

regolare, come se dovesse atterrare. Questo significa che non partono immediatamente i segnali di allarme. Significa anche che i passeggeri non se ne accorgono. E non se ne accorge nemmeno il comandante. Resta fuori diversi minuti, l'aereo ha perso quota quando Patrick si ripresenta alla porta. È tranquillo e chiede normalmente l'accesso alla cabina mettendosi davanti al videofono. Ma la porta non si apre. Suona di nuovo, e di nuovo. L'aereo continua a perdere quota, Andreas Lubitz è lì, è vivo: la scatola nera registra il suo respiro, regolare, lo registrerà fino alla fine, fino allo schianto, «un respiro che sembra calmo, senza affanno, non di qualcuno che sta avendo un infarto». Il comandante capisce che sta succedendo qualcosa di grave: digita il codice segreto che consente l'accesso alla cabina dall'esterno. Ma la porta è bloccata dall'interno, l'interruttore è su «lock»: non c'è modo di entrare.

IL RESPIRO REGOLARE

Dalla torre di controllo di Marsiglia, si sono accorti che il volo è in fase di discesa: senza autorizzazione e senza aver avvisato. I controllori tentano invano di contattare il comando, non risponde nessuno. La scatola registra tutto: le chiamate della torre di Marsiglia, la richiesta di avviare il codice di soccorso alfa 7700 su trasponder, che darebbe priorità all'aereo per un atterraggio d'emergenza. Niente, nessun risposta: soltanto il rumore del respiro, regolare, di Andreas Lubitz, che è lì, ai comandi. E il capitano che bussa sempre più forte, e grida: «Andreas, apri questa porta, apri questa porta!». Il procuratore riprende: «Il copilota volontariamente rifiuta di aprire la porta, volontariamente rifiuta di rispondere alle chiamate della torre di controllo».

E' l'ultimo minuto, sono le 10 e 40. Il comandante batte disperatamente contro la porta «come per cercare di abatterla». La scatola nera registra gli ultimi suoni, l'ultima voce elettronica: «Pull out-pull out-pull out», quello degli allarmi che avvertono l'avvicinamento del velivolo alla terra. 10 e 40 e 47 secondi: la traccia s'interrompe.

Nella registrazione le urla dei passeggeri. «Hanno capito tutto». Si è barricato nella cabina dell'aereo appena il comandante è andato in bagno. Andreas Lubitz, 28 anni, ha diretto il velivolo a schiantarsi contro la parete della montagna.

PARIGI «Si sentono le grida solo negli ultimi istanti. La morte è stata istantanea» c'è compassione nelle parole che il procuratore di Marsiglia Robin Brice ripete in conferenza stampa. Infatti abbassa la voce. Quelle stesse parole le ha dette poco prima ai familiari delle vittime, perché sono la risposta alla domanda più insistente, più dolorosa: si sono resi conto, hanno sofferto, hanno avuto paura? Le tracce dei file audio della scatola nera non glielo possono dire, non possono dare con sicurezza almeno questo conforto, perché i suoni che registrano sono quelli all'interno del cockpit e non quelli nella cabina dove si trovano i passeggeri. Ma il procuratore ha letto tutta la traccia, e lui se la sente di rassurarli: è soltanto alla fine, negli ultimi istanti, quando la montagna ha riempito gli oblò, che le grida di terrore hanno coperto il «pull up - pull up» che fuoriusciva dagli allarmi che segnalano l'avvicinamento alla terra. Questo il procuratore ha potuto dirlo. E anche che la morte è stata sul colpo, immediata, uno schianto che ha polverizzato tutto.

I PRIMI MINUTI

La discesa è durata otto minuti. Per i primi tre o quattro, i passeggeri - secondo un ex pilota Airbus - non si sono resi conto di niente. La perdita di quota a circa un chilometro al minuto può aver provocato qualche fastidio alle orecchie, uno scossone, ma niente di più. Anche il comandante non ha capito subito.

Quando ha cercato di rientrare in cabina, ha ripetuto due o tre volte la procedura normale, chiamando il suo copilota attraverso il videofono. Soltanto i passeggeri delle prime file, (nell'Airbus 320 l'ingresso della cabina è abbastanza visibile) devono essersi chiesti che cosa stesse succedendo, perché il comandante rimanesse lì impalato, davanti all'interfono piazzato sopra i sedili riservati agli assistenti di volo, che invece si sono subito allertati, sapendo che quello che stava succedendo, cabina chiusa, nessuna risposta, non

rientrava in nessuna procedura normale.

IL CODICE ALFA

A quel punto mancano meno di tre minuti all'impatto finale. Fuori dalla porta il comandante può sentire le chiamate di Marseille-Contrôle, che sono diffuse da un altoparlante che si trova sul soffitto del cockpit. Sente la richiesta di avviare il codice alfa 7700 che identifica l'aereo in emergenza su tutti gli schermi radar. E vede che l'aereo è bassissimo, che continua a scendere. Lo vedono tutti in quel momento. Il comandante grida disperatamente dentro l'interfono, digita il codice segreto per penetrare in cabina ma è inutile, la porta è chiusa dall'interno.

Poi tenta l'impossibile: nel kit antincendio prende l'ascia per sfondare la porta. I passeggeri lo vedono, ma il gesto è disperato: la porta è blindata, fatta per resistere alle armi da fuoco come impongono le norme internazionali dopo gli attentati dell'11 settembre. Sono gli ultimi istanti. Dal cockpit si sente il «pull up-pull up». Il segnale è molto forte: secondo un esperto, è chiaramente udibile fino a oltre un quarto della cabina. E' un allarme che deve allertare il pilota, indica l'ultima possibilità di rialzare l'aereo per evitare lo schianto contro le montagne che si parano davanti. Ma ai comandi, nessuno fa niente ed è subito troppo tardi: l'aereo sbatte prima su un pendio, e poi si schianta contro la parete di ardesia del cirque della Galèbre a più di 700 chilometri orari.

