E' il primo disastro al «Da Vinci» a quattro anni dall'inaugurazione

LA SCIAGURA SI POTEVA EVITARE

Un passeggero: «Ho visto le fiamme levarsi da un'ala, l'aereo ha frenato. Mentre gridavo, il comandante ha aperto i portelli d'emergenza» - Si sono così salvate ventinove persone

(Dalla pagina 12)

stificazioni semplicistiche dirigenti del «Leonardo Vinci»: «I jet decollano n prima dell'incrocio con pista di rullaggio — hanripetuto a cronisti e instigatori — pensate, la strida gialla al centro del naro di cemento finisce prima quell'incrocio... I quadriti sono già alti 200 metri ora, potremmo ripristinail traffico: nessun aereo trebbe finire addosso a esta carcassa...». Fortunamente il magistrato ha neo la sua autorizzazione. E verità è che ogni lavoro ve essere eseguito solo di tte, quando il traffico è rito al minimo ed è facile ontanare le macchine nei menti in cui decollano ed atterrano i velivoli; e che forse è meglio chiudere l'aeroporto come hanno fatto — lo ripetiamo — recentemente e in casi analoghi, i dirigenti di Atene e Bombay. «E' la cosa migliore — ci hanno ripetuto ieri pomeriggio alcuni piloti — per noi, è un brutto guaio quando ci sono lavori... Psicologicamente, siamo impauriti, anche se gli operai sono lontani dalle piste: questi dovrebbero stare lontani almeno 100 metri dalle piste».

La macchina «spargi-ghiaia» e il compressore erano invece proprio ai bordi del nastro di cemento: soprattutto il secondo mezzo, che sbucava addirittura fuori con il muso. Dall'altro lato, c'erano cinque, sei operai dipendenti della SAB, la ditta che stava curando i lavori ed uno di essi, Nello De Angelis, sedeva sulla «spargi-ghiaia». L'aereo, all'inizio della frenata, era quasi al centro della pista; l'hanno visto sbandare leggermente sulla destra e poi quasi impennarsi e piombare sulla mezzeria gialla, verso sinistra. Poteva essere tranquillamente accaduto che il pilota avesse avuto paura di prendere in pieno il compressore, di non farcela a passare. Ma l'urto non è stato evitato; l'ala destra si è abbattuta sul compressore, lo ha scaraventato almeno trenta metri lontano, dall'altro lato della pista secondaria. Ed è rimasta squarciata, si è semistaccata dalla fusoliera, si è conficcata in terra, e così, aprendo un solco profondo, il jet ha proseguito altre centinaia di metri, sin quando non è risalito nel grande piazzale dove si uniscono le due piste maggiori.

Dal serbatoio che anche esso è posto sotto l'ala, la benzina intanto aveva cominciato a fluire: un getto possente attraverso un grande squarcio. Il primo ad accorrere, su un'ambulanza subito seguita dalle altre, è stato un medico di guardia all'aeroporto, il dott. Elio De Sensi: ha sfidato le fiamme che ormai si levavano altissime per poter soccorrere i primi passeggeri che si sono gettati giù dall'aereo, ha lavorato senza un attimo di sosta, senza mostrare la minima emozione. Ma quando a sera è stato avvicinato dai giornalisti, il dr. De Sensi era sotto lo choc: parlava con frasi smozzicate e spesso si asciugava il sudore. Ormai l'emozione, la stanchezza, la commozione, la paura lo avevano vinto: «La torre ha comunicato lo stato di emergenza e subito siamo balzati sulle ambulanze: il jet aveva appena urtato il compressore e stava proseguendo la sua corsa, ormai inclinato, quando siamo partiti — ha raccontato il medico — si, ho visto tutto... l'ho visto finire sul grande piazzale e poi, noi eravamo ormai vicini, ho visto aprirsi il portello della cabina dei piloti e questi saltare giù... ho visto aprirsi il portellone d'emergenza e la gente buttarsi giù; i passeggeri erano tutti lì dietro, pronti a gettarsi sulla pista...».

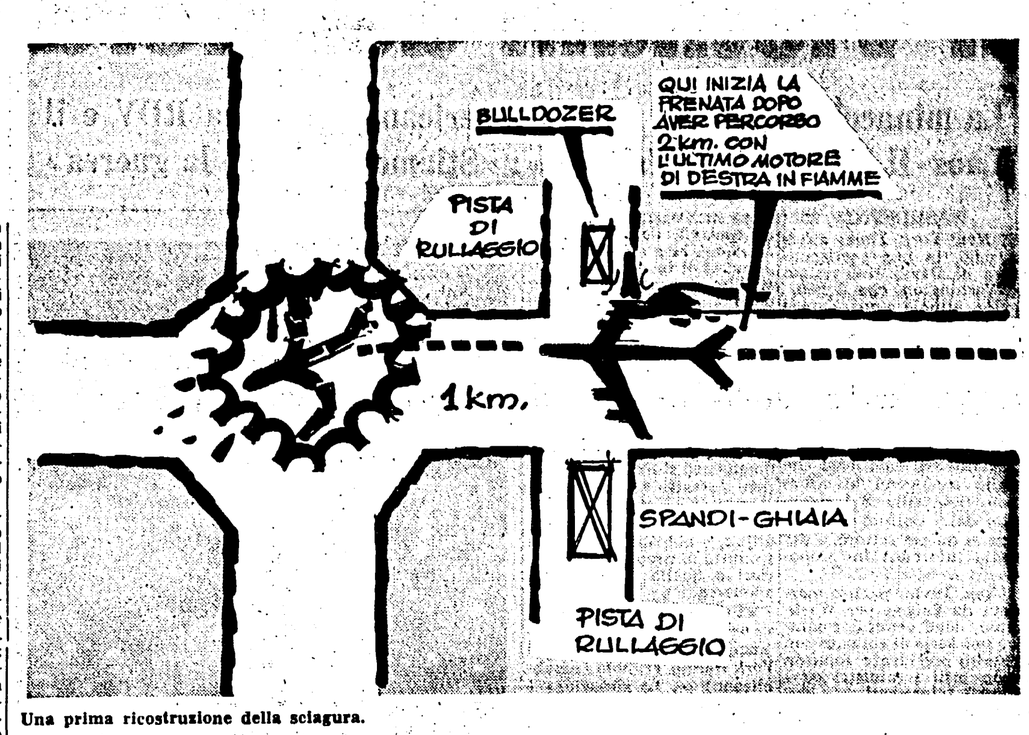
Nell'aereo era successo il finimondo. Molti passeggeri avevano capito subito che qualcosa non andava: non per nulla, tra essi erano tanti dipendenti della TWA. «Proprio quando il jet ha raggiunto la velocità critica — ha raccontato l'ing. Rizzolati, uno dei milanesi scampati — ho sentito una brusca frenata: ho guardato fuori dello oblò e mi è parso di vedere una fiammata ad un motore...». Sì, il motore aveva preso fuoco — ha detto un altro passeggero, Michael Gulian, 32 anni un rappresentante egiziano che lavora per una ditta di Parma e che vive a Roma, in viale Etiopia 4 — sono stato io a gridare ai piloti di aprire il portellone: mentre gridavo, è apparso il comandante... Ho capito dal suo sguardo che era questione di attimi, che la situazione era veramente grave.. Ho fatto molti viaggi in aereo e ho una certa esperienza. Mi sono slacciato la cintura e, come me, se la sono strappata in tanti... Siamo corsi tutti verso il portellone di emergenza, accalcandosi gli uni addosso agli altri».

Davanti a tutti c'era una hostess, una berlinese Barbara Pohler, che vive anche essa a Roma in via Teodorico 14. «Quando si è aperto il portello, non so come, la ragazza è rimasta colpita alla testa — ha continuato il Gulian — si era messa lì per aiutarci a scendere. L'ho afferrata e l'ho gettata sotto... il jet non era ancora fermo, poi mi sono lanciato anch'io, insieme a tanti altri... Ci siamo così salvati...» Il Gulian è uno dei diciannove ricoverati al S. Eugenio — cinque sono al San Camillo — ed ha riportato contusioni e fratture. La Pohler ha un braccio fratturato. Così, tutti quelli che si sono lanciati per primi dal velivolo: di questi nessuno è grave. Gli altri, investiti dall'esplosione, o sono morti sul colpo, sulla pista e sulla terra, o hanno riportato ustioni gravi. Quattro versano in fin di vita nel reparto «plastico» dell'ospedale dell'EUR.

Poi, il «Boeing» è esploso: e, tutti coloro che non avevano fatto in tempo a buttarsi fuori, sono rimasti prigionieri tra le fiamme. Sono morti tutti: e tra gli altri il padre conciliare vescovo Daly che stava tornando nello Jowa con il suo segretario, monsignor Sonag; i tre italiani: padre, madre e figlia Sagramora; i quattro dei cinque componenti la famiglia Trotter; i tre dei quattro componenti la famiglia Shanke. Morte tutte accanto al portellone, accanto alla salvezza, cioè.

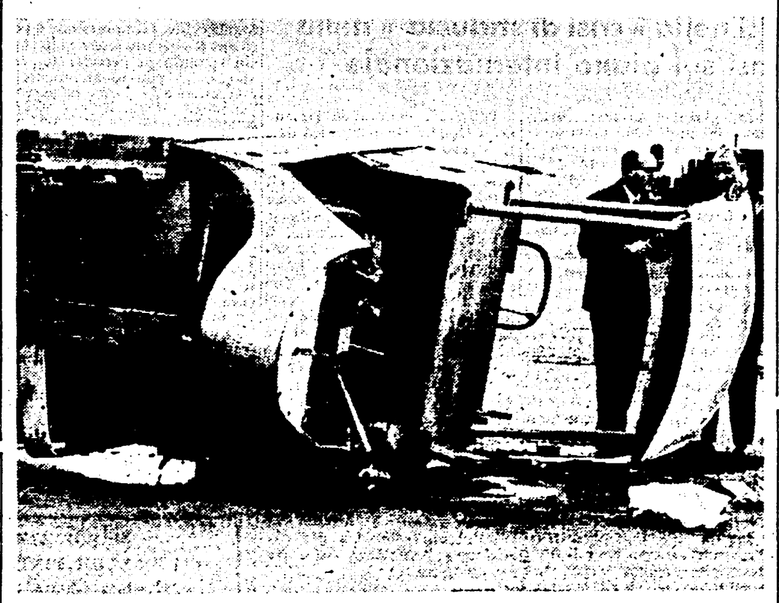
Alle ambulanze che, cariche dei feriti, si dirigevano verso il San Camillo e il S. Eugenio si sono sostituiti i vigili del fuoco, armati degli schiumogeni: in un attimo, la colonna di fumo si è alzata sino a 7.000 piedi. L'hanno vista anche a Roma: era ormai notte quando l'incendio è stato spento. Ed era troppo tardi per cominciare l'opera pietosa della rimozione delle salme: quelle delle vittime, che erano state scaraventate sulla pista, hanno passato la notte coperte sotto dei teloni e giacendo a lungo nel mare — o meglio, in una candida coltre tanto simile ad una nevicata — della schiuma; le altre, quelle ancora nella fusoliera, carbonizzate le une sulle altre, molte abbracciate.

Sull'ampio terrazzo della Air terminal erano saliti anche due coniugi americani, i signori Lloyd De Lamater 42 anni, e la moglie Marie Jones. Anch'essi dovevano salire sul quadrigetto: solo che erano usciti tardi dal loro albergo e per giunta un lieve incidente al taxi che li stava trasportando a tutta velocità a Fiumicino aveva impedito loro di arrivare puntuali. Sono giunti proprio mentre il «Boeing 707» stava staccandosi dall'aerostazione e stava dirigendosi, rullando, verso la pista. Anch'essi hanno visto tutto: sono scoppiati a piangere dirottamente e la gente ha creduto che fosse per la sciagura che andava compiendosi sotto i loro occhi. «Siamo salvi... salvi», hanno poi cominciato a gridare.



Una prima ricostruzione della sciagura.

Un prete benedice i resti di alcuni viaggiatori, dilaniati dallo scoppio, coperti da un lenzuolo.



Il rullo compressore contro il quale ha cozzato l'aereo.

Jervolino nomina una commissione d'inchiesta

Il ministro dei Trasporti e dell'aviazione civile, senatore Jervolino (il quale si trova a Napoli per le elezioni amministrative), informato del grave incidente aereo di Fiumicino, ha dato disposizioni perchè si recassero immediatamente sul luogo della sciagura il suo capo di gabinetto, Uccellatore, e il gen. Garretto, capo del secondo compartimento del traffico aereo, insieme con altri funzionari dell'ispettorato dell'aviazione civile.

E' stata intanto costituita una commissione per una inchiesta tecnica sulla sciagura: la commissione è presieduta dallo stesso capo del secondo compartimento del traffico aereo, gen. Garretto.

Cordoglio di Paolo VI

Il Papa, appena informato della grave sciagura a Fiumicino, ha inviato un telegramma di cordoglio al card. Eugenio Tisserant, nella cui diocesi si trova l'aeroporto. Il pontefice ha dato incarico al porporato di esprimere i sentimenti del suo vivo dolore alle famiglie colpite e alla compagnia aerea.

I sopravvissuti e le 43 vittime

Trenta sono i sopravvissuti al terribile disastro di Fiumicino. Alcuni di essi sono ricoverati in gravi condizioni negli ospedali S. Eugenio e San Camillo, altri, fortunosamente incolumi, hanno fatto ritorno alle loro case o in albergo. In particolare, due professionisti milanesi, che si recavano al Cairo per affari, sono saliti sul primo treno in partenza dalla stazione Termini) per tranquillizzare i loro famigliari, temendo che potessero apprendere la notizia dalla radio. Sono gli ingegneri Elio Garosci di 36 anni e Egizio Rizzolati di 57. La hostess Muriel Von Zweiberg e i passeggeri Baron Feegley e Ralleigh, completamente illesi anche loro, sono ospiti di un albergo romano.

Tra i feriti i più gravi sono i membri dell'equipaggio, sia perchè si sono prodigati, subito dopo lo incidente, per aprire le porte dei passeggeri, sia perchè — per farlo — hanno dovuto passare a pochi centimetri dalle fiamme che divoravano il motore di destra. Piloti, motoristi, hostess e steward sono stati ricoverati tutti al Sant'Eugenio. Questi i loro nomi: capitano Lowell Vernon, comandante del Boeing, guaribile in dieci giorni; John Churchill, 2. ufficiale (10 giorni); Jhon Warren Lowery, motorista (osservazione); Henry Constant, steward (osservazione); Marian Korn, hostess (osservazione); Barbara Poehler, hostess (osservazione); Edward Lesniak, steward (osservazione, in gravissime condizioni); Simone Bazin, hostess (osservazione).

Dei passeggeri feriti il più grave è Otto Schultz, ricoverato al S. Eugenio, insieme a sua moglie, che è ferita più leggermente. Molto gravi anche la hostess della TWA Patricia Trotter, in gita con altri membri della sua famiglia, la signora Martha Leistner, e suo marito Petevo.

Gli altri feriti sono: Martin Shepard, dipendente della TWA; Joseph Sainton, Cosairt, James Lewis, Jacques Weymuller, (tutti giudicati guaribili in 10 giorni), Michel Goulion (30 giorni), Paolo Lamparelli, italiano, ma residente in Egitto (10 giorni), V.E. Schanke (un altro dipendente della TWA), Elisabetta Gartley, Jones, Debetesfayes, e infine Tecle Kidane.

Stando agli elenchi della TWA a bordo vi erano altri 43 passeggeri. Ovviamente è impossibile sapere se tutti hanno preso regolarmente posto a bordo, trovando un'orribile fine o se invece sono rimasti a terra. D'altra parte la salme recuperate non permettono, almeno per ora, di essere identificate.

Secondo la compagnia aerea, comunque, a bordo c'erano sei hostess, imbarcate con i passeggeri, che dovevano prendere servizio al Cairo. Sono: Helen Di Francesco, Muriel Proust, Mariebeth Antonaga, Georgette Gramstein, Gitta Ulbricht, Laurette Baschong. Gli altri sono: Pandeli Tsamines, canadese; Stephen Darnell, Leslie Datnoll, Kenu Kidane, etiope; Mike Manos, Sakellamos, Schmidt, Albert Cory, Daniel Pinto, americano; monsignor Joseph Sondag e monsignor Edward Daly, vescovo di Desmoines (USA); John Murphy; Philip, Michel ed Elaine Schanke, parenti del dipendente della TWA rimasto ferito; Wood, G. Condon e Barbara Curwood, due ragazze australiane; Heurtivant, Chapman, Alfredo Sagramora, sua moglie Clelia, sua figlia Simonetta, hostess della TWA; Fops, M.A. Nomani, di Calcutta; Trand, gli altri 4 membri della famiglia Trotter: Keith, Janet, Keith jr. e Bonny; la moglie del vice-comandante Churchill. James Da Silva, Stanley Chalupsky, Eleonore e Dorothy Flegal e infine Beryl Groff.

Dalla terrazza dell'aeroporto

Ha visto morire i genitori e una sorella

Dalla terrazza dell'aeroporto ha visto l'aereo esplodere: erano a bordo il padre, la madre, la sorella. Sono tutti morti. Ora è rimasto solo. Il giovane, Claudio Sagramora, un laureando in ingegneria navale, non ha avuto le forze di correre verso l'aereo. Si è sentito mancare. Quando si è ripreso ha domandato, ma nessuno ha saputo rispondergli. Ha allora avvertito lo zio, un medico, che è subito accorso all'aeroporto, poi negli ospedali. A sera, infine, è giunta la tragica conferma.

Per trentasette familiari di dipendenti della «TWA» doveva essere un viaggio di piacere, una gita a quasi mille chilometri all'ora ad Atene e al Cairo. E' stata, invece, una tragedia collettiva. Sul «Boeing» del volo 800 erano più i passeggeri con i biglietti omaggio che quelli paganti.

Due biglietti l'aveva portati a casa anche Simonetta Sagramora, una hostess della «TWA»: soltanto da un anno volava, prima svolgeva il servizio di assistenza ai viaggiatori nell'aeroporto. «Non appena capita l'occasione di avere qualche biglietto gratuito, vi porto tutti con me», aveva promesso ai genitori e al fratello. L'occasione era giunta tre giorni fa. Simonetta, che aveva venti anni, era giunta a casa felice. «Ecco i biglietti» aveva detto al padre Alfredo e alla mamma Clelia. «Mi spiace per te Claudio», si era scusata col fratello.

In casa Sagramora, una elegante abitazione in via Livio Andronico 26, al Trionfale, si era scherzato sul prossimo viaggio. Il signor Alfredo, 56 anni, ispettore metrico del ministero Industria e Commercio, non aveva voluto mancare dal suo ufficio sino all'ultimo momento. «Sino a che non si parte non ci credo... — aveva detto — passatemi a prendere dall'ufficio». La moglie, Claudia, 50 anni, non era mai salita su un aereo. E aveva paura. «Se muoio — aveva detto sorridendo al figlio Claudio — non far pubblicare la mia foto con gli occhiali...».

Anche il secondo ufficiale pilota John Churchill aveva avuto un biglietto omaggio. E' uno dei più esperti uomini della «TWA», ha al suo attivo centinaia e centinaia di ore di volo, su tutte le rotte. La moglie più volte lo aveva pregato di condurla con lui, in uno dei tanti viaggi. Ma John Churchill, quasi sempre, aveva cercato di dissuaderla: «Mi spiace lasciare i bambini soli — le aveva ripetuto — comunque visto che ci tieni a visitare il Medio Oriente, la prima volta che ci vado, verrai con me...». John Churchill, al Cairo, avrebbe dovuto prendersi una licenza di quattro giorni per accompagnare la moglie a visitare la città e le piramidi.

La signora Churchill sedeva in una poltrona di prima classe, vicino alla cabina di pilotaggio. Era stata con il marito sulla pista sino a pochi minuti prima. Poi si erano salutati. «Ti vengo a trovare durante il volo...» sono state le ultime parole che il pilota ha rivolto alla moglie.

John Churchill è riuscito a salvarsi: il primo ufficiale gli ha strappato d'addosso l'uniforme in fiamme. Ha riportato soltanto lievissime ustioni. La moglie, invece, è rimasta imprigionata nel rogo del jet. Il pilota è stato fra i primi ad essere trasportato all'ospedale S. Eugenio. «Dove è mia moglie. E' ferita?» ha chiesto subito ai dottori e agli infermieri. «Voglio vederla...» ha invocato, in preda ad un forte choc.

«Ci sono molte donne giunte da Fiumicino. Alcune sono gravi, altre no... Non sappiamo ancora i nomi di tutte... Deve aspettare...».

Ma John Churchill non ha atteso. Non appena medicato, in preda all'angoscia, ha vagato per le corsie dell'ospedale cercando la moglie. Non risultava tra le donne ricoverate. Con un filo di speranza l'uomo è allora corso fuori dell'ospedale, è saltato su un taxi, si è fatto accompagnare all'ambasciata, poi al S. Camillo. «Là soltanto ci sono altri feriti...» gli hanno detto alcuni funzionari. Ma al S. Camillo nessuna donna ferita nel disastro era stata portata. Per John Churchill è crollata l'ultima speranza, quando è tornato all'aeroporto e gli hanno mostrato l'anello della moglie.

C. F.

Nella foto: Il secondo ufficiale pilota John Churchill mentre viene soccorso all'aeroporto. Sua moglie è perita nel rogo.

Una agghiacciante visione del disastro.

La carcassa dell'aereo ridotta a un ammasso di rottami fumanti.