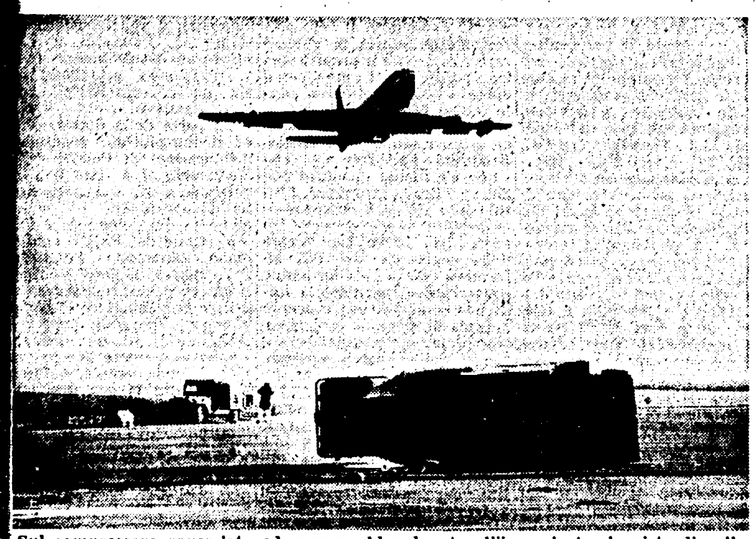
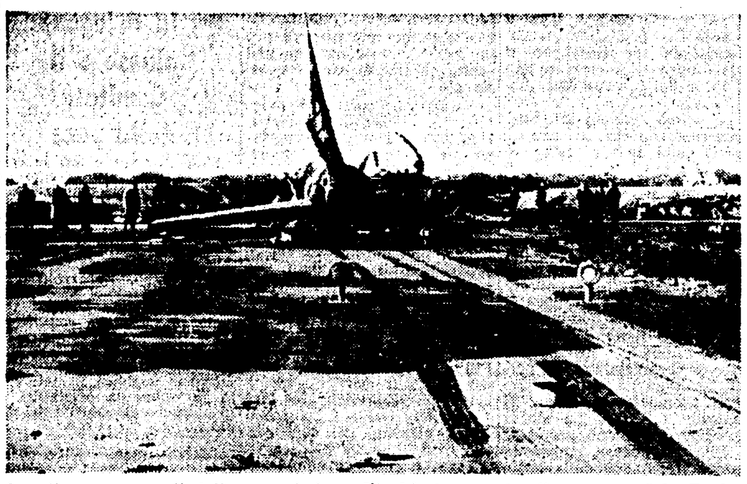
« Niente vittime se non ci fosse stata la macchina sulla pista »

La TWA: la colpa è del rullo compressore

Le dichiarazioni del pilota - Saliti a 46 i morti - Riaperto Fiumicino con i rottami sulla pista: la tragica lezione non è servita



Sul compressore rovesciato ed ancora abbandonato all'incrocio tra la pista di rullaggio e quella principale, sibila il primo jet della TWA che è partito ieri da Fiumicino: è un «Boeing 707» come quello che, prima di incendiarsi, è piombato sul rullo



Agenti e componenti della commissione d'inchiesta accanto alla carcassa del «Boeing 707»: il traffico è già stato ripristinato e sulle loro teste, sul relitto, sfrecciano e sfrecceranno decine di jet. La tragica, terribile lezione non è servita a nulla: nessuno ha capito ancora che gli aerei possono aver bisogno, in emergenza, di tutta la pista

La tragica, terribile lezione non è servita. Per i dirigenti dell'aeroporto di Fiumicino, quarantasei morti — purtroppo, il numero delle vittime è salito ancora — non hanno significato nulla: già due ore dopo l'agghiacciante tragedia, dopo che Vernon Lowell, pilota del «Boeing 707», non aveva esitato a dichiarare che «senza quel compressore, ora non ci sarebbero tutti questi morti», essi volevano riaprire le piste al traffico. Anche al sostituto procuratore della Repubblica, dott. Simoncelli, avevano ripetuto che non c'erano pericoli: figurarsi se qualche aereo poteva finire contro i rottami che giacevano in quel grande «piazzale sperduto» e tanto lontano dove si uniscono le piste principali, quando i quadrigetti passano già alti nel cielo almeno un chilometro prima, all'incrocio maledetto tra la pista numero due e quella di rullaggio. Ma il magistrato, saggiamente, ha rifiutato il permesso. L'immane rogo non era stato ancora spento e dai rottami del gigantesco jet si levava ancora una colonna altissima di fumo, nero ed acre. E sulla pista, nella carlinga, c'erano decine e decine di vittime; e tanti feriti negli ospedali. Tutto testimoniava che la tragedia non era avvenuta per puro caso, per la solita «atroce fatalità» come sostenevano e volevano far credere i dirigenti del «Leonardo da Vinci».

Ed ora tocca alla commissione d'inchiesta — alla quale ieri si è unito anche un alto dirigente dell'aeronautica USA — dimostrare che la tragedia non era inevitabile. Perchè si potrà discutere all'infinito se ha preso fuoco un motore o se, invece, non hanno «risposto» 2 reattori, come ha affermato, nella sua relazione preliminare, la TWA, la compagnia proprietaria del «Boeing 707»; si potrà discutere all'infinito se il pilota ha fatto bene o male a frenare; si potrà discutere su tutto quello che è successo nella carlinga di pilotaggio del quadrigetto ma la realtà rimarrà un'altra: la tragedia è stata provocata, almeno al novanta per cento, dai lavori in corso sulla pista di rullaggio, dalla presenza, ai bordi ed ora sembra addirittura dentro la pista principale, delle due macchine: il compressore e la «spandighiaia».

E non è vero come molti hanno sostenuto che la sciagura è assurda nel suo sviluppo, non ha un «filo logico»: tutto, invece, è terribilmente regolare dall'inizio, dal momento nel quale, cioè, il comandante Vernon Lowell si è accorto del guasto ed ha iniziato a frenare, alla conclusione, così tragica, sul piazzale, lì verso il mare. E per questo, alla luce delle ultime notizie, è bene riparlarne, ricostruirla di nuovo: con i suoi 73 passeggeri — e non 72; sull'aereo c'era anche un bimbo in fasce, che non era stato registrato negli elenchi della TWA e che è stato rinvenuto orribilmente carbonizzato, solo ieri mattina — il grande quadrigetto ha raggiunto alle 14.01 la pista numero due. Il pilota ha avuto subito via libera dalla torre di controllo.

Un chilometro e due, trecento metri più in là, forse anche meno, il «Boeing 707» viaggiava già a 200 chilometri all'ora: altri tre o quattrocento metri, e avrebbe raggiunto la cosiddetta velocità «critica», quella velocità che varia naturalmente non solo da aereo ad aereo ma anche a seconda del peso, del numero dei passeggeri, delle condizioni atmosferiche e che costringe, comunque, il pilota a tirare a sè la «cloche» e a decollare. Frenare in quel momento può significare, infatti, il capovolgimento del jet. Ed è stato allora, ad una velocità che permetteva ancora di frenare senza pericoli eccessivi, che Vernon Lowell si è accorto che due motori non andavano: in un primo momento si era parlato di un incendio, poi di una «perdita di potenza» dei reattori di destra. Ma ieri è venuta una precisazione della TWA: «E' mancata la potenza di spinta del motore numero quattro, la cui pressione è caduta a zero, mentre si accendeva contemporaneamente la spia luminosa del "reverse" del motore numero due...».

In parole povere, secondo la compagnia americana, il motore di destra non forniva più «spinta» mentre quello immediatamente a sinistra del pilota agiva addirittura da freno: «reverse» significa, infatti, la inversione della direzione della spinta dei gas di propulsione. «Allora il comandante — prosegue la TWA — ha immediatamente deciso di interrompere il decollo, usando i freni, il "reverse" degli altri motori». A quella velocità, con quel peso, per tanti altri fattori, il quadrigetto, prima di fermarsi, avrebbe avuto bisogno di percorrere tutta la pista: avrebbe avuto bisogno che la pista fosse tutta sgombra. «Certo non è facile fermare un "Boeing 707" dopo aver quasi raggiunto la velocità di decollo — ha raccontato ancora Vernon Lowell — però io lo avevo perfettamente sotto controllo, quando siamo arrivati all'incrocio con la pista di rullaggio, dove c'erano le due macchine. Certo, se non c'erano le macchine, io avrei potuto salvare il jet e la gente...». E' noto, purtroppo, quello che è accaduto: l'ala destra del jet si è abbattuta sul compressore, che, secondo la TWA, ha causato «l'incendio... le cui fiamme raggiunsero il serbatoio danneggiato provocando l'esplosione».

Non è che le dichiarazioni della TWA — che, l'altro ieri, ha emesso un incredibile comunicato nel quale, dopo poche burocratiche parole di cordoglio per le vittime, non ha fatto altro che reclamizzare la «sicurezza» dei suoi voli — e quelle del pilota debbano essere prese per oro colato: è certo il «flyght recorder», quello strumento che hanno tutti i jet nella coda e che riporta su nastro tutti i guasti, potrà, sempre che sia rimasto integro, smentirle. Ma la verità è che senza le due macchine la sciagura sarebbe stata quasi sicuramente evitata: ieri alcuni testimoni hanno raccontato che la «spandi-ghiaia» era in movimento addirittura dentro la pista numero due e questo spiega ulteriormente il timore del pilota di travolgerla, di non farcela a passare tra essa e il compressore; spiega anche la brusca virata che, purtroppo, non è servita a nulla. E dunque la verità è che non possono essere permessi lavori accanto alle piste principali con la sola, facile scusa che in quel punto i velivoli passano già a duecento metri di altezza. I lavori, questi ennesimi lavori di riparazione all'«aeroporto tutto d'oro», bisogna farli di notte o addirittura dopo aver chiuso al traffico le piste: lo hanno fatto a Bombay e ad Atene e non vediamo perchè non avrebbero dovuto farlo a Roma, tanto più che una parte dei voli avrebbero potuto atterrare a Ciampino, angusto, ma sempre funzionante, ed altri avrebbero potuto essere dirottati.

Ed invece, ieri mattina, il «Leonardo da Vinci» è stato riaperto: i lavori erano stati sospesi ma il primo jet in arrivo, il volo 603 dell'Alitalia da New York, è sibilato sopra i rottami del «Boeing 707» e del compressore. Erano le otto ed era appena cominciata l'opera di rimozione delle salme: poi la pista si è riempita di tecnici, di funzionari, dei componenti la commissione d'inchiesta. C'era anche un elicottero della polizia, che volteggiava a bassa quota per fare i rilievi fotografici. Ebbene, tanti e tanti quadrigetti sono passati a pochi metri dalle teste della gente, dalle salme ancora coperte sotto i tendoni, dalla carcassa del «Boeing»: sarebbe bastato un guasto ad un altro aereo, sarebbe bastato che un altro pilota avesse avuto bisogno di tutta la pista per rimediare ad un «abortive take off», ad un «mancato decollo» perché la tragedia si ripetesse: e questa volta con proporzioni ancor più catastrofiche.

Intanto, le vittime del «Boeing» sono diventate quarantasei: il bimbo in fasce, che non ha ancora un nome, e gli steward Edward Lesnack e Henry Constant, spirati l'uno all'alba e l'altro nel pomeriggio. I medici avevano potuto fare ben poco per tentare di strapparli alla morte: e ora disperano anche che altri passeggeri del quadrigetto — soprattutto l'hostess Simone Bazire, il «navigatore» Warren Lowery e Hans Leistener — possano sopravvivere alle terribili ustioni. In compenso sono migliorate le condizioni di tutti gli altri, che sono stati visitati dal Presidente «supplente» Merzagora: quattro persone sono state dimesse: e tra esse il comandante. Vernon Lowell ha subito raggiunto Fiumicino, dove siede la commissione d'inchiesta: è rimasto tutto il pomeriggio nell'ufficio degli inquirenti. Nulla, naturalmente, è stato detto dell'esito dell'interrogatorio: ma comunque sembra certo che il pilota — un «vecchio» che lavora dal 1942 per la TWA e che ha al suo attivo 17.403 ore di volo — abbia ripetuto, tante e tante volte, che non sarebbe successo nulla, senza quelle macchine in mezzo alla pista.

n. c.

Ieri da Fiumicino per Tel Aviv

PARTITO L'UOMO DEL BAULE

Ai giornalisti racconta come divenne una spia

Mordechai Louk, l'uomo del baule, durante la conferenza stampa.

Mordecai Louk, il misterioso «uomo del baule» è partito ieri pomeriggio da Fiumicino, a bordo di un jet «EL AL» diretto a Tel Aviv. Soltanto pochi minuti prima si era accomiatato dai giornalisti che erano riusciti ad incontrarsi con lui in un appartamento, all'EUR: «Vi ringrazio per come mi avete trattato — ha detto — partirò quanto prima per tornare in patria, anche se dovrò sottostare alla giustizia del mio paese...». Pochi minuti dopo a bordo di una potente alfa e scortato da altre auto di polizia Mordecai è giunto all'aeroporto ed è partito per Tel Aviv. Si è praticamente concluso quindi in Italia il caso dell'«uomo nel baule», senza ulteriori colpi di scena, senza che nessuna delle ipotesi formulate sulla personalità e sul lavoro del Louk trovassero conferma.

Anche ieri, durante la piccola conferenza stampa tenuta dal Louk, non è emerso nessun fatto clamoroso: alle 14,5, elegante in un vestito verde scuro, col sorriso stampato sul volto seminascosto da grossi occhiali neri, Mordecai (che sarebbe poi la traduzione ebraica del nostro Marco) si è sottoposto volontariamente al fuoco di fila delle domande di una decina di giornalisti che erano riusciti a vederlo. Ha cominciato comunque salvandosi in corner: «Potete farmi soltanto delle domande che riguardano la mia permanenza in Italia. Sulla mia vita ad Israele, sulla mia famiglia non c'è più nulla da dire». «*Ma perchè è fuggito da Israele per andare in Egitto?*»

«Avevo litigato con mia moglie e avevo letto su dei giornali che ai giovani che si trasferivano in Egitto venivano dati lasciapassare per il Canada e gli Stati Uniti...». «*Ma quando si è pentito, perchè non si è rivolto ad un consolato d'Israele?*» «Quelli avevano minacciato più volte durante il "corso" di uccidermi o di uccidere i miei figli se avessi cambiato idea...». «*Ma che cosa ha fatto a Francoforte?*».

«Nulla, aspettavo in albergo che mi trasferissero in Italia...». «*E in Belgio, in Olanda, in Italia soprattutto, che cosa ha fatto?*». «Nulla, aspettavo soltanto:... probabilmente gli egiziani aspettavano che prendessi la residenza a Napoli, prima di impiegarmi in qualche lavoro...». «*Ma intanto la pagavano?*» «Pochi soldi, appena per pagarmi l'albergo...» «*E lei non ha mai dato notizie agli egiziani o a qualche altro paese?*» «No, assolutamente».

Incitato dai giornalisti, Louk si toglie gli occhialoni e si mostra per la prima volta in pubblico: occhi azzurri, vivissimi, sfuggenti. Tutto in contrasto con l'espressione ingenua, innocente che ha sul viso. Tutto in contrasto con l'impressione di spia di mezza tacca che la polizia volutamente ne aveva dato.

Quando Mordecai Louk ricomincia a parlare racconta la famosa notte del rapimento: «Sì, avevo seguito volontariamente Saied, poi in quella stanza cominciammo a discutere, mi dissero che scherzavo con loro. Gli ho risposto che ero disposto ad andare al Cairo a discutere con il «capo» e mi hanno lasciato tranquillo, poi mi hanno dato il tè e mi hanno fatto le iniezioni "ti calma i nervi" mi hanno detto... Non potevo reagire erano tre contro uno...». «*Ma perchè erano scontenti?*». «*Unica esitazione dell'israeliano:* «Non posso rispondere» — *ribatte poi.* «*E l'anello trovato a Napoli che cosa conteneva?*» «Quello? Niente, era di mio padre, c'è anche lo stemma della nostra chiesa, avete scritto con molto fantasia...».

Mordecai passa quindi al periodo trascorso in carcere al Cairo: «Quando tentai di uccidermi gettandomi dal terzo piano, gli egiziani mi legarono ad una sedia e mi diedero settecento frustate ai piedi; poi, non appena se ne andarono, mi tagliai le vene... Ho passato 45 giorni in ospedale...». «*Poi, per uscire dalla galera accettò di lavorare per loro?*» «Sì, c'erano altri venti israeliani come me, e anche loro accettarono; da allora non li ho più visti...». «*Ha viaggiato per l'Italia?*» «Sì, sono stato a Roma, oltre che a Napoli, a Capri, a Sorrento e anche a Taranto...».

Si pensa alle basi navali; ma subito interviene il funzionario del SIFAR: «Esclusivamente per motivi personali, però» — *conclude seccamente.*

Dopo una piccola disquisizione giuridica sui reati che avrebbe commesso in Israele, Mordecai Louk si rimette gli occhialoni neri, pronto per la sfilata sotto i riflettori della televisione e i flash dei fotografi. Poi, scortato da cinque auto della polizia e dal capo della Mobile, Sciré, arriva all'aeroporto Leonardo da Vinci ed imbuca di corsa la scaletta che porta all'aereo, salutando con una mano i fotografi. E parte portandosi dietro il suo segreto.

m. d. b.

Deraglia automotrice presso Avellino: sette feriti

AVELLINO, 24.

In un deragliamento avvenuto sulla linea Avellino-Rocchetta S. Antonio sono rimaste ferite sette persone: soltanto una di loro in modo leggero; gli altri hanno avuto bisogno del ricovero in ospedale.

L'incidente si è verificato nei pressi della stazione di Lapio, poco prima delle ore 14: l'automotrice delle ferrovie statali è uscita fuori dai binari e si è rovesciata sulla scarpata laterale. Il vagone che la seguiva è invece rimasto sulla strada ferrata.