

LA TRAGEDIA DI LONG ISLAND

Una parte dell'ala del Boeing 747 della Twa precipitato a largo di Long Island

Reuters



La storia dell'aereo sotto accusa L'esordio nel 1970 un successo per 25 anni

Grande e sgraziato il Boeing 747 vola nei cieli del mondo da circa un quarto di secolo ed ha fruttato miliardi di miliardi al suo costruttore. E questo nonostante in molti pensassero che non ce l'avrebbe mai fatta a sollevarsi dal suolo. Oggi più di 60 compagnie aeree usano il bulboso jumbo per girare intorno al globo. Il 747 è diventato il punto di forza per i voli a lunga distanza con precedenti di sicurezza abbastanza alti. Furono i dirigenti dell'ormai estinta Pan Am a dare il via all'acquisto del «mostro», ordinando i primi venticinque 747 nel 1965. Per la compagnia Boeing l'aereo era stato un investimento molto rischioso: più di 750 milioni di dollari erano stati spesi per la costruzione ed il design, inclusa l'apertura di una nuova fabbrica a Everett, nei pressi di Washington. La fusoliera a forma di bulbo era stata ideata per avere un bagagliaio capiente. I suoi motori, all'avanguardia per l'epoca, promettevano alta affidabilità, poco rumore e grande economicità. Da quando il jumbo ha compiuto il suo primo viaggio nel 1970 è diventato il protagonista dell'industria aerea. Oggi il 747 si è evoluto dalla sua prima versione e soltanto sei compagnie aeree ancora usano il vecchio modello (747-100). L'ultimo nato, il 747-400, è stato ideato per volare non-stop per più di 7.300 miglia con a bordo 412 passeggeri ed il loro bagaglio. Gli ultimi incidenti, però, hanno messo a dura prova la sua affidabilità.

«I 747 possono esplodere»

Ente Usa: difettosi i serbatoi del Jumbo Twa

Un difetto nel serbatoio centrale, questo secondo gli esperti del Consiglio nazionale per la sicurezza dei trasporti, potrebbe essere la causa dell'esplosione in volo del Boeing 747 della Twa lo scorso luglio. Nel disastro aereo hanno perso la vita 240 persone. Il difetto del serbatoio è connesso alla necessità di isolare termicamente il carburante. Nel '63, forse per lo stesso motivo, esplose in volo un Boeing della Pan Am. Ma l'Fbi non esclude ancora l'attentato.

NANNI RICCOBONO

■ NEW YORK. L'Fbi si è arrabbiata e ha detto che gli ufficiali del Consiglio Nazionale per la sicurezza dei trasporti - NTSB - sono degli irresponsabili. «La squadra investigativa non ha ancora escluso che a bordo del Boeing 747 della TWA ci fosse una bomba - ha detto l'agente Kallstrom - non è prudente né professionale speculare sulla causa di questa terribile tragedia. E per quanto mi risulta non c'è nessuna prova che l'esplosione sia stata provocata dall'elettricità statica o da una scintilla nel serbatoio». Ma l'NTSB ha deciso che troppi elementi puntavano in quella direzione ed ha inviato un rapporto all'agenzia federale dell'aviazione civile (FAA), in cui si raccomandava di chiedere alle compagnie aeree delle modifiche nella progettazione dei serbatoi dei Boeing.

Il Consiglio mette le mani avanti e dice che il difetto del serbatoio centrale non necessariamente è la causa dell'esplosione. Ma potrebbe averla causata e che questo è sufficiente per cominciare a lavorare sul problema. Tra le due organizzazioni c'è un evidente disaccordo nonostante sembri ormai certo che l'esplosione si sia verificata nel serbatoio centrale, una grande tanica posta in coda all'apparecchio, dotata di tre pompe che la collegano ai motori. Stabilire la causa dell'esplosione è un'altra faccenda e l'NTSB ha elencato una serie di possibilità. La mancanza di isolamento termico del serbatoio è la prima. Il carburante surriscaldandosi mentre l'aereo era a terra potrebbe essersi in parte vaporizzato creando a contatto con l'aria la scintilla esplosiva. Anche i compressori

dell'aria condizionata, posti sotto il serbatoio potrebbero aver contribuito a surriscaldare il carburante. Poi c'è la possibilità che un'inclinazione del tubo che porta il carburante al motore centrale abbia consentito il formarsi di elettricità statica, dalla quale sarebbe scaturita la scintilla. Anche il fatto che accanto al serbatoio passino dei cavi elettrici, benché ben protetti ed isolati, viene considerato un possibile fattore di rischio.

La Boeing ha reagito dicendo che aspettano con ansia le direttive che saranno emesse dall'ente dell'aviazione civile. «Il rapporto del NTSB può avere degli effetti sull'intera industria dell'aviazione - dice un comunicato - è imperativo che ciascuna raccomandazione venga analizzata e valutata a fondo da tutte le parti interessate prima di procedere ai cambiamenti, così da assicurare al pubblico che una volta prese delle nuove misure di sicurezza che riguardano i serbatoi, esse siano davvero efficaci. La nostra politica è la sicurezza innanzitutto». In sostanza l'industria aeronautica ritiene che bisogna essere sicuri che le misure proposte per scongiurare un tipo di incidente non ne provochino un altro. Le compagnie americane utilizzano circa 200 Boeing per i loro voli internazionali.

Ma che i serbatoi dei Boeing

avessero questo difetto non era una novità. Dopo l'esplosione in volo di un Boeing 707 della Pan Am avvenuto in Maryland nel '63 l'ente per l'aviazione scrisse nel suo rapporto conclusivo: «Si raccomanda ogni sforzo per eliminare il problema della formazione di una miscela infiammabile nei serbatoi». Gli ufficiali della Faa raccomandavano allora che nello spazio sopra il carburante venisse pompato un gas inerte come misura preventiva, il nitrogeno. L'industria aeronautica però non prese nessun provvedimento: del resto da allora migliaia di Boeing hanno volato nelle più diverse condizioni atmosferiche senza che nessuna scintilla facesse esplodere il carburante. Tranne forse nel caso del Boeing 737 esploso su di una pista dell'aeroporto di Manila, nel 1990. Anche in quel caso fu il serbatoio principale la causa dell'esplosione; anche in quel caso gli esperti suggerirono che se si fosse pompato gas inerte nel serbatoio probabilmente non si sarebbe formata la scintilla.

Ieri intanto a Washington si è svolto un incontro dei parenti delle duecentoquaranta vittime del disastro aereo, che vogliono essere tenuti al corrente dei risultati delle indagini, con ufficiali dell'Fbi e del NTSB.

Due cadette della Citadel cosparse di benzina

Due delle quattro cadette entrate dopo mille polemiche alla scuola militare in precedenza tutta maschile Citadel di Charleston (Carolina del Sud) sarebbero state cosparse di liquido infiammabile, e il fuoco sarebbe stato appiccato ai loro abiti. L'Fbi ha annunciato di aver dato il via ad un'indagine sull'accaduto. Nessuna delle due ragazze - i cui nomi non sono stati resi noti - è rimasta ferita. La denuncia è stata presentata da un commilitone delle due - una delle quali avrebbe ricevuto anche minacce - dopo che le cadette si erano rifiutate di farlo. La polizia federale si è unita all'inchiesta interna della scuola militare, perché il gesto potrebbe rappresentare una violazione dei diritti civili. Il comandante e un altro ufficiale della compagnia Echo, di cui fanno parte tre delle quattro cadette della scuola, sono stati sospesi dal loro incarico ma restano per il momento alla scuola. L'incidente, ha detto il portavoce della scuola Hugh Munn, «sarebbe avvenuto nell'ultimo mese». Una fonte anonima della Citadel ha precisato che il fatto sarebbe avvenuto giovedì scorso.

«Ma sono tutti assolutamente sicuri»

Nella flotta Alitalia 10 di quei Boeing

L'Alitalia ne ha dieci, di quei Boeing 747, ma, garantisce il responsabile della sicurezza, tutti supercontrollati. Gli fa eco la British Airways. Ed un pilota Alitalia in partenza alla guida di uno di quei Boeing sottolinea: «Piuttosto, c'è da capire perché la Nstb ha parlato adesso, invece di aspettare dati precisi sulla dinamica dell'incidente. Ci sono tanti fattori esterni: le assicurazioni, il buon nome della compagnia, i rimborsi ai familiari delle vittime...».

ALESSANDRA BADUEL

■ ROMA. Nel mondo ne volano 400. L'Alitalia ne usa dieci, di cui due solo per il trasporto merci. E sono tutti regolarmente controllati. Il problema del serbatoio centrale, comunque, posto in termini così generici non riguarda solo il Boeing 747, riguarda eventualmente tutti gli aerei di quella stazza. Piuttosto, sentiti i competenti del settore, sembra proprio che sia il caso di chiedersi come mai la Nstb americana si sia pronunciata in assenza di certezze. Per dirla con le parole di un pilota dell'Alitalia che proprio ieri sera partiva per San Paolo alla guida di un Boeing 747: «C'è da capire perché si sono espressi ora, invece di aspettare dei dati tecnici più specifici. Credo piuttosto che vada considerato come un episodio di un'intera vicenda che dura da mesi, da cui non vanno esclusi tutti i fattori esterni come le assicurazioni, il buon nome della compagnia, i rimborsi ai familiari...». Remi Gori, oltre che pilota con 7mila ore di volo alle spalle, è anche della Cgil e presidente dell'«Aereohabitat», un'associazione che si occupa proprio di sicurezza, oltre che di impatto ambientale.

Per l'Alitalia, ha già parlato il responsabile della sicurezza Silvano Manera, che lamenta l'assenza nel nostro paese di una commissione permanente sulla sicurezza dei trasporti, ma poi, per quel che riguarda la compagnia di bandiera, rassicura: «Abbiamo dieci Boeing 747 ed uno solo di quel tipo, uno dei primi 432 fatti. Che il serbatoio centrale andava controllato, lo sapevamo già dal '78. E l'abbiamo sempre fatto». Da Londra, facevano eco la British Airways e le altre principali aerolinee britanniche: «Niente panico. Si tratta solo di raccomandazioni, tutto procede normalmente e noi comunque stiamo controllando i serbatoi da settembre, per cautela, senza peraltro trovare difetti».

Quanto a Remi Gori, pilota in partenza, lui non ha dubbi: la sicurezza è garantita. E fin dall'inizio del discorso, ha un solo interesse: «Al di là delle raccomandazioni, mi piacerebbe capire l'analisi dell'avaria. Anche perché per fare bene i controlli, servono le motivazioni specifiche. Di certo, comunque, ci sono interessi economici enormi, quando si mette in discussione una linea di costruzione. In più, con la deregulation che deriva dalla guerra delle tariffe, c'è una concorrenza spietata e di conseguenza ormai gli aspetti relativi alla sicurezza del volo vengono analizzati con metodi statistici. Ci vuole una certa loro fre-

quenza per motivare interventi drastici. Dunque, se tecnicamente i suggerimenti dell'Nstb sono attuabili, sarà poi difficile che vengano davvero applicati spontaneamente: costano troppo. Per esempio, il serbatoio pieno per evitare vapori e dunque rischi: intanto, il kerosene ne crea pochi, di vapori. E poi, in un volo Roma-Milano che prosegue per Miami, non ha senso riempire il serbatoio da Roma. È economicamente troppo costoso. Quanto all'isolamento termico del serbatoio, come si fa a fermare un'intera flotta? Tanto più che non è stata ricostruita la dinamica esatta. Guardi, solo se la Federal aviation administration si mette d'accordo con la casa costruttrice, poi partono circolari urgenti per dei controlli specifici. E non siamo a questo, mi pare». Infine, una notazione di prammatica: sempre per quel problema, la guerra dei prezzi, sono più sicure le compagnie di bandiera. «Le private - ricorda Gori - a volte non sono corrette, nella manutenzione. Un problema che in America conoscono. E controllano».

Associazione a delinquere per le lobby del tabacco

Per la prima volta un giudice americano ha stabilito che uno stato ha la possibilità di denunciare l'industria del tabacco per «associazione per delinquere», facendo così aumentare paurosamente l'ammontare dei danni richiesti. La decisione nasce da una denuncia presentata in questo senso dallo stato della Florida contro l'industria. «Nessun cartello di narcotrafficanti, organizzazione del gioco d'azzardo o truffa finanziaria ha mai arrecato un danno come quello di cui si parla nella denuncia», ha deliberato il giudice federale Harold Cohen nel consentire allo stato della Florida di denunciare l'industria alla luce della legge contro le organizzazioni criminali e dedite alla corruzione. Il magistrato ha comunque precisato che «le denunce e le prove sono cose molto diverse». La Florida chiede il rimborso delle spese sostenute dal luglio 1994 (ottocento milioni di dollari, per circa mille duecento miliardi di lire) per curare pazienti colpiti da malattie provocate dal fumo.

New Orleans, tragedia sul Mississippi

Nave impazzita contro centro commerciale. 6 morti, 100 feriti

Un cargo liberiano di 228 metri di lunghezza ha perso il controllo mentre navigava sul Mississippi e ha speronato un molo provocando il crollo di un centro commerciale nel cuore di New Orleans: sei i morti, 4 i dispersi e almeno cento i feriti. La nave ha urtato anche un battello di turisti, seminando il panico tra la folla che si è gettata a gruppi nel fiume. Drammatiche le testimonianze dei sopravvissuti, inutili i tentativi del comandante di governare la nave.

NOSTRO SERVIZIO

■ NEW ORLEANS. Panico e morte sono arrivati dal Mississippi: un gigantesco cargo liberiano, il Bright Field di 228 metri, è sbandato, ha perso il controllo e si è schiantato sul molo, sfondandolo, del vecchio quartiere francese, uccidendo almeno sei persone e ferendone un centinaio. Quattro sarebbero i dispersi. Erano le ore dello shopping, quando i tre piani del centro commerciale che si affaccia sul fiume sono stati speronati dalle tonnellate di acciaio che, dopo aver urtato

una chiazza ormeggiata, hanno distrutto costruzioni e travolto il mercato. Drammatiche le testimonianze dei superstiti che hanno raccontato di avere avuto l'impressione di un terremoto. Al fuggi fuggi generale si è aggiunta la paura: da un casino galleggiante attraccato vicino al centro molti scommettitori si sono gettati nel fiume.

Secondo la Guardia costiera la nave ha perso il controllo mentre navigava nei pressi del centro di New Orleans urtando la banchina e

un altro battello carico di turisti. Lo choc è stato molto violento, e molte persone che si trovavano sul molo e sui battelli investiti «sono stati espulsi e sono volati in acqua», precisa ancora la Guardia costiera che non ha ancora ricostruito l'incidente né le sue cause. Il centro commerciale investito viene ora descritto come un cumulo di macerie: «La zona commerciale lungo il Mississippi - ha raccontato al telefono Oliver Thomas, un consigliere comunale - sembra quasi bombardata: l'urto ha devastato un pezzo di strada lungo come un campo di calcio, gli edifici si sono sbriciolati, dove c'era il molo ora c'è soltanto l'acqua».

Questa la ricostruzione del disastro: erano le 14:15 (le 20:15 in Italia) quando il pilota della nave Bright Field, ha perso il controllo del timone. La nave era passata sotto un ponte sul Mississippi e si preparava ad approdare lungo il fiume che attraversa il centro della città quando un guasto delle macchine ha tolto all'equipaggio ogni possi-

bilità di manovra. Sospinta della forte corrente la nave è andata alla deriva verso il cosiddetto «Riverwalk», un centro commerciale elegante dove si trova l'Hotel Hilton. Attaccata al molo del grande albergo vi è una casa da gioco galleggiante, Flamingo Hilton, che è affollata a tutte le ore. L'equipaggio, che non poteva fare altro, ha suonato la sirena della nave. Improvvisamente - ha raccontato Wood Thomas, un turista che stava guardando le vetrine del centro commerciale - la strada si è scossa sotto di me, come se ci fosse il terremoto. Poi è stato il panico. La gente ha cominciato a correre come impazzita. Centinaia di persone uscivano urlando dal casino e dai negozi, e alcuni per la disperazione si lanciavano nel fiume». Un impiegato del centro commerciale, Frances Williams, è sopravvissuto al crollo del suo posto di lavoro: «La nave veniva verso di noi, poi è stato come se la terra si fosse aperta e l'acqua invadeva tutto».

Usa, donna di 52 anni stava con un dodicenne. Condannata

Preside con il baby amante

Suspance per O'Deal A vuoto l'appello del Papa?

Il governatore della Virginia, George Allen, non si lascerà influenzare dall'appello del Papa a favore di Joseph Roger O'Dell III, condannato a morte per omicidio e violenza carnale e destinato a sedersi sulla sedia elettrica il prossimo 18 dicembre. Lo ha reso noto un comunicato ufficiale. «A questo caso - ha puntualizzato un portavoce, Ken Stroupe - il governatore riserverà la stessa approfondita e accurata analisi accordata a vicende analoghe, e giudicherà sulla base degli elementi che lo contraddistinguono». Guardando al passato, gli «innocentisti» non sembrano avere molte chance di successo. Fin dalla sua elezione, nel '94, Allen ha infatti concesso la grazia una sola volta.

■ NEW YORK. Per quasi un anno Nancy Marks, 52 anni, ha portato avanti una relazione segreta. Faceva molti regali al suo amante, non si presentava quasi mai a mani vuote ad un appuntamento. Gli regalava costosi giocattoli. L'amante segreto era un ragazzino di 12 anni. È successo a Cleveland, in Ohio, un anno e mezzo fa. Nei giorni scorsi la donna è stata condannata per violenza carnale e corruzione di minore. Aveva confessato tutto e collaborato con la giustizia, quindi la pena che deve scontare non è severa ed uscirà probabilmente di galera tra cinque anni. La madre del ragazzino, Robbie Robinson, è stata invece condannata a 40 anni di prigione per estorsione e per abuso di minore.

Nancy Marks, bianca, era la preside della scuola frequentata dai dodicenni. Un ragazzino inquieto e indisciplinato che le insegnanti non riuscivano a tenere a freno. Nero, viveva in una delle zone più povere della città. La storia comincia così, con l'alluno mandato per punizione dalla

preside che cerca il dialogo, per capire i motivi del suo comportamento ribelle. «Era come se parte della sua psiche fosse malata - ha detto la donna al processo - assente per mancanza d'amore. Era molto trascurato a casa, nessuno si occupava di lui o gli voleva bene davvero». Nancy Marks ha raccontato di come a poco a poco il suo interessamento per l'alluno è diventato desiderio fisico che la tormentava; alla fine ha ceduto e i loro incontri si sono trasformati in convegni amorosi. Per convincerlo, ha detto in tribunale, gli prometteva regali. «Sapevo che veniva agli appuntamenti solo per prendere il regalo promesso, ma non mi importava».

Joseph Robinson, il fratello del dodicenne, ha scoperto la relazione e lo ha detto alla madre che infuriata, è andata a scuola a parlare con la preside. Joseph ha l'idea: la storia poteva anche andare avanti se la preside avesse pagato. In un anno le hanno estorto 15 mila dollari. □ N.R.