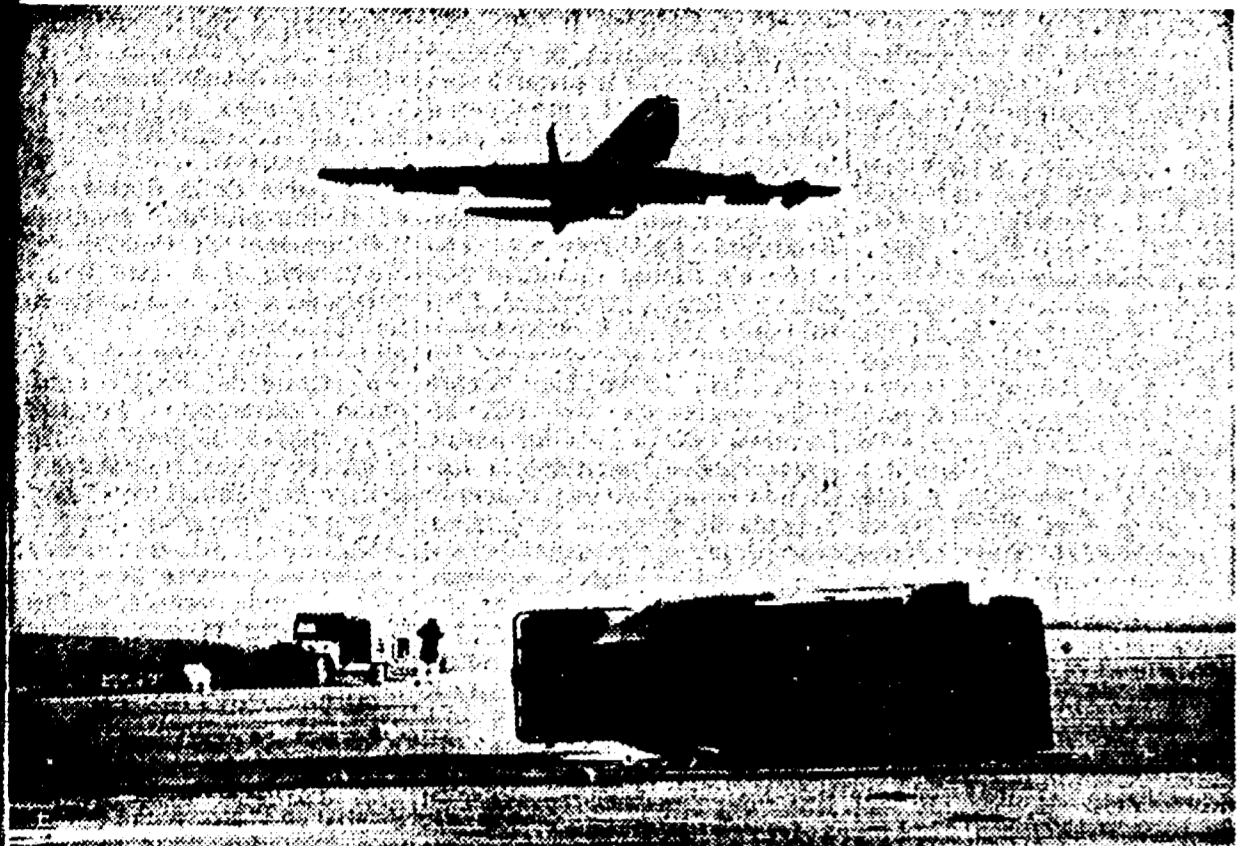


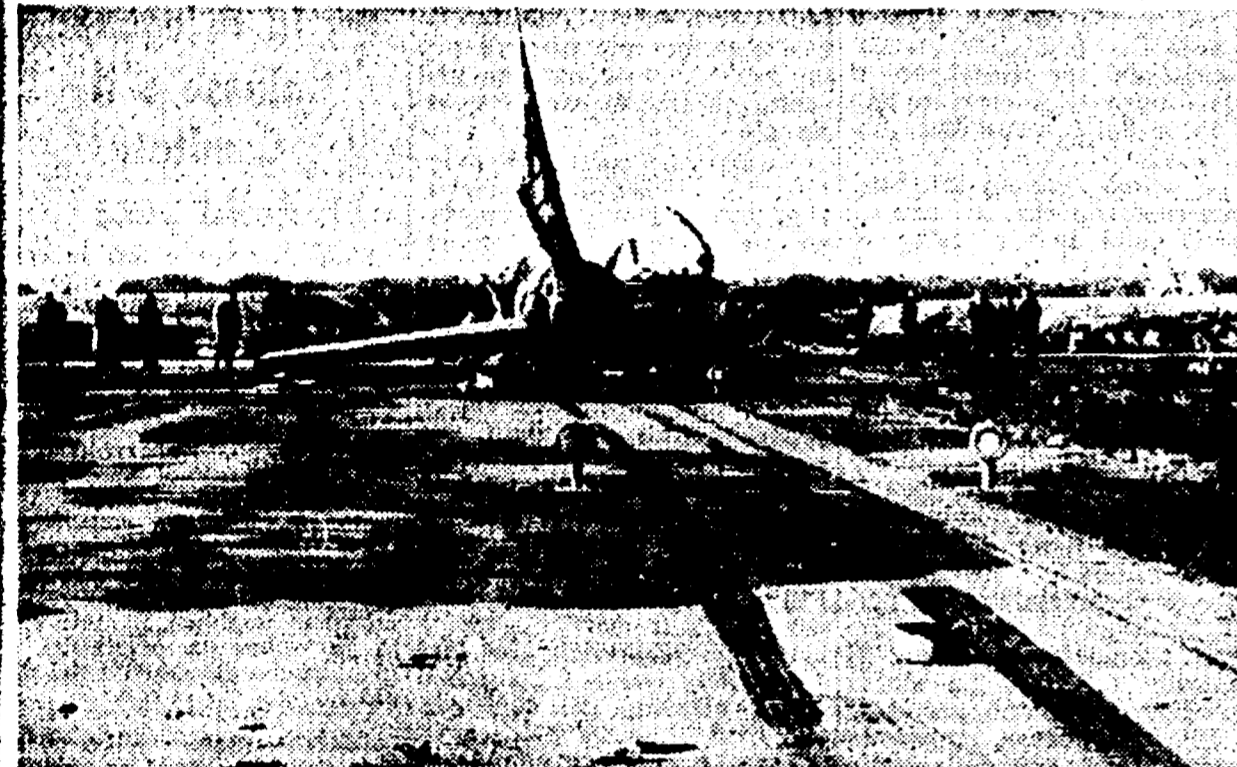
«Niente vittime se non ci fosse stata la macchina sulla pista»

# 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, sibilava 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 — troppo, il numero delle vittime è salito ancora — non hanno significato nulla: già due ore dopo l'ugliacante tragedia, dopo che Vernon Lowell, pilota del «Boeing 707», non aveva esitato a dichiarare che «senza quel compressore ora non ci sarebbero stati questi morti», essi volevano riaprire le piste al traffico. Anche il sostituto procuratore della Repubblica, dott. Simonelli, aveva ripetuto che non c'erano pericoli: figurarsi se qualche aereo poteva finire contro i rottami che c'avevano in quel grande «piazzale sperduto» e tanto lontano dove si uniscono le piste principali, quando i quadri del traffico aereo, quello che 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 dal rottami del rullaggio, 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 sola «falla» di un «rullo», come sostenevano e volevano far credere i dirigenti del «Leonardo da Vinci».

Ed ora tocca alla commissione d'inchiesta alla quale è unito anche un alto dirigente dell'aeronautica USA — dimostrare che la tragedia non era inevitabile. Perché si potrà discutere all'infinito se il primo 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 un errore, o se il compressore è venuto 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 sciacqua 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, verso il mare. E per questo, alla luce delle ultime notizie, è bene riparlare, ricostruirlo 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 dal torre di controllo. In 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 seconda del peso, del numero dei passeggeri, delle condizioni atmosferiche e che costringe, comunque, il pilota a decollare. Frenare in quel momento può significare, infatti, il capovolgimento del jet. Ed è stato allora, a 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: «L'incendio è stato verificato in un 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, il motore a spinta agiva addirittura da freno: «reverse» significa, infatti, l'inversione della direzione della spinta dei gas di propulsione. «Allora il comandante — prosegue la TWA — ha immediatamente deciso di interrompere il decollo. Andando a 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 si è fermato un «Boeing 707» dopo aver quasi raggiunto la velocità di decollo — ha raccontato ancora Vernon Lowell — però lo ho avevo per-

Ieri da Fiumicino per Tel Aviv

## PARTITO L'UOMO DEL BAULE

### Ai giornalisti racconta come divenne una spia

Mordechai 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 accammiato 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 un aereo israeliano è sceso quindi in Italia il caso dell'«uomo del baule», senza ulteriori colpi di scena, senza che nessuna delle ipotesi formulate sulla personalità e sul lavoro del Louk trovassero conferma.



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

Anche ieri, durante la piccola conferenza stampa tenuta dal Louk, non è emerso nessun fatto clamoroso: alle 14,5, elegante in un vestito scuro, permanente in un cappotto sul volto seminasosta da grossi occhiali neri, Mordechai (che sarebbe poi la traduzione ebraica del nostro «Morco») si è sottoposto volontariamente al fuoco di fila delle domande di una decina di giornalisti che erano riusciti a vederlo. Ha cominciato con un «salvocondito in corriere».

«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 perché 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, perché 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?»

«Qualche altro paese? No, assolutamente...».

«Finito dai giornalisti,

Louk si toglie gli occhiali 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. Tutta in contrasto con l'impressione di spia di mezza tacca che la polizia volutamente ne aveva dato.

Quando Mordechai Louk è cominciato a parlare racconta la famosa notte del rapimento: «Sì, avevo seguito volontariamente Saledi, poi in quella stanza cominciamo 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 «di calma nervi» mi hanno detto... Non potevo reagire erano tre contro uno...».

«Ma perché erano tre contro uno?»

«Quello che era il capo, c'è anche lo stemma della nostra chiesa, avete scritto con molta fantasia...».

Mordechai passa quindi al periodo trascorso in carcere al Cairo: «Quando tentai di uccidermi gettandomi dal ter-

ziano piano, gli egiziani mi legarono ad una sedia e mi diedero settecento frustate ai piedi; poi, non appena se ne andarono, mi tagliò le vene... Ho passato 45 giorni in ospedale...».

«Pot, 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 SIPAR: Esclusivamente per motivi personali, però...».

«conclude seccamente».

Dopo una piccola disquisizione giuridica sui reati che avrebbe commesso in Israele, Mordechai Louk si rimette agli occhiali 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, Saledi, arriva all'aeroporto Leonardo da Vinci ed imbuca di corsa la sculetta che porta all'aereo, salutandolo con una mano i fotografi. E parte portandosi dietro il suo segreto.

«L'incendio è stato verificato in un 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, il motore a spinta agiva addirittura da freno: «reverse» significa, infatti, l'inversione della direzione della spinta dei gas di propulsione.

«Allora il comandante — prosegue la TWA — ha immediatamente deciso di interrompere il decollo. Andando a 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 si è fermato un «Boeing 707» dopo aver quasi raggiunto la velocità di decollo — ha raccontato ancora Vernon Lowell — però lo ho avevo per-

«L'incendio è stato verificato in un 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, il motore a spinta agiva addirittura da freno: «reverse» significa, infatti, l'inversione della direzione della spinta dei gas di propulsione.

«Allora il comandante — prosegue la TWA — ha immediatamente deciso di interrompere il decollo. Andando a 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 si è fermato un «Boeing 707» dopo aver quasi raggiunto la velocità di decollo — ha raccontato ancora Vernon Lowell — però lo ho avevo per-

**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 Lappio, 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.

I sassi, le erbacce, si tolgono dalla terra con uno strumento che lasci la terra pulita dove e come era prima. Lo stesso è per lo sporco su un tessuto. Non bisogna aggredire la fibra: si finirebbe per snaturarla ed indebolirla. Basta passare delicatamente tra filo e filo, togliendo solo ciò che conta: lo sporco. E ciò si ottiene oggi solo con una lavatrice che in ogni lavaggio multi automaticamente e progressivamente la temperatura dell'acqua.

# superautomatica REX

## TERMOTRAGUADUALE®

Il ciclo di lavaggio TERMOGRADUALE è nato dalla constatazione scientifica che ogni tipo di sporco esige una sua temperatura, ben precisa, per essere asportato da un tessuto. Con il ciclo TERMOGRADUALE brevettato, la biancheria viene lavata a tante temperature successive, sempre diverse, ognuna delle quali rappresenta l'optimum per togliere dai tessuti un determinato tipo di sporco.

Ha superato del 35% il limite di «efficacia di lavaggio» richiesto dall'Istituto Italiano del Marchio di Qualità.

E' una SUPERAUTOMATICA e costa solo

# 89.800

LIRE

\* L'Assistenza tecnica è gratuita per tutto il periodo di garanzia.

E' UN PRODOTTO ZANUSSI  
Rifrigeratori televisori lavatrici cucine