

Nuovi particolari sul dramma del Boeing

Mosca corregge: «Il pilota non sapeva che era un jet civile»

La «Pravda» parla apertamente di un «errore di identificazione» - Accuse di «provocazione»

Dal nostro corrispondente MOSCA — Un'intera pagina della «Pravda» faceva ieri da vialetto alla riapertura del negoziato ginevrino per la limitazione degli armamenti nucleari in Europa. Un titolo a tutta pagina «ragione contro pazzia» e numerosi articoli per illustrare le posizioni delle due parti: URSS, una posizione elastica e costruttiva, «USA, una linea che conduce alla dislocazione dei missili». Sembra dire quasi tutto se Juri Zhukov, il commentatore delle grandi occasioni non firmasse un ampio articolo che, fin dal titolo, si presenta come una indicazione di speranza: «Batte l'ora della responsabilità». Il «leitmotiv» di queste ore inquiete dei circoli politici della capitale continua ad essere, almeno esteriormente, quello dell'appello a sfruttare tutte le possibilità che ancora esistono per muovere qualche passo almeno verso l'accordo.

Ma ne esistono di possibilità in tal senso? Esistono, afferma Zhukov sulla «Pravda». Esistono, afferma Korolov sulla TASS. Esistono, affermano tutti i commentatori sugli altri giornali... purché l'amministrazione americana si sposti dalle sue inaccettabili richieste e pretese di un disarmo unilaterale da parte sovietica. E una ipotesi coltivabile? Paradossalmente, a leggere le pagine successive dello stesso giornale, se ne ricava l'impressione che le speranze realistiche si nutrono al Cremlino siano assai contenute, per non dire inesistenti.

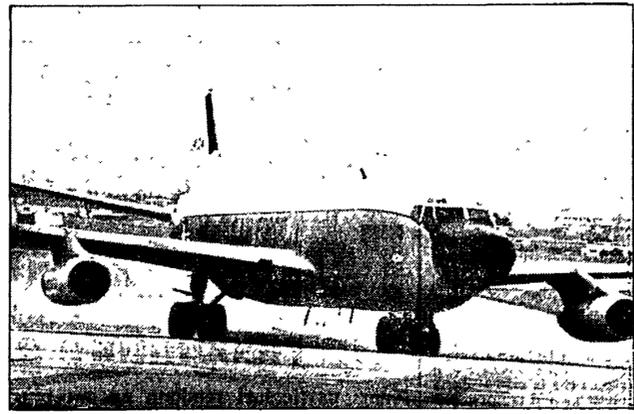
Il rinvio dell'incontro tra Gromiko e Chyeyson, previsto per ieri, non è certo il migliore dei segnali. Un rinvio durissimo commentato anonimo della TASS viene ripreso dall'organo del PCUS, che attacca direttamente, per ben due volte, il presidente Reagan accusandolo di essere «personalmente coinvolto» nella campagna di insulti e di denigrazione antisovietica.

lo, l'articolo del «Kurier» viennese che avanza di nuovo l'ipotesi — citando fonti delle avio-linee austriache — che la lunga deviazione di rotta del Boeing sia stata resa possibile «solo nel caso di una errata programmazione di tutti e tre i computer di bordo». Dunque qualcuno ha manomesso i programmi di volo del Boeing? E questo fatto che relazione ha con l'altra voce — riferita dal «New York Times» e subito raccolta dalla TASS — secondo cui nei pressi del Boeing sud coreano (in un raggio di 300 miglia) si sarebbe trovato un aereo spia americano del tipo «RC-135»? Proprio del tipo di cui risulterebbe abbiano parlato i piloti sovietici nei momenti precedenti l'epilogo tragico.

La sigla «RC-135» sta diventando il centro focale dell'attenzione. Il capo di stato maggiore della difesa anti-aerea dell'URSS, generale colonnello Semion Romanov (anche il titolo che la «Pravda» dà al suo articolo conferma la profondità dei sospetti sovietici: «provocazione politica con scopi a vasto raggio»), fa infatti anch'egli riferimento a quel tipo di aereo-spia americano quando afferma che il pilota del caccia sovietico avrebbe potuto scambiare il Boeing con quello, visto che i profili degli aerei «sono per molti aspetti simili». Ammissione di un possibile errore, immediatamente giustificato dalla riaffermazione che il Boeing stava volando a luci spente, oltre al comportamento dei suoi piloti che, secondo la versione sovietica (ma anche secondo numerosi esperti occidentali), sarebbe stato oltremodo inconsueto, inspiegabile addirittura, almeno fino a questo momento.

Ma il responsabile militare dell'operazione, appunto il generale colonnello Romanov insiste ancora su questo punto dell'equivoco, dell'errore di identificazione: «in Occidente si è fatto un gran baccano circa il fatto che il pilota sovietico era ben consapevole di avere a che fare con un aereo di linea civile. Ma ciò è esattamente quello che egli non sapeva». Uno spiraglio — a suo modo «ragionevole» — proprio qui ammette un errore — che Mosca offre all'interpretazione del mondo, ma che non scioglie l'altro 50% di interrogativi che gravano ancora sulla vicenda e che l'alto ufficiale sovietico ripropone mettendo sotto accusa, in primo luogo, i servizi di controllo a terra americani e giapponesi che, in base alle norme internazionali, avevano l'obbligo di seguire il volo di linea New York-Seul.

Giulietto Chiesa



1 Un'immagine del ricognitore RC-135 che è una versione modificata del Boeing 707. Il presidente Ronald Reagan durante la riunione con i leader del Congresso O'Neill e Baker

Rivelazione di un'autorevole fonte dell'amministrazione americana sul volo di un RC-135 a poca distanza dal velivolo KAL.

Ora entra in scena l'aereo spia Ricognitore USA seguiva il jumbo

Dal nostro corrispondente NEW YORK — Il sipario dei misteri si è squarciato in un punto, forse decisivo per capire ciò che è davvero accaduto prima che il «jumbo» coreano fosse colpito. Una autorevole personalità dell'amministrazione Reagan, che ha tenuto a mantenere l'incognito, ha fatto queste rivelazioni: un aereo da ricognizione americano, un «RC-135», era nella zona, era stato individuato dalla sorveglianza sovietica e potrebbe essere stato scambiato per errore con il «747» delle linee aeree sud-coreane.

Questa informazione, tenuta fin qui segreta per mettere in luce peggiore la controparte sovietica, ha scatenato i giornalisti addetti alla Casa Bianca. Dal tam-bureggiamento delle domande spregiudicate e delle risposte un po' imbarazzate e reticenti del portavoce di Reagan, si può ricavare questa nuova versione americana del tragico incidente.

1) Non ci sono prove sicure che i sovietici sapessero che il jet «intruso» fosse un aereo civile.

2) L'aereo-spia può aver volato nella stessa zona mentre il «747» coreano era nello spazio aereo dell'URSS. Il portavoce della Casa Bianca, Larry Speakes, ha tenuto a ribadire che tra l'errore di identificazione iniziale e l'abbattimento dell'aereo sarebbero passate due ore e mezza, più che sufficienti per capire che si trattava di un velivolo civile.

3) La prima, erronea, identificazione a mezzo radar, poteva essere corretta, sempre secondo Speakes, dall'avvistamento diretto da parte del caccia sovietico. Ma era notte e il caccia sovietico è arrivato al massimo a due chilometri di distanza dal jet coreano. Speakes si giustifica dicendo che «erano tre americani a controllare il sistema di comunicazione e le difese aeree missilistiche sovietiche».

4) La rivelazione della presenza di un ricognitore americano è avvenuta per caso e in circostanze che non sono state chiarite nella stanza in cui Reagan si incontrava coi parlamentari alla presenza, tra gli altri, del direttore della CIA Casey e del capo di stato maggiore generale Vessey. In questa sede il presidente ha fatto ascoltare i nastri, in lingua russa, degli otto minuti di comunicazione radio tra i due piloti sovietici che hanno seguito l'aereo sud-coreano. Funzionari dell'amministrazione hanno asserito che l'aereo-spia non aveva ricevuto informazioni da cui potesse risultare che il velivolo sud-coreano era in difficoltà. Ma esperti dello spionaggio consultati dal «New York Times» sostengono che «se l'aereo-spia stava volando a una qualsiasi di-

stanza dalla rotta seguita dal jet sud-coreano quando questi ha avuto il primo contatto con i caccia sovietici, l'aereo statunitense probabilmente avrebbe dovuto accorgersi di una attività straordinaria della difesa aerea sovietica. In tal caso l'equipaggio dell'aereo-spia avrebbe potuto avvisare la torre di controllo giapponese... Tanto più che per ammissione degli Stati Uniti, il dirottamento del «747» si è prolungato per due ore e mezza. Ma l'amministrazione continua ad insistere nella tesi che il suo aereo-spia non aveva raccolto nessun segnale che il velivolo di linea sud-coreano fosse in difficoltà.

6) Informazioni contraddittorie sono trapelate ufficialmente sul percorso dell'aereo-spia. Secondo una fonte, è rimasto a 1.600 chilometri di distanza dal velivolo sud-coreano; secondo un'altra fonte gli si è avvicinato fino a 600 chilometri. Una terza, addirittura, sostiene che l'«RC-135» si trovava a non più di 121 chilometri dal «jumbo» della KAL.

7) Dall'incontro alla Casa Bianca è risultato anche (lo ha detto il ministro Baker capo della maggioranza al Senato) che «qualcuno ha inserito informazioni errate nel computer» che ha fornito al jet sud-coreano le istruzioni per la rotta. Di qui l'errore di rotta del velivolo di linea, 1.600 chilometri all'interno dello spazio aereo sovietico.

Aniello Coppola

Una virata prima d'essere colpito?

LONDRA — L'aereo di linea sud coreano abbattuto dai sovietici virò bruscamente subito prima di essere colpito? La domanda, che farebbe ritenere che il jumbo cercasse di sfuggire ai caccia sovietici o segnalasse l'intenzione di seguire le loro istruzioni, è stata posta dal quotidiano inglese «Daily Telegraph» che sostiene che i dettagli della manovra vengono da «frammenti di comunicazioni intercettate analizzate a Washington». Il giornale non precisa però come ha ottenuto le informazioni. Dice il «Daily Telegraph» che il Boeing 747 prima «ha virato bruscamente a destra passando da rotta sud a rotta ovest» e puntando sul territorio sovietico e poi ha ripiegato in direzione del Giappone come per sfuggire agli inseguitori. Ma secondo il quotidiano può anche darsi che il pilota dell'apparecchio sud coreano, capitano Chun Byon In, «sapesse di essere stato intercettato e stesse cercando di se-

gnalare la propria acquiescenza». «Non è possibile confondere un Boeing 747 con un aereo da ricognizione RC-135: è questa l'opinione espressa a «Radio Europa» da un esperto di strategia militare, il generale francese Gallois. Secondo Gallois dopo 2 mila chilometri di inseguimento e quindi il lungo tempo occorrente non è possibile alcuna confusione tra un «747» caratteristico con i suoi due ponti e la grossa gobba sul dorso e un RC-135 che è un aereo estremamente snello. Secondo l'esperto francese invece un errore è possibile da parte dei controllori a terra se è vero che nei paraggi si trovava un aereo da ricognizione. Il generale Gallois ha infine espresso l'avviso che i giapponesi come gli americani, i francesi o i russi non pubblicheranno mai tutto ciò che sanno ma soltanto ciò che vogliono rendere noto perché non vogliono dare indicazioni su ciò che sorvegliano, sulle capacità di sorveglianza o sulle fonti di informazione.



Parenti delle vittime sud coreane arrivano a Tokyo dopo aver inutilmente partecipato ad una spedizione di soccorso nel mar del Giappone

Tokyo prudente nei giudizi, Nakasone difende «la scelta di riarmo moderato»

TOKYO — «Un'azione imperdonabile e barbara dell'URSS», così si è espresso il primo ministro giapponese Yasuhiro Nakasone, in un discorso di domenica sera. Tuttavia, anche questa volta, il primo ministro ha evitato di denunciare con certezza l'abbattimento del jumbo sudcoreano e ha tenuto principalmente a chiedere all'URSS di «aprire la verità» sulla vicenda e di «assumere un atteggiamento responsabile circa le azioni compiute». Quanto alle iniziative da prendere, Nakasone ha precisato che il Giap-

pone non intende «assumere iniziative da solo per esercitare pressioni su Mosca», ma intende farlo di concerto con Corea del sud, Stati Uniti ed altri membri dello schieramento occidentale. In particolare, al termine di una riunione che ieri pomeriggio ha visto la partecipazione dell'intero governo giapponese, si è presa la decisione di «compiere sforzi affinché l'ONU sia chiesto conto all'URSS dell'incidente».

La cautela di Nakasone e, prima ancora quella del ministro Shintaro Abe, vengono messe in risalto dalla stampa giapponese che pubblica con grande rilievo le ammissioni della Casa Bianca sul volo di un grosso aereo da ricognizione americano in prossimità della rotta errata seguita dal jumbo sudcoreano abbattuto. Si ricordano le singolari discordanze tra le dichiarazioni di Abe, sull'ora dell'esplosione dell'apparecchio, e quelle fornite a Washington: prima gli americani hanno detto 3,26, i giapponesi 3,38, poi gli americani hanno corretto in 3,38, i giapponesi hanno precisato che invece erano le 3,36. La prudenza nel giudicare gli

avvenimenti viene sottolineata sui giornali come attenzione ad una situazione delicatissima qual è quella dello scacchiere del Pacifico settentrionale.

Sulla questione degli schieramenti strategici è nuovamente intervenuto lo stesso Nakasone. La situazione internazionale — ha detto — è potenzialmente sull'orlo di una crisi di conflitto. Si tratta di un grave pericolo e di una grave minaccia che impongono ai responsabili politici giapponesi di procedere nel «moderato riarmo» necessario a difen-

dere la vita della popolazione. Quanto al sistema di autodifesa e di sicurezza nazionale, il primo ministro lo ha definito ottimo, ricordando che «la situazione internazionale e delle comunicazioni tra caccia sovietiche che — registrate proprio dal Giappone — ne dimostrano l'elevata efficienza».

Da queste interpellazioni, sottoposte a più accurato controllo, sarebbe derivata la prudenza di giudizio del Giappone. Dalle tracce radar sarebbe infatti risultato possibile che l'aereo sudcoreano

Perlustrate con scarsi risultati le acque a nord di Hokkaido

TOKYO — L'URSS ha annunciato di aver trovato finora soltanto alcuni resti del Boeing 747 ma nessun corpo delle 269 vittime. Nessuna nave straniera può tuttavia avvicinarsi ancora alle acque territoriali sovietiche, dove presumibilmente giacciono i resti del grosso aereo di linea sud coreano. L'URSS ha detto no a tutte le richieste che sono state avanzate tramite i canali diplomatici da diversi paesi. Anzi, secondo una notizia dell'agenzia sud coreana «Yonhap» sono stati sparati anche alcuni colpi di salva da unità navali russe volti ad impedire un eccessivo avvicinamento alle loro acque. Fino a 23 chilometri dal limite territoriale sovietico si era spinta l'altro giorno un'imbarcazione noleggiata da 47 congiunti delle vittime giapponesi del disastro per get-

nuto sabato scorso e successivi esami avevano dimostrato che il materiale non apparteneva all'aviogetto sud coreano. La nave ieri sera è tornata nel porto di Wakai, a nord dell'isola di Hokkaido, per sottoporre il materiale ad alcune analisi. Nella zona di mare si trovano ancora nove imbarcazioni sovietiche, tra cui una nave oceanografica. La compagnia aerea sud coreana KAL ha annunciato, intanto, che indennizzerà i congiunti con una somma di 75.000 dollari per ogni vittima. Un rappresentante della KAL appositamente inviato a Tokyo ha offerto come immediato anticipo 500.000 yen (quasi tre milioni e mezzo di lire) ai familiari di ciascuna vittima ma costoro si sono rifiutati di accettare affermando che esiste una più ampia responsabilità della compagnia aerea dato che il suo «Boeing 747 si trovava totalmente ed infortunatamente fuori rotta al momento della sciagura». Al rappresentante della KAL è stato anche chiesto che venga rinviata di qualche giorno una cerimonia funebre congiunta organizzata a Seul dalla compagnia aerea sud coreana per mercoledì prossimo.

Commissione d'indagine e risarcimento: all'ONU le richieste di Seul

ROMA — Spiegazioni pubbliche e dettagliate di ciò che è accaduto esattamente: scuse complete e formali; assenso al completo risarcimento delle famiglie dei passeggeri e dell'equipaggio; punizione adeguata dei responsabili; accesso ai luoghi del disastro da una organizzazione internazionale; arguzie credibili che in futuro non si ripetano simili azioni: rese note ieri a Roma dall'ambasciatore sud coreano in Italia, sono queste le richieste ufficiali «minime» del governo di Seul ha inoltrato all'URSS sulla vicenda del jumbo abbattuto giovedì nel cielo sopra l'isola di Sakhalin.

La richiesta è stata fatta tramite il Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite, visto che tra Mosca e Seul non ci sono le normali relazioni diplomatiche. Nessun dubbio, per il governo sud coreano, sulle responsabilità complete dei sovietici, la cui azione viene definita senza mezzi termini «un atto premeditato». La prudenza che pure domina ormai ovunque nella ricostruzione della vicenda — da Tokyo a Washington — non sfiora Seul.

Si insiste sul fatto che l'aereo di linea percorreva quella rotta cinque volte alla settimana, dunque era ben conosciuto dall'URSS, si precisa che le due ore di inseguimento erano più che sufficienti a far maturare un'altra decisione, se quella dell'abbattimento non fosse stata una decisione presa all'istante. Sul grossolano errore di rotta del jumbo, nessun chiarimento viene per ora fornito, si ipotizza un guasto nelle apparecchiature.

Appello a USA e URSS «Accordatevi su misure di sicurezza»

STOCOLMA — Il dialogo resta la via maestra per garantire al mondo un futuro di pace ma le superpotenze devono impegnarsi a garantire anche ai paesi del Terzo mondo misure di sicurezza accettabili. Questa, in sintesi, la conclusione alla quale sono pervenuti gli esperti e gli uomini politici (erano presenti tra gli altri il capodelegazione sovietico a Ginevra, Kvitinski e il segretario aggiunto per le relazioni internazionali del PCUS, Zagladin, l'americano Pearle e i rappresentanti di numerosi paesi del Terzo mondo) che hanno preso parte ai lavori della Conferenza del SIPRI (Istituto internazionale per le ricerche sulla pace) dedicata ai problemi della «sicurezza comune».

L'iniziativa ha consentito un ampio dibattito sui temi delle relazioni Est-Ovest, sul negoziato di Ginevra e sul ruolo dei paesi del Terzo mondo nella ricerca della pace. In apertura dei lavori il premier svedese, Olof Palme,

aveva proposto la costituzione di una «zona denuclearizzata» in Europa. Nel corso del dibattito è emersa inoltre la necessità di creare misure di fiducia reciproca per favorire un processo di disarmo graduale.

Nel concludere i lavori, il direttore del SIPRI Frank Blackaby, ha affermato l'opportunità di un approfondito scambio di idee per la creazione di un clima di trattativa e la «Conferenza sulla sicurezza e la cooperazione in Europa», in programma a Stoccolma nel prossimo gennaio, sarà una ulteriore occasione per mettere a frutto questo scambio di esperienze e di punti di vista.

Nel corso del dibattito, soprattutto i rappresentanti dei paesi del Terzo mondo hanno insistito sulla necessità di non «continuare a considerare i problemi del Terzo mondo, in particolare quelli legati ai temi della pace e della sicurezza, come una semplice appendice del conflitto Est-Ovest». I rappresentanti dei vari paesi hanno sottolineato come in tutti questi anni il «Movimento dei non allineati» abbia dimostrato di essere una forza in grado di giocare un ruolo attivo per assicurare la pace mondiale.

Sui lavori della Conferenza del SIPRI ha pesato pesantemente il clima determinato dalla tragica vicenda

del «Boeing» sud-coreano abbattuto nei cieli del Pacifico settentrionale. E proprio questo episodio ha offerto il pretesto ai numerosi interventi per sottolineare la necessità di assicurare al Terzo mondo e ai paesi in via di sviluppo un sistema di garanzie sul terreno della pace e della sicurezza che non consentano in futuro il ripetersi di simili gravi episodi.

Bisogna muoversi in questa direzione — ha osservato il presidente del SIPRI, Bjorn Bjarstad — anche se si tratta di «smantellare» tutta una scuola di pensiero basata sulle leggi del bilanciamento delle forze, sul terrore, sulla forza della dissuasione. «Le superpotenze debbono comprendere — ha concluso — che anche i paesi del Terzo mondo debbono poter esprimere il proprio parere sui problemi della sicurezza comune e della pace e non possono continuare ad essere considerate come pedine dei giochi strategici delle superpotenze».