

Gli sviluppi della crisi nei rapporti internazionali aperta dalla tragedia nel cielo di Sakhalin

Tokyo: «Non premeditato» l'abbattimento del jet

Il primo ministro Nakasone afferma di ritenere «accidentale» l'azione sovietica - Le incongruenze nelle ricostruzioni - Tre punti ancora oscuri - Decise ritorsioni molto blande

TOKIO — Il governo giapponese giudica «accidentale» e non premeditato l'abbattimento del jumbo sudcoreano da parte del caccia sovietico. È quanto è emerso — secondo fonti ufficiali — dalle dichiarazioni con cui il primo ministro Nakasone ha aperto, ieri, la riunione del gabinetto dedicata all'esame delle ritorsioni da attuare contro Mosca. Ed è apparso significativo, agli osservatori, che le misure annunciate da Tokyo siano improntate a un'estrema prudenza, malgrado le notevoli pressioni esercitate da Washington. In pratica esse consistono soltanto nell'abolizione dei voli «charter» effettuati dall'Aeroflot e nel congelamento dei progetti in esame per l'incremento dei collegamenti To-

kyo-Mosca. È stato inoltre rivolto un appello alla popolazione perché eviti di servirsi del voli della linea civile sovietica. Poco, come si vede. La grande prudenza del governo nipponico, del resto abbastanza evidente già nei giorni scorsi, sarebbe fondata su una serie di incongruenze contenute nelle ricostruzioni dell'incidente fornite da parte degli USA e delle stesse fonti giapponesi. Tre sono i principali punti rimasti ancora oscuri nelle ricostruzioni fin qui rese pubbliche.

1. Sulla base delle intercettazioni radiofoniche giapponesi (nelle quali peraltro esisterebbe qualche discrasia rispetto a quelle diffuse dagli americani) si dedurrebbe che il pilota del

caccia che avrebbe lanciato il missile fatale avrebbe annunciato di aver ultimato la propria missione quasi 12 minuti prima dell'ora indicata a Tokyo come quella in cui sarebbe avvenuta l'esplosione del «Boeing 747».

2. Non è stato affatto chiarito se il jumbo avesse le luci di navigazione accese. Gli americani sostengono di sì, ma pare che il testo originale delle registrazioni contenga solo un riferimento alla luce intermittente anticollisione (che non è tale da consentire l'identificazione del velivolo).

3. Rimane aperta la questione dell'«incredibile errore di rotta che avrebbe portato il jet così addentro nello spazio aereo sovietico».

Sarebbero questi gli elementi di giudizio alla base dell'estrema cautela del governo di Tokyo. E a questo proposito va sottolineato un particolare significativo: alla prudenza dei suoi colleghi si è adeguato ieri anche il capo della segreteria governativa Masaharu Godo, il quale era stato l'unico, finora, a parlare esplicitamente di abbattimento intenzionale.

Le scelte del governo giapponese hanno provocato irritazione a Washington. Ieri — a quanto riferisce l'agenzia nipponica «Kyodo» citando un alto funzionario del ministero degli Esteri — il segretario di Stato USA Shultz avrebbe seccamente invitato il governo nipponico ad adeguarsi alle misure di ritorsione decise dai Paesi della NATO.

Mosca: «Non abbiamo alcun dubbio, è stata un'azione di spionaggio»

La conferenza stampa del viceministro della Difesa Ogarkov - L'unico errore ammesso è quello del mancato riconoscimento del «Boeing» - «Non è credibile che il velivolo fosse stato «perduto» dai controllori»

Dal nostro corrispondente MOSCA — Se avete saputo che sull'aereo c'erano 269 passeggeri, come vi sareste comportati? ha chiesto un giornalista e Nikolai Ogarkov ha risposto: «Avremmo valutato di conseguenza. Ma tutti i comandi regionali della difesa aerea hanno formulato l'identifica valutazione: ci troviamo di fronte ad una operazione di spionaggio». Tutta la conferenza stampa del capo di stato maggiore delle forze armate sovietiche ha ruotato attorno a questo punto. A difendere — e, per la verità, a contrattaccare con grande vigore — la tesi dell'«provocazione» contro l'URSS è del carattere «accusatorio» predisposto dall'operazione di spionaggio. La gravità delle conseguenze internazionali ha spinto il governo sovietico — ha rivelato Ogarkov in apertura — a nominare d'urgenza una Commissione d'indagine fin dalla giornata del primo settembre. Non tutto è dunque stato chiaro fin dall'inizio e neppure alle massime autorità sovietiche ed è probabile che l'incertezza e la lentezza con cui sono state formulate le prime versioni sovietiche dell'avvenimento (come anche il continuare per oltre cinque giorni a tacere incredibilmente l'abbattimento fermando la ricostruzione allo sparare dei colpi traccianti di avvertimento) siano state

il frutto della laboriosità con cui sono stati raccolti gli elementi di fatto.

Il maresciallo Ogarkov — che ha illustrato la versione sovietica dell'incidente con l'ausilio di una enorme mappa che lo telecameriere hanno esplorato in tutti i dettagli e che è comparata alla sera l'identifica valutazione: il telegramma — ha suddiviso l'incidente in tre fasi:

Fase uno - L'aereo sudcoreano è uscito dalla rotta prestabilita subito dopo la partenza da Anchorage, in Alaska. Viene rilevato dal radar sovietico quando ha già deviato dalla sua rotta per 400 chilometri circa. Ma, insiste il rapporto della commissione d'inchiesta di Mosca, «fino a quel momento l'aereo stava all'interno dell'area di visibilità del radar tanto del servizio di controllo aereo civile americano quanto del sistema di difesa degli USA». Impossibile dunque che esso fosse stato «perduto» e impossibile che dagli USA non si sapesse che l'aereo era dove non doveva essere. Prima domanda (con Washington non ha finora risposto): se si trattava di un normale volo di linea perché non intervenire per correggerlo? Su quella rotta, inoltre, passano ogni anno circa 12.000 aerei civili. E una delle meglio attrezzate, per metà sotto controllo americano e

per l'altra metà giapponese. Sui numerosi punti di controllo (ne abbiamo contati otto) ogni aereo verifica la sua posizione e la invia a terra, mentre i servizi a terra controllano il passaggio. Seconda domanda (con cui per ora Washington e Tokyo non hanno dato risposta): perché non è scattato l'allarme quando, ai primi «check points», l'aereo sudcoreano non è risultato in rotta o non è risultato affatto? Ogarkov ha aggiunto altri particolari interessanti e più precisi che nelle precedenti versioni. I servizi a terra sovietici avrebbero registrato le evoluzioni di un aereo spia americano RC-135 già nello spazio aereo sovietico alle 2.45 ora locale del 1° settembre. Alle ore 4.51 arriva il Boeing (i controllori sovietici vedono sul radar un «blip» analogo a quello del RC-135). Sono entrati a 8 mila metri. Sulla mappa Ogarkov indica le strane evoluzioni del due velivoli, segnate con righe blu con un fianco ore e minuti di ogni posizione. «Si avvicina fino alla totale convergenza del rispettivo blip sullo schermo radar e volano assieme per circa 10 minuti». Poi uno dei due si stacca ed esce dallo spazio aereo dell'URSS, verso l'Alaska, mentre l'altro prosegue verso Petropavlovskaia (sic).

Il comando regionale di difesa aerea dell'URSS conclude, «naturalmente», trattarsi di un volo spia.

Fase due — Alle 5.30 l'aereo arriva sulla Kamchatka. Gli si fanno incontro quattro caccia Mig 23. L'aereo non risponde alle segnalazioni da terra e dà bordo degli aerei. Ma i sovietici registrano trasmissioni in codice (che Ogarkov affermerà poi non essere state ancora decifrate). I sovietici usano la frequenza internazionale di emergenza di 121.5 megahertz e cercano di farlo atterrare. L'aereo prosegue senza reagire ai richiami (ma occorre osservare che in nessun punto la versione del maresciallo Ogarkov, che è poi la stessa della Commissione d'inchiesta, riprende la tesi secondo cui le luci del Boeing erano tutte spente).

Fase tre — Attraversato il mare di Okhotsk, il Boeing giunge nei pressi dell'isola di Sakhalin. Si levano in volo questa volta sei caccia che riducono il contatto e spingono l'aereo intruso all'atterraggio forzato. Nuovo colpo di scena — sempre secondo la versione della commissione d'inchiesta — il Boeing mira improvvisamente e colpisce una nave da guerra, modificando la quota di volo e la velocità, proprio in coincidenza con il sorvolo di una base militare situata nella parte sud dell'isola (anche

Trovata la salma di un bimbo: era sul jet?

TOKIO — Le autorità giapponesi hanno annunciato la morte di un bambino nelle acque a est dell'isola di Hokkaido. Si tratta di una delle vittime del jumbo coreano?

La notizia è corsa ieri a Tokyo, avvalorata dalla circolazione di frammenti di vetro e di metallo che potrebbero provenire dall'aereo, anche se — si fa notare — la triste sco-

perta è avvenuta in un tratto di mare abbastanza lontano dal luogo dove si presume si sia inabissato l'aereo della KAL.

Intanto, sempre secondo fonti giapponesi, oltre 50 navi sovietiche si sarebbero radunate in un punto a sud-ovest dell'isola di Sakhalin. Dalle imbarcazioni sarebbero stati calati in mare grossi

Solo la «scatola nera» potrebbe spiegare che cosa è accaduto

Parla il comandante Luigi Pomanti, pilota di jumbo da 14 anni - «Impossibile spiegare i motivi di un così clamoroso errore di rotta» - I controllori radar

ROMA — I punti certi nel tragico volo «KE 007» della KAL (la compagnia aerea sudcoreana) da New York a Seul conclusosi con l'abbattimento del «B747», il «jumbo» che lo effettuava e la morte di 269 passeggeri ed equipaggio, sono pochissimi. Due ore e circa dopo il suo decollo dall'aeroporto di Anchorage (Alaska) è uscito di rotta. Per altre due ore e mezzo ha volato fuori dello spazio aereo assegnato alla navigazione civile e per due volte è entrato in quello sovietico. Sull'isola di Sakhalin è stato intercettato dal caccia sovietico e abbattuto. Dieci minuti dopo è scomparso nel mare del Giappone. Che cosa sia successo di preciso nelle quasi cinque ore che hanno preceduto l'abbattimento continua ad essere un mistero. I comunicati e le dichiarazioni ufficiali pur depurate dagli aspetti politici e diplomatici che, del resto, prevalgono su tutto, consentono solo pochissimi, scarni e insufficienti elementi tecnici utili alla ricostruzione del volo.

Tentiamo, comunque, di farci avvalendoci dell'esperienza e delle conoscenze del comandante Luigi Pomanti, vicepresidente dell'ANAF, l'Associazione dei piloti italiani. È comandante da oltre 14 anni di cui quattro sul «jumbo». Uno, quindi, che di questa «macchina» conosce tutto e con la quale ha una dimestichezza quasi quotidiana. Innanzitutto che cosa succede normalmente su una rotta come la Anchorage, Tokio, Seul? Com'è seguito da stazioni radar e radio? È veramente come alcuni sostengono, una rotta pericolosa, «calda», data la vicinanza con gli spazi aerei sovietici? Sul «notam» (disposizione internazionale per i piloti) ci sono raccomandazioni speciali?

Cominciamo dalle ultime domande. La rotta è sicura come ogni altra. Lo spazio, in larghezza, di ogni aerovia, anche quella più vicina all'URSS e solitamente usata dai sudcoreani, è di oltre trenta miglia (una cinquantina di chilometri) percorribile, quindi, senza l'assillo di poterne uscire. Zona strategicamente «calda» lo è, ma solo per gli aerei militari, sui cui «notam» c'è appunto l'avvertenza sui pericoli (fino all'abbattimento) che si corrono ad uscire di rotta ed entrare nello spazio aereo sovietico. Un aereo civile, d'altra parte è sotto controllo del sistema radar di Anchorage per almeno due ore, nel corso delle quali ogni cambiamento di rotta e verrebbe tempestivamente segnalato al velivolo. C'è poi un punto, prima di arrivare all'altezza della penisola sovietica della Kamchatka, in cui di norma, in collegamento con Anchorage, si fa la posizione. È una operazione, però, facoltativa. Successivamente (un'ora e mezzo circa) quando il velivolo viene preso in «consegna» dalle stazioni giapponesi di Sapporo è d'obbligo fare nuovamente il punto della situazione. In ogni caso, anche nelle cosiddette tratte cieche, l'aereo può mantenere, per tutte le necessità e le comunicazioni, i contatti radio con le stazioni dell'Alaska e con quelle giapponesi.

Durante il volo inziale, quello effettuato senza alcun appoggio radar, il controllo sulle piattaforme (i computer) installate a bordo dovrebbe avvenire di norma almeno ogni ora. E veniamo al «jumbo» della KAL. Era sicuramente in rotta quando è stato «scatolato» dal radar dell'Alaska. È presumibilmente lo era anche al momento in cui è prevista la prima verifica, facoltativa, della posizione. Tecnici ed esperti sostengono inoltre che con gli strumenti installati a bordo uscire di rotta è impossibile... «Impossibile, d'accordo, ma questo aereo è uscito...». Tutte le fonti (sovietiche, americane, giapponesi, ecc.) sono concordi nel riconoscere che il «jumbo» ha lasciato la sua rotta prima della penisola della Kamchatka, e su questo errore ha proseguito sino all'abbattimento. Com'è possibile?

«Un mistero. Mancano troppi elementi per poter azzardare una ipotesi plausibile. Un errore umano? Colpa degli strumenti? Difficile dirlo. Ad esempio non sappiamo quanto «piattaforme inerziali» montava il «jumbo» sudcoreano e se erano tutte efficienti. Per usare termini automobilistici, il B747 monta di serie due piattaforme, una terza, adottata, però, da quasi tutte le compagnie, è «optional». Non sappiamo — nessuno lo ha scritto — quanti uomini di equipaggio (piloti e tecnici di volo) aveva e nemmeno se l'equipaggio era salito a New York o ad Anchorage. In sostanza, era un equipaggio già stanco o, invece, ancora fresco e riposato? La cosa non è di poco conto nel momento che prendiamo in considerazione la possibilità di un errore umano. E ancora. Mancano le registrazioni delle conversazioni radio fra l'aereo coreano e le basi di Anchorage, prima, e giapponesi poi.

Inspiegabile, ma il cambiamento di rotta c'è stato, ci sono state le due violazioni dello spazio aereo sovietico e l'abbattimento a circa 500 km di distanza dal punto dove il velivolo avrebbe dovuto trovarsi se avesse seguito il piano di volo regolamentare. A questo punto le domande riguardano l'ultima mezz'ora del tragico volo. I sovietici insistono sull'aver confuso il «jumbo» con un RC-135 (ricognitore militare americano utilizzato anche la stessa notte dell'abbattimento in missione di spionaggio nella zona). È possibile?

«No, senza equivoci. Ammesso anche che possa essere possibile, ma non lo è, è una confusione del genere sul radar, non c'è possibilità di scambiare fra loro i due aerei alla distanza in cui hanno volato i caccia sovietici».

E veniamo alla fase dell'abbattimento. I sovietici sostengono (smentiti però dalle registrazioni diffuse dagli USA) di aver messo in atto tutte le manovre regolamentari per invitare l'aereo a identificarsi e a seguirli, arrivando fino a sparare dei «traccianti» davanti al «jumbo». Anche questo è previsto dalla convenzione internazionale? «Sì, come ultimo avvertimento».

E dopo?



TOKIO — Un frammento dell'aereo sudcoreano recuperato dai giapponesi

Il «codice» internazionale non prevede altro, anche perché si presume che l'aereo civile «avvertito», segua la caccia al più vicino aeroporto.

Se non lo fa è possibile costringerlo a scendere?

«Sì, con opportune manovre del caccia, anche uno solo, davanti all'aereo intercettato».

Dal momento che l'aereo è stato colpito da un razzo al suo inabissamento in mare sono trascorsi almeno dieci minuti. Come mai?

«Probabilmente è stato colpito da un motore ed ha avuto un'ala gravemente danneggiata. È possibile che il pilota abbia tentato di mantenerlo ancora in aria. In ogni caso è «precipitato ad una velocità di almeno mille metri al minuto».

Si saprà mai la verità?

«Sì, se si ripesca la «scatola nera» (che poi è rossa) contenente tutti i dati di volo dell'aereo e che può mantenere per un tempo lunghissimo inalterati i dati stessi. Meglio ancora se si dovesse ritrovare il «performance recorder» con il quale è possibile ricostruire, anche a ritroso, minuto per minuto, il volo dell'aereo. C'è poi il «voice recorder» con la registrazione delle conversazioni, anche radio, svoltesi negli ultimi trenta minuti in cabina. E ancora le registrazioni radio fra l'aereo e la terra, quelle radar, ecc.».

Per ora, purtroppo, su molte, troppe cose, rimane il mistero. Gli interrogati si sommano agli interrogati, e ne provocano di nuovi, purtroppo, tutti inquietanti.

llo Gioffredi

Aeroflot in quarantena voli bloccati dall'Europa (ma non da Parigi e Atene)

BONN — I paesi della NATO hanno deciso di sospendere per due settimane, dalla metà di settembre, i loro collegamenti aerei con l'Unione Sovietica in segno di protesta contro l'abbattimento del jumbo sudcoreano. Lo ha annunciato ieri a Bonn il portavoce governativo Juergen Juchacz, anticipando i risultati delle consultazioni ancora in corso a Bruxelles. Sudhoff ha parlato di un «segnale politico che gli alleati occidentali intendono dare all'URSS».

Ma il fronte degli alleati europei non è compatto. La Francia — ha dichiarato sempre ieri da Madrid il ministro degli Esteri di Parigi Claude Cheysson — è contraria all'adozione di sanzioni unilaterali contro l'Unione Sovietica, perché ciò significherebbe la violazione degli accordi conclusi con essa.

«Non è nel momento in cui noi proponiamo un rafforzamento del sistema internazionale», ha spiegato Cheysson — «che cominceremo a dimenticare la nostra firma e il nostro impegno nel quadro di un accordo internazionale». «Se ci devono essere delle sanzioni — ha aggiunto — queste dovranno essere prese in applicazione dei trattati che ci legano e dalle organizzazioni competenti, nella fattispecie Nazioni Unite e organizzazione dell'Aviazione civile internazionale. Anche la Grecia ha preso le distanze dalla decisione di boicottare i voli dell'Aeroflot e i viaggi di turisti nell'Unione Sovietica. Invece appariva, ancora ieri sera, la posizione dei governi di Copenaghen e dell'Alja. C'è da rilevare, comunque, che le decisioni assunte dai governi NATO appaiono scavalcate da quelle assunte autonomamente da diverse organizzazioni di piloti civili che hanno già optato per il boicottaggio. A Bruxelles, nei più di due ore e mezza il Consiglio atlantico ha tenuto «una

consultazione sulle conseguenze dell'abbattimento del Boeing coreano da parte della caccia sovietica. Al termine della laboriosa riunione il segretario generale della NATO, Luns, ha dichiarato ai giornalisti che nessuna decisione è stata presa in quanto «su di una questione che non riguarda i rapporti

Est-Ovest, ma tutta la comunità internazionale non spetta alla NATO decidere delle sanzioni. Oltre che una consultazione fra i rappresentanti dei 16 paesi dell'Alleanza la riunione ha voluto essere — sempre secondo le parole di Luns — «un segnale inviato a Mosca» a «rassicurare sulla gravità dell'avvenimento».

Est-Ovest, ma tutta la comunità internazionale non spetta alla NATO decidere delle sanzioni. Oltre che una consultazione fra i rappresentanti dei 16 paesi dell'Alleanza la riunione ha voluto essere — sempre secondo le parole di Luns — «un segnale inviato a Mosca» a «rassicurare sulla gravità dell'avvenimento».

Seul: funzionavano male i sistemi di navigazione del «Boeing 747»

SEUL — Il comandante di bordo, Choi Taik Yong, che aveva effettuato il volo New York-Anchorage, prima parte del volo 007 New York-Seul ha affermato in un rapporto ufficiale, consegnato oggi alla direzione della Korean Airlines, di aver riscontrato che l'orizzonte artificiale, che pone automaticamente l'aereo su una rotta predefinita, e il sistema centrale di allarme, funzionavano male.

Weinberger alla tv: i sovietici stanno costruendo prove false

NEW YORK — I sovietici stanno tenendo gli altri Paesi fuori dall'area dove hanno abbattuto il Boeing commerciale coreano perché — sostiene il ministro della Difesa USA Caspar Weinberger — stanno «preparando false prove per sostenere che il pilota del velivolo era una spia».

In due distinte interviste televisive, alla NBC e alla ABC, il capo del Pentagono ha usato toni molto duri nei confronti di Mosca: «Consiglierei al presidente Reagan la massima fermezza, e di trattare i russi come si tratta con un qualsiasi assassino che si rifiuta di collaborare alle indagini sul suo crimine».

ONU: Consiglio di sicurezza rinviato Reagan parlerà il 26 settembre

NEW YORK — L'Unione Sovietica ha preannunciato il ricorso al proprio diritto di veto per bloccare una mozione presentata al Consiglio di sicurezza dell'ONU da una serie di Paesi occidentali sulla vicenda del «Boeing 747» coreano.

Il Consiglio di sicurezza che avrebbe dovuto oggi discutere la mozione di condanna dell'URSS è stato rinviato «sine die» per sopraggiunti contrasti sul testo del documento. Intanto, ha annunciato che Reagan interverrà il 26 settembre prossimo all'assemblea dell'ONU a parlare fra l'altro dell'abbattimento del jumbo sudcoreano.

OFFERTA MINIMA 2.000.000

**TUTTO L'USATO SUPERVALUTATO
A CHI COMPRA UN FORD TRANSIT NUOVO.**

Automobili malandate, auto-mezz usati, furgoni in età da pensione, di qualsiasi anno, marca, modello, i vostri ultimi giorni sono i più fortunati. Fino al 20 Settembre, a chi compra un Ford Transit nuovo scegliendolo tra i modelli disponibili presso la rete, i Concessionari Ford praticano una supervalutazione dell'usato. L'offerta minima è due milioni. Sì, avete capito bene: minimo due milioni per qualunque automezzo a quattro ruote circolante. Due milioni, senza discussioni. Affrettatevi: il Vostro Concessionario Ford vi aspetta. (Dal programma sono escluse le autocaravan).

SOLO FINO AL 20 SETTEMBRE. SOLO DAI CONCESSIONARI FORD.

FORD TRANSIT È UN AFFARE DAL PRIMO GIORNO IN POI.

Nessun altro ti dà tanto. Nella gamma Transit, con motori a benzina o Diesel e carrozzerie per ogni richiesta individuale, c'è sempre la combinazione più conveniente per prestazioni ed economia. Robusto, super-equipaggiato, con un confort eccezionale. Ford Transit ogni giorno si dimostra un affare.

Condizioni speciali Ford Credit. Anticipi minimi e 42 mesi senza cambiali.