

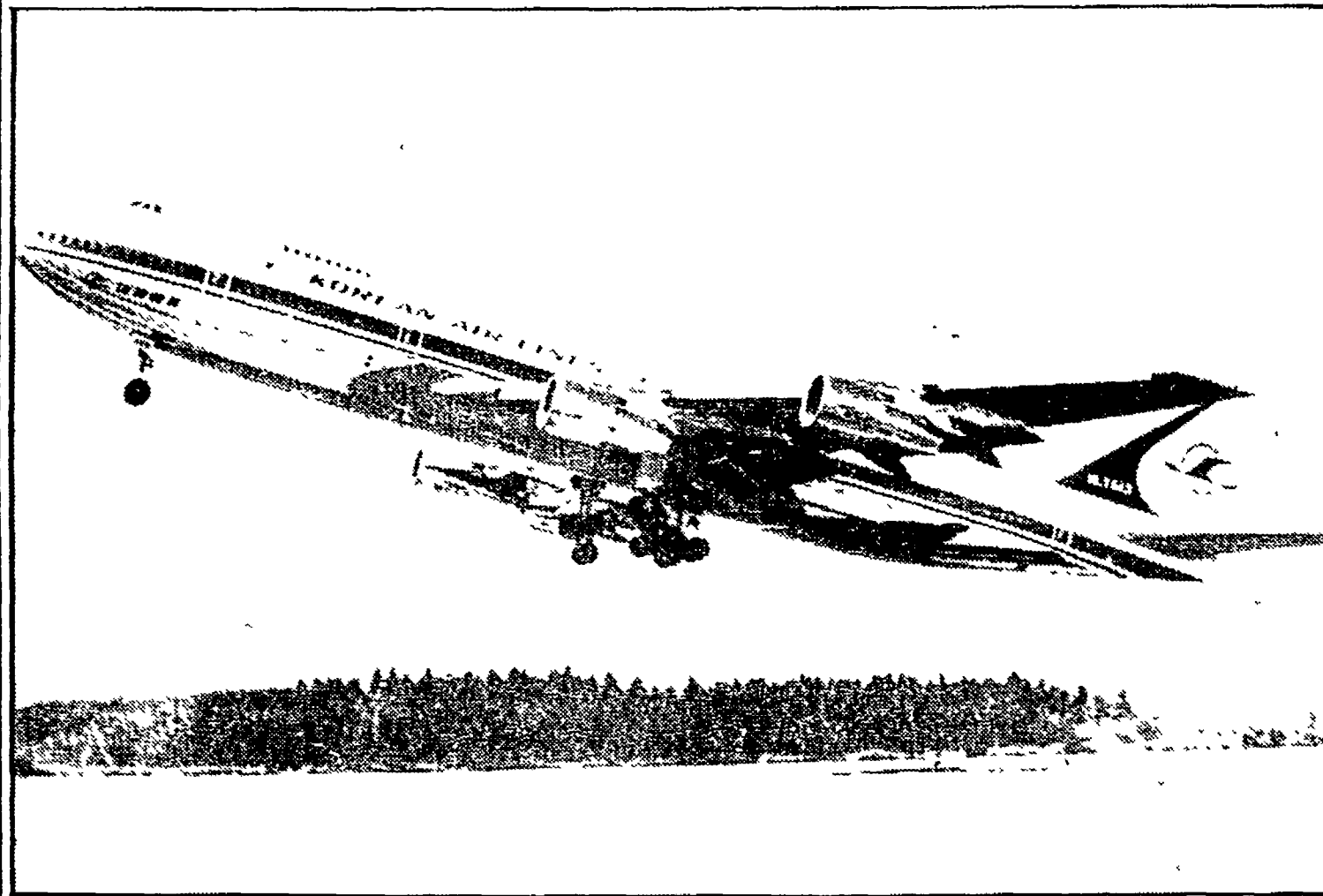
# Un anno fa la tragedia del Boeing sudcoreano, abbattuto con 269 persone a bordo da un caccia sovietico. Ora documenti, rivelazioni, analisi in prevalenza dicono...

## Fu una operazione spia Finì in un massacro

□ Secondo le ricostruzioni di specialisti americani e inglesi l'aereo servì da cavia per «attivare» il sistema difensivo antiaereo sovietico



Il percorso del Jumbo e lo strazio dei familiari delle vittime



□ La rivista inglese «Defence Attaché», vicina agli ambienti militari del Regno Unito, ha scritto che l'aereo non poteva sbagliare rotta e nel caso di guasto al triplo sistema di computer al massimo avrebbe potuto deviare di 90 chilometri, mentre invece era fuori rotta di 600 chilometri

Era impegnato (o implicato) in un'operazione spionistica l'aereo sud-coreano che un anno fa, fra il 31 agosto e il 1° settembre 1983, precipitò nel mare di Okhotsk dopo essere stato colpito da un missile lanciato da un caccia sovietico? Con ogni probabilità, sì. È questa la conclusione a cui si arriva dopo aver letto e riflettuto i documenti essenziali dell'affare: fatti, testimonianze, indiscrezioni, rivelazioni, ricostruzioni, analisi. Ciò non significa che il cap. Chung In Byung, comandante del Jumbo abbattuto (un Boeing 747 delle Korean Airlines, KAL, volo 007), fosse «au parfum», come dicono i francesi, cioè consapevole e complice del servizio segreto americano. È vero, infatti, che un suo collega giapponese, il comandante Tsukamoto delle JAL ha detto: «Se c'era al mondo un pilota civile disposto ad eseguire ordini militari, questi era Chung» (la dichiarazione è stata raccolta e resa pubblica dall'ex diplomatico ed ex agente della CIA John Keppel, autore di un'inchiesta e di un libro sull'argomento). Ed è anche vero che vi sono «ambienti» in cui non s'ignorano i fatti e che certi piloti civili accettano talvolta di fare al servizio segreto dei loro paesi, o di paesi alleati (Alain Jacob, su «Le Monde»). Ma è altrettanto vero che di tale consapevolezza, o complicità, o complicità non esistono prove certe, come non esistono prove certe dell'esistenza a bordo del Jumbo di apparecchiature spionistiche. Sta di fatto che l'aereo servì da «cavia», o piuttosto da «esca», per «attivare» il sistema difensivo antiaereo sovietico. Il compito di registrare, trasmettere, analizzare, spettava ad altri velivoli (non solo atmosferici, ma anche, come vedremo, spaziali), nonché alle basi americane disseminate sull'isola giapponese di Hokkaido e sulle Aleutine (Alaska, USA), ed infine agli esperti del Pentagono. Abbiamo usato la parola «attivare». Essa ne traduce e riassume molte altre, sia esplicite e brusche, sia ironiche e scherzose, che nel gergo dell'aviazione militare

americana e della stampa specialistica stanno ad indicare lo scopo delle operazioni di «pattugliamento» e delle «penetrazioni» nello spazio aereo dell'URSS: «to stir, to provoke, to taunt, to turn on, to trigger, to induce, to react, to tickle», e così via. Tutte significano, in fondo, la stessa cosa: si tratta di costringere «l'opposizione», cioè l'avversario, il potenziale «nemico», a mettersi in allarme, a reagire, a scoprirsi, per poterne così saggiare il grado di sensibilità, la «pretezza di riflessi», la «rapidità di mobilitazione», insomma il «livello di combattività». (Dicono, ed è del tutto plausibile, che i sovietici facciano la stessa cosa lungo i confini americani. È strano, tuttavia, che nessun aereo sovietico, né militare, né tantomeno civile, si sia trovato coinvolto in «incidenti del genere».) Non sapremo il lettore sotto un cumulo di dettagli di dubbia interpretazione e di interesse marginale. Cercheremo di attenerci all'essenziale. Faremo riferimento anche a ricostruzioni sovietiche (in particolare a un articolo assai circostanziato del maresciallo dell'aria Piotr Kirsanov, articolo destinato, secondo alcuni osservatori occidentali, più al governo di Washington, che al grande pubblico). Ma soprattutto ci baseremo sulle dichiarazioni ed analisi di specialisti americani e inglesi, fra cui il già citato Keppel, il prof. David Pearson della Yale University («Si trattò di un'intrusione deliberata e programmata nello spazio aereo sovietico», il prof. Steven Meyer dell'Istituto Tecnologico del Massachusetts («I sovietici avevano tutte le ragioni di sospettare che il Jumbo stesse effettuando una missione di spionaggio sull'importante regione strategica»), gli ex piloti militari Tom Bernard e Edward Eskelson (gli aerei spia RC-135 «volano lungo i confini orientali dell'URSS 24 ore su 24 e per 365 giorni all'anno»), ed infine, e soprattutto, il misterioso signor PQ Mann, pseudonimo sotto il quale si nasconde l'autore di un «inquietante» articolo pubblicato dalla rivista bimestrale britannica «Defence Attaché» (N.3, 1984), molto «vicina», si dice, agli ambienti militari del Regno Unito.

### Gli esperti italiani

La quasi certezza del coinvolgimento del Jumbo in una missione spionistica si basa su un dato piuttosto solido: l'aereo sud-coreano non poteva sbagliare rotta. Esso era infatti guidato, o dai radio-fari americani e giapponesi, oppure, nei tratti «muti», da un triplo sistema inerziale (INS) composto di tre computer collegati direttamente al pilota automatico e capaci di correggere immediatamente ogni eventuale deviazione. La casa produttrice dell'INS, la Litton, afferma che solo in un caso su diecimila potrebbe verificarsi un errore superiore al 90 chilometri. La deviazione dello Jumbo dalla rotta prevista fu invece di ben 600 chilometri.

aggiunse: «Quel che mi meraviglia è che l'equipaggio non si sia reso conto di un errore così vistoso». E conclude: «Forse è stata proprio la grande fiducia riposta in quegli eccezionali strumenti di bordo a tradire l'equipaggio coreano». Si fosse trattato di un equipaggio composto di novellini inesperti, la spiegazione potrebbe convincere. Ma il comandante Chung, 45 anni, 10 mila ore di volo, nessun incidente, ex capitano dell'aviazione militare, qualificato di «eccellente», appena nominato «pilota personale» del presidente sud-coreano, era un professionista di prim'ordine. E non era solo: lo affiancavano un altro pilota e un navigatore.

La precisazione dell'INS è stata sottolineata e ribadita da tutti gli esperti, fra cui i comandanti italiani Luigi Pomanti e Costantino Petroselli, e dal presidente dell'Alitalia Umberto Nardo. Quest'ultimo, per spiegare l'inspiegabile, formulò l'ipotesi che il sorvolo del territorio sovietico fosse stato deciso segretamente per risparmiare tempo e carburante, e si spense fino ad «immaginare» che si trattasse di una pratica «ripetuta», se non abituale, del sud-coreano. Ma non esistono prove a riguardo, né sembra credibile che piloti ben pagati (e non privi di altre occasioni di guadagno più o meno legali) siano disposti a rischiare la vita per far fare economie alla loro società.

Scartato l'errore umano, e nell'impossibilità di provare la connivenza del comandante o di altri membri dell'equipaggio (che però era eccessivo, perché composto di 29 membri, invece dei 17 previsti), resta in piedi l'ipotesi che il sorvolo dell'URSS sia stato programmato da altre persone (per esempio da collaudatori al servizio della CIA), mediante manipolazione dell'INS, nel corso dei controlli delle apparecchiature di bordo effettuati ad Anchorage (Alaska, USA), ultima tappa prima del decollo con destinazione Seoul. Il sospetto trova una conferma indiretta nel fatto che la sosta si prolungò più del previsto. L'aereo, giunto da New York, ripartì con 40 minuti di ritardo. Del resto, l'ipotesi di una manipolazione intenzionale dell'INS fu avanzata anche dal capo della maggioranza del Senato americano, Baker, dopo colloqui con Reagan e con altri membri del suo governo («Qualcuno ha inserito informazioni errate nei computer»).

Il segretario generale dell'Associazione dei piloti civili, comandante Antonio Gizzi, ammise la possibilità di un errore umano nella programmazione dell'INS, ma

### Il satellite «Furetto»

Secondo Keppel, il ritardo servì anche, e soprattutto, a consentire a un satellite-spia di giungere in tempo a un «appuntamento» con il Jumbo nel cielo della Kameliatka. Secondo fonti sovietiche (ma in parte anche americane) l'appuntamento era «multiplo» e riguardava non solo un satellite del tipo Ferret («Furetto»), ma anche due aerei Orion, un Awa, la fregata Badger (che incrociava davanti a Vladivostok), e un aereo spia RC-135 (un Boeing 707 modificato, costruito dalla stessa casa produttrice del Jumbo, ma più piccolo).

Secondo il misterioso signor PQ Mann, infine, alla complessa operazione partecipò anche lo Shuttle Challenger, lanciato da Cape Canaveral alle 2,32 locali del 30 agosto (un orario notturno «non abituale» e comunque ritardato di 17 minuti sul tempo prestabilito, ufficialmente a causa della pioggia, come sottolinea perplesso l'anonimo specialista di «Defence Attaché»). All'equipaggio dello Shuttle (missione STS-8) era stato assegnato un ruolo di «comando, controllo e comunicazioni». Si trattava di un'operazione «sperimentale» di grande

## Una sanguinosa tragedia della guerra fredda

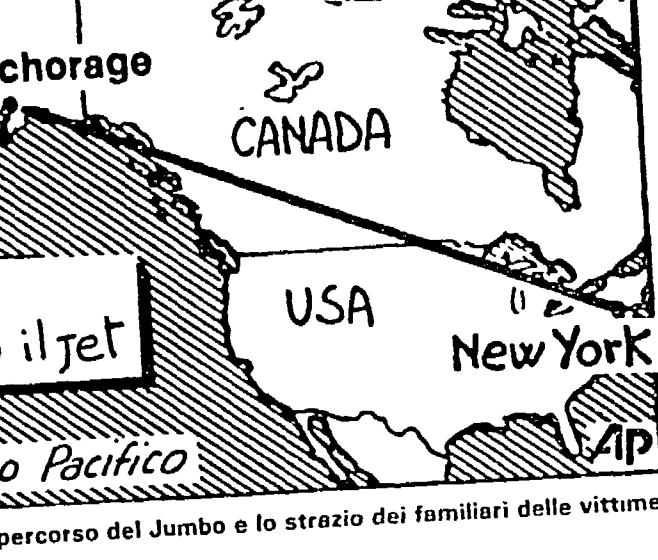
□ La CIA avrebbe potuto sabotare il sistema di controllo volo INS durante la sosta, lunga più del previsto, nello scalo di Anchorage (Alaska)

□ Anche lo Shuttle Challenger, lanciato inconsuetamente di notte, con 17 minuti di ritardo, sembra che sia stato adoperato per registrare la reazione dei sistemi difensivi sovietici

□ L'incredibile silenzio per 5 giorni di Mosca



Il 30 agosto 1983 veniva lanciata da Cape Canaveral la navetta spaziale Shuttle Challenger. Partecipò all'operazione di spionaggio? NELLA FOTO ACCANTO: il recupero dei resti dell'aereo di linea abbattuto



Il percorso del Jumbo e lo strazio dei familiari delle vittime



portata e senza precedenti (sempre secondo PQ Mann): ascoltare, registrare, analizzare, giudicare «sul posto» e riferire tutto il flusso di comunicazioni, in partenza e in arrivo, fra il comando sovietico dell'Estremo Oriente e il Cremlino, che lo sconfiggimento del Jumbo avrebbe fatto «scattare»: un ruolo di fondamentale importanza «in caso di pericolo incombente di guerra nucleare». (Forse vale la pena di sottolineare che la vera natura della «missione» dello Shuttle non era affatto ignota ai sovietici. Il giorno del lancio, 36 ore prima della tragedia del Jumbo, la TASS diffuse infatti un dispaccio in cui affermava che «uno dei compiti dell'equipaggio era di aiutare il Pentagono a sostituire i satelliti-spia», il cui rendimento era considerato insoddisfacente, in quanto af-

fidato alle sole apparecchiature elettroniche, senza intervento umano). Sia il Ferret, sia lo Shuttle, fecero tre passaggi sulla zona, ma non contemporaneamente. Il Ferret, in particolare, passò una prima volta alle 2,45 (locali) del 1° settembre (in Italia era ancora il 31 agosto), prima, cioè, che il Jumbo raggiungesse lo spazio aereo sovietico, in modo da registrare l'attività normale del sistema difensivo dell'URSS; una seconda volta alle 4,30, nel momento stesso in cui l'aereo sud-coreano cominciò a entrare nello spazio sovietico (e quindi in coincidenza con un brusco aumento di intensità delle apparecchiature radar e delle conversazioni fra stazioni di avvistamento della Kameliatka); una terza volta alle 6,07, quando il Jumbo stava già sorvolando l'isola

di Sakhalin, e tutti i mezzi di ascolto, avvistamento e comunicazione, compresi quelli della terraferma, avevano raggiunto il più alto grado di attività (alla conclusione della tragedia mancavano meno di venti minuti). Lo Shuttle (secondo la dettagliata ricostruzione pubblicata da «Defence Attache») effettuò passaggi inter-

### L'accostamento del RC-135

Il primo «sconfinamento» del Jumbo fu preceduto da uno «strano» episodio, accidentale secondo le fonti ufficiali americane, intenzionale secondo i sostenitori della tesi spionistica, e comunque gravido di conseguenze catastrofiche.

Alle 4 circa, un RC-135, partito dall'isola di Shemya (Aleutine), si accostò al Jumbo in modo tale da «confondersi», per così dire, con esso. I sovietici lo videro sugli schermi del proprio radar, ne udirono il «blip», ma non si allarmarono, poiché pensarono che si trattasse del solito volo di routine. I due aerei proseguirono affiancati per nove o dieci minuti. Poi l'RC-135 virò di bordo e se ne tornò alla base, lasciando il Jumbo solo (e nei guai) l'ora finita, per dirla con le parole di PQ Mann, «la fase preparatoria dell'esercitazione». L'RC-135 aveva «effettuato una manovra «dummy» selling tactic», cioè aveva «venduto un manichino» ai sovietici: in altre parole, aveva fatto credere al «nemico» che «l'intruso» non era un innocuo aereo civile alla deriva, bensì un aereo militare in missione spionistica sconfinato non solo dagli Stati Uniti e da Okinawa, ma da basi in Grecia, Cipro, Turchia, Gran Bretagna, La RAF collabora (piloti inglesi sono stati decorati in segreto per missioni pericolose).

ghissimi minuti per cadere in mare. L'incredibile ritardo (5 giorni) con cui Mosca si decise ad ammettere i fatti rivelò, al di là delle pur aspre polemiche e dei problemi dell'informazione in un paese come l'URSS, un profondo imbarazzo e una reale costernazione. Il numero dei morti (269, fra cui 62 americani) contribuì a provocare un'ondata di emozione e di indignazione internazionale di straordinaria ampiezza, che si riversò quasi esclusivamente sull'URSS, e di cui Washington seppe approfittare con abilità.

L'abbattimento del Jumbo, tuttavia, aveva non pochi precedenti. Duncan Campbell li ha enumerati con accurata precisione in un articolo dal titolo significativo («Spy in the Sky», «Spia nel cielo») pubblicato dal settimanale inglese «New Statesman». Dal 1950, 27 aerei spia americani sono stati abbattuti o costretti ad atterrare in URSS e negli altri paesi del Patto di Varsavia; 60 sono stati colpiti dalla difesa contraria; 139 aviatori americani sono morti in missioni di spionaggio. Gli aerei spia americani decollano non solo dagli Stati Uniti e da Okinawa, ma da basi in Grecia, Cipro, Turchia, Gran Bretagna, La RAF collabora (piloti inglesi sono stati decorati in segreto per missioni pericolose).

I sovietici hanno colpito oltre 900 tentativi di abbattere il «supersegreto» SR-71, detto «Blackbird» (alla lettera «merlo», ma il «black» si riferisce anche alla vernice nera che copre l'aereo rendendolo invisibile di notte); non ci sono mai riusciti. L'SR-71 è infatti così veloce, e vola così in alto, da sfuggire facilmente agli intercettatori e ai missili terra-aria. Non a caso, nel maggio, 1960, fu abbattuto presso Sverdlovsk, ma, rimasti a corto di carburante, furono costretti a rientrare alla base. Il contatto definitivo avvenne su Sakhalin. Qui l'aereo sud-coreano fu raggiunto da due Sukoi e da un Mig. Si è molto discusso sul comportamento dei piloti sovietici e dei loro comandi. Esso è stato definito «criminale» dai dirigenti americani, primo fra tutti Reagan. Per essi, l'abbattimento del Jumbo fu un «assassinio collettivo», una «strage premeditata di civili», un «atto spaventoso».

Altri (per esempio i giornalisti Robin Morgan e Patrick Forman, autori di una ricostruzione accurata pubblicata dal «Sunday Times» dieci giorni dopo l'avvenimento) parlarono di «precauzione, goffaggine e incompetenza». La CIA lasciò trapelare alcune indiscrezioni non prive di cinismo e di malcelato complimento: «L'aviazione militare sovietica ha dimostrato scarse capacità nell'intercettare un apparecchio penetrato nel suo spazio aereo, nell'identificarlo e nell'inseguirlo prima di abbatterlo» («New York Times», 7 ottobre 1983).

Le registrazioni del colloquio fra i piloti sovietici e basi, «sbobinate» e tradotte, non contribuiscono all'accertamento delle responsabilità. Da esse risultò che il Jumbo non aveva risposto alle intimidazioni, ma poiché queste erano state fatte col sistema militare IFF, a cui gli aerei civili non sono in grado di rispondere, le accuse all'URSS non cessano affatto. Anzi, si intensificano.

Sta di fatto che alle 6,26, obbedendo ad un ordine da terra e convinto di avere a che fare con un aereo-spia che si rifiutava sia di invertire la rotta, sia di farsi catturare, il pilota di uno dei Sukoi aprì il fuoco sul Jumbo e lo colpì con un missile. L'apparecchio impiegò 12 «un-

### Intrighi e provocazioni

Concludendo: si possono nutrire dubbi su questo o quel dettaglio (le varie ricostruzioni, del resto, non sono prive di contraddizioni, imprecisioni e punti oscuri). Non si può, tuttavia, negare l'evidenza, e cioè che il Jumbo fu abbattuto perché coinvolto (volente o nolente il suo comandante) in un'operazione di spionaggio. Si trattò comunque di una delle più sanguinose tragedie della guerra fredda, conseguenza nefasta dei deteriorati rapporti internazionali, dell'interruzione del dialogo Est-Ovest, e di chissà quali intri-

ghi e provocazioni dei servizi segreti (è sempre difficile capire se un'operazione non ne copra altre ancora più insidiose e pericolose). A un anno di distanza, che cosa si può ancora dire e fare, per rendere omaggio alle vittime, e affinché catastrofi del genere non si ripetano più? La risposta, a qualcuno, sembrerà scontata e banale, ma non ve ne sono altre: insistere nella ricerca del dialogo, continuare a percorrere con pazienza e tenacia la via della distensione e della pace.

Arminio Savio