

Avvistata ieri sera a 700 metri di profondità la «scatola nera» con la registrazione

Jumbo, quasi certo l'attentato

Telefonate di estremisti sikh: siamo stati noi

Recuperati 140 cadaveri - I 329 che erano sull'aereo indiano sono tutti morti - Quasi due ore di ritardo hanno impedito che l'esplosione avvenisse durante la sosta a Londra - Escluso un guasto meccanico - Silenzio dell'India sulle responsabilità - Leaders delle comunità sikh smentiscono la rivendicazione

Dal nostro corrispondente
LONDRA — Sotto la pioggia, con scarsa visibilità, continua la triste e faticosa opera di recupero dalle acque in tempesta (mare forza 10, venti a 20 nodi) che domenica scorsa hanno inghiottito i resti umani e materiali dell'Air India 182: 329 vittime (307 passeggeri, 22 personale di bordo). Ieri mattina navi e elicotteri in perlustrazione su un'area di 10 chilometri quadrati a 200 miglia dalle coste irlandesi avevano ripescato circa 140 cadaveri (in maggioranza donne e bambini).

Non ci sono più corpi in superficie: tutti gli altri si sarebbero inabissati e potranno riaffiorare, di qui a 10-12 giorni, quando onde e correnti torneranno a sospingerli verso terra. Le misere spoglie sono state ricomposte nell'ospedale regionale di Cork. Sono state accertate fratture multiple e mutilazioni: alcuni erano nudi, altri con gli abiti a brandelli. Le autopsie sono dirette dal medico legale John Herbinson su incarico del governo dell'Irlanda. Si tratta di procedere all'identificazione e di accertare le cause della morte.

Ci sono ormai ben pochi dubbi sull'origine del disastro. La tesi dell'esplosione è quasi diventata certezza anche se la conferma finale deve attendere la dettagliata e paziente ricostruzione dei tecnici. L'aereo è caduto in acque internazionali e spetta all'India (proprietaria del velivolo) condurre l'inchiesta a cui si associano anche esperti Usa (paese costabile del Boeing 747) e il personale scientifico britannico del centro aeronautico di Farnborough. La prima esigenza è quella di trovare la «scatola nera» coi nastri delle registrazioni: le operazioni di volo e le conversazioni dei piloti dal decollo da Toronto alle 19,15 di sabato, fino al momento della disintegrazione in aria 13 ore dopo. Durante la sosta a Montreal, l'Air India 182 aveva subito un ritardo di un'ora e quaranta minuti. Se fosse stato puntuale — si dice — avrebbe potuto scoppiarne mentre faceva rifornimento all'aeroporto londinese di Heathrow.

Ieri sera la «scatola nera» sarebbe stata avvistata a settecento metri di profondità. È stato il direttore della compagnia aerea ad annunciare il probabile ritrovamento della preziosa «memoria» della tragedia.

Gli esperti possono tuttavia arrivare a stabilire l'intervento di una bomba e l'avvenuta esplosione a bordo anche con altri mezzi indiretti: i frammenti della fusoliera e delle ali, i sedili, il bagaglio, gli effetti personali, i corpi straziati delle vittime. Da tutti questi indizi che sono stati raccolti nel mare dovrà emergere la conferma dell'attentato. Nessuno ha visto il complesso del dramma. Davanti e dietro al Jumbo indiano c'erano altri due aerei, rispettivamente a 30 e a 8 chilometri di distanza: non hanno notato niente di anormale. Né ha visto o sentito la minima cosa il capitano della nave panamense Laurentian Forest, ad appena 10 miglia, il primo mezz-



NUOVA DELHI — La disperazione della madre di una delle vittime

zo che è accorso nella zona della scialuppa. Il direttore generale dell'Air India, in una conferenza stampa a Delhi, ha escluso che il Jumbo possa essere precipitato per un irreparabile guasto meccanico o strutturale. L'aereo era in buone condizioni: a metà della sua vita operativa, recentemente sottoposto a completa verifica, con sufficiente carburante, condotto a venti favorevoli, apparentemente non sottoposto a eccessive turbolenze d'aria durante l'ultimo fatale viaggio. L'unica possibilità — ma è una ipotesi assai remota — è che ci sia stata una improvvisa e catastrofica decompressione della cabina tale da sventrare l'aereo-mobilità. I tecnici scrollano la testa dubbiosi. Solo l'esplosione di una bomba a bordo può infatti soddisfare adeguatamente tutti gli interrogativi.

Ci si domanda allora di che tipo, e di che potenza, dovesse essere l'ordigno che ha disintegrato in un attimo un velivolo delle dimensioni e della stabilità di un Boeing 747. E, se si è trattato di un'attentato — come sembra ormai chiaro — chi sono gli autori di una strage senza precedenti?

Il dito dell'accusa è puntato sugli estremisti sikh ma, nonostante le due rivendicazioni telefoniche e dell'attentato a New York — da parte della federazione studentesca e del movimento separatista del Kashmir — le fonti governative indiane tuttora si astengono dal pronunciarsi sulla attribuzione delle responsabilità.

Frattanto un portavoce del ministero degli Esteri canadese ha detto di essere giunto alla conclusione che è stato «un atto terroristico» e in Gran Bretagna smentiscono nel seguito alle rivendicazioni già avvenute (a nome dei Sikh) e «sulla base di altre informazioni». Il governo canadese convalla inoltre il legame che, a suo parere, esiste fra la distruzione in volo del Jumbo indiano partito da Toronto e l'esplosione avvenuta un'ora prima nel deposito bagagli dell'aeroporto di Narita, a Tokyo, dove era atterrato l'aereo della Canadian Pacific Airways proveniente da Vancouver.

Sta quindi cominciando a trovare conferma la tesi del doppio attentato: l'immagine di un terrorismo capace di colpire simultaneamente su scala globale. Tuttavia, di fronte all'ombra della colpevolezza che avanza, i leaders della comunità sikh in Canada e in Gran Bretagna smentiscono nel modo più deciso. Gian Ranshawa, a nome della maggioranza sikh presso i 372 mila immigrati in Canada di origine indiana, osserva: «Nessuno di noi avrebbe collocato una bomba a bordo di un aereo che trasportava oltre 200 sikh». Anche il presidente del Consiglio Supremo sikh in Gran Bretagna, Mohinder Singh, afferma: «Escluso categoricamente un attentato terroristico». Ma il dubbio che, allo stato delle cose, niente può eliminare è quello di un gruppo estremista che abbia perpetrato l'azione barbara, contro ogni consiglio della ragione, senza consultarsi con alcuno.

Antonio Bronda

È USCITO IL N° 8 DI JONAS
INSERTO A COLORI
Ieri o un anno fa? Quattro pagine su
ENRICO BERLINGUER
DOPO LA BASSA MAREA
Interviste e servizi sul voto del 12 maggio
STORIE DI GIOVANI
Giulia Fossà e Maria Bifano
L'AMERICA DI SPRINGSTEEN - UMBRIA JAZZ '85
REPORTAGE a zonzo per Ceylon

Rinascita

bandisce un concorso per un premio di laurea di L. 3.000.000 sul tema «Problemi dello sviluppo e dell'indipendenza economica, politica e sociale nei paesi dell'America Latina al giorno d'oggi».

Il concorso è riservato alle tesi discusse (e non pubblicate) negli anni accademici dal novembre 1980 al luglio 1985.

Gli interessati dovranno far pervenire entro il 30 agosto 1985 la tesi in tre copie, corredate da documenti che certifichino la data di conseguimento del diploma alla segreteria di redazione di Rinascita, via dei Taurini 19, Roma, tel. 4950351 - int. 327). I componenti della commissione giudicatrice sono Mario Socrate, docente all'università di Roma, Renato Sandri, membro del CC del Pci, esperto di problemi latino-americani, e Guido Vicario, caposervizio del settore esteri di Rinascita.

La somma è stata messa a disposizione, per atto testamentario, dal compagno Cesare Giorgi militante comunista e combattente della lotta antifascista.

PRETURA DI BOLOGNA

Il Pretore dott.ssa M.G. Ruggiano ha pronunciato la seguente SENTENZA

nella causa penale contro Vitucci Salvatore, nato a Napoli il 5 novembre 1959, residente a Napoli, Via Pavia n. 26 o 16. Libero contumace

IMPUTATO
del reato ex art. 474 C.P. perché deteneva per vendere oggetti falsamente marchiati «Omega». In Zola Predosa: il 27 marzo 1984.

OMISSIS
...lo condanna alla pena di giorni 20 di reclusione e L. 100.000 di multa, oltre le spese. Confisca degli oggetti in sequestro. Ordina la pubblicazione sul giornale «l'Unità».

Bologna, 24 gennaio 1985.

f.to IL PRETORE dott.ssa M.G. Ruggiano
È estratto conforme all'originale per uso pubblicazione.
Bologna, 13 giugno 1985.

IL CANCELLIERE Manuela Poggi

Annunciano con dolore la morte di

ALDO SANNA
Ingegnere, fisico, compagno e guida intellettuale e politica sino dai suoi anni 30, Enrico e Paolo Buffa, Vera e Roberto Garavani. Roma, 25 giugno 1985

Si è spento il compagno

MARIO LANGONE
tra i fondatori della sezione Pci di Cavaleggem Aosta (Napoli). La famiglia, esaudendo uno degli ultimi desideri del compagno Mario, sottoscrive 10.000 lire per l'Unità e 100.000 per la sezione. Napoli, 24 giugno 1985

A tredici anni dalla scomparsa del compagno

LUIGI CRISTIANO
della sez. Togliatti di Cosenza, la moglie Elena, i figli Pino, Nello e Maria Pia lo ricordano con immutato affetto a parenti e amici sottoscrivendo per la stampa comunista. Roma, 25 giugno 1985

Nel secondo anniversario della scomparsa del compagno

LUIGI ZAIÀ
la moglie e i figli lo ricordano con affetto a quanti lo stimarono e sottoscrivono 200.000 lire per la stampa comunista. Torino, 25 giugno 1985

Nel terzo anniversario della scomparsa del compagno

MARIO PECUNIA
della sezione di Porto Vago, la moglie nel ricoriarlo con grande affetto sottoscrive per l'Unità. Vado Ligure, 25 giugno 1985

Abbonatevi a l'Unità

Direttore
EMANUELE MACALUSO
Condirettore
ROMANO LEDDA

Direttore responsabile
Giuseppe F. Mennella

Editrice S. p. a. «l'Unità»
Iscrizione al n. 2550 del Registro del Tribunale di Milano
Iscrizione come giornale murale nel Registro del Tribunale di Milano numero 3599 del 4 gennaio 1955

Direzione, Redazione e Amministrazione:
Milano, viale Fubio Testi, 75
CAP 20100 - Telefono 6440 - Roma, via dei Taurini, 19
CAP 00185 - Telefono 4.95.03.51-2-3-4-5 - 4.95.12.51-2-3-4-5

Tipografia N.I.G.L. S.p.A.
Direz. e uffici: Via dei Taurini, 19
Stabilimento: Via dei Palasgi, 5
00185 - Roma - Tel. 06/493143

Una nuova fiammata di terrore mentre in India c'è il dialogo

Chi deve indagare sulla catastrofe del Jumbo indiano precipitato domenica sera nel Mar d'Irlanda, sulla rotta Montreal-Bombay, parte pratica del caso, non si sono superstiti che possano raccontare gli ultimi delicti. Nelle telefonate fatte al New York Times e alla sede di Toronto della Cbc per rivendicare l'attentato e la cui autenticità viene messa in dubbio, due nomi fantomatici: la «Federazione degli studenti sikh» e lo «Esercito di liberazione del Kashmir». Un collegamento possibile, ma non certo, con l'esplosione avvenuta un'ora prima all'aeroporto di Tokio, tra i bagagli scaricati da un altro Boeing, che veniva anch'esso da Toronto. E il nome — Lal Singh — un nome sikh — di un uomo che aveva comprato a Vancouver un biglietto per quel volo, ma vi aveva imbarcato solo la sua valigia.

Ma i dirigenti più noti dell'emigrazione sikh nell'America settentrionale respingono ogni addebito. C'erano dei sikh sul Jumbo indiano, dicono i portavoce della comunità sikh in Canada, e la loro presenza faceva dell'attentato un gesto fratricida.

Hadan Singh Asad, presidente dell'Associazione tra i sikh negli Stati Uniti, osserva che una «Federazione degli studenti sikh» esiste — si tratta, in effetti, di un gruppo estremista, che Indira Gandhi aveva messo al bando e che Rajiv ha riportato nella legalità — ma dubita che essa possa aver avuto mano nel crimine; e Hadan Singh ha accennato nel suo rammarico «tutti i trecento-ventinove innocenti scomparsi nell'oceano».

È abbastanza naturale che i pochi dati disponibili inducano a ricollegare la tragedia del Jumbo alla conflittualità che oppone la maggioranza indu alle altre componenti del mosaico etnico e religioso dell'Unione indiana, e che miete le sue vittime alla luce del sole (ancora nei giorni scorsi, scontri tra indu e musulmani si sono susseguiti ad Ahmedabad, nel Gujarat, provocando decine di vittime, tra morti e feriti).

Di tutte, il contrasto tra indu e sikh resta il più «attuale». Meno di un anno è passato da quando Indira Gandhi cadde sotto i colpi di emissari dell'estremismo sikh, infiltrati nella sua guardia personale, il cui gesto innescò in tutto il paese una sanguinosa spirale di violenze omicide contro i membri di quella comunità. Molti percepirono allora la sequenza come rispondente a un disegno preordinato, il cui bersaglio sarebbe stato non tanto la vita del primo ministro quanto la coesione e l'integrità del paese. L'obiettivo sarebbe stato, cioè, quello di rendere la vita impossibile ai cinque milioni di sikh che vivono nei diversi Stati dell'Unione, di provocarne l'esodo verso il Punjab dove i sikh sono, anche se per lieve margine, maggioranza, e di far precipitare una secessione per dar vita al sogno del Khalistan, uno Stato «per i sikh». Una ripetizione su scala minore, ma con effetti egualmente disastrosi, dell'esperienza del '47-'48, quando il dilagare delle lotte fratricide tra indu e musulmani portò alla divisione dell'India e alla nascita del Pakistan.

Quasi che possano essere gli elementi di forzatura presenti in questa percezione e nell'accusa, rivolta al Pakistan, di incoraggiare dall'esterno i secessionisti, è indubbio che gli ultimi anni di Indira hanno visto determinarsi nel

Rajiv Gandhi sta tentando di risolvere la crisi del Punjab migliorando i rapporti con i sikh «Ora l'Akali Dal ha assunto un atteggiamento positivo» L'iniziativa internazionale del governo di Nuova Delhi



L'ambasciatore indiano in Irlanda, K.K. Dosh, segue le operazioni

Un altro falso allarme, sempre su un Boeing 747 appartenente, come quello esploso in volo domenica, alla compagnia indiana «Air India». L'aereo era in partenza dall'aeroporto londinese di Heathrow diretto a New York e stava già ruotando sulla pista, pronto ad decollare, quando è giunta una telefonata anonima che minacciava l'esplosione di una bomba a bordo. Subito, tutti i 245 passeggeri venivano fatti scendere, e l'aereo ven-

Punjab tensioni acutissime, culminata, nel giugno dell'84, nell'intervento militare del «centro», nell'occupazione del Tempio d'Oro di Amritsar, che il profeta del separatismo, Jarnal Singh Bhindranwale, aveva trasformato in un fortillio, nell'uccisione dello stesso Bhindranwale e in drastiche misure repressive. Ne sono derivati una sorta di emergenza permanente, e in pratica, l'isolamento dello Stato dal resto dell'Unione.

Giunto al potere in circostanze così drammatiche, Rajiv si è mosso con coraggio e con intelligenza, non esitando a rivedere nei fatti l'operato di sua madre. In marzo, la sua visita nel Punjab ha dato un segnale di riconciliazione, con il rilascio dei leaders politici imprigionati. Ha dato un contenuto concreto. Quando, in maggio, nell'imminenza dell'anniversario dell'intervento nel tempio, si è delineata a New Delhi e altrove una rivincenza di terrore, il nuovo primo ministro è stato pronto ad agire per circoscrivere l'incendio.

«Ora — osserva Rajiv in un'intervista a Time, alla vigilia del recentissimo viaggio a Washington — l'Akali Dal (il maggior gruppo politico sikh del Punjab — ndr) ha preso un atteggiamento ragionevolmente positivo. Ha condannato il terrorismo, e abbiamo fatto molti passi per aiutare i sikh moderati a farsi avanti. In generale,

penso che tra i sikh ci si renda conto del fatto che desideriamo risolvere i loro problemi e porre fine al disordine nel Punjab».

Il colloquio con Reagan, come già quelli con la signora Thatcher, in aprile, sembrano aver operato nel senso di consolidare questi risultati, dal momento che l'interesse mostrato dall'una e dall'altra per una partenza nuova nei rapporti con l'India ha rimesso in questione la «copertura» accordata in precedenza all'attività degli estremisti sikh emigrati in Gran Bretagna e negli Stati Uniti. Nessuna revisione, invece, della cooperazione militare con il Pakistan, nella quale Rajiv continua a ravvisare una minaccia per il suo paese.

Ci si può chiedere come si spieghi, su questo sfondo, un attentato come quello di domenica, tale da rappresentare, per le sue proporzioni stesse, un momento di drammatica «scatola» del terrore. È l'estremismo sikh — ammesso che a esso possa essere fatta risalire la responsabilità — che gioca disperatamente le sue carte, per ridare fiato alle ragioni del «comunismo» contro quelle dell'«unità nazionale», su basi laiche e democratiche. Sono i suoi collegamenti internazionali quelli che provvedono a tutelare la continuità di un vecchio modo di operare, contro ipotesi di revisione politica? Nulla consente, finora, di uscire dal campo delle semplici congetture.

In una inchiesta pubblicata proprio l'altro giorno e avente come oggetto la sicurezza degli scali aerei internazionali, il New York Times ha rivelato che in diversi aeroporti la sensibilità dei «metal detector» verrebbe volontariamente diminuita dal personale di servizio per evitare, ad esempio, in presenza di un forte movimento di gente in partenza, di dover perquisire a ogni passaggio i viaggiatori «re» di avere in tasca anche solo un piccolo mazzo di chiavi. Ciò accadrebbe — secondo il New York Times — anche all'aeroporto romano di Fiumicino,

dove sarebbe appunto stata accertata una minor sensibilità dei «metal detector». E c'è da augurarsi, ora, che ovunque ciò sia necessario le autorità competenti impongano di mettere rimedio a tali situazioni. A Fiumicino, per esempio, ciò è già avvenuto: da ieri, dopo una riunione al Viminale, sono stati messi in funzione nuovi «metal detector». Il vertice al Viminale ha stabilito misure di sicurezza simili anche per altri scali italiani.

Per intanto, molte compagnie aeree stanno provando in maniera autonoma al rafforzamento delle misure di vigilanza e di controllo per quanto riguarda i propri voli. Dal canto loro, i responsabili delle forze di polizia negli aeroporti milanesi di Linate e della Malpensa hanno informato che nei due scali sono state rinforzate le misure di sicurezza, ma che i controlli più serrati in vigore in questi giorni non hanno determinato e non determineranno ritardi di alcun genere.

Mentre in tutti gli aeroporti del mondo si intensificano le misure di sicurezza

Ieri tre falsi allarmi: segnalate bombe su aerei a Roma, a Londra e in Giappone

ROMA — Giornata di tensione negli aeroporti, punteggiata da una serie di falsi allarmi, che hanno bloccato per ore aerei in partenza o già in volo. Tre episodi di questo genere sono accaduti a Roma, a Londra e in Giappone.

Nella serata di ieri, un Dc 9 delle linee aeree austriache decollato da Fiumicino e diretto a Vienna è stato fatto tornare indietro e atterrare in seguito a una segnalazione giunta nella capitale austriaca secondo la quale a bordo dell'aereo era stato collocato un ordigno esplosivo. L'aereo, che era decollato alle 20,45, ha invertito la rotta ed è stato fatto atterrare

di nuovo a Fiumicino, dove tutti i passeggeri sono stati fatti scendere. Dopo lunghi e minuziosi controlli, si è potuto accertare che non vi si trovava alcun ordigno.

Altro atterraggio di emergenza per un Boeing 747 delle linee aeree giapponesi. È successo ieri ad Akita, nel Giappone del Nord, dopo che una telefonata anonima aveva segnalato la presenza di alcune bombe a bordo dell'aereo della «All Nippon Airways», che volava sulla rotta Tokio-Chitose. Immediatamente dirottato sull'aeroporto di Akita, l'aereo, è stato accuratamente perquisito dalla polizia e dagli ufficiali, ma del presunti ordi-

gni non è stata trovata traccia. L'aereo aveva a bordo 199 persone, e avrebbe dovuto atterrare, secondo le telefonate anonime, alle 7,20 ora italiana.

Un altro falso allarme, sempre su un Boeing 747 appartenente, come quello esploso in volo domenica, alla compagnia indiana «Air India». L'aereo era in partenza dall'aeroporto londinese di Heathrow diretto a New York e stava già ruotando sulla pista, pronto ad decollare, quando è giunta una telefonata anonima che minacciava l'esplosione di una bomba a bordo. Subito, tutti i 245 passeggeri venivano fatti scendere, e l'aereo ven-

va rimorchiato in una zona isolata. Anche i bagagli venivano scaricati, per essere esaminati uno ad uno. Il jumbo era arrivato dall'India con a bordo un gruppo di inquirenti incaricati di indagare sull'aereo dell'«Air India» precipitato domenica nell'Atlantico. Sull'aereo viaggiavano anche 19 parenti di vittime del jumbo esploso in volo, che insieme agli inquirenti si sono poi imbarcati su un aereo diretto in Irlanda. La perquisizione è durata sei ore e un quarto, ma della bomba nessuna traccia. L'aereo è infine decollato per New York con sette ore e un quarto di ritardo.

Intanto, in tutti gli aeroporti si raddoppiano i controlli, si rafforzano i servizi di vigilanza, si intensificano le misure di sicurezza, anche perché, ieri funzionari governativi canadesi hanno affermato che la «Air India» potrebbe aver impiegato metodi inadeguati di controllo dei bagagli durante l'imbarco dei passeggeri a Toronto e a Montreal.

Il problema, però, è che non si può fare molto di più rispetto alla già rigida vigilanza in atto all'interno e all'esterno degli aeroporti. Gli normalmente i controlli delle valigie destinate a finire nei bagagli degli aerei, del-