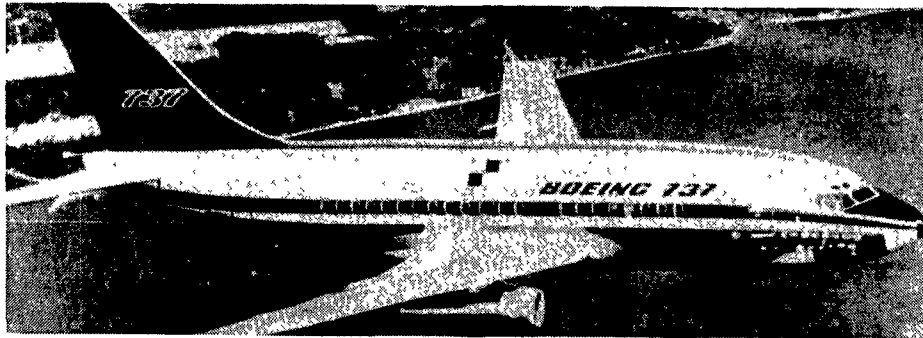


Ancora sciagure dell'aria

Precipitati all'alba poco prima di atterrare un Boeing 737 e un Fokker Sicurezza minima nei voli



Nella foto a fianco, un Boeing 737 del tipo di quello della Indian Airlines precipitato ieri; sotto i resti del pannello strumenti del Boeing

I precedenti dall'80 ad oggi

ROMA. Ecco l'elenco dei maggiori incidenti che hanno coinvolto aerei civili dal 1980 ad oggi ricordando che il più grave rimane quello del 7 marzo 1977 quando in una collisione fra due Boeing 747 all'aeroporto di Tenerife morirono 612 persone.

Iran, 21 gennaio 1980: Boeing 727 urta una montagna, 129 morti.

Urss, 7 luglio 1980: Tupolev 154 cade poco il decollo, 163 morti.

Arabia Saudita, 19 agosto 1980: Lockheed L-1011 Tristar brucia sulla pista, 303 morti.

Taiwan, 22 agosto 1981: Boeing 737 esplose in volo, 110 morti.

Corfica, 1 dicembre 1981: Dc 9 urta una montagna, 178 morti.

Cina, 26 aprile 1982: British Aerospace Trident urta una montagna, 112 morti.

Spagna, 27 novembre 1983: Boeing 747 cade in atterraggio, 185 morti.

Oceano Atlantico, 23 giugno 1983: Boeing 747 indiano esplose per una bomba, 329 morti.

Giappone, 12 agosto 1985: Boeing 747 cade per cedimento strutturale, 520 morti.

Canada, 12 dicembre 1985: Dc 8 con a bordo soldati Usa precipita in decollo, 256 morti.

Messico, 31 marzo 1986: Boeing 727 precipita poco dopo il decollo, 166 morti.

India, due disastri aerei: 164 morti

Il giorno più nero negli annali dell'aviazione civile indiana: ieri nel giro di tre ore, due aerei passeggeri si sono schiantati al suolo pochi minuti prima dell'atterraggio previsto. Complessivamente ci sono stati 164 morti e cinque feriti gravi. I due incidenti sono accaduti nelle prime ore del giorno e la loro dinamica ha inquietanti analogie con la tragedia accaduta la notte di domenica all'aeroporto romano di Fiumicino.

NUOVA DELHI. Il primo disastro ha colpito un Boeing 737 della Indian Airlines. Il volo era partito alle 5,45 (ora locale) da Bombay con 135 persone a bordo. Era atteso per le 6,40 ad Ahmedabad, nello Stato occidentale del Gujarat. L'ultimo contatto radio fra il pilota e la torre di controllo, quando mancavano tre minuti all'arrivo, non indicava alcun problema. «Sto scendendo a 1700 piedi (circa 600 metri ndr)», ha detto il comandante del biatoreo predisponendosi ad atterrare. Un attimo dopo lo schianto. Cosa è successo? Un'esplosione in volo come ha raccontato uno dei cinque spaventatissimi sopravvissuti (ca 57 anni) ho scoperto di essere ancora capace di correre come una lepre? Sulla zona gravava una fitta nebbia. Il velivolo della Indian Airlines (una delle due principali compagnie aeree: l'altra che opera soprattutto sulle rotte internazionali è la Air India) si è schiantato a cinque chilometri di distanza dalla pista, in una zona industriale alla periferia della città, dopo aver sfiorato un villaggio e dopo aver urtato prima un albero e poi un cavo dell'alta tensione. I primi ad accorrere sul luogo del disastro sono stati gli abitanti del villaggio e poi sono giunte ambulanze, mezzi dei pompieri e della polizia. I soccorritori hanno trovato uno spettacolo terribile: decine e decine

di corpi bruciati erano sparsi attorno all'aereo, insieme con bagagli e rottami in un raggio di almeno un chilometro. I vigili del fuoco sono riusciti comunque a strappare alle fiamme all'interno del relitto del Boeing i cinque superstiti. Poi, la conta delle vittime i cui corpi martoriati si andavano allineando a poche decine di metri dai resti fumanti del jet. Fra le vittime, almeno cinque bambini, i cinque membri dell'equipaggio e diversi stranieri, un paio di giapponesi e tre persone con nomi tedeschi.

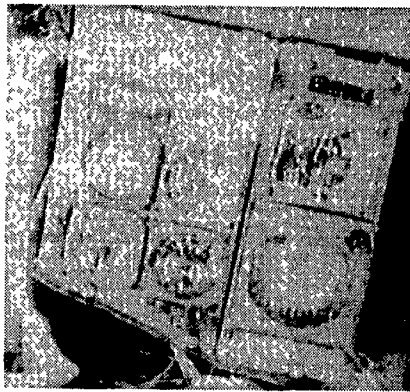
Le analogie con la tragedia di Roma non finiscono, però, con la scarsa visibilità. Al pari infatti del 707 uganese precipitato a Fiumicino, il 737 indiano era un aereo molto vecchio: aveva 17 anni di vita e doveva essere sostituito entro un paio di anni. C'è, poi, un altro, inquietante aspetto: di recente la stampa ha aspramente criticato la mancata applicazione delle norme di sicurezza sui voli dell'Indian Airlines e l'atteggiamento dei piloti che non tengono nella dovuta considerazione la loro vita e quella dei passeggeri. Di più: la rivista «India Today» denuncia nel suo ultimo numero il fatto che «le procedure di sicurezza sono spesso ridotte a esercitazioni sulla carta e i medici che effettuano i test alcolici sui piloti firmano i rapporti in bianco». Il giornale ricorda a questo proposito

che quando un Airbus della compagnia, era il settembre 1986, non riuscì a decollare fu scoperto che alte concentrazioni di alcol erano state rinvenute in campioni di sangue del comandante, del secondo pilota e del motorista.

Tre ore dopo la sciagura del Boeing ecco il secondo disastro avvenuto nello Stato orientale dell'Assam. Un Fokker F27 «Friendship» della «Vayudoot», la minore delle compagnie aeree indiane che opera su brevi rotte interne, decollato alle otto del mattino da Silchar non è mai arrivato a Guwahati dove era diretto. La torre di controllo aveva perso i contatti con il velivolo due minuti prima dell'arrivo. Doveva essere un volo di poco più di mezz'ora ma per l'appunto quando mancavano una manciata di secondi dall'atterraggio il biplano in cappa in una zona di maltempo con visibilità zero si è schiantato contro una collina alta appena 500 metri. Il Fokker è esploso in mille pezzi. Poco dopo un elicottero ha avvistato il luogo della tragedia. È una zona boscosa, difficile da raggiungere specialmente a causa del perdurare del maltempo. A sera le squadre di soccorso ancora non erano arrivate sul posto della sciagura. Sulla base delle cose viste dall'elicottero nessuno spera di trovare ancora qualcuno in vita. Anche qui sono stati intravisti, dall'alto, corpi martoriati sparsi, insieme con rottami, in un raggio di mezzo chilometro. Le vittime presumibili sono 34 tra cui due bambini e l'equipaggio. Anche questo velivolo era uno dei più vecchi in servizio in India: era stato ceduto dalla «Indian Airlines» alla «Vayudoot» quando questa compagnia sorse pochi anni fa.

L'Uganda: «Oggi la nostra verità su Fiumicino»

Sarà l'ambasciata uganese, oggi, a raccontare la «sua verità» sulla sciagura aerea di Fiumicino, costata la vita finora a 32 persone: lo farà in un incontro con la stampa. Intanto la commissione d'inchiesta ha tenuto ieri la sua prima riunione operativa. 19 tecnici e i 5 osservatori del governo dell'Uganda si sono divisi in tre gruppi di lavoro, ed ognuno farà le indagini di sua competenza.



STEFANO POLACCHI

ROMA. Si sono riuniti ieri sotto la torre di controllo di Fiumicino i nove tecnici italiani e i cinque «observer» uganesi, di cui uno accreditato come rappresentante del governo africano, che dovranno stabilire la verità sulle cause dell'incidente al «Boeing 707», costato finora la vita a 32 persone. Intanto l'ambasciata di Uganda nella capitale ha dato appuntamento per oggi alla stampa: si conoscerà così la «verità» del governo e della compagnia aerea, dopo le ipotesi uscite dagli ambienti dello scalo romano.

Dall'Africa sono arrivati i parenti di alcune delle vittime del Boeing, per il riconoscimento ufficiale, e all'ambasciata affermano che sono quasi del tutto ultimate le identificazioni delle salme. I morti sono saliti a 32 nelle ultime ore. L'ultimo passeggero è morto alle 3,30 di ieri mattina, nel centro gravi ustionati dell'ospedale romano Sant'Eugenio, all'Eur. È deceduto

Umaro Sanyoajo, 27 anni, uganese, che era rimasto gravemente ustionato nell'esplosione del vecchio aereo. La salma è stata trasportata all'istituto di medicina legale, dove giacciono i corpi delle altre 31 vittime. Il magistrato ha disposto che le salme non vengano sottoposte ad esame necroscopico: tutte le vittime infatti, come è risultato evidente già al primo esame medico legale, sono morte per le gravi fratture e lesioni riportate. Sono stati carbonizzati dalle fiamme solo i corpi di un uomo e di un bambino.

Ma torniamo nelle stanze al terzo piano della torre di controllo di Fiumicino, dove la commissione d'inchiesta si è riunita sotto la presidenza del direttore dell'aeroporto dell'Urbe, Gaetano Palmerini. «Abbiamo inviato al magistrato la richiesta di ottenere le due scatole nere dell'aereo e i nastri con le conversazioni tra torre e cabina di pilotaggio

per poterle decodificare - ha detto Palmerini -. Spero infatti che i rapporti con la Procura possano essere improntati alla massima collaborazione, affinché le due inchieste, anche se con finalità diverse, possano lavorare insieme per accertare la verità sui fatti».

La prima riunione «operativa» della commissione, ieri mattina, si è divisa in tre gruppi di lavoro, cui spetterà il compito di analizzare l'incidente dai diversi punti di osservazione tecnica. Il primo gruppo lavorerà alla ricostruzione del tentativo di atterraggio del «Boeing 707», fino al momento della scomparsa dell'aereo dallo schermo radar, cioè fino all'esplosione sul campo a poche centinaia di metri dalla pista. Il gruppo di lavoro si occuperà anche della decodificazione delle scatole nere, delle condizioni meteorologiche al momento dell'incidente, degli scambi via radio tra comandante e

torre di controllo. Il secondo gruppo farà indagini tecniche sui relitti del Boeing (rottami, motori e strumentazione di bordo), sull'ambiente e sulle tracce nella zona d'impatto, che la polizia scientifica ha già provveduto a fotografare centimetro per centimetro, sulla disseminazione dei rottami e sulla dinamica dell'ultima fase di volo. Il terzo gruppo eseguirà invece le indagini medicolegali.

I tempi della commissione, secondo gli esperti, non saranno sicuramente inferiori ai sei mesi-un anno, mentre Gaetano Palmerini ha affermato che, se non sono state eccessivamente danneggiate nell'impatto, le scatole nere (il «cockpit voice recorder» e il «flight data recorder») potranno essere analizzate direttamente in Italia, senza bisogno di essere inviate ai tecnici londinesi, come spesso avviene e come è avvenuto, ad esempio, per l'aereo abbattuto ad Ustica.

ROMA. Da ieri la commissione di esperti che si occupa delle cause del «giallo» di Ustica - il Dc9 malissimosi otto anni fa nel Tirreno - è a Londra, per ritirare dai tecnici militari del Rarde, l'Istituto della Difesa inglese che studia esplosivi e sistemi d'arma, i risultati di alcuni test commissionati mesi or sono. In sostanza - come già anticipato dall'Unità - il Rarde non avrebbe trovato tracce di esplosivi sul relitto del Dc9, e avrebbe sollevato dubbi sulle tracce di bruciature presenti sul portellone destro dell'aereo. D'altra parte, dopo una permanenza di otto anni nel mare, a 3500 metri di profondità, sarebbe stato strano il contrario. È la tesi prevalente resta quella che il Dc9 sia stato abbattuto da un missile. In ogni caso, la relazione del Rarde consentirà ai periti italiani di completare le analisi chieste loro dal giudice istruttore Bucarelli, portando così l'inchiesta in dritta d'arrivo. Sempre in tema di esplosivi, ieri è tornata sulla stampa la notizia che i due chimici napoletani incaricati nell'85 dal giudice Bucarelli di esaminare i frammenti allora disponibili dell'aereo vi riscontrarono tracce di composti esplosivi: non solo il T4, del quale spesso si è parlato in questi anni, ma anche altri, fra i quali il Tni, usati per un'ampia gamma di ordini militari. I periti del Cnr e dell'Università di Napoli, Antonio Malorni e Antonio Acampora, hanno confermato che i loro studi sono nelle mani del giudice sin dal gennaio dell'anno scorso, ma hanno smentito di avere - come ha scritto un quotidiano - contestato il compenso troppo esiguo ricevuto per il lavoro. Il compito affidato ad Acampora e Malorni fu quello di esaminare circa 500 schegge e frammenti rinvenuti nei sedili dell'aereo, i più protetti, dopo l'impatto. Dall'azione del mare. E ritrovarono in effetti tracce di esplosivi che sono formali - hanno fatto notare - normalmente da due, tre sostanze, per equilibrare gli effetti del composto base, e ai quali vengono aggiunte sostanze inerti, come la cera, che al momento dell'esplosione si volatilizzano.

Ustica, i periti a Londra Consegnati gli ultimi test È completo il dossier sul «giallo» del Dc9 Itavia

JETTA CL

V	E	T	R	I	A	T	E	R	M	I	C
I	L	N	O	T	T	O	T	E	R		
M	I	C	O	S	P	E	C	C	H	I	
E	S	T	E	R	N	I	R	E	G	O	L
A	B	I	L	I	D	A	L	L	'	I	N
T	E	R	N	O	S	E	D	I	L	E	
C	O	N	D	U	C	E	N	T	E	R	E
G	O	L	A	B	I	L	E	I	N	A	
L	T	E	Z	A	-	I	N	T	E	R	N
O	I	N	V	E	L	L	U	T	O	-	
O	R	O	L	O	G	I	O	-	F	A	R
A	N	T	I	N	E	B	B	I	A	P	
O	S	T	E	R	I	O	R	E			

JETTA GL

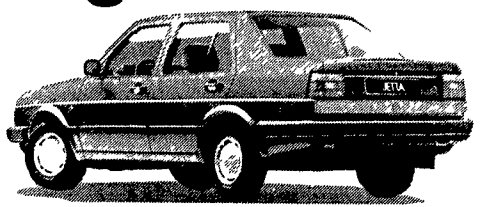
C	H	I	U	S	U	R	A	C	E	N	T
R	A	L	I	Z	Z	A	T	A	-	S	E
V	O	S	T	E	R	Z	O	-	C	A	R
C	O	P	A	S	S	A	N	T	E	E	
S	A	C	C	A	P	O	R	T	A	S	
C	I	-	C	O	N	T	A	G	I	R	I
V	O	L	A	N	T	E	S	P	O	R	T
I	V	O	A	Q	U	A	T	T	R	O	
R	A	Z	Z	E	-	V	A	N	O	B	
A	G	A	G	L	I	I	L	L	U	M	I
N	A	T	O								

JETTA GT

S	E	D	I	L	I	A	N	T	E	R	I
O	R	I	S	P	O	R	T	I	V	I	
I	N	V	E	L	L	U	T	O	-	C	R
U	S	C	O	T	T	O	D	I	G	I	T
A	L	E	-	C	H	I	U	S	U	R	A
C	E	N	T	R	A	L	I	Z	Z	A	T
-	V	O	L	A	N	T	E	S	P	O	R
T	I	V	O	A	Q	U	A	T	T	R	
O	R	A	Z	Z	E	-	C	E	R	C	H
I	I	N	A	C	C	I	A	I	O		
6	J	X	1	4	-	P	N	E	U	M	A
T	I	C	I	D	A	1	8	5	/	6	
O	R	I	4								

In arrivo grandi novità sui jet della strada.

Viaggiare in Jetta, il jet della strada. Puntare in alto, verso il massimo della comodità, della sicurezza, dello spazio, delle prestazioni. Viaggiare in Jetta e scegliere il modo più attuale, più dinamico di andare dritti a destinazione: vacanza, lavoro, tempo libero. Oggi, la flotta dei jet della strada è potenziata. Jetta CL,



Jetta GL, Jetta GT. Per offrirvi una scelta ancora migliore in termini di sportività, economia, versatilità. Ogni modello è inoltre arricchito di nuovi strumenti di bordo, per aumentare il piacere di guida dei piloti e il confort dei passeggeri. Le novità più interessanti, oggi viaggiate in Jetta consultate attentamente i tabelloni in alto.

VOLKSWAGEN
c'è da fidarsi.

1.038 punti di Vendita e Assistenza in Italia. Vedere negli elenchi telefonici alla seconda di copertina e nelle pagine gialle alla voce Automobili.