

Il jumbo precipitato in Scozia

Le testimonianze degli abitanti di Lockerbie «La strada piena di rottami tutto è stato sradicato»

Molti feriti negli ospedali Sono gli abitanti delle case squarciate dall'aereo nel tentativo di atterraggio



Una foto di repertorio del jumbo della Pan-Am precipitato in Scozia; sotto il titolo la cartina che indica il luogo della tragedia

Una palla di fuoco sul villaggio



Dei 243 passeggeri e dei 15 uomini di equipaggio nessuno, così pare, si è salvato dal disastro. Ma il bilancio è ancora più grave: all'elenco dei morti bisogna aggiungere i cittadini della periferia di Lockerbie le cui case sono state sventrate dall'aereo della Pan Am. Ancora sconosciute le cause della tragedia. Per ora non resta che ricostruire l'accaduto attraverso le testimonianze.

LONDRA. «Nessuno può essersi salvato da quell'inferno. Abbiamo cercato di avvicinarci ai rottami dell'aereo per dare aiuto ma le fiamme e il calore ce l'hanno impedito». Le prime testimonianze sono quelle degli abitanti di Lockerbie, un paesino di 3000 abitanti della Scozia meridionale. È qui che è precipitato il Boeing della Pan Am. Subito dopo l'esplosione, la gente, disperata, era fuggita di casa in preda al panico e si era rifugiata nelle campagne. A tarda sera, a ore di distanza dal disastro, molti villani del paese bruciavano ancora benché i soccorsi siano stati tempestivi. Il jumbo era piombato all'improvviso sulle loro teste,

è coperta di rottami dell'aereo e tutto è stato sradicato: le cancellate, i recinti, gli alberi. Un vigile del fuoco, uno dei primi ad accorrere: «Ho visto solo pezzi piccoli e non ho riconosciuto fra i rottami la carlinga o la coda dell'aereo». Numerosi feriti sono arrivati negli ospedali di Dumfries, il più grosso centro della zona ad una quindicina di chilometri da Lockerbie; sembra si tratti di abitanti del paese sul quale è precipitato l'aereo e non di passeggeri del jumbo. Cinque elicotteri stanno facendo la spola tra Lockerbie e gli ospedali per trasportare i feriti. Tutte le operazioni di soccorso sono coordinate dalla Ral di Edimburgo. Per quasi due ore però, gli elicotteri non sono riusciti ad atterrare nella zona del disastro a causa delle fiamme. Solo a tarda sera, sono stati recuperati i corpi di due passeggeri, tra i quali quello di un bambino. I bambini imbarcati sarebbero stati almeno tre. Un gruppo di medici e infermieri sta cercando di portare soccorso ai feriti sul posto. È sta-

to lanciato un appello urgente per la raccolta di sangue. «Ma qui da noi - ha dichiarato un dottore dell'ospedale di Lockerbie - arrivano troppo pochi feriti rispetto alla portata di questa tragedia. È un brutto segno». In un primo tempo gli esperti si erano divisi su un ventaglio di ipotesi che avrebbero potuto provocare il disastro. Si era parlato anche di una collisione in volo o addirittura di un attentato. Ma col passare delle ore è stata accreditata la tesi secondo la quale l'aereo si sarebbe distrutto in un tentativo di atterraggio. Ma ci sono testimoni a pochi chilometri di distanza che sostengono di aver sentito un'altra esplosione. Questo potrebbe voler dire che il Boeing si sarebbe spaccato in volo in due tronconi. Il volo 103 Londra-New York era decollato dall'aeroporto di Heathrow alle 18.25 con 258 persone a bordo tra cui 15 membri dell'equipaggio. Era originariamente partito da Francoforte ed aveva fatto scalo all'aeroporto londinese. I passeggeri dovrebbero essere in gran parte cittadini statuniten-

Mosca e la politica estera Shevardnadze: «Il bilancio militare dell'Urss non può restare segreto»

Clamorosa intervista di Shevardnadze a «Moskovskie Novosti». Bisogna adeguare la politica sovietica al discorso di Gorbaciov all'Onu: rendere noto subito il bilancio militare dell'Urss, adeguare la legislazione sovietica alle norme internazionali sui diritti umani, abbandonare ogni politica di forza, accettare i controlli. Dure critiche ai «vecchi vizi» che persistono nel ministero degli Esteri e in quello della Difesa.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

MOSCA. Mikhail Gorbaciov ha parlato al mondo, ma anche all'Urss. Molte delle cose che ha detto all'Onu non sono soltanto un invito agli altri, ma anche a noi stessi. E bisogna che facciamo in fretta, più in fretta, a realizzarle. Eduard Shevardnadze ha rilasciato un'intervista a «Moskovskie Novosti» in cui non ha risparmiato critiche, in tutte le direzioni: dallo stesso ministero degli Esteri al ministero della Difesa, al Gosplan. Insomma Gorbaciov corre. Ma dietro di lui si arranca a fatica, in molti dicasteri e dipartimenti. Per esempio: «Sono passati due anni da quando abbiamo proclamato la nostra disponibilità a pubblicare il nostro bilancio militare... Adesso dovremmo informare su ciò che abbiamo fatto e su ciò che resta da fare». Invece «sucedono non di rado che quando le decisioni della direzione politica scendono alla fase applicativa, eccole segnare il passo». Altro esempio «concreto», dice Shevardnadze: Gorbaciov proclama la riduzione unilaterale delle nostre truppe. «Ci chiedono: quali? e dobbiamo rispondere. Dire quali tipi di carri armati terranno smontati e in quali tempi». Da qui il compito: «Insieme al ministero della Difesa, al Gosplan, ad altri dicasteri interessati elaborare in tempi strettissimi piani dettagliati e misure per attuare gli impegni che sono stati proclamati all'Onu davanti a tutto il mondo». Fin troppo trasparenti le critiche sia al ministero della Difesa che a quello degli Esteri. E non solo in campo militare. Gorbaciov ha parlato chiaro sui passi avanti che l'Urss deve ancora fare nel campo dei diritti umani. Gorbaciov ha preso, di fronte al mondo, impegni non meno radicali. «Non è un segreto - ammette clamorosamente il ministro degli Esteri dell'Urss - che nella nostra pratica ancora si mantengono lacune nei rispetto degli accordi internazionali in tema di diritti umani, anche se qui le cose vanno chiaramente verso il meglio». Ma bisogna rompere «con le interpretazioni restrittive che noi diamo in passato di una serie di questi accordi». Non era mai avvenuto che il Cremlino riconoscesse così apertamente di essere in debito. «Avevamo paura dei meccanismi di controllo... quasi che minacciasse la nostra sovranità nazionale, quasi fossero dei trucchi per ingerirsi nei nostri affari interni. E con questi stessi criteri noi abbiamo talvolta affrontato il problema del controllo sul disarmo».



Eduard Shevardnadze

Già nella prima metà dell'anno prossimo «dobbiamo concludere un lavoro fondamentale di studio delle norme internazionali e di garanzie dei diritti umani, esaminare la possibilità di avvicinare a quelle i nostri criteri e quelli adottati negli altri paesi socialisti». C'è ancora qualcuno in Occidente che pensa che l'Urss non manterrà la parola? «Impossibile - risponde Shevardnadze - il problema è un altro: come far diventare le idee più in fretta fatti concreti». Ci sono vecchie incrostazioni da superare in tutti i campi, quello che occorre rafforzare nel codice professionale dei diplomatici, e applicare in pratica, norme e della rinascita della forza come strumento di politica estera, come il rispetto delle posizioni e dei punti di vista dei governi e dei popoli di altri paesi. Non è una chiara, fenomenale autocritica per il passato, sotto la quale può inscrivere l'errore alquanto tanto come l'errore cecoslovacco. E mai si erano sentite parole di tanta coraggiosa franchezza anche nei confronti delle vecchie attitudini sovietiche verso l'Onu. «L'Urss non ha praticamente preso parte all'attività dell'ufficio delle Nazioni Unite per il disarmo internazionale in caso di disastro... Ora la tragedia è arrivata nella nostra casa e ci è stata tesa la mano... Cosa si può provare, oltre la vergogna, per la miopia delle nostre vecchie posizioni?». □ G.C.

L'incidente più grave alle Canarie Morirono in 612

Ecco un elenco dei maggiori incidenti ad aerei civili dal 1980 ad oggi. Il più grave nella storia dell'aviazione commerciale rimane quello del 27 marzo 1977, quando in una collisione fra due Boeing 747 sull'aeroporto di Tenerife (Isole Canarie) morirono 612 persone.

- 1980. 7 luglio. Urss, Alma Ata. «Tupolev 154» Aeroflot (Urss). Foco dopo il decollo: 163 morti.
- 1980. 19 agosto. Arabia Saudita, Riyadh. Lockheed «L-1011 Tristar» Saudia (Arabia Saudita). Incendio a bordo in rotta, aereo bruciato sulla pista: 303 morti.
- 1981. 22 agosto. Taiwan, Taipei. «Boeing 737» Far Eastern (Taiwan). Esploso in volo: 110 morti.
- 1981. 1 dicembre. Francia, Ajaccio. McDonnell Douglas «DC-9 Super 80» Inex Adria, Jugoslavia. Urto contro montagna: 178 morti.
- 1982. 26 aprile. Cina, Yangsu. British Aerospace «Trident» Oaac (Cina). Urto contro montagna: 112 morti.
- 1982. 8 giugno. Brasile, Fortaleza. «Boeing 727» Vasp (Brasile). In atterraggio: 135 morti.
- 1982. 15 luglio. Urss, Mosca. «Iliushin 62» Aeroflot (Urss). In decollo: 163 morti.
- 1983. 1 settembre. Mar del Giappone. «Boeing 747 Jumbo» 8-Ka (Corea del Sud). Abbattuto da caccia Urss: 269 morti.
- 1983. 7 novembre. Angola, Lubango. «Boeing 737» Taag (Angola). Abbattuto da missile guerrigliero Unita durante decollo: 126 morti.
- 1983. 27 novembre. Spagna, Madrid. «Boeing 747» Avianca (Colombia). In atterraggio: 185 morti e 11 superstiti.
- 1984. 15 ottobre. Urss, Omsk. «Tupolev 154» Aeroflot (Urss). Urto in pista contro autostrada: 150 morti.
- 1985. 23 giugno. Oceano Atlantico ad est dell'Irlanda. «Boeing 747 Jumbo» Air India (India), esploso in volo quasi certamente per bomba: 329 morti.
- 1985. 12 agosto. Giappone, Tokyo. «Boeing 747 Jumbo» JAL (Giappone), cedimento strutturale fusoliera per riparazione eseguita non correttamente: 520 morti e 4 sopravvissuti (seconda sciagura mondiale per vittime).
- 1985. 31 marzo. Messico. «Boeing 727» Mexicana de Aviacion, per un guasto meccanico precipita poco dopo il decollo da Città del Messico: 166 morti.
- 1987. 9 maggio. Polonia, Varsavia. «Ylshyn 52». Pol (Polonia) precipita poco dopo il decollo: 183 morti (172 passeggeri e 11 membri dell'equipaggio).
- 1988. 3 luglio. Golfo Persico. «A-300 Airbus» Iran Air (Iran) abbattuto da un missile lanciato da nave Usa dopo il decollo da Bandar Abbas: 290 morti.
- 1988. 19 ottobre. India, Ahmedabad. Un «Boeing 737» della Indian Airlines precipita poco prima dell'atterraggio: 131 morti.

Mentre la sciagura si consuma già esplodono le polemiche sulla sicurezza dei voli Sul «dinosauro volante» tanti militari che tornavano in Usa per il Natale

Attentato, sciagura, collisione con un secondo velivolo, o cedimento di uno dei «dinosauro volanti», come la stampa americana da tempo definiva la flotta Pan-Am? Ancora nessuna risposta. Sul volo 103, da Londra a New York, c'erano anche il commissario dell'Onu per la Namibia, molti militari americani che rientravano per Natale, una comitiva di studenti universitari. Tutti morti.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE SIGMUND GINZBERG

NEW YORK. Il Jumbo Pan-Am n. 103 era decollato da circa un'ora dall'aeroporto londinese di Heathrow e pare non avesse segnalato problemi fino al momento della perdita improvvisa del contatto radio e del segnale sul radar dei controllori di volo. Testimoni oculari dicono alle reti tv Usa di aver visto l'aereo esplodere prima che toccasse terra. Altri parlano di due aerei caduti (anche se si potrebbe trattarsi di parti dello stesso aereo). Tra le 258 persone a bordo c'era anche l'alto commissario dell'Onu per la Namibia. Ed era pieno di militari americani di stanza in Europa che rientravano per la licenza natalizia. Ma la Pan-Am smentisce ci siano state minacce o rivendicazioni di attentato. E

secondo gli esperti un'improvvisa decompressione alla quota che il Jumbo aveva già raggiunto al momento della perdita di contatto avrebbe avuto lo stesso effetto di un'esplosione. Le prime illusioni, ipotesi, valutazioni degli esperti americani in base alle frammentarie e confuse notizie provenienti dall'Inghilterra tendono a prendere in considerazione più l'età da maturazione della flotta Pan-Am che l'ipotesi di un attentato o di una bomba. «Dinosauro volanti» è il termine con cui, in un recente servizio, il Wall Street Journal definiva la Pan-Am e la Twa, un tempo le più prestigiose compagnie di bandiera americane e, dalla «deregulation» reagiana in poi, costretta a

l'annoverare tra i suoi 38 Jumbo 747 il primo della serie, uscito dalla fabbrica nel 1968. Boeing 747, familiarmente conosciuti come Jumbo, sono velivoli considerati sicuri. Ma un paio però che vengano ben mantenuti. A dare l'idea della complessità di questo apparecchio basterà ricordare che è composto di 4 milioni e mezzo di parti rimovibili e di oltre 200 chilometri di cavi elettrici. Malgrado sia in operazione da vent'anni, in tutto questo tempo solo due Jumbo sono cascati in volo, benché si tratti del principale velivolo usato dalle linee aeree di tutto il mondo sulle lunghe distanze. Entrambi nel 1985. Per uno dei due, un Jumbo della Japan Airlines, alla fine è risultato evidente che si trattava di un difetto tecnico sottovalutato dalla compagnia di gestione: la cosa dell'aereo aveva subito riparazioni maldestre in seguito ad un incidente all'atterraggio, e questa era la parte che si era staccata in volo. Per l'altro, un Jumbo dell'Air India, inabissatosi mentre trasvolava l'Atlantico, era stata accreditata l'ipotesi di una bomba e c'erano state rivendicazioni da parte di estremisti Sikh.

Cina e India si lasciano alle spalle il lungo gelo Gandhi fa pace con Deng e Zhao Verso un accordo sui confini

DALLA NOSTRA CORRISPONDENTE LINA TAMBURRINO

PECHINO. Anche Cina e India voltano pagina, si lasciano alle spalle il lungo gelo, assegnano ai loro riavvicinamento un ruolo importante per la pace in Asia e Rajiv Gandhi chiude questa mattina la parte ufficiale della sua visita con vistosi successi personali e politici. Segno di grande riconoscimento per un ospite straniero - accaduto già per Enrico Berlinguer nel 1980 - nell'aula magna dell'università Qinghua ha potuto parlare a 500 studenti cinesi. È stato ricevuto dal presidente della Repubblica Yang Shangkun e dal segretario del Pc Zhao Ziyang. Deng Xiaoping lo ha accolto chiamandolo «giovane amico» e lo ha commosso ricordandogli l'incontro con Nehru e India, il nonno e la madre di Rajiv, in occasione

dei ministri degli Esteri e di costituire un comitato comune economico, tecnico e scientifico a livello ministeriale. Ma, cosa ben più rilevante politicamente, nei colloqui con i dirigenti cinesi, ha detto il primo ministro indiano, abbiamo riconosciuto che Cina e India insieme possono giocare un ruolo importante per la pace e la stabilità non solo dell'Asia, ma del resto del mondo. È stato questo il leitmotiv della visita, questa la motivazione dell'eccezionale rilievo che i cinesi hanno dato alla presenza del primo ministro indiano. È stato ritrovato, da entrambe le parti, in un contesto profondamente mutato, il momento in cui India e Cina insieme furono tra i promotori del movimento dei non allineati. Gandhi non ha sottovalutato, in questi giorni, il peso negativo della

Gorbaciov candidato in tre fabbriche

Al via la «nuova» campagna elettorale in Urss In campo anche i giornali «Glasnost» negata nella nomina di alcune commissioni

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE GIULIETTO CHIESA

MOSCA. Ufficialmente i primi candidati per il futuro «congresso dei deputati del popolo» saranno registrati a partire dal 26 dicembre. Ma la campagna elettorale è già cominciata. Le assemblee degli operai comunisti del consorzio «Bolscevick» di Kiev, della fabbrica metalmeccanica di Vorosilovgrad e del consorzio «Elektron» di Leopoli hanno già candidato Mikhail Gorbaciov come deputato in rappresentanza del Pcus (che ha diritto a 100 seggi nel nuovo parlamento). I comunisti di un'altra azienda di Vorosilovgrad hanno invece optato per un caposquadra, eroe del lavoro socialista: A. Makarov. Estrane da decine di migliaia di candidature i 100 deputati che verranno poi eletti dal Co-

mitato centrale del partito non sarà impresa agevole. Anche i sindacati avevano diritto a 100 deputati e i loro comitati centrali dovranno scegliere tra altrettante migliaia di candidati. Il primo candidato avanzato si chiama Jurij Lov, da Orenburg. Ma c'è già stata battaglia nella commissione elettorale centrale. Quanti deputati possono eleggere le 8 principali «unioni creative» (scrittori, cineasti, teatranti, artisti, architetti, giornalisti, compositori, designer?). La legge dice complessivamente 75. I rappresentanti delle unioni si mettono d'accordo e propongono 9 mandati a testa, più uno ciascuno per le tre maggiori. Ma il presidente della commissione elettorale, Vladimir Orlov, ha passato la sua proposta 10 mandati per ciascuna delle prime sette e 5 mandati per la cenoterola, l'ultima arrivata, quella del designer Perch? Mistero. Altro caso: 100 deputati spettano alle cooperative, inclusi i kolchoz e le unioni di consumo. Ma la Unione interregionale delle cooperative (Uic), fondata a Naberezhnie Cely (Repubblica autonoma di Tataria) lo scorso agosto, in rappresentanza di 28 città e di oltre 2000 cooperative, chiede di avere diritto ad avanzare anch'essa i propri candidati e si presenta a Mosca con il suo segretario, Aleksei Kalaciov. Sconcerto nella commissione: non era previsto. La risposta non è ancora venuta, ma intanto il presidente della Uic, Valerij Pisighin, dichiara, abbiamo diritto di scegliere i nostri candidati e li sceglieremo, non necessariamente tra i cooperatori. Vogliamo mandare nel congresso intellettuali, sconosciuti, giuristi, che difendono i nostri interessi. È l'avvio, in quarta, di una vera battaglia elettorale e la Commissione centrale non avrà vita facile. Anche perché le redazioni dei giornali centrali sono tutte sul piede di

guerra. Ha cominciato Moskovskie novosti formando un consiglio elettorale che esaminerà le piattaforme politiche di candidati singoli e associazioni, organizzerà confronti tra candidati, li aiuterà a fare «campagna». Altrettanto stanno facendo altri giornali centrali e, su questo esempio, gli 8000 quotidiani sovietici periferici probabilmente saranno stimolati a cimentarsi. È ben vero che sono in gran parte organi dei comitati di partito locali, ma la dialettica tra candidati e piattaforma è innescata e non sarà facile fermarla anche nelle lontane province. E i giornali non si limiteranno a sostenere questo o quel candidato, ma ne proporranno di propri all'attenzione dei lettori. È appunto ciò che comincia a fare Moskovskie novosti, avanzando l'idea di far eleggere deputato l'accademico Terentij Malzev, lo scienziato 96enne che ebbe il coraggio di criticare le scelte agricole di Krusiov e che «parlò sempre chiaro di fronte a tutti, da Stalin a Breznev a Gorbaciov». Malzev vive ora in un piccolo villaggio della regione di Kurgan, negli Urali. Si stanno intanto formando