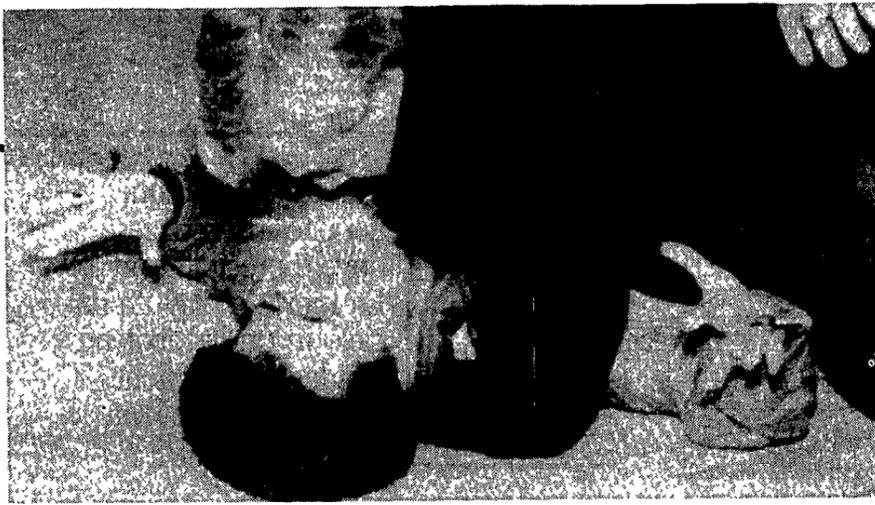


La sciagura del jumbo

Nelle bacheche delle sedi diplomatiche statunitensi degli avvisi «consigliavano» a rinunciare ai voli Pan Am

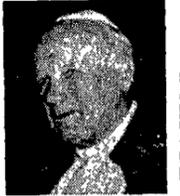
Una telefonata anonima era giunta all'ambasciata americana di Helsinki «Abu Nidal sta per colpire»



Nella foto: la madre di una delle vittime in preda alla disperazione dopo aver ricevuto la notizia dell'esplosione del Jumbo della Pan Am

Telegramma di papa Wojtyla per la tragedia di Lockerbie

Il dolore del Papa (nella foto) per la sciagura aerea in Scozia è stato espresso in un telegramma che il segretario di Stato vaticano, cardinale Agostino Casaroli, ha inviato all'arcivescovo di Glasgow. Nel messaggio viene sottolineata la «partecipazione» di Giovanni Paolo II allo sofferenza dei feriti e di quanti hanno perso i loro cari nell'esplosione del jumbo.



Hanno perso il jumbo Salvi quattro italiani

103 della Pan Am Londra-New York. Ma l'aereo Alitalia sul quale viaggiavano è arrivato in ritardo e i quattro passeggeri hanno perso la coincidenza con il jumbo.

Il cancelliere tedesco Kohl si unisce al cordoglio

pubblicato a Bonn, il cancelliere tedesco Kohl prega i destinatari di presentare le sue condoglianze ai familiari delle vittime.

Helmut Kohl ha inviato le sue condoglianze per le vittime del jumbo Pan Am precipitato in Scozia al presidente degli Stati Uniti Ronald Reagan e al primo ministro inglese Thatcher. Nei telegrammi, il cui testo è stato pubblicato a Bonn, il cancelliere tedesco Kohl prega i destinatari di presentare le sue condoglianze ai familiari delle vittime.

Messaggio di Cossiga a Reagan e alla regina Elisabetta

Il presidente della Repubblica italiana, Francesco Cossiga (nella foto), ha inviato due messaggi di condoglianze. Uno alla regina Elisabetta d'Inghilterra e l'altro al presidente americano Ronald Reagan, i due paesi colpiti dal disastro aereo del Jumbo precipitato nei pressi di Lockerbie, in Scozia.



Tra le vittime il commissario Onu dell'accordo sulla Namibia

firma dell'accordo tripartito per l'indipendenza della Namibia. Sono state invece smentite le voci secondo le quali a bordo dell'aereo c'era anche il ministro degli Esteri sudamericano Pisk Botha. Nel corso della firma dell'accordo fra Angola, Cuba e Sudafrica sulla Namibia, all'Onu è stato osservato un minuto di silenzio per la tragica morte del commissario Carlsson.

Tra i passeggeri periti nella sciagura del jumbo c'era anche il commissario delle Nazioni Unite per la Namibia, lo svedese Berni Carlsson, che oggi avrebbe dovuto partecipare a New York alla cerimonia della firma dell'accordo tripartito per l'indipendenza della Namibia. Sono state invece smentite le voci secondo le quali a bordo dell'aereo c'era anche il ministro degli Esteri sudamericano Pisk Botha. Nel corso della firma dell'accordo fra Angola, Cuba e Sudafrica sulla Namibia, all'Onu è stato osservato un minuto di silenzio per la tragica morte del commissario Carlsson.

Muoiono sull'aereo trentotto studenti Usa in Italia

l'aereo, 29 si erano imbarcati a Londra. Gli altri erano invece saliti a Francoforte provenienti da altre sedi dell'università in Italia, Spagna e Germania federale. Tutti tornarono a casa per Natale.

Sull'aereo disintegrato in Scozia c'erano anche 38 studenti americani che tornavano a casa dopo un periodo di studio trascorso in Europa. Dei 38 studenti della «Syracuse University», una università dello Stato di New York, che erano sull'aereo, 29 si erano imbarcati a Londra. Gli altri erano invece saliti a Francoforte provenienti da altre sedi dell'università in Italia, Spagna e Germania federale. Tutti tornarono a casa per Natale.

Attentato in Argentina contro caserma dell'esercito

La caserma di Buenos Aires ha denunciato l'attentato come una provocazione da parte di gruppi sconosciuti proprio quando si sta cercando di superare le ripercussioni della recente rivolta militare. L'edificio militare attaccato sorge presso la sede del governo argentino. Ieri sera non si era avuta nessuna rivendicazione.

Mentre il governo Alfonsín sta effettuando la ristrutturazione dei gradi più elevati delle forze armate, una bomba è esplosa contro la sede del comando dell'esercito provocando seri danni materiali. Fonti militari di Buenos Aires hanno denunciato l'attentato come una provocazione da parte di gruppi sconosciuti proprio quando si sta cercando di superare le ripercussioni della recente rivolta militare. L'edificio militare attaccato sorge presso la sede del governo argentino. Ieri sera non si era avuta nessuna rivendicazione.

Il boss del «triangolo d'oro» offre agli Usa il raccolto d'oppio

si aggira sui 95 milioni di dollari, circa 130 miliardi di lire. L'offerta è stata respinta ma questo episodio può dare un'idea della potenza di Khun Sa, che ha il suo quartier generale negli Stati Shan, nella Birmania nord-orientale, cuore del «triangolo d'oro» dove si producono oltre mille tonnellate d'oppio, di cui soltanto una parte viene convertita in eroina, mentre il resto è destinato allo stesso scopo per essere utilizzato in caso di aumento della domanda.

Khun Sa, signore incontrastato del «triangolo d'oro», ha offerto alla Dda (l'ente americano che combatte il traffico d'eroina) l'intera produzione di oppio, dal quale si ricava l'eroina. Il prezzo chiesto da Khun Sa per la produzione di oppio è di circa 130 miliardi di lire. L'offerta è stata respinta ma questo episodio può dare un'idea della potenza di Khun Sa, che ha il suo quartier generale negli Stati Shan, nella Birmania nord-orientale, cuore del «triangolo d'oro» dove si producono oltre mille tonnellate d'oppio, di cui soltanto una parte viene convertita in eroina, mentre il resto è destinato allo stesso scopo per essere utilizzato in caso di aumento della domanda.

Washington era stata messa in guardia

«Attenzione alla bomba sul volo Pan Am da Francoforte», dicevano gli avvisi sulle bacheche delle ambasciate Usa dopo una soffiata da Helsinki su un attentato preparato dal gruppo Abu Nidal. Il tragico volo 103 partiva appunto dalla Germania. Molti americani avevano cancellato le prenotazioni. Reagan e Bush, imbarazzati, ammettono che forse bisognava avvertire anche gli altri passeggeri ignari.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
SIEGMUND GINZBERG

NEW YORK L'avviso era esposto in bacheca, in tutte le ambasciate americane in Europa: «Ci è stato notificato che lo scorso 5 dicembre un individuo non identificato ha telefonato ad una sede diplomatica americana in Europa e ha detto che entro le prossime due settimane ci sarà un tentativo di attentato dinamitardo contro un aereo Pan Am in partenza da Francoforte e diretto negli Stati Uniti. Visto che manca conferma all'informazione la cui decisione di modificare i programmi di

volo Pan Am originante da Francoforte, e l'indicazione che l'ordine sarebbe partito dall'organizzazione terroristica del rinnegato palestinese Abu Nidal.

Il volo Pan Am 103, quello del «jumbo» esplosivo nei cieli della Scozia, era originato appunto a Francoforte. E dall'annuncio alla tragedia sono passate proprio due settimane, per essere esatti 17 giorni. «Decompressione esplosiva» è il verdetto degli esperti sulle modalità della sciagura che ha ucciso 259 persone a bordo e oltre una ventina di persone a terra. Può essere stata causata, avvertono, da un cedimento strutturale ad alta quota, o da una bomba. Non c'è ancora conferma che si sia trattato di attentato. Ma le coincidenze nei particolari tra attentato annunciato e sciagura sono impressionanti.

Anche senza tener conto della rivendicazione giunta alle agenzie londinesi da parte di un sedicente gruppo di «guardiani della rivoluzione

islamica», che parla di vendetta per l'airbus iraniano abbattuto dagli americani nel Golfo Persico. E degli avvertimenti che sarebbero venuti dal Mossad israeliano circa un attentato in preparazione da parte di fazioni palestinesi estremistiche. Tutte le ambasciate Usa all'estero erano già in stato di massimo allarme per timore di gesti terroristici tesi a sabotare l'avvio del dialogo tra Washington e l'Olp di Arafat. Il direttore dell'Fbi, William Sessions, incaricato di collaborare con Scotland Yard alle indagini, ha rifiutato di confermare che pensino sia stato un attentato. L'ambasciatore Bremer, esperto di terrorismo del Dipartimento di Stato, non esclude il sabotaggio ma tiene aperta l'ipotesi che si sia trattato di un incidente, ricordando che c'erano «forti venti alla quota in cui il jumbo è esploso. E da Helsinki si viene a sapere che l'autore della telefonata sarebbe già noto alla polizia per aver diffuso in passato falsi al-

larmi. Un elemento di forte imbarazzo per Washington è comunque il fatto che nelle ambasciate Usa si sapeva della minaccia e invece i normali passeggeri ne erano del tutto ignari. «Un sacco di gente ha rinunciato alle prenotazioni già fatte», fanno sapere gli impiegati della Pan Am che si occupavano in particolare delle prenotazioni provenienti dai diplomatici Usa. Sul volo 103 esploso sulla Scozia ci sarebbero dovuti essere molti altri passeggeri eccellenti, ad esempio era prenotato l'ambasciatore Usa in Libano. Ora si affrettano a far sapere che non c'era perché ha perso una coincidenza a Nicosia e non è arrivato in tempo utile all'aeroporto londinese di Heathrow. O invece aveva tenuto conto dell'avvertimento? Perché le 259 persone che si trovavano a bordo di quel volo della Pan Am non avevano lo stesso diritto di sapere della minaccia che pesava su di loro degli addetti alle ambasciate Usa?

George Shultz, che a New York ha presieduto all'Onu la cerimonia di firma dell'accordo tra Sudafrica, Angola e Cuba per l'indipendenza della Namibia, il ritiro delle truppe cubane dall'Angola e di quelle sudafricane, non ha fatto cenno all'ipotesi di attentato e si è limitato a chiedere un minuto di silenzio per le vittime, tra cui c'era anche lo svedese Brent Carlsson, il commissario dell'Onu per la Namibia. Ma il fatto che abbia voluto ricordare che a bordo del volo Pan Am c'erano anche funzionari americani, è quasi suonato come un'excusatio non petita. Al dipartimento di Stato dicono che loro hanno fatto il proprio dovere avvertendo le Federal Aviation Administration, le proprie ambasciate e le compagnie aeree. La Pan Am, dal canto suo, ammette di aver ricevuto «da diverse fonti» l'avvertimento e dice di aver agito immediatamente mettendo in atto misure supplementari di sicurezza, e non

solo all'aeroporto di Francoforte. Ma poi il portavoce della compagnia aggiunge la conferma che nulla era stato fatto per informare i passeggeri: «Per ragioni di sicurezza non facciamo circolare pubblicamente informazioni del genere». Insomma, c'è una categoria di informati e una di ignari. L'imbarazzo comunque è tale che sia Reagan che Bush hanno voluto mettere le mani avanti. «Sì, il pubblico dovrebbe essere informato delle minacce... qui c'è qualcosa che va riconsiderato», ha dichiarato il portavoce della Casa Bianca Fitzwater, dicendo di non essere in grado di spiegare come mai non si fosse maggiormente diffusa l'informazione sulle minacce soffiata agli americani. E Bush, in una conferenza stampa in cui annunciava nuove nomine nel suo governo, pur bilanciando i pro e i contro nel rendere pubbliche le minacce non c'è mai fermato, ha dovuto concordare che il pubblico ha diritto ad essere informato.

Risputa Abu Nidal Uno stratega del terrore nemico giurato di Arafat e dei «moderati» dell'Olp

ROMA. Il gruppo di Abu Nidal - denominato «Al Fatah - Consiglio rivoluzionario» - è nato quindici anni fa da una scissione dell'organizzazione diretta da Yasser Arafat: nel 1974, dopo che il suo gruppo aveva già decisamente adottato la strategia del terrore, lo stesso Abu Nidal fu condannato a morte da un tribunale palestinese. Riparato per lungo tempo in Irak, ha condotto una guerra spietata - a suon di attentati e di uccisioni - contro la «strategia moderata» di Arafat e contro i suoi uomini nell'Olp; alcuni dei principali collaboratori del leader palestinese - come Said Hammami a Londra, Ezzeddin Kalak a Parigi e Issam Sartawi a Lisbona - sono stati assassinati appunto dagli uomini di Abu Nidal; e sua è anche la responsabilità delle due stragi di Fiumicino. Successivamente Abu Nidal ha avuto per qualche tempo la sua base a Damasco, da dove però è stato allontanato nel 1987.

Quel «dinosauro volante» troppe volte era stato ad un passo dalla tragedia

Il jumbo esploso in aria era uno dei «Matusalemme dell'aria». Per di più pieno di acciacchi. Insomma uno di quegli aerei che le compagnie americane nell'era della deregulation spremono fino all'ultimo bullone. Era stato consegnato alla Pan Am nel febbraio 1970, ed era appena il 15°, cioè un bisnonno, delle migliaia di Boeing 747 che dal 1968 in poi hanno lasciato la fabbrica di Seattle.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

NEW YORK. Il velivolo aveva alle spalle 72.000 ore di servizio e aveva compiuto 33.000 «cicli» (decollati e atterraggi). Una vita quindi non intensissima (si parla di velivolo invecchiato da 50.000 «cicli» in su). Ma, come dire, vissuta particolarmente male. Già nuovo di zecca, nel 1970, era incappato in una grave turbolenza sopra Nantucket nella rotta da New York a Parigi; la struttura aveva retto ma le

scosse erano state così violente che sette passeggeri erano rimasti feriti. Il «Los Angeles Times» ha poi rivelato ieri che, solo per gli ultimi otto anni, nelle schede di servizio dell'apparecchio erano state segnalate 24 difficoltà meccaniche di una certa gravità. Il portavoce della Pan Am si difendeva affermando che «benché si trattasse di uno dei primi modelli di 747, in pratica era come un «velivolo nuovo», perché era stato completamente smontato e rimontato l'anno scorso. I controlli sul jumbo sono più severi da quando nel 1985, in quello che è stato l'incidente con maggior numero di vittime in un solo aereo, un 747 della Japan Airlines era cascato con 520 persone a bordo. La causa era stata un cedimento strutturale che aveva strappato l'intera coda. Diciotto anni sono parecchi nella vita di un aereo. L'età media dei velivoli della Pan Am, che dalla stampa americana vengono, assieme a quelli della concorrente compagnia di bandiera Twa, definiti «dinosauro volante», è 15 anni. L'età media degli aerei di una compagnia europea come la Lufthansa è poco più di 6 anni. E proprio la Pan Am ha (o comunque fino a qualche mese fa aveva) il primato di avere ancora in servizio il primo jumbo mai costruito.

Esperti delle compagnie aeree americane sostengono che «l'età di un aereo non ha niente a che fare con la sicurezza o meno di volo». Le compagnie costruttrici tendono a valutare attorno ai 20 anni la durata di vita «economica» di un jet passeggeri, cioè il momento in cui sostituire il vecchio aereo con uno nuovo diventa economicamente più conveniente che continuare a rappazzarlo. Ma sta di fatto che nella giungla della deregulation reagivano le compagnie americane hanno teso in questi anni a sfruttare il limite del possibile i vecchi aerei anziché immobilizzare capitali nell'acquisto di nuovi apparecchi. Da mesi sulla stampa americana era in corso una campagna d'allarme. A partire dall'incidente della scorsa primavera in cui un Boeing 737 dell'Alouha Airlines, con 19 anni di servizio, si era scoperchiato

in pieno volo, atterrando intero solo grazie all'abilità del pilota. A vedere le foto tutti avevano pensato ad un'esplosione. Poi l'inchiesta aveva accertato un «cedimento strutturale» dovuto alla vecchiaia. Se si vuole un esempio di come certi velivoli vengono spremuti, ricaviamo dalla stampa il caso del Boeing 737 uscito dalla fabbrica vent'anni fa col numero di matricola 19921. Comprato dalla Pacific Southwest per 3 milioni di dollari, era stato nello stesso anno rivenduto alla canadese Pacific Western per 3 milioni e mezzo. Dopo essere stato usato per 13 anni da canadese, era stato rivenduto per 6 milioni e affittato alla Pan Am dal 1982 al 1986, volando quotidianamente da New York a Pittsburgh e ritorno. Ora è in servizio con la compagnia di 20 anni e i 65.000 «cicli», il 19921 continua a volare per una compagnia aerea dell'Honduras. □ St.G.

Un pilota: «Qualcosa ha impedito di comunicare l'allarme»

ROMA. Due, al momento, le possibili spiegazioni della tragedia di Lockerbie: cedimento strutturale o sabotaggio. Nella sede dell'Appl, l'Associazione professionale dei piloti di linea, si attende che la Balpa, l'associazione dei piloti britannici, invii il suo rapporto su quest'ultima, gravissima sciagura. «È indispensabile, per giudicare l'incidente, conoscere il contenuto delle scatolette nere - spiega il comandante Alfredo Antonelli, che opera sugli Airbus dell'Alitalia -». In particolare quello del cockpit voice recorder, che registra tutte le comunicazioni a bordo e fra bordo e terra. I dati che abbiamo adesso non ci consentono altro che illazioni. Vuol ricordarsi se ci sono stati in passato episodi di cedimento strutturale con gravi catastrofici, su un jumbo? Sì. Appena tre anni fa su un Boeing 747 della Ial, la compagnia giapponese, si staccò

in volo la paratia di coda, quella che separa la parte pressurizzata della zona non pressurizzata dell'aereo. I cavii di comando dell'elevatore e i comandi furono tranciati, e il comandante non fu più in grado di manovrare il velivolo (12 agosto 1985: 520 morti, ndr). Il jumbo era dello stesso tipo di quello caduto a Lockerbie, e aveva più o meno la stessa anzianità di servizio. Naturalmente, le analogie si fermano qui.

L'aereo della Pan Am potrebbe essere caduto a causa di una depressurizzazione dovuta ad un collasso strutturale? Sì. Però è difficile che un incidente così repentino sia dovuto ad una depressurizzazione: in quel caso, infatti, al pilota restano margini di manovra abbastanza alti, se i comandi sono ancora efficienti inoltre è prevista una procedura di emergenza, che in Scozia pare non abbia avuto luogo se l'aereo perde quota ma si può ancora manovrare, il comandante innanzitutto avvisa il controllo di terra. Invece, tra il jumbo caduto a Lockerbie e i centri a terra pare che comunicazioni non ce ne siano state. Anche in presenza della cosiddetta decompressione esplosiva, che provoca danni ingenti all'aereo, la prima procedura è avvisare il controllo. Questa mancanza di comunicazioni è molto strana. Come la si può spiegare? Con un evento improvviso che abbia danneggiato i sistemi radioelettrici di bordo, anche quelli di emergenza. Anche il trasponder, che è una sorta di avviso elettronico che viene inviato ai radar: in sostanza si tratta di questo: ad ogni volo viene assegnato un determinato codice, che va inserito nel trasponder. Quando i radar «interrogano» il codice, esso risponde agli impulsi, e consente di individuare

Le sciagure precedenti con vittime a terra

La tragedia di Lockerbie, con il suo pesante bilancio di vittime a terra è fra le più gravi della storia dell'aviazione. L'incidente aereo che ha provocato il maggior numero di vittime a terra è avvenuto nel 1979 a Pechino: 190 vittime per la caduta di un «Trident» militare (dieci i morti sull'aereo). Ecco, di seguito, il riepilogo delle tragedie aeree che hanno coinvolto anche persone a terra.

- 1960. Il 16 dicembre un Dc8 della Twa entra in collisione con un altro velivolo su New York. Muoiono 134 persone, di cui 71 a terra.
- 1969. Il 16 marzo un Dc9 si schianta a terra a Maracabo, in Venezuela: 155 morti, di cui 71 a terra.
- 1973. Il 3 giugno un aereo sovietico «Tupolev 144» esplose in ana nei pressi di Goussainville, in Francia. 14 morti, di cui 8 a terra.
- 1975. Il 20 novembre nei pressi di Dunsfold, in Gran Bretagna, un aereo da turismo precipita su una strada statale ferendo contro un'auto. 11 morti, di cui 6 a terra.
- 1976. Il 15 aprile a Ciudad Bolivar (Venezuela) un aereo militare precipita su due case: 10 morti, di cui 8 a terra.
- 1976. Il 13 ottobre, a Santa Cruz, in Bolivia, un cargo precipita sul centro abitato: 100 morti, di cui 97 a terra.
- 1976. Il 25 dicembre un aereo di linea della Egyptian si schianta in fase di atterraggio su una fialda di Bangkok, in Thailandia. 1 morti sono 70, di cui 18 a terra.
- 1978. Il 25 settembre un Boeing 727 e un «Cessna 172» scontrano in aria sopra la città di San Diego, in California. I morti sono 150, di cui 14 a terra.
- 1979. Il 14 marzo un «Trident» militare precipita su una fabbrica vicino a Pechino: 200 morti, di cui 190 a terra.
- 1979. Il 25 maggio un Dc10 della «American Airlines» precipita subito dopo il decollo dall'aeroporto di Chicago. 275 i morti, di cui 2 a terra.
- 1980. Il 17 aprile un «P3 Orion» della marina Usa precipita su un albergo di Pago Pago: 9 i morti, di cui 3 a terra.
- 1982. Il 9 luglio un Boeing 727 precipita su Kenner, un sobborgo di New Orleans: 153 morti, di cui 8 a terra.
- 1983. Il 16 aprile a Khartoum, in Sudan, un aereo privato «Hawker Siddeley 748» precipita dopo il decollo e si schianta su una casa. 17 morti, di cui 9 a terra.
- 1983. Il 27 giugno un caccia «Mirage» dell'aeronautica

francese e un aereo privato entrano in collisione sopra il centro abitato di Birkenoorf (Rt). Il «Mirage» si schianta sopra alcune case: 6 i morti, di cui 3 a terra.
- 1983. Il 23 luglio a Piura (Perù) un aereo militare precipita sulla città, mentre compie acrobazie. 1 morti sono 8, di cui 6 a terra.
- 1984. Il 19 settembre un cargo precipita su un quartiere di Quito (Ecuador). I morti sono 55, di cui 51 a terra.
- 1985. Il 9 aprile un caccia a reazione dell'aeronautica indiana precipita durante un volo di prova sul villaggio di Vrelo (Jugoslavia). Dieci i morti, di cui nove a terra.
- 1985. Il 24 agosto un aereo da turismo precipita su un quartiere di Kinshasa (Zaire). Sei morti, di cui 3 a terra.
- 1986. Il 31 agosto un «Piper Tomahawk» entra in collisione con un Dc9 dell'«Aeromexico» precipitando sul quartiere di Cermos, a Los Angeles 1

VIRGINIA LORI