

Il Boeing precipitato

L'aereo ha sfiorato le case e si è schiantato sull'autostrada
Le ultime parole del pilota:
«Tenetevi forte, stiamo cadendo»

È la seconda tragedia in 18 giorni
Il 737 era stato acquistato
appena tre mesi fa in America
Alcune compagnie sospendono i voli

Il terrore nei cieli di Gran Bretagna

Quarantatré morti e un paese sotto choc. Solo 18 giorni dopo la drammatica esplosione del jumbo della Pan Am, la Gran Bretagna è sconvolta da un'altra tragedia dei cieli. Il Boeing 737 della British Midland, diretto a Belfast, è precipitato a 170 chilometri da Londra. Un nuovo attentato terroristico? Un sabotaggio? «Non possiamo escludere nessuna ipotesi», ha detto la Thatcher.

Il sistema interno automatico per lo spegnimento di eventuali incendi nel motore. È lo sceriffo William Tench, ex capo della sezione investigativa che si occupa di disastri aerei, ha aggiunto: «Le possibilità che vadano in avaria tutti e due i motori sono una decina di milioni». Eppure proprio questo è accaduto. Quando l'aereo si è schiantato alle 19.52, ottocento metri fuori l'abitato di Kegworth, il primo motore era spento e il secondo in fiamme. I superstiti ricordano chiaramente uno scoppio a destra e, dopo che il pilota era riuscito a spegnere l'incendio, un altro scoppio a sinistra. Gli abitanti del piccolo centro, poco più di duemila persone, hanno raccontato che solo la bravura del comandante Hunt ha impedito che il Boeing si schiantasse sulle case, bissantando la tragedia di Lockerbie. Il Boeing aveva infatti perduto quota ed era passato a soli quindici metri dall'edificio più alto di Kegworth.



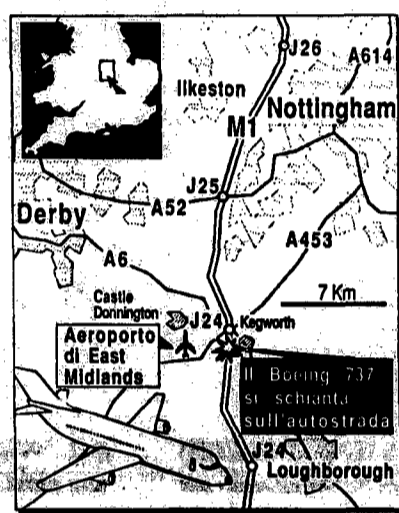
I rottami del Boeing delle linee interne britanniche precipitato domenica scorsa. In basso: la cartina mostra il punto in cui si è verificato il disastro

LONDRA. Era in volo da soli dieci minuti quando il comandante ha lanciato l'allarme. «Ho un motore in fiamme, tento un atterraggio di emergenza». Disperatamente ha cercato di portare il nuovissimo Boeing 737 sulla pista delle East Midlands. Un primo scoppio e qualche minuto dopo un altro boato. L'aereo con il motore destro fuori uso e il sinistro in fiamme ha sfiorato i tetti di Kegworth, ha strisciato sulle cime degli alberi e si è schiantato sull'autostrada M1, che da Londra porta in Scozia.

L'aeroporto era ad appena cento metri. «Si è rotto come un giocattolo», ha raccontato un testimone. La cabina di pilotaggio e la coda, ancora intatte, sono schizzate via, la carlinga è esplosa in frantumi. Poi le grida dei feriti, il frenetico intervento delle squadre di soccorso che hanno spento l'incendio (è quasi un miracolo che i serbatoi pieni di benzina non siano esplosi), il lavoro di scavo per sette ore tra le lamiere, la drammatica conta dei morti. Prima 37, poi 43, fino all'ultimo morto, il 500° caso. Secondo la compagnia fornita dalla polizia: hanno perso la vita in 44.

Le autorità politiche e di polizia inglesi per ora non si sbilanciano. Vogliono evitare che il terrore da attentato si diffonda ancora più pesantemente nel paese. Sono ferme alla formula di rito: «Non escludiamo nessuna ipotesi di sabotaggio, avaria, disattenzione nei lavori di manutenzione». Ma la presenza a bordo dell'aereo di 26 militari inglesi diretti in Irlanda (sei hanno perso la vita) è un elemento che sta spingendo gli investigatori a battere la pista del sabotaggio. La comunità protestante dell'Irlanda del Nord ha già fatto sapere che «eventuali di una sciagura appare molto sospetta se si tiene conto che quel volo veniva usato abitualmente dai giovani militari diretti a Belfast». La British Midland ha però continuato fino a sera ad escludere categoricamente l'ipotesi del sabotaggio.

Dubbi e paure che dovranno essere sciolti dall'inchiesta avviata dalla magistratura e dal ministero dei Trasporti. Gli inquirenti hanno a disposizione anche la scatola nera, ritrovata a pochi metri dall'aereo, con le registrazioni di tutte le operazioni e delle conversazioni. Negli ospedali intanto ci sono ancora molti feriti in gravi condizioni, alcuni con il volto e i corpi sfigurati. Tutti con il drammatico allarme del comandante ancora impresso nella memoria: «Tenetevi forte, c'è un atterraggio d'emergenza».



Jumbo Una nuova ipotesi sulla bomba

NEW YORK. Per l'attentato al jumbo della «Pan Am» caduto a Lockerbie gli inquirenti italiani si starebbero orientando sulla ipotesi della collaborazione fra elementi di due gruppi estremistici palestinesi, quello di Abu Nidal e quello di Abu Ibrahim, noto anche come «gruppo 15 maggio». Lo afferma il «New York Times» in una corrispondenza da Roma nella quale cita un non meglio identificato «un funzionario di polizia italiano». Secondo l'articolo, gli inquirenti ritengono che sia coinvolto nell'attentato Samir Kadar, responsabile per l'Italia del gruppo di Abu Nidal, che era stato ucciso per errore nell'esplosione di un'auto-bomba ad Atene nel luglio scorso e che invece secondo il citato funzionario sarebbe «più vivo che mai». Ma Kadar è specializzato in operazioni come quella di Fiumicino del dicembre 1985 piuttosto che in bombe; qui entrerebbe in gioco Abu Ibrahim. Considerato uno dei più abili esperti di esplosivi e in particolare del sofisticato «Semtex» che sarebbe stato usato per l'attentato al jumbo.

L'Inghilterra, sotto choc: «Ma non è stata l'Ira»

L'incidente del Boeing 737 allunga la catena dei disastri che in questi ultimi tempi hanno colpito la Gran Bretagna nel settore dei trasporti. Il fatto che sia avvenuto in circostanze così straordinarie (un guasto ad entrambi i motori, una possibilità considerata remota) non toglie che stia diventando sempre più urgente esaminare la questione delle misure di sicurezza.

ALFIO BERNABEI

Fatalità a parte, ormai sempre le stesse domande, su aumento dei profitti, ristrutturazione del personale e costi delle misure di sicurezza, affiorano regolarmente dopo simili tragedie. La gravità dell'incidente della stazione della metropolitana di King's Cross, nel quale un anno fa persero la vita più di 30 persone, è stato poi in gran parte attribuito a scarse misure di sicurezza e al deterioramento della qualità dei servizi. Un mese fa le ferrovie si sono prese la responsabilità per la disruzione dei segnali nella tremenda collisione di treni vicino alla stazione di Katerloo, in cui sembra che abbiano giocato un ruolo importante il sovraffollamento dei convogli e gli orari di lavoro troppo intensi. Anche se il disastro del Boeing della Pan Am precipitato su un villaggio scozzese appena ventiquattro giorni fa in cui sono mor-

ti 270 passeggeri e 11 persone a terra è sopraggiunto dall'esterno in forma di attentato terroristico, il pubblico è cosciente che qualcuno avrebbe potuto giudicare finanziariamente controproducente di ramare allarmi o cancellare dei voli.

Ora tutto si incrocia ai limiti dell'incredibile: se è vero che i due motori del Boeing 737 sono del tutto indipendenti come devono essere, visto che i piloti per impraticabili compiono atterraggi con un solo motore anche quando ne hanno due a disposizione - come si fa ad immaginarsi una doppia disruzione consistente in alcuni paesi è già ben stretta, in altri ancora no. E tutto questo capita appunto mentre qualche centinaio di chilometri più a nord, intorno al villaggio di Lockerbie, circa 200 persone continuano a perlustrare quotidianamente il

suolo alla ricerca dei pezzi del jumbo della Pan Am. Il ministro dei Trasporti Paul Channon, che ha già ordinato un'inchiesta su quest'ultimo disastro, ha scartato la possibilità di un attentato terroristico e non ha dato nessun peso al fatto che a bordo ci fossero 26 militari inglesi che si recavano a Belfast, sei dei quali sono morti. Ha dichiarato che per il momento la dinamica della tragedia è stata ricostruita così: guasto ad uno dei motori, dieci minuti dopo il decollo da Heathrow, incendio dell'altro motore una ventina di minuti più tardi con conseguente atterraggio d'emergenza. Atterraggio d'emergenza, ostacolo in parte da una collinetta vicina all'aeroporto. Il Boeing si è schiantato a poca distanza dalle case del villaggio di Kegworth dopo aver spazzato via lo spartitraffico dall'autostrada più affol-

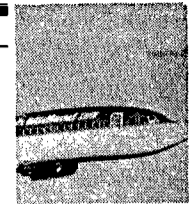
lata del paese, la Motorway One. Grandi frenate, nessuna vittima a terra. Dalle case la gente ha visto un incredibile replay del disastro di Lockerbie. È comprensibile se su tutto prevale un sentimento di incredulità che sfiora l'assurdo. Questa volta il villaggio è stato evitato per meno di un chilometro. Nel caso di Lockerbie si è poi saputo un particolare agghiacciante: se l'esplosione del jumbo fosse avvenuta un minuto prima, il reitto avrebbe potuto colpire una centrale nucleare.

Sulla questione della sicurezza ci si domanda se l'aeroporto della British Midlands che aveva appena 500 ore di volo, quasi in rodaggio, possa aver consentito degli otto voli che aveva appena effettuato nel suo servizio continuo. Veniva usato troppo? La Midlands è la seconda principale compa-

gnia aerea dopo la British Airways. È in attivo finanziario, un successo, tanto che le linee aeree scandinave vi hanno fatto vasti investimenti. Ci si domanda perché il pilota non è tornato all'aeroporto londinese di Heathrow che aveva lasciato dieci minuti prima del guasto al primo motore. I principali aeroporti intorno alla capitale da tempo sfiorano emergenze a causa dell'intensità del traffico e si è parlato di dozzine di scontri aerei evitati per un pelo. L'inchiesta dovrebbe far luce sui margini di tempo predisposti per ricevere eventuali aerei di ritorno senza metterli in fila nel cielo come avviene quasi normalmente. In un recente viaggio da Gatwick ci siamo trovati in fila in attesa del decollo per l'ormai abituale mezz'ora. In compenso le misure di sicurezza erano attente e precise.

Atterraggio d'emergenza per un jumbo a Heathrow

Un Boeing 747 della Pan Am proveniente da Washington è stato costretto ad effettuare un atterraggio d'emergenza nell'aeroporto di Heathrow a Londra dopo che il suo pilota aveva avvisato la torre di controllo sui problemi insorti nel sistema idraulico del carrello. Tutte le misure d'emergenza dell'aeroporto erano state approntate in vista di un atterraggio senza carrello ma il pilota è riuscito a toccare terra senza inconvenienti significativi. L'aereo, un jumbo 747, era dello stesso tipo di quello esploso il 21 dicembre scorso che fece il suo ultimo scalo proprio all'aeroporto londinese di Heathrow.



Il ministro svedese non vola con la «Sas»

chimiche. Il ministro ha seguito il consiglio dei servizi di sicurezza del suo paese: «La Sapo (servizi di sicurezza svedese) - ha detto Anderson al suo arrivo a Stoccolma - ha ritenuto più prudente per me e per il mio seguito, ma anche per i passeggeri del volo regolare che avrei dovuto prendere, di mettere a mia disposizione un aereo speciale». Anderson è stato il principale artefice di un incontro a Stoccolma tra ebrei americani e il leader dell'Olp, avvoltosi nel dicembre scorso.

Dopo le minacce indirizzate alla compagnia aerea scandinava Sas, il ministro degli Esteri svedese Sten Anderson ha preferito utilizzare un aereo speciale per tornare a Stoccolma da Parigi, dove si era recato per una conferenza sulle armi chimiche. Il ministro ha seguito il consiglio dei servizi di sicurezza del suo paese: «La Sapo (servizi di sicurezza svedese) - ha detto Anderson al suo arrivo a Stoccolma - ha ritenuto più prudente per me e per il mio seguito, ma anche per i passeggeri del volo regolare che avrei dovuto prendere, di mettere a mia disposizione un aereo speciale». Anderson è stato il principale artefice di un incontro a Stoccolma tra ebrei americani e il leader dell'Olp, avvoltosi nel dicembre scorso.

Il cordoglio del Papa per le vittime del Lancashire

delle sue preghiere per i morti e per coloro che sono ricoverati in ospedale in seguito al disastro aereo. Inoltre la prega di estendere la sua pietosa considerazione ai parenti dei feriti e di tutti coloro che sono in lutto».

Un telegramma di cordoglio per il disastro aereo avvenuto l'altro ieri in Inghilterra è stato inviato dal Papa, tramite il segretario di Stato, cardinal Casaroli, al vescovo di Nottingham, il Santo Padre - si legge nel testo - desidera assicurarsi che il disastro aereo sia stato un incidente e non un attentato.

Verso un accordo fra il Marocco e il Polisario

I colloqui di re Hassan (nella foto) con i dirigenti del Fronte Polisario hanno avuto come primo effetto una tregua nell'ex Sahara spagnolo. Secondo fonti diplomatiche marocchine, il Fronte Polisario avrebbe espresso il desiderio di giungere ad una soluzione di pace accavalcando l'opzione del referendum nella regione contesa. Per il re del Marocco una soluzione potrebbe essere quella di concedere al Polisario il controllo amministrativo del Sahara occidentale senza però perdere la sovranità territoriale. Ma per questo bisognerebbe votare una modifica alla Costituzione del Marocco per rendere legale la trasformazione in autonomie di alcune regioni.



Brasile, un arresto per l'omicidio dell'ecologo

embre scorso, ed era ricercato dalla polizia perché risulta coinvolto in alcuni omicidi nello Stato di Panama. Al momento dell'arresto ha detto di non sapere nulla sui motivi che hanno spinto suo figlio ad uccidere «Chico» Mendes.

È un allevatore di bestiame. Darii Aves Da Silva, sospettato di aver ordinato l'assassinio dell'ecologo Francisco Mendes. L'allevatore è il padre del giovane che ha confessato l'omicidio, avvenuto in un villaggio dell'Amazzonia il 22 dicembre scorso, ed era ricercato dalla polizia perché risulta coinvolto in alcuni omicidi nello Stato di Panama. Al momento dell'arresto ha detto di non sapere nulla sui motivi che hanno spinto suo figlio ad uccidere «Chico» Mendes.

A Roma il ministro degli Esteri giapponese

Il ministro degli Esteri giapponese, Susuke Uno, è giunto a Roma in visita ufficiale. Oggi alle 11 incontra Andreotti a palazzo Madama mentre mercoledì prossimo avrà un colloquio con il primo ministro De Mita a palazzo Chigi e più tardi vedrà il presidente della Repubblica. Sempre mercoledì Susuke Uno si recerà in Vaticano, dove sarà ricevuto in udienza dal Papa e dal segretario di Stato Casaroli. Dopo la visita Roma, il ministro degli Esteri giapponese si recherà in Gran Bretagna.

Il ministro degli Esteri giapponese, Susuke Uno, è giunto a Roma in visita ufficiale. Oggi alle 11 incontra Andreotti a palazzo Madama mentre mercoledì prossimo avrà un colloquio con il primo ministro De Mita a palazzo Chigi e più tardi vedrà il presidente della Repubblica. Sempre mercoledì Susuke Uno si recerà in Vaticano, dove sarà ricevuto in udienza dal Papa e dal segretario di Stato Casaroli. Dopo la visita Roma, il ministro degli Esteri giapponese si recherà in Gran Bretagna.

VIRGINIA LONI

Le compagnie aeree non hanno avuto perdite di clienti

«Paura di volare? Forse, ma si viaggia lo stesso»

STEFANO POLACCHI

ROMA. «In questo periodo è meglio mettersi i panni, per viaggiare... lo stavo giusto dicendo alla mia collega». La signorina dell'Aeroflot risponde con una battuta alla nostra domanda. «Sono calati i viaggiatori in seguito agli incidenti e agli attentati degli ultimi mesi? Sono saltate prenotazioni? Sono stati cancellati voli?». La segretaria della compagnia aerea sovietica, dopo lo scherzoso sarcasmo iniziale, spiega che non ci sono state diminuzioni di passeggeri. «Anzi - afferma - abbiamo dovuto istituire molti voli supplementari per Mosca». Quindi i viaggiatori non sono affatto impressionati dagli incidenti? Non hanno paura dell'aereo? «Un paio di giorni fa due clienti mi hanno tempestato di domande - risponde la signorina dell'Aeroflot -. Mi hanno chiesto l'anno di fabbricazione dell'aeromobile e le caratteristiche tecniche...

insomma, sicuramente c'è più attenzione da parte di chi vola, anche se fortunatamente non abbiamo registrato fenomeni di fobia dell'aria». Le altre compagnie aeree hanno avuto contraccolpi dagli ultimi disastri aerei? È scoppata o no la «psicosi da incidente»? Entriamo negli uffici della British Airways e poniamo la stessa domanda alla compagnia che, da ieri, si trova, o almeno potrebbe trovarsi, nell'occhio del ciclone. «No, nessuna cancellazione», rispondono seccamente all'ufficio prenotazioni. Più diretta la spiegazione dei responsabili della compagnia per l'Italia. «Non abbiamo avuto nessun sentore di una psicosi da volo - afferma l'addetto -. Non abbiamo avuto disdette di prenotazioni o crolli di passeggeri». Con un centinaio di voli giornalieri dall'Italia all'Inghilterra, la British è una grande compagnia

aerea. «Che io ricordi negli ultimi anni non si è mai registrata una fobia da aereo in seguito a incidenti o attentati - affermano alla British Airways -. Anche perché l'aereo è un mezzo di spostamento ormai diffusissimo e sempre più indispensabile. Tutte le compagnie, d'altronde, stanno stringendo la vite della sicurezza che in alcuni paesi è già ben stretta, in altri ancora no». Alla Pan Am, qualche dubbio sul volume d'affari lo hanno. «La domanda che ci ha fatto ce la siamo posta anche noi e stiamo verificando - rispondono agli uffici della compagnia americana -. Fino a ora non abbiamo registrato perdite di viaggiatori, anche perché è ancora un periodo di rientri dalle vacanze, è difficile che chi ha prenotato per questo periodo rinunci al volo. Gennaio e febbraio sono invece due mesi generalmente scarsi, in cui viaggiano solo gli uomini d'affari. Comunque non abbiamo cancellato nes-

Si moltiplicano le segnalazioni di bombe a bordo e gli inconvenienti tecnici
Negli scali misure di sorveglianza più intense su passeggeri e merci in transito

Aerei vecchi e incidenti in agguato

Nel 1988, l'aviazione commerciale nel mondo ha consolidato la soglia del miliardo di passeggeri. Si vola di più, ma in compagnia di giustificate paure: il ritorno in grande del terrorismo internazionale, le polemiche sull'età e l'usura degli aerei, i cieli affollati e gli aeroporti congestionati. Sintomatico un episodio di pochi giorni fa: un passeggero della British Airways voleva scendere, a 8mila metri di quota.

VITTORIO RAGONE

ROMA. Il 22 dicembre dell'anno scorso, un Tristar della British Airways, in volo da New Delhi a Londra, atterrò a Fiumicino a causa di una telefonata anonima che segnalava una bomba a bordo. Contemporaneamente, atterrò a Caselle per la stessa ragione un Md-83 francese. Il 26 dicembre un Boeing 727 dell'americana Eastern Airlines effettuò un atterraggio d'emergenza a Charleston (Virginia): nella fusoliera, a poppa, s'è aperto uno squarcio lungo mezzo metro e largo poco

meno, un jumbo della Pan Am (a Ginevra), per ricordare solo gli episodi noti. Eppure, nel 1988 il traffico mondiale è aumentato, secondo l'organizzazione dell'Onu per l'aviazione civile internazionale (Oaci), del 7 per cento rispetto all'anno prima. Per il secondo anno di seguito è stata infranta la soglia del miliardo di passeggeri. Siamo oggi ad un volume di traffico che era previsto per il 1997. Ma è dubbio che questa espansione felice possa continuare se non si contrastano con efficacia le ragioni del timore crescente che accompagna chi sale su un aereo per viaggiare tra nazioni e continenti. La prima, e fondatissima, è la recrudescenza del terrorismo internazionale. Un rapporto del Gao (General Accounting Office) statunitense, un organo del Congresso, ha elencato venti giorni fa, dopo l'attentato al jumbo Pan Am, 14 aeroporti a rischio, fra i quali Atene e Fiumicino (che ha subito più di 20 attentati in

16 anni). Le misure più efficaci sono le informazioni preventive, naturalmente, alle quali provvedono i servizi segreti ma che talora, come sembra aver dimostrato la tragedia di Lockerbie, vengono sottovalutate. Negli scali europei - mprei Fiumicino e quello di Milano - è stata intensificata la sorveglianza delle sale comuni e degli ingressi. Le ispezioni ai bagagli si sono fatte più minuziose, soprattutto dove (è il caso di Fiumicino) esistono locali di transito costruiti apposta. Contro gli esplosivi particolarmente sofisticati e di difficile rilevazione, in vari aeroporti europei ed americani lavorano gli «sniffers», apparecchiature che percepiscono le esalazioni delle sostanze chimiche sospese. «Sniffers» della seconda generazione sono in arrivo negli scali principali. In Italia, manca a dirlo, il compito è ancora assegnato ai cani addestrati.

La fonte di timore, per chi mette piede su un aereo, è la polemica sull'usura dei velivoli. Una polemica, per la verità, che riguarda più gli Stati Uniti che l'Europa. Negli Usa la concorrenza srenata indotta dalla deregulation (237 aerolinee) ha causato «risparmi» deleteri sulle spese di manutenzione e ringiovanimento delle flotte, tanto da convincere la Faa (Federal aviation administration) ad emanare una riforma molto pesante e nuove direttive. Le più recenti (novembre '88) riguardano proprio gli esemplari più anziani del Boeing 737: la Faa ha imposto la sostituzione dei bulloni in un lungo tratto della fusoliera, limiti alle quote di crociera, controlli supplementari sulla struttura e sull'avionica di bordo. Le flotte aeree Usa hanno un'età media assai alta, a cominciare da quelle delle compagnie maggiori: 14,67 anni la Pan Am, 15,14 la Twa. Al confronto, le flotte europee sono ancora adolescenziali: ma con la liberalizzazione in arrivo, c'è poco da stare allegri.