

Cina Bush chiede clemenza per i condannati

WASHINGTON Gli Stati Uniti rivolgono al governo cinese un appello perché eserciti clemenza nei confronti dei condannati a morte a Shanghai e Pechino. L'iniziativa è del presidente George Bush che - ha detto il portavoce della Casa Bianca Martin Fitzwater - ha dato incarico al Dipartimento di Stato di trasmettere l'appello all'ambasciatore cinese a Washington. Nel suo briefing quotidiano il portavoce ha ribadito anche che non è interesse del presidente imporre sanzioni economiche o commerciali alla Cina. Ma ha precisato che «tutti gli aspetti delle relazioni con Pechino sono attualmente in via di riesame». Gli Stati Uniti - ha detto Fitzwater - hanno sollevato la questione «nel spirito di un paese che ha lavorato per 20 anni con la Cina per migliorare i rapporti reciproci. Riteniamo che i diritti umani siano universali ed è nostro dovere - ha aggiunto il portavoce - intervenire il loro difesa».

Secondo gli Stati Uniti le recenti condanne a morte contro coloro che «sono stati arrestati nelle dimostrazioni per la democrazia possono solo allargare le ferite delle ultime settimane». Fitzwater ha ricordato che già la settimana scorsa condannando il rap presagge Washington aveva indicato la strada del dialogo e della riforma come «la migliore speranza per un ritorno della stabilità in Cina». Da allora «altre nazioni del mondo hanno espresso la loro preoccupazione con un coro crescente di voci a difesa dei diritti umani» che la Casa Bianca non può che «accogliere con favore».



La nave da crociera sovietica circondata dagli elicotteri di salvataggio

Ore di panico nella notte nel mar di Barents Nave da crociera sovietica urta un iceberg alla deriva

Tutti salvi i 611 passeggeri tra cui due italiani. Pronto Sos e le scialuppe hanno evitato il disastro

Per un'ora sulla banchisa aspettando i soccorsi

S'è siorata la tragedia nel Mar di Barents per la collisione della nave da crociera sovietica «Gorki» con un iceberg alla deriva. Salvati da elicotteri e scialuppe, circondati da una vasta cintura di ghiaccio. Una parte dell'equipaggio lotta per impedire che la nave affondi. Una passeggera: «Per un'ora abbiamo atteso i soccorsi su un lastrone».

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
SERGIO SERGI

MOSCA. Un forte schianto a sinistra scricchiolio e, poi il sibilo delle sirene. Era quasi l'una di martedì e sulla nave da crociera sovietica «Maksim Gorki», in navigazione nel Mar di Barents in pieno circolo artico tra i 611 passeggeri, tra cui due italia-

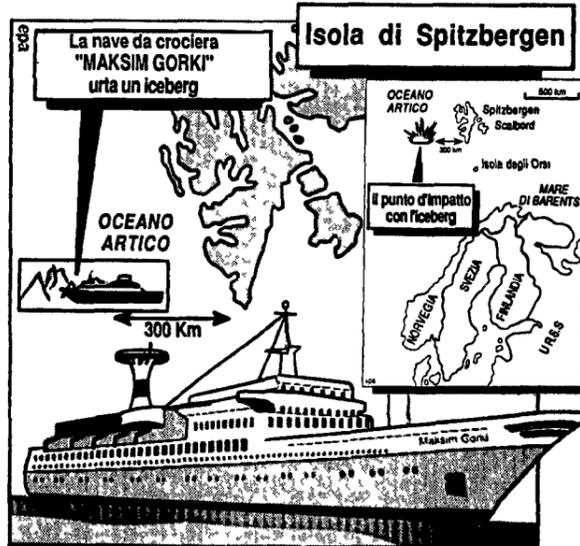
stati momenti drammatici a circa 200 miglia dalle isole di Spitzbergen. Ma tutti, alla fine si sono salvati grazie al pronto intervento della Marina norvegese che ha dispiegato uno schieramento di elicotteri e il vascello guardacostiero «Senja» giunto a tutto vapore nella zona dell'incidente appena cinque ore dopo.

La «Gorki», nave di 25 mila tonnellate lunga 196 metri costruita nel 1969 nei cantieri di Amburgo e venduta all'Urss nel 1974 procedeva sicura alla velocità di 22 nodi di nonostante la scarsa visibilità grazie al sistema radar. Ma c'era un grande iceberg in agguato che all'improvviso ha fatto fare un sobbalzo

provocando due falle una lunga due metri e mezzo e larga 75 centimetri l'altra più stretta ma ben sei metri lunga. I passeggeri sono illesi anche se hanno vissuto ore di paura, alcuni in attesa degli aiuti su lastroni di ghiaccio ad una temperatura che si aggirava attorno allo zero. Ma sino ad ieri sera una parte dell'equipaggio (250 dei 379 uomini, compreso il comandante) ancora lottava per impedire che la «Gorki» affondasse nelle gelide acque artiche mentre soffiava un forte vento e pioveva incessantemente. L'agenzia Tass riferiva che la nave era «pericolosamente inclinata» e che erano state installate al-

tre due potenti pompe (i marinai stavano perdendo ogni speranza per la rottura dell'unica che sino a quel momento aveva aspirato l'acqua infiltrata nello scafo) fatte giungere con gli elicotteri dall'equipaggio di Longyear. L'equipaggio spera di rimettere in linea la nave per poter raggiungere il porto di Barentsburg per poi, dopo una sommaria riparazione recarsi in un cantiere. Nelle ultime ore hanno raggiunto la «Gorki» anche un potente rimorchiatore sovietico e altre navi. I sovietici stanno tentando di chiudere le falle con il cemento a presa rapida.

La nave sovietica era stata noleggiata dalla compagnia



tedesca «Phoenix» di Bonn che aveva venduto i posti per la crociera a 1.300 dollari per diciotto giorni di escursione per le coste della Scozia dell'Islanda e della Norvegia. La «Gorki» era stata revisionata appena un anno fa dai cantieri tedeschi di Bremerhaven ed era un portavoce ha dichiarato che «era adatta per affrontare le dure condizioni del nord Atlantico» e che, inoltre, il suo scafo appariva abbastanza forte per eventuali impatti con i banchi di ghiaccio dell'Artico. Così non è stato. E adesso a nome del governo sovietico il portavoce Ghenadi Gherasimov ha dovuto esprimere la «più profonda gratitudine» ai soccorritori

norvegese senza i quali l'incidente poteva trasformarsi in una terribile tragedia. Infatti il pronto intervento degli elicotteri (e poi della nave guardacostiera «Senja») dopo il lancio del Sos ha permesso il salvataggio di tutti i passeggeri gran parte dei quali, in verità, erano già a bordo delle scialuppe per ordine del comandante anche se la nave non minacciava di affondare.

Racconta la passeggera Marianne Finne «No, non c'è stato eccessivo panico al momento della collisione con l'enorme blocco di ghiaccio. C'è stata un po' di confusione quando ci hanno detto di indossare i giubbotti di salvataggio e di re-

carci ai battelli Faceva freddo e pioveva forte». A sua volta Brigitte Frunwald, 52 anni di Monaco, dice «La mia scialuppa continuava a urtare il fianco della nave. Le persone erano molto spaventate e c'era ghiaccio dappertutto. L'equipaggio pensava che il battello fosse danneggiato e allora in novanta ci siamo arrampicati su un lastrone di ghiaccio dove abbiamo atteso i soccorsi per circa un'ora». Angosciante la testimonianza di Adolf Kuhn, 73 anni «La nostra scialuppa è rimasta per due ore sospesa su un fianco della nave perché c'era troppo ghiaccio per ammararla. Alla fine l'equipaggio c'è riuscito».

Polonia Bocciati i «falchi» del Poup

VARSAVIA I dati ufficiali delle elezioni legislative polacche di domenica confermano che «Solidarnosc» ha conquistato 99 dei cento seggi al Senato e tutti i 161 seggi a sua disposizione alla sejm (460 deputati) dalla quale sono stati esclusi alcuni dei principali esponenti dell'ala conservatrice e sono entrati numerosi candidati riformatori. I dati confermano altresì che la coalizione governativa non di sporrà alla dieta dei due terzi necessari per respingere leggi eventualmente bocciate dal Senato, rendendo così inevitabile un accordo parlamentare con l'opposizione.

Secondo i dati ufficiali oltre al 99 di Solidarnosc entra al Senato anche il miliardario di Pila Henryk Stoklosa indicato come un forte critico del sistema burocratico amministrativo. Non è entrato alla sejm il primo segretario del Poup a Varsavia Kubasiewicz considerato come uno dei capofila dei «dur» al pari di Gorywoda primo segretario a Katowice del generale Pudysz viceministro dell'Interno e di Bogumil Ferensztajn. Sono invece state elette alcune fra le principali figure legate alla «voilà rotonda».

Dramma in diretta sui cieli dell'Alaska

«L'aereo sta per precipitare». Questo l'ultimo messaggio lanciato via radio da un «Piper» in volo sull'Alaska e raccolto da Stan Gerlitz, un americano addetto al servizio emergenze. Sull'aereo, pochi minuti dopo imabissatosi, viaggiava sua figlia Janelle. Il funzionario ha seguito tutte le fasi della tragedia: la radio di bordo, infatti, si era bloccata subito dopo il lancio del drammatico Sos.

NEW YORK «Sono rimasto senza carburante. Devo tentare un ammaraggio». Questo il drammatico messaggio lanciato dal pilota di un «Piper» statunitense in volo sul mare dell'Alaska. A raccogliere il disperato Sos dall'altra parte della radio un funzionario del servizio emergenze Stan Gerlitz. Sul piccolo velivolo viaggiava insieme ad altre tre persone una figlia Janelle di appena dodici anni. È stato un vero e proprio colpo al cuore per l'addetto al servizio emergenze che ha tentato subito di mettersi in contatto con l'aereo ma ogni tentativo si è rivelato inutile. La radio di bordo infatti era bloccata sulla prima trasmissione del Sos. Il funzionario ha potuto così venire in diretta tutte le fasi della tragica morte della figlia e delle altre tre persone che

viaggiavano sul «Piper». Superati i primi attimi di sgomento Stan Gerlitz ha avvisato i piloti degli elicotteri di un cantiere non lontano dal punto della sciagura. L'allarme è scattato rapidamente e su larga scala in pochi minuti i mezzi di soccorso hanno raggiunto il luogo del disastro. Ma l'aereo si era già imabissato. Gli elicotteri hanno a lungo sorvolato tutta la zona nella speranza di trovare i corpi delle quattro persone che viaggiavano a bordo del «Piper» che sono state in pochi minuti inghiottite dalle onde. Il pilota del piccolo aereo aveva già avuto un passato aliti incidenti dovuti alla sua abitudine di decollare con i serbatoi di carburante riforniti al minimo una abitudine rivelatasi questa volta fatale.

La compagnia armatrice del Titanic la «White Star Line» britannica aveva definito inaffondabile. La garanzia era in un sistema di parate stagne manovrate elettricamente. Per l'epoca un congegno d'avanguardia che riportava la manovra inglese ai fasti di un tempo prima che armatori tedeschi americani e francesi si mettesero in testa di competere con la flotta di «Sua Maestà».

Ma a tradire il transatlantico nell'ora della tragedia fu l'assoluta carenza di banali scialuppe di salvataggio. Quando arrivarono i soccorsi poterono neppure scendere 700 passeggeri. Per 1554 persone il Titanic «della speranza» si era trasformato in una bara. Una delle più gravi tragedie.

La tragedia del transatlantico britannico, nel 1912, provocata da un immenso iceberg. La carenza di scialuppe di salvataggio fece 1554 vittime.

Un killer di ghiaccio per il Titanic



Una ricostruzione della sciagura del Titanic

Quel maledetto 14 aprile i passeggeri di prima classe bagnavano di champagne un antipasto di caviale controllato ai funghi pasticcini alla crema cucinati con maestria da un chef italiano di grado Gatti. Le coppie ballavano sulle note di un valzer viennese. Fra i bei nomi a bordo il colonnello Astor il re dei periodici William Stead il grande impresario di Broadway Harms un rampollo dei potenti Guggenheim il miliardario Moore che viaggiava con il seguito 25 coppie di cani per la caccia alla volpe.

Per il dominatore dell'Atlantico tutto fila liscio come l'olio. Solo un marconista del transatlantico francese Touraine «si era permesso» di segnalare imponenti masse di

ghiaccio galleggianti lungo la rotta. Il direttore della Compagnia armatrice preferisce ignorare un messaggio così sgradevole accettato dal desiderio di conquistare il «Nastro azzurro» della velocità. Cambiare rotta avrebbe fatto perdere tempo prezioso.

Nel buio della notte di fronte al Titanic sbucca un iceberg una montagna di ghiaccio. L'urto è tremendo. Ma il capitano mostra i muscoli. Il comandante Smith al suo ultimo viaggio prima di un'ondata pensione (unica terribile macchia una manovra sbalata al comando dell'Olimpico) sdrammatizza. C'è chi fra i passeggeri si affretta a raccogliere frammenti di ghiaccio

come «souvenir». L. Sos viene lanciato solo come misura cautelativa. Un'ora dopo la tragedia. Le falle aperte nell'urto si dimostrano invincibili anche per la sofisticata tecnologia del Titanic. La sorte del transatlantico più grande del mondo è segnata. Quella dei passeggeri anche. Dato l'ordine di gettare

in mare le scialuppe di salvataggio ci si accorge che sono troppo poche. Trovano scampo solo 700 passeggeri. La città galleggiante viene inghiottita con tutti gli altri passeggeri, i suoi tesori e i suoi segreti. Quando alle otto del mattino dopo, sul luogo della tragedia arriva la motonave Carpathic, l'oceano non ha più nulla di minaccioso.

C'E' DIESEL... E DIESEL.

PRENDI TRE VANTAGGI CON UN DIESEL USATO.

USATO CONTROLLATO

Da Fiat, naturalmente. Chi altri può conoscere e controllare così bene un usato? Potete stare certi che le Concessionarie e le Succursali Fiat hanno tutta l'esperienza e le strutture tecniche per offrirvi un ottimo Diesel usato, revisionato nella meccanica e nella carrozzeria, affidabile e sicuro sotto ogni punto di vista.



USATO GARANTITO

Presso le Concessionarie e Succursali Fiat potete trovare vetture Diesel garantite 2 volte: con garanzia meccanica per un anno, contro eventuali guasti e inconvenienti tecnici, garanzia commerciale per un mese, entro il quale, se l'acquisto non dovesse soddisfarvi, potrete sostituirlo con un'altra auto usata di pari o maggior valore.

USATO CONVENIENTE

Anzi, convenientissimo, con **FIATSAVA**: 5 MILIONI SENZA INTERESSI IN 12 MESI, oppure riduzione del 50% sull'ammontare degli interessi in 24 mesi e del 40% nel caso di una rateazione a 36 mesi. Ad esempio, un Diesel usato del valore di L. 6.250.000 vi costa solo L. 1.250.000 di anticipo il resto lo pagate in 35 rate mensili da

L. 188.000 (compresa quota parte della commissione di intervento), con un risparmio di L. 899.000. Scegliete la formula di pagamento più comoda e più adatta alle vostre esigenze. È un'offerta valida fino al 31 luglio 1989, in base ai tassi in vigore al momento dell'acquisto, limitata alle vetture Diesel usate di qualsiasi marca disponibili presso le Concessionarie e Succursali Fiat e non è cumulabile con altre iniziative in corso. Per le formule SAVIA occorre essere in possesso dei normali requisiti di solvibilità richiesti.

