

Cade un aereo sudcoreano

Il velivolo si è schiantato incendiandosi: ottanta i morti
La nebbia la causa del disastro?
Non si escludono guasti tecnici. Un'agenzia di Seul parla anche di sabotaggio



A sinistra i primi soccorsi dopo la caduta dell'aereo. In basso la carcassa del Dc10 della Korean Airlines a cinque chilometri dall'aeroporto di Tripoli

Terrore all'aeroporto di Tripoli

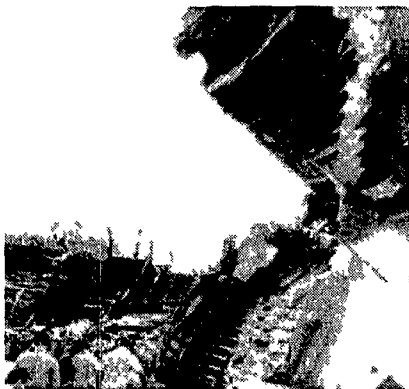
Un Dc10 sudcoreano è precipitato ieri mattina alle 7.30 nell'aeroporto di Tripoli. Le vittime accertate sarebbero 80 ma il loro numero è destinato ad aumentare. Molti i feriti gravemente ustionati nei due tronconi dell'aereo che è stato avvolto dalle fiamme per oltre due ore. È il secondo incidente nel giro di una settimana che vede coinvolto un velivolo dell'industria statunitense Mc Donnell Douglas.

ENRICO FIERRO

L'aereo un Dc10 della «Korean Airline» la compagnia di bandiera sudcoreana è piombato sulla pista come un enorme palla di fuoco. Prima ha schiacciato due case che si trovavano in prossimità della pista di atterraggio dell'aeroporto di Tripoli poi ha concluso la sua corsa spaccandosi letteralmente a metà. A bordo 200 persone per la maggior parte operai e tecnici di ditte sudcoreane che lavorano in Libia. La «Daewoo Corporation» e la «Dongha Construction Company». Ancora poco chiare le cause dell'incidente: c'è chi le attribuisce alle condizioni di scarsa visibilità dell'aeroporto che a problemi tecnici al sistema di apertura del carrello. Ma in tarda serata un'agenzia di stampa sudcoreana ha lasciato trapelare i ipotesi di un sabotaggio. Incertezza anche sul numero reale delle vittime. L'agenzia ufficiale libica Jana parla di 80 morti accertati compresi i 4 occupanti delle case abbattute. Ma il bilancio

«Aerflot» atterrato a Malta. Kim Ho Jung questo il nome del comandante salvatosi dal disastro ha invece ritenuto possibile l'atterraggio a Tripoli di un velivolo di controllo di avere dei guasti ai motori. «Quindici minuti prima di precipitare ho perduto i contatti radio con la torre di controllo», ha detto Ancora oscure comunque le ragioni del pericoloso tentativo di atterraggio nonostante le proibitive condizioni atmosferiche. Secondo la Kal l'aereo avrebbe avuto non meglio specificati problemi alla fusoliera. Il Dc10 ha tentato di guadagnare la pista di rullaggio dell'aeroporto posandosi sulla pancia. L'operazione non è però riuscita forse come sostengono gli esperti per un guasto al carrello. Nell'impatto al suolo dopo aver abbattuto quattro case alcuni tralotti e delle automobili in sosta. L'aereo si è spaccato in due tronconi subito avvolti dalle fiamme. Il velivolo ha continuato a bruciare per oltre due ore rendendo molto più difficile l'opera dei soccorritori. Le prime notizie del disastro sono state diramate dalla tv coreana che ha trasmesso una intervista al console sudcoreano a Tripoli Chang Kyong Su il quale ha confermato il numero delle vittime e dei feriti.

Da Seul l'agenzia «Yonhap» non esclude del tutto l'ipotesi del sabotaggio circolata qualche ora dopo la sciagura. In Corea è ancora vivo il ricordo di questa ennesima sciagura aerea che vede coinvolto un Dc10 è destinato ad aumentare. Tra gli oltre 150 feriti in fatti vi sono 17 ustionati ricoverati negli ospedali della capitale libica mentre 4 sono i membri dell'equipaggio morti. Il Dc10 un «wide body» che può trasportare fino a 400 persone era partito ieri 1 al ro da Seul alle 11.40 con a bordo 181 passeggeri e 18 membri dell'equipaggio facendo scalo a Bangkok in Thailandia e a Gedda in Arabia Saudita per rifornirsi di carburante doveva atterrare nella capitale libica intorno alle 7.15 ore italiane. A quell'ora l'aeroporto di Tripoli era avvolto da una nebbia fittissima con una visibilità ridotta a soli 800 piedi circa 250 metri. Secondo fonti libiche la torre di controllo aveva comunicato al comandante le condizioni di scarsa visibilità consigliandogli di dirottare l'aereo in uno scalo più sicuro. Così come un'ora prima aveva fatto il comandante sovietico di un volo



dell'attentato terroristico che il 29 novembre del 1987 fece precipitare un altro aereo di linea della Kal mentre sorvolava la Birmania provocando la morte dei 114 passeggeri. A compiere la strage fu un agente della Corea del Nord nei cui confronti proprio nei giorni scorsi la Corte di Appello di Seul ha confermato la condanna a morte. Da Washington invece la McDonnell Douglas l'industria che costruisce il Dc10 si è affrettata a far sapere che le prime informazioni in possesso dei suoi tecnici fanno presumere che il disastro sia dovuto alle proibitive condizioni atmosferiche

nel momento dell'atterraggio. Anche questa sciagura non mancherà di suscitare una serie di polemiche sulla sicurezza dei voli. E ancora una volta le industrie costruttrici tenteranno di difendere la propria immagine a tutti i costi. L'incidente di Tripoli infatti rischia di frantumare il primato mondiale della sicurezza detenuto dal Dc10. Si tratta della seconda grande sciagura avvenuta in poco più di una settimana il 19 luglio a Sioux City un trasvolatore della McDonnell fu costretto ad un atterraggio di emergenza morirono 111 persone.

Una lunga serie di sciagure targate Dc10

Dal 1971 data della sua entrata in funzione le sciagure aeree che hanno coinvolto il Dc10 sono una decina. La prima si verificò il 3 marzo del 1974 un Dc10 delle linee aeree turche esplose in volo nei pressi di Parigi provocando la morte di 346 persone a causa di un portellone non chiuso alla partenza. Quattro anni dopo a Los Angeles un Dc10 della compagnia Continental si incendiò uscendo di pista durante la fase del decollo. 31 morti e 2 feriti. Di nuovo negli Usa il 25 maggio 1979 un trimotore della American Airlines in decollo da Chicago perde un motore. I morti sono 273 di cui due a terra. L'incidente segna praticamente la fine della fortuna commerciale del velivolo. Ottantasette le vittime di un incidente verificatosi a Città del Messico quando un Dc10 della Western Airlines sbaglia pista di atterraggio il 79 è proprio un anno nero per la compagnia che produce l'aereo. Il 28 dicembre infatti un velivolo

della Air New Zealand per un errore di navigazione urta le pendici ghiacciate di Ross Island in Antartide provocando la morte di 257 passeggeri. Tre le sciagure negli anni ottanta. La prima si verificò il 13 settembre 1982 nei pressi della città spagnola di Malaga quando un Dc10 della Spanair precipitò provocando 56 morti. Più fortunati invece i passeggeri del volo della American Airlines in decollo da San Juan di Porto Rico che il 28 giugno del 1985 precipitò in mare tutti salvi. «Peccato» invece il bilancio del ultimo disastro che ha preceduto quello di Tripoli: il 19 luglio scorso un Dc10 dell'American Airlines si schiantò sulla pista dell'aeroporto statunitense di Sioux City durante un atterraggio di emergenza. L'aereo aveva avuto una avaria a tutti e tre gli impianti idraulici causata dall'esplosione dei motori di coda. Più di cento le vittime mentre altre 185 persone si salvarono grazie alla perizia del pilota.

FESTA UNITÀ MORGEX

(Aosta)
Ai piedi del Monte Bianco

Martedì 1 agosto Apertura Festival Serata danzante TONY BARBARA
Mercoledì 2 agosto Concerto Rock
Giovedì 3 agosto Discoteca
Venerdì 4 agosto Serata pugilistica e arti marziali
Sabato 5 agosto
ore 14.00 Gara di Palet
ore 15.00 Torneo di calcio giovanile
ore 21.00 Serata danzante
Domenica 6 agosto
ore 9.30 Gara bocce
ore 12.30 Pranzo popolare
ore 21.00 Serata Danzante
ore 22.00 Estrazione sottoscrizione a premi

Durante tutto il Festival funzioneranno il bar e il ristorante

Apertura stand ore 17.00
Ristorante ore 19.00
Intrattenimenti ore 21.00

CONSORZIO DEPURAZIONE ACQUE REFLUE FRA I COMUNI DI

LUGO - COTIGNOLA - SOLAROLO - BAGNARA S. AGATA

(Sede presso il Comune di Lugo - Ravenna)

INTEGRAZIONE AVVISO APPALTO CONCORSO
Si comunica che l'avviso di appalto-concorso per l'appalto dei lavori di costruzione dell'impianto di essiccamento dei fanghi di supero dell'impianto di depurazione consortile e servizi connessi pubblicato sulla G.U. italiana n. 162 del 13/7/89 è stato integrato.
Il termine di presentazione delle richieste di invito è prorogato al 23/8/89 ore 13.

IL PRESIDENTE Ing. Giorgio Lama

Crociera nel Mediterraneo

È sufficiente la carta d'identità

Caratteristiche tecniche

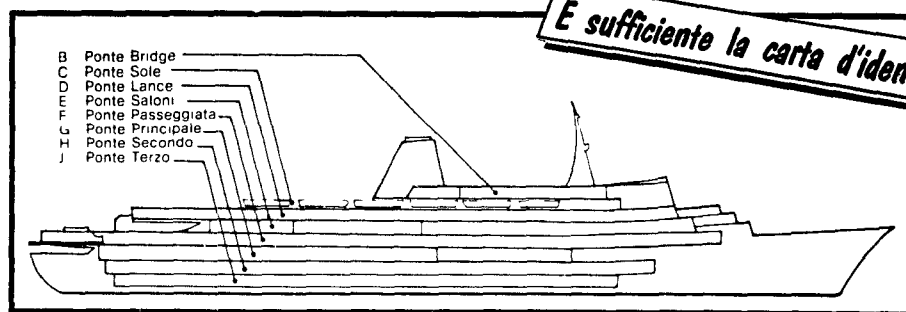
La Motonave Shota Rustaveli varata nel 1968 e completamente ristrutturata nel 1982, è stata ulteriormente rimodernata nel 1989. Tutte le cabine sono esterne (oblò o finestra) con servizi privati (doccia/wc), aria condizionata, filodiffusione. Dispone di salone delle feste, bar, biblioteca, sala da gioco, sala ginnastica, negozi souvenir, ecc.
Stazza lorda 20.000 tonnellate, lunghezza 176 metri, larghezza 22 metri, velocità 20 nodi.

A bordo

L'Unità Vacanze in collaborazione con la Giver Viaggi e Crociere, propone questa crociera di fine estate con la propria organizzazione a bordo e con lo staff turistico ed artistico italiano. La cucina internazionale di bordo verrà diretta da uno chef italiano.
Tutte le strutture sono a vostra disposizione dalle piscine, alla sala lettura, alla sauna, ecc. Per le serate la nave dispone di sala feste e night bar. Salpare con la Shota Rustaveli significa poter apprezzare l'ospitalità russa e la simpatia dell'equipaggio.

L'itinerario

Genova, Valencia, Malaga, Alicante, Palma di Maiorca, Barcellona, Genova porto di partenza e arrivo di un viaggio che occupa otto lunghi giorni, per una vacanza «tutto mare».



Dal 10 al 17 settembre 1989 con la m/n Shota Rustaveli

Quote individuali di partecipazione

Cat	Ponte	Tipo cabina	Lire
N	Terzo	con oblò, a 4 letti (2 bassi e 2 alti) ubicate a poppa	590.000
M	Terzo	con oblò, a 4 letti (2 bassi e 2 alti) ubicate a prua e al centro	690.000
L	Terzo	con oblò, a 2 letti sovrapposti ubicate a poppa	890.000
I	Terzo	con oblò, a 2 letti sovrapposti ubicate a prua e al centro	990.000
H	Secondo	con oblò, a 4 letti (2 bassi e 2 alti) ubicate a poppa e al centro	750.000
G	Secondo	con oblò, a 2 letti sovrapposti ubicate a poppa e al centro	1.050.000
F	Principale	con oblò, a 4 letti (2 bassi e 2 alti) ubicate a poppa	800.000
E	Principale	con oblò, a 2 letti sovrapposti ubicate a poppa e al centro	1.100.000
D	Passeggiata	con finestra, a 2 letti bassi	1.300.000
C	Lance	con finestra, a 2 letti sovrapposti (cabine piccole senza divano)	1.100.000
B	Lance	con finestra, a 2 letti bassi	1.300.000

Le escursioni a terra

VALENCIA. Visita della città lire 35.000
MALAGA. Escursione a Malaga, Costa del Sol, Torremolinos lire 33.000
ALICANTE. Visita della città lire 30.000
PALMA DI MAIORCA. Visita della città (mattino) lire 30.000. Grotte del Drago (intero giorno) lire 72.000
BARCELLONA. Visita della città lire 30.000

Le quote comprendono

La sistemazione a bordo nella cabina prescelta, pensione completa per l'intera durata della crociera, incluso vino in caraffa, possibilità di assistere gratuitamente a tutti gli spettacoli, giochi e intrattenimenti di bordo, assistenza di personale specializzato, polizza assistenza medica.

Le quote non comprendono

Visite ed escursioni facoltative che potranno essere prenotate esclusivamente a bordo, gli extra personali e tutto quanto non specificato.

Informazioni e prenotazioni

UNITÀ VACANZE
MILANO, viale F. Testi 75, Tel. (02) 64.40.361
ROMA, via dei Taurini 19, Tel. (06) 40.490.345
e presso le Federazioni del Pci