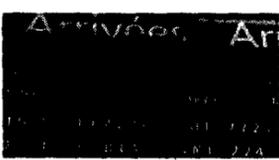


## La tragedia in Africa



«Non ci sono superstiti» dicono i soccorritori  
La compagnia francese Uta non ha dubbi:  
l'aereo è esploso in volo, è stato un attentato  
Per il governo è «una ipotesi probabile»

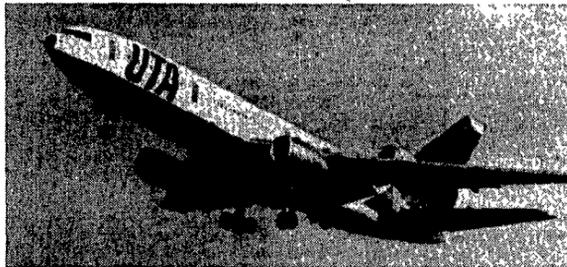
# Nel Sahara solo cadaveri e rottami

## I resti del jet sparsi in un raggio di 10 chilometri

La compagnia francese «Uta» non ha dubbi: è stato un attentato. Di sicuro l'aereo con 171 persone a bordo è esploso in volo. Le prime informazioni dal deserto del Ténéré, dove sono stati ritrovati i resti del velivolo, confermano quel che si temeva: nessun superstite. La coda dell'apparecchio è a 10 chilometri dalla cabina. In mezzo c'è quel che resta della carlinga. Il tutto è semicoperto dalla sabbia.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE  
GIANNI MARSILLI

PARIGI. Lo spettro di Lockerbie è sceso sulla tragedia del Dc10 precipitato in Nigeria. Si cercano senza esito indizi di un'avaría tecnica, si fugga inutilmente tra i precedenti dell'aereo. Era una macchina regolarmente revisionata, che non aveva mai dato problemi dal momento della sua entrata in servizio, nel 1973. Al momento della sciagura era pilotato dal comandante Georges Ravenaud, istruttore di guida del trattore, uomo di provata esperienza che si recava spesso personalmente negli Usa a Seattle, dove costruiscono i Dc10, per verificare l'affidabilità dei velivoli acquistati dall'Uta. Se ci fosse stato un guasto ai motori - fanno notare alla compagnia - l'equipaggio avrebbe comunque avuto il tempo di lanciare un allarme. Resta quindi l'ipotesi dell'esplosione in volo, tragicamente confortata dal ritrovamento dei resti sparpagliati nel raggio di dieci chilometri, semicoperti nelle dune sahariane.



Dal momento in cui l'aereo è svanito nel nulla le notizie sono arrivate lente, lentissime, come gocce di tortura. Parenti e amici sono giunti ignari verso le 19 di martedì sera all'aeroporto di Roissy, a Parigi, dove il Dc10 avrebbe dovuto atterrare alle 19.15. Era sparito più di quattro ore prima, ma la compagnia sperava in un atterraggio di fortuna, oppure «confidava» in un dirottamento. Vicino alla zona del disastro c'è infatti una pista in terra battuta, che non più tardi di dieci mesi fa è servita da appoggio logistico alla Parigi-Dakar. Vi atterrarono diversi piccoli aerei e anche un Dc3, senza problemi. Ma non è indicata sulle carte aeronautiche, è priva di strutture e torre di controllo. Era dunque una speranza vana, disperata. Intorno alla pista, per centinaia

di chilometri, soltanto dune sabbiose, molli e profonde, e pietre. La gente venuta a Roissy, in gran parte africani, una quarantina di francesi, sette italiani, americani, svizzeri. La compagnia sostiene di dover ricostruire i nominativi attraverso le carte d'imbarco a Brazzaville e N'Djamena. Foglietti compilati in fretta, pieni di errori ortografici. Con il passare delle ore ieri pomeriggio l'elenco cominciava a riempirsi. Dapprima i passeggeri più illustri: tra le vittime il ministro cadiano dei Lavori pubblici che andava a Washington per la riunione del Fondo monetario, la moglie dell'ambasciatore americano, la moglie del capitano della squadra francese di Coppa Davis, Eric Deblicker. Verso mezzogiorno il particolare più

### Otto bambini di cui tre neonati tra le vittime

Una tragedia nella tragedia: a bordo dell'aereo schiantatosi nel deserto si trovavano anche otto bambini, di cui 3 con pochi mesi di vita. Lo si è appurato nel tentativo di ricostruire la lista dei passeggeri, una operazione che si è rivelata per la compagnia aerea più difficile del previsto. Il censimento viene, infatti, portato avanti utilizzando le carte di imbarco ritirate ad ogni scalo; ma su queste ultime sono segnati solo i cognomi e, spesso, sono scritti male al punto che, talvolta, è addirittura un'impresa stabilire la nazionalità.

### Due sacerdoti svizzeri a bordo del Dc10

scovo di Mundu, a sud di D'Jamena, monsignor Gabriel Balet, ed il superiore dell'ordine dei Cappuccini in Svizzera, Cervais Aebly. Mons. Gabriel Balet, che aveva 59 anni, ed era originario di Valais, era stato nominato vescovo da Giovanni Paolo II nel 1985. Monsignor Aebly, che aveva 65 anni, era nato a Friburgo.

### Ecco in cifre cos'è la Uta

all'Africa (23 destinazioni), al Medio Oriente, all'Estremo Oriente, al Giappone, al Nordamerica, fino a Honolulu. È membro della Iata (l'Associazione internazionale del trasporto aereo); la sua flotta comprende (con quello precipitato) undici aerei: sei Dc10 (costruiti fra il 1972 e il 1975), quattro Boeing 747 com e un 747 cargo. Nel 1988 la Uta ha trasportato circa 800mila passeggeri e oltre 100mila tonnellate di merci. I chilometri volati sempre nel 1988 sono stati 36 milioni. I dipendenti sono complessivamente 6.910.

### Precipita un caccia Morti due piloti della «Raf»

Due piloti della «Raf» sono morti ieri quando il loro caccia «Hawk» si è schiantato contro una collina nella campagna del Gales. I due piloti stavano compiendo un volo di addestramento al lancio di missili aria-aria nei cieli della base della Raf di Brawley quando hanno segnalato che qualcosa non andava nell'aereo. Hanno cercato di portare a termine un atterraggio di emergenza ma non ci sono riusciti. Entrambi sono morti nell'impatto dell'aereo con una collina. L'«Hawk» è il più veloce aereo da addestramento dell'aeronautica militare britannica. È in servizio dal 1976 ed è usato anche dalla pattuglia acrobatica dei «Red Arrows». Fonti della Raf hanno smentito che al momento dell'incidente l'«Hawk» stesse compiendo un'esercitazione di volo radente.

### Cade un Piper nel Padovano Salvi i quattro passeggeri

Un aeroplano «Piper bimotore», con a bordo quattro persone, tra cui l'industriale trevigiano Giorgio Panto, è caduto ieri vicino a Trebaseleghe (Padova) finendo su un fienile di siena calcinata. I quattro occupanti hanno riportato contusioni e ferite giudicate gueribili tra i cinque e i 30 giorni. L'aeroplano, di proprietà di Panto, era diretto a Lucca. A bordo si trovavano Panto, il pilota Alberto Bressan, 63 anni, di Treviso, il copilota Bruno Pontello, di Paese (Treviso), il direttore commerciale della società «Panto», specializzata in svernamenti, Danilo Pilon. Poco dopo il decollo, però, l'aereo ha avuto un guasto tecnico e il pilota ha deciso di invertire la rotta per tornare a Treviso. A causa della nebbia e del guasto il «Piper» ha perso quota ed è prima finito contro un albero e poi è caduto di coda su un fienile.

GIUSEPPE VITTORI

### C'è anche il precedente di un attentato del 1984

## Tre rivendicazioni della «Jihad» ma molti dubbi

GIANCARLO LANNUTTI

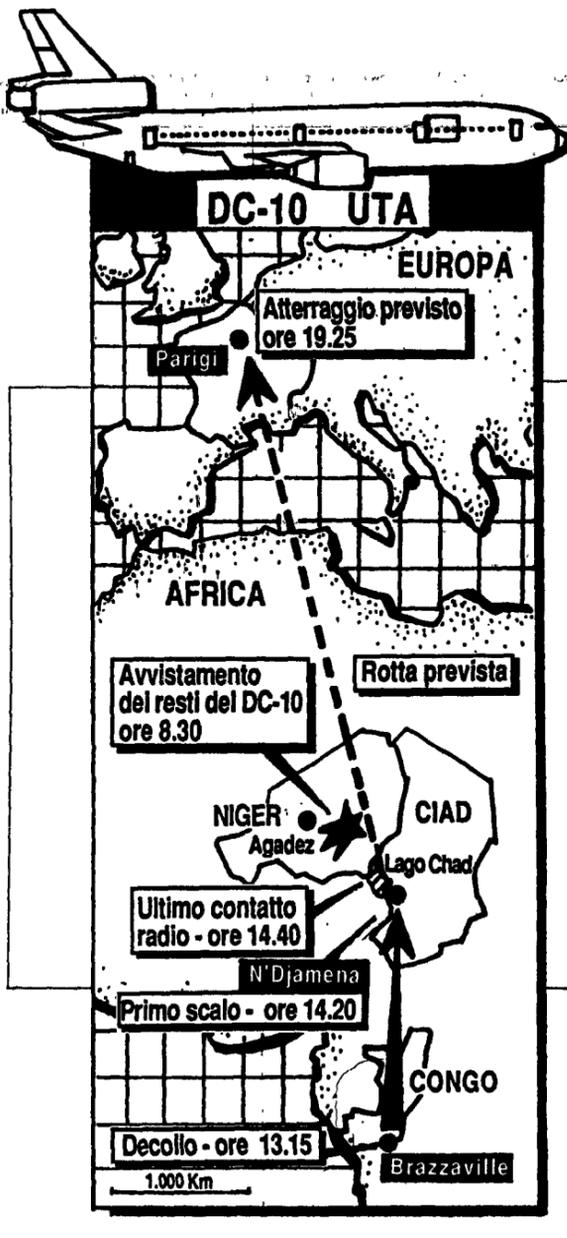
ROMA. Un precedente di cinque anni fa proprio sul volo Brazzaville-Parigi della compagnia Uta e tre telefonate di rivendicazione alla «Jihad islamica» (peraltro di attendibilità assai discutibile) concorrono ad avvalorare le ipotesi dell'attentato: ipotesi che è considerata praticamente una certezza dai dirigenti della stessa Uta (e questa potrebbe anche essere una posizione per così dire «di comodo», per scaricare responsabilità di carattere tecnico ed operativo) ma che è presa ufficialmente in considerazione anche negli ambienti governativi.

Se davvero si tratta di un attentato, sorge immediatamente il dubbio: da parte di chi? e perché? Qui, allo stato delle cose, il mistero è assoluto. Unica traccia, finora, le citate rivendicazioni a nome della «Jihad islamica», l'organizzazione terroristica scita responsabile di clamorosi e sanguinosi attentati in Medio Oriente a partire dall'aprile 1983 (quando esordì facendo saltare l'ambasciata Usa a Beirut: 63 morti). Le telefonate (la prima già l'altroieri sera) sono state tre: alla società aerea Uta, alla rete televisiva Tl-1 a Parigi e ieri pomeriggio ad un'agenzia di stampa occidentale a Londra. Le prime due sono state lacerate: «Jihad islamica», rivendicano l'attentato. Sia le autorità che la compagnia aerea lo consideravano scarsamente attendibili. Più circostanziata, ma al tempo stesso più sconcertante, quella di Londra, che ha stabilito un nesso diretto fra l'esplosione del Dc10 e il rapimento dello sceicco scita Obaid, nel sud Libano, da parte di un commando israeliano. Eccone il testo, letto in inglese: «Nel nome di Allah e dell'Imam Khomeini, la Jihad islamica dichiara la seguente dichiarazione: siamo orgogliosi di questa azione pienamente riuscita. I francesi erano stati avvertiti di non scambiare più informa-

zioni riguardanti lo sceicco Obaid con gli israeliani. Chiediamo la liberazione dello sceicco Obaid. In caso contrario faremo ricordare gli attentati dell'85 e dell'86 a Parigi. Lunga vita alla repubblica islamica dell'Iran».

Il testo lascia a dir poco perplessi. Non si vede che cosa c'entra la Francia con la vicenda di Obaid (semmmai tentativi di negoziato c'era stato un coinvolgimento dell'America). Anche la questione dell'invio di una squadra navale francese al largo del Libano, che aveva suscitato dure reazioni da parte delle forze musulmane libanesi, si è ormai completamente «sgonfiata». Di più: proprio l'altroieri è stata annunciata la ripresa a pieno ritmo dei rapporti economici e commerciali tra Francia e Iran. Infine, la «Jihad» è sempre molto attenta ai simboli: per colpire Parigi avrebbe piuttosto scelto un aereo «Air France» e avrebbe agito nel suo terreno d'elezione, cioè in Medio Oriente, e non nel cuore dell'Africa nera.

E allora? Allora c'è un precedente: il 10 marzo 1984 una bomba esplose a bordo proprio del volo 772 Brazzaville-Parigi della Uta (lo stesso dell'altroieri) durante lo scalo all'aeroporto di N'Djamena, la capitale del Ciad. Ci furono un morto e 25 feriti fra i passeggeri. Era allora in corso la prova di forza tra Francia e Libano sul suo ciadino, e l'attentato fu attribuito ai «servizi di Tripoli», che peraltro smentì recisamente qualsiasi coinvolgimento. Ma oggi la crisi del Ciad è acqua passata, all'inizio del mese Gheddafi ha addirittura annunciato la firma di un accordo di pace. Un attentato legato al contenzioso libico-franco-ciadino appare privo di una qualsiasi logica. Ma si sa, il terrorismo non sempre agisce secondo i canoni della logica. E, dunque, anche nel caso del Dc10 tutte le ipotesi e tutte le piste (ma anche tutti i depistaggi) restano aperte.



### Un «settembre nero» 4 disastri in 15 giorni

ROMA. Continua il «settembre nero» dell'aviazione commerciale: il disastro aereo che ha coinvolto il Dc10 della compagnia francese «Uta», precipitato in Africa, è il quarto capitato nel mese. La tragedia serie è stata aperta dalla sciagura dell'Avana del 4 settembre, quando un Ilyushin 62M della «Empresa Consolidada Cubane de Aviacion» precipitò in fase di decollo, provocando la morte di 131 passeggeri, di cui 112 italiani che rientravano dalle vacanze. Nelle stesse ore, quasi in coincidenza, un Boeing 737 della Varig, in servizio tra San

Paolo e Belém, stompava, mentre sorvolava la foresta amazzonica. Aveva a bordo 48 passeggeri e 6 membri dell'equipaggio. Si è trattato da un atterraggio di fortuna nella giungla. Oltre 40 i superstiti, tutti in buone condizioni, e fra essi il tenente colonnello Giovanni Mariani. Dopo il disastro di Cuba e la spaventosa avventura del Boeing brasiliano, una nuova sciagura aerea si è registrata l'8 settembre, nell'Europa del nord. Un Con-vaire norvegese, con 55 persone a bordo, si è inabissato nello stretto dello Skagerrak, a sud della Norvegia.

## Sabbie mobili e tempeste nel «grande forno» del Ténéré

# Il «deserto dei deserti» frena anche i mezzi di soccorso

Lo chiamano il «deserto dei deserti» e le polizie del Ciad, del Mali, del Niger e dell'Algeria ne impediscono, di solito, la traversata. Il Ténéré, dove è precipitato l'aereo francese, è uno dei luoghi più «duri» della Terra: niente strade, solo diste battute, temperature impossibili, poca e rara acqua, nessun luogo abitato che vada oltre il villaggio con qualche casa di paglia, fango e sterco.

WLADIMIRO SETTIMELLI

Non c'è alcun termine di paragone per poter descrivere questa parte del Sahara o meglio del Sahel. Prima di tutto perché non si può raccontare il «nulla» e poi perché chi non ha provato, almeno una volta nella vita, a calarsi nel «grande forno» del Ténéré, non può capire, rendendosi conto. Il Dc10 proveniente da Brazzaville è, a quanto pare, esploso in volo e quindi non ci sono superstiti. Ma anche se qualcuno fosse sopravvissuto, magari ferito o in preda a shock, dove andrebbe? Che potrebbe fare? Nella zona della sciagura aerea, presso il massiccio del Termik, vive qualche tribù nomade in perenne trasferimento e qualche isolato gruppo di poveracci che affrontano le grandi distese desertiche con i cammelli. La città più importante, a settecento chilometri di distanza, è Agadez con nessuna attrezzatura sanitaria degna di questo nome. La città, per contro, si anima in modo straordinario solo per la grande festa dei cammelli, nel

giorno della nascita del profeta Maometto, per il capodanno musulmano o per la «festa del montone». Allora si vedono in giro splendidi «bubus» a colori portati con grande dignità dai «borori», gli indigeni che sono arrivati, per fame, in città dopo la grande siccità del 1973. Ad Agadez, i «signori» del deserto, gli «uomini blu» o meglio i Tamassék, ormai ridotti in miseria. Ma Agadez non è il deserto del Ténéré, così come non lo sono le oasi in parte abbandonate che si trovano ai bordi di Fachi, Bilma, Dirkou, Aney, Seguedine, Chirfa e Djado. Poi, al centro, il «Grande Erg», il deserto assoluto di sabbia e pietrisco, una serie di andissime montagne non molto alte. Tra queste, appunto, il massiccio del Termik, la zona dove sarebbe avvenuta la sciagura. La televisione francese ha già inviato sul posto alcuni cameramen. In un primo momento si è pensato di paracadutarli, tanto erano

difficili. Oltre ad un aereo che ha scoperto i resti del jet, il Termik è stato sorvolato anche da alcuni elicotteri francesi provenienti da una base militare di N'Djamena, la capitale del Ciad. L'atterraggio è stato tentato solo dopo molte ore. Il pericolo, infatti, era quello di non riuscire a ripartire perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente. Le condizioni climatiche sono terribili: più di cinquanta gradi di caldo all'ombra, ma l'ombra non esiste. C'era, sino al 1975, un unico grande albero in tutto questo deserto: il mili-cedro, che si è in parte seccato perché la sabbia è in perenne movimento a causa dei venti e nasconde rocce invisibili e semisommese. In altre zone, il terreno è molliccio a causa dell'umidità che arriva da non meno di quaranta metri sotto terra. Il pericolo per i soccorritori, dunque, è quello di non uscire più. Anche con i fuoristrada le difficoltà sono incredibili: ci sono da superare dune in certi momenti altissime e mai definitivamente ferme e zone «moribide» che possono facilmente inghiottire qualunque mezzo. Il cammello, insomma, rimane ancora l'alleato più sicuro. È così per 1500 chilometri da nord a sud e per cinquecento chilometri da ovest a est (il punto di minor larghezza). A nord, le grandi distese piatte, vanno a sbattere alle pareti del Tassili, mentre a ovest e ad est il deserto finisce contro gli imponenti massicci dell'Air e del Tibesti. Nel mezzo, appunto, più di mille e cinquecento chilometri di deserto assoluto e totale. È proprio nel Ténéré che sono nate le infinite leggende arabo-africane dei «gnin», gli spiritelli malvagi che assalivano le famose carovane del sale. Ormai, ovviamente, niente più carovane, sostituite da qualche grosso camion sempre stracarico di gente