

Aereo dirottato



Il tunisino è entrato in azione mentre il Dc9 sorvolava la Sardegna. Va a vuoto il primo tentativo di scalo

Poi la felice conclusione all'aeroporto di Tunisi. A bordo c'era Nemer Hammad ambasciatore dell'Olp in Italia

«Ho una bomba, fai rotta su Algeri»

Non era vero, ma sul jet sono state tre ore di angoscia

Giornalista sul Dc9: «Tensione altissima ma senza isterie»

LAURA VALENTINI

TUNISI. Tra i passeggeri dell'Md 80, dirottato ieri, c'era una giornalista dell'Adnkronos, Laura Valentini. Ecco il suo racconto di quelle ore.

Siamo partiti alle due e ventiquattro, con circa mezz'ora di ritardo. All'inizio tutto sembrava normale. Il comandante ha letto le solite informazioni sul volo. Dopo circa mezz'ora è iniziato a succedere qualcosa, ma da dove mi trovavo, nel retro dell'aereo, non si poteva vedere distintamente cosa accadeva vicino alla cabina di pilotaggio.

«Abbiamo un problema a bordo, forse dovremo fare uno scalo», così il comandante, con un messaggio secco ci ha fatto capire che qualcosa non andava. Le hostess hanno subito iniziato a raccogliere i vassoi del pranzo. Ma i più pensavano al tentativo di un problema tecnico. L'equipaggio si è limitato a rassicurarci sul buono stato dell'aereo, quando è iniziata a girare una voce: «un passeggero stava dando i numeri. Ma non si capiva bene se si sentiva male e voleva atterrare ad ogni costo o se fosse qualcosa di più serio. I passeggeri che stavano più vicini agli altoparlanti, però, hanno detto che durante il primo messaggio del comandante si era sentita una voce concitata nella cabina di pilotaggio dire "faccio saltare tutto in aria". Poi altri passeggeri mi hanno raccontato che il dirottatore, un magrebino, che poi ci hanno detto essere tunisino, aveva preso un'hostess, Enrica Bossi, mettendole un braccio intorno al collo, e l'aveva portata in cabina di comando. Non si sono viste armi. Il dirottatore aveva un borsello nero e diceva che dentro c'era una bomba.

A chiarire definitivamente che quello che avevamo a bordo non era certo un problema tecnico è arrivato il secondo messaggio del comandante, anche questo seccatissimo: «Sono spiacente di informarvi che c'è un problema, forse dovremo atterrare. Seguite le istruzioni dell'equipaggio per evitare al massimo ogni rischio». Le hostess, a quel punto, erano praticamente isolate dalla cabina. Non potevano parlare con il comandante e con il secondo pilota. Dopo un po' una di loro - la stessa che all'inizio ci aveva detto che si trattava di problemi tecnici - ci ha detto che c'era un signore che non voleva andare a Tunisi. A quel punto era chiaro che si trattava di un dirottamento ma non abbiamo mai visto armi né saputo le richieste precise del dirottatore.

Dopo circa un'ora di volo, ma non ne sono sicura, il comandante ha di nuovo acceso i microfoni per dirci che ci accingevamo ad atterrare a Tunisi. Ciò, però, parecchio prima che iniziassimo la manovra di atterraggio, tant'è che, dopo l'annuncio, l'aereo si è prima abbassato poi ha ripreso quota. Dopo l'atterraggio è iniziata l'attesa. Non so forse siamo rimasti lì solo mezz'ora ma sembrava un'eternità. Non

si sapeva nulla di quanto stava accadendo. Il comandante ha raccomandato di non alzarsi e nessuno lo ha fatto. Ovviamente c'era paura, preoccupazione, ma non ci sono mai stati momenti di panico. D'altronde non si sono mai viste armi e ciò credo abbia contribuito a non fare salire la tensione. Le hostess ci dicevano che non sembrava che il dirottatore fosse armato, ma devo dire che a bordo erano in pochi a crederci. L'atmosfera a bordo, comunque, non era drammatica. Tutti sono rimasti più o meno tranquilli, mentre un gruppetto nella cabina posteriore l'aveva addirittura presa a ridere, forse nervosamente, scambiando battute.

Ad un certo punto il comandante ha chiamato al telefono interno le hostess. Mentre le assistenti di volo parlottavano si è aperta l'uscita posteriore dell'aereo e sono saliti i primi agenti delle forze di sicurezza. Ma non hanno fatto nemmeno in tempo ad arrivare a metà dell'aereo che il comandante ha annunciato che si poteva scendere, ma ci ha chiesto di farlo ordinatamente. Abbiamo esercitato comportamenti bene, perché dopo il capocabina si è fermato a parlare con i passeggeri e ci ha detto che eravamo stati bravissimi.

Le emozioni, però, non erano ancora finite. A prenderci sotto l'aereo c'erano due pulmini, ed in quello in cui sono saliti, lo sono stati effettuati due arresti, o perlomeno due fermi di polizia, questo non ho potuto verificarlo. Gli agenti in borghese con la pistola nascosta dietro la schiena hanno preso due persone che sembravano magrebine, certamente non erano italiani. Uno era proprio vicino a me: lo hanno afferrato per le braccia, lui ha fatto una smorfia di sorpresa, come se non capisse cosa stava succedendo, ma non si è divincolato. L'altro l'ho visto solo mentre lo portavano via. Anche in quest'occasione non ci sono stati momenti di vero e proprio panico. Più tardi un signore che era sul mio stesso pulmino mi ha detto che conosceva uno dei due fermati che lavora in Sardegna. Ma, come ripeto, non ho avuto modo di verificare quanto mi è stato detto.

Per quanto riguarda Nemer Hammad (il rappresentante dell'Olp in Italia, n.d.r.), a bordo non ne sapeva nulla nessuno. Sull'aereo è solamente iniziata a circolare, ad un certo punto, una voce secondo la quale si trattava di un gesto a scopo politico. Un signore del personale di terra mi ha detto che il dirottatore tunisino e che voleva ottenere la liberazione di alcuni prigionieri. Ma questo è tutto quello che so. In fondo è andata bene, ce la siamo cavata solo con un po' di paura anche se in quei momenti non si è molto lucidi. C'è senz'altro tantissima tensione, ma non si riesce a pensare al peggio, non si pensa che si può morire, e per fortuna è andato tutto bene.

Tre ore di angoscia per il dirottamento di un aereo «Alitalia» partito nel primo pomeriggio da Fiumicino per Tunisi con 130 persone e sette membri di equipaggio. Tra i viaggiatori anche Nemer Hammad, rappresentante dell'Olp in Italia. Tutto, però, è finito bene, con il dirottatore catturato e i passeggeri salvi. Forse non era neanche armato. Niente di politico, pare, ma forse una criminale «vendetta» antitaliana.

VLADIMIRO SETTIMELLI

ROMA. Tre ore terribili di angoscia e di paura, ieri, per il dirottamento del jet «Alitalia» che ogni giorno parte da Fiumicino diretto a Tunisi. A bordo c'erano 130 passeggeri, tra i quali Nemer Hammad, il rappresentante dell'Olp in Italia, e sette persone di equipaggio. Alla fine, però, dopo che l'aereo aveva volato tra Algeri e Palermo, finalmente l'atterraggio a Tunisi dove i dirottatori (uno o due non è ancora chiaro) si sono arresi. I passeggeri sono scesi tutti, sani e salvi, tirando un gran sospiro di sollievo. La vicenda, che aveva preso una piega davvero drammatica, si era invece felicemente risolta. I dirottatori pare che non fossero neanche armati. Uno di loro, agli agenti della polizia tunisina che lo portavano via, pare abbia gridato: «In Italia mi hanno trattato come un cane, e io volevo soltanto vendicarmi senza fare del male a nessuno». Gli stessi agenti hanno spiegato ai giorn-

nalisti che il dirottatore catturato non aveva armi e che, probabilmente, quando aveva spiegato di avere una bomba in un borsello aveva semplicemente mentito. Ma vediamo lo svolgersi della drammatica vicenda che, per ore, ha tenuto l'Italia e tutti i paesi del bacino mediterraneo con il fiato sospeso. Sono da poco passate le 14 quando a Fiumicino 130 passeggeri prendono posto sul volo «Az 884» per Tunisi. L'aereo è un «Dc 9 super 80» che porta sulla fiancata il nome di Campobasso. Tra chi ha preso posto c'è anche Nemer Hammad, l'ambasciatore dell'Olp in Italia, che è salito all'ultimo momento. Avrebbe dovuto partire, infatti, con un volo della «Tunis Air», che però stava sommando troppo ritardo. C'è anche un folto gruppo di giornalisti che stanno andando a Tunisi per seguire i lavori del Consiglio dell'Olp che si apriranno tra qualche giorno. Comanda

il «Campobasso» un uomo di grande esperienza: Nunzio Castelli, 43 anni, di Venetico (Venezia). Copilota è Fabio Rapparini, 27 anni, di Bologna. Gli altri membri dell'equipaggio sono Walter Corbelli, 48 anni, abitante a Roma; Piera Velleda Colombo, 31 anni, abitante a Milano; Rosa Scognamiglio, 22 anni, abitante a Roma; Enrica Bossi, 25 anni, abitante a Milano; Gemma Fasoli, 21 anni, di Tione. Tutto si svolge normalmente e regolarmente. Il jet rulla in pista e pochi istanti dopo si leva in volo con un certo ritardo. L'arrivo a Tunisi è previsto dopo un'ora e cinquantacinque minuti. Ovviamente, a bordo la maggior parte dei passeggeri sono arabi del Maghreb.

Tutto procede normalmente fino al punto dell'aerovia denominata «Yelex», a Est della punta meridionale della Sardegna. Il comandante Castelli ha da poco comunicato questa posizione alla torre di controllo di Fiumicino. Pochi minuti dopo, la stessa torre di controllo riceve il ben noto comando automatico in codice con il quale i comandanti in volo comunicano a terra che è in atto un dirottamento. Che cosa è accaduto? Un passeggero arabo si è alzato di scatto e ha preso per il collo l'assistente di volo Enrica Bossi, alla quale ha detto in un italiano approssimativo: «Ho una bomba nel borsello e farò saltare tutto. Mi porti subito dal comandante». Pochi istanti dopo, il passeggero è alle spalle di Castelli, al quale chiede di virare subito verso Algeri. Il comandante ha lasciato la radio accesa, e a terra la voce del dirottatore è stata perfettamente udita. Al punto che i controllori si rendono persino conto che l'uomo entrato in cabina di pilotaggio è un arabo che farfuglia soltanto qualche parola d'italiano.

A bordo, ai passeggeri, le assistenti di volo spiegano che c'è un problema tecnico e che bisognerà rientrare. Lo stesso comandante Castelli parla, con calma assoluta, e dice la stessa cosa con pochissime parole. Il dirottatore, impugnando il borsello che dovrebbe contenere la bomba, continua a dettare condizioni. Castelli replica che sarebbe più semplice atterrare a Palermo o in Sardegna. Ma il dirottatore non ne vuole sapere. Intanto a Fiumicino è stato dato l'allarme, e il volo per Tunisi viene seguito attento per attimo. È già entrata in azione una «unità di crisi». L'Alitalia è già stata informata e così il governo. Andreotti è in Cina, ma viene immediatamente rintracciato e messo al corrente del dramma che lascia, a circa ottomila metri di altezza, viene vissuto da tutta quella gente. Anche il presidente della Repubblica Cossiga, che è a Malta, dopo pochi istanti dall'allarme riceve tutte le informazioni sul dramma in atto. Gli aeroporti

del Sud vengono intanto tutti «allertati» perché non è ancora chiaro dove il pirata dell'aria intenda far scendere il «Campobasso». I minuti si susseguono, ma sull'aereo non c'è panico. Il dirottatore ha chiesto di scendere ad Algeri. Il comandante Castelli chiama Fiumicino e poi chiede l'autorizzazione ad atterrare ad Algeri, ma riceve un secco rifiuto. È lo stesso Castelli che, alla fine, convince il dirottatore che la cosa migliore è atterrare a Tunisi. Così avviene. Il comandante, sicuramente, ha ormai capito che il dirottatore non ha nessuna bomba nel borsello. A Fiumicino si tira un gran sospiro di sollievo (all'aeroporto la situazione è sempre rimasta calma) quando è ormai chiaro che tutto sta concludendosi per il meglio. Il dirottatore, poi identificato per il tunisino Ad Bouchnak, a questo punto si arrende e viene catturato dalle forze di sicurezza tunisine che hanno già circondato il jet italiano. Porta via afferma, appunto, mentre i passeggeri felici scendono a terra, di aver voluto «vendicarsi dell'Italia». Probabilmente era solo (del secondo uomo non è stata trovata traccia, almeno per ora) e disarmato: niente pistola e niente bomba nel borsello. Nemer Hammad ha detto ai giornalisti: «Non è stato un fatto politico, ma solo un gesto criminale. Il comandante dell'aereo è stato davvero bravissimo».

I responsabili dei servizi di sicurezza dell'aeroporto hanno tremato fino a quando non si è scoperto il «bluff»

A Fiumicino la paura di aver fatto «tilt»

Hanno preso tempo, più tempo possibile prima di rilasciare dichiarazioni ufficiali. I responsabili della sicurezza dell'aeroporto di Fiumicino temevano l'eventualità che un'arma, una pistola, fosse sfuggita ai metal detector o, ancor più grave, all'attenzione degli agenti in servizio. I primi commenti, all'insegna della prudenza, alle 20,30. Più di due ore dopo la felice conclusione del dirottamento.

ANDREA GAIARDONI

ROMA. Un pomeriggio vissuto sul filo della tensione per i responsabili della sicurezza dell'aeroporto di Fiumicino, in un rincorrersi di notizie e smentite, in un'imbarazzata e frenetica attesa di informazioni più precise da Tunisi, dal comandante dell'aereo, da qualche membro dell'equipaggio. C'era un dilemma da sciogliere, un dilemma di fondamentale importanza. Era armato o no il dirottatore? Due alternative e nessuna via di mezzo: se c'era un'arma a bordo di quel «Md 80», doveva essere passata sotto gli occhi degli agenti di polizia, doveva aver eluso metal detector e raggi X. Controlli ai quali vengono sottoposti sia i passeggeri in tran-

sito, sia quelli in transito. Inefficienti, dunque, macchine o uomini. Perciò i responsabili hanno preso tempo, evitando di avventurarsi in commenti che avrebbero poi rischiato clamorose smentite. Perciò il primo commento ufficiale è arrivato poco dopo le 20,30, a più di due ore dalla felice conclusione del dirottamento. «Le informazioni che abbiamo finora raccolto ci inducono a ritenere che il dirottatore al novantanove virgola nove per cento non era armato - ha scandito nel suo ufficio il vice-questore Anselmo Vinci, dirigente del commissariato di polizia dell'aeroporto di Fiumicino e dunque responsabile an-

che della sicurezza - Insomma, è stato tutto un bluff. Non sappiamo ancora se avesse con sé una pistola giocattolo oppure, come è più probabile, abbia l'unico di avere un ordigno esplosivo nascosto all'interno di un borsello. Questi particolari li spiegherà più tardi il comandante». È probabile che il vice-questore Vinci abbia tirato un gran sospiro di sollievo quando è arrivata la conferma che il dirottatore tunisino non era armato. Il caso contrario l'intero apparato di sicurezza dell'aeroporto sarebbe finito sul banco degli imputati con accuse difficilmente controbattibili. «Che divo dire, in linea teorica

nessuna arma convenzionale, comunque nessun oggetto di metallo dovrebbe passare indenne ai controlli» - aveva affermato Vinci durante il primo incontro con i cronisti. La prudenza l'aveva però spinto comunque a lasciare uno spiraglio per la seconda ipotesi. «Sia chiaro, l'errore umano è sempre possibile, anche se di continuo sollecitiamo un'attenzione assoluta al personale impiegato nei controlli». È di estrema linearità l'apparato di sicurezza che viene adottato nell'aeroporto di Fiumicino, sia per i voli internazionali che per quelli nazionali. I passeggeri devono superare un solo «filtro». I controlli

vengono effettuati sulla persona attraverso un metal-detector, simile a quello utilizzato in alcune banche, che segnala la presenza di qualsiasi oggetto di metallo, e sui bagagli a mano. Un nastro trasportatore li fa passare in una macchinina, la «Bendix», costruita dalla ditta Gilardoni. All'esterno dell'apparecchio c'è un monitor sul quale il personale di polizia addetto alla sicurezza (il loro numero varia nel corso della giornata a seconda del numero dei passeggeri) può osservare il contenuto dei bagagli stessi. Stessa procedura per i passeggeri in transito, anche se considerati «asettici» perché già controllati all'aeroporto di partenza.



Controlli all'aeroporto di Fiumicino da dove era partito il Dc9 dell'Alitalia. In alto l'aereo sulla pista di Tunisi

Il parere dell'esponente palestinese che ha fatto conoscere l'Olp in Italia

«Un terrorista? Sembrava uno sprovveduto»

«In fondo ce la siamo cavata solo con un grande spavento». Così Nemer Hammad, «ambasciatore» in Italia dell'Olp, ha commentato a caldo il fallito dirottamento del volo Alitalia per Tunisi, su cui viaggiava. Fautore del dialogo e particolarmente stimato negli ambienti politici del nostro paese, Hammad vide cadere nel 1978 il fratello Adnan per mano dei sicari di Abu Nidal.

UMBERTO DE GIOVANNANGELI

ROMA. Se il dirottamento del volo Alitalia per Tunisi ha acquisito per un momento un particolare e inquietante risvolto politico è perché tra i passeggeri a bordo vi era Nemer Hammad, «ambasciatore» in Italia dell'Organizzazione per la liberazione della Palestina. Hammad era atteso a Tunisi da Yasser Arafat per un vertice della diplomazia dell'Olp alla vigilia della riunione del Consiglio nazionale palestinese (il Parlamento in esilio), un «momento della verità per il mio popolo», ci aveva dichiarato Hammad alla vigilia della sua partenza. Una volta ancora, dunque, i riflettori della cronaca sono stati puntati per alcune drammatiche ore sul cinquantenne dirigente palestinese, dai modi gentili e con una biografia politica di straordinaria intensità. Nato ad Al Kabiri (Galliera), Hammad entrò ben presto nelle file di Al Fatah, iniziando una rapida carriera che lo portò nel 1974 in Italia, alla guida dell'ufficio di rappresentanza dell'Olp, incarico che ricoprì sino al 1983. Furono quegli anni particolarmente difficili per l'organizzazione di Arafat e per i suoi diplomatici, sottoposti alla «doppia caccia» dei servizi segreti israeliani e degli estremisti palestinesi. In questa guerra senza quartiere cadde anche il fratello di Nemer, Adnan Hammad, ucciso in un attentato dai sicari di Abu Nidal, il terrorista palestinese condannato a morte dall'Olp per le sue «azioni criminali contro il popolo palestinese». In quei nove anni Hammad ebbe un compito particolarmente difficile: cancellare nella coscienza dell'opinione pubblica italiana l'equazione palestinesi = terroristi. Quando sbarcò a Fiumicino, infatti, i palestinesi erano visti solo come pericolosi avventurieri che

mettevano bombe e che dirottavano aerei. Quando nel 1984 Hammad lasciò l'Italia per guidare l'ufficio diplomatico dell'Olp a Praga, questa immagine era in gran parte venuta meno. «Del vostro paese» - affermò Hammad in un'intervista - conosco tutto. Ho viaggiato, ho stretto centinaia di mani, ho tanti amici nei partiti e nei sindacati». E tra questi Hammad soleva spesso ricordare Enrico Berlinguer, «un grande amico di noi palestinesi». Nonostante i faticosi impegni di una vita «blindata», Hammad non ha mai smesso di esercitare una sottile ironia su se stesso e sul proprio lavoro. «Sai che cosa ho sentito dire in giro? - confidò un giorno - Che Nemer è il rappresentante italiano nell'Olp, che Nemer Italianzza persino la questione palestinese. Non è divertente?». Dopo Praga e Berlino, Nemer Hammad fece ritorno in Italia nel 1986, alla vigilia dello scoppio dell'intifada, la «rivolta delle pietre» che ha riportato al centro dell'attenzione internazionale l'irrisolta questione palestinese. Di una cosa era ed è particolarmente convinto: «La pace in Medio Oriente passa necessariamente per il rilancio del dialogo tra arabi e israeliani, per il riconoscimento dei diritti di ogni popolo della regione a vivere in pace e in libertà». Ed è qui che ripete ora dal suo albergo di Tunisi: «Per fortuna è andata bene, ce la siamo cavata solo con un po' di paura, anche se in quei momenti non si è molto lucidi. C'è stata senz'altro grande tensione - continua Hammad - anche se il dirottatore tunisino sembrava un po' «sprovveduto». In quei momenti, poi, si cerca di non pensare al peggio, non si pensa che si può morire. E per fortuna tutto è andato per il meglio».

L'ultima volta per l'Alitalia fu nel 1982

L'ultimo dirottamento di un aereo dell'Alitalia risale al 25 settembre 1982 quando un «Boeing 727» in volo da Algeri a Roma venne dirottato su Catania da un cittadino sovietico che fu disarmato a Fontanarossa dal comandante dell'aereo. Quello più recente nel mondo risale al 26 marzo di quest'anno, con il dirottamento da parte di quattro pakistani di un Airbus della Singapore Airlines diretto da Kuala Lumpur a Singapore. Il giorno dopo, all'aeroporto di Singapore, i dirottatori furono uccisi nel corso di un'irruzione delle forze di sicurezza. Ecco un riepilogo dei dirottamenti subiti dagli aerei italiani a partire dal 1970. 30 giugno 1982. Un «Boeing 747» in voli da Roma a Tokio è dirottato, subito dopo il decollo dall'aeroporto di Nuova Delhi, dal cinghese Sebala Ekanayaka: a bordo ci sono 260 passeggeri. Il pilota è costretto ad atterrare a Bangkok e il dirottatore chiede di essere raggiunto a Colombo (Sri Lanka) dalla moglie italiana, Anna Aldovandri e dal figlio di quattro anni; vuole inoltre 300mila dollari. Dopo una lunga trattativa con l'ambasciatore italiano, Ekanayaka libera i passeggeri e lascia l'aereo per raggiungere i familiari. A Colombo viene poi arrestato su richiesta delle autorità italiane. 25 settembre 1982. Un «Boeing 727» dell'Alitalia, in volo da Algeri a Roma, è dirottato su Catania dal cittadino sovietico Igor Shkuro (32 anni): all'aeroporto di Fontanarossa, il comandante dell'aereo riesce a disarmare il dirottatore, che viene arrestato dai carabinieri. 8° in volo da Teheran a Roma, con a bordo 184 persone. Dopo una lunga trattativa all'aeroporto di Fiumicino, dove l'aereo è atterrato, i passeggeri sono liberati e i dirottatori per Teheran, dove i dirottatori si arrendono. 14 gennaio 1980. Un giovane tunisino dirottò un «Dc-9» in volo da Roma a Tunisi e costringe il pilota a dirigersi verso Tripoli: dopo il rifiuto delle autorità libiche di fare atterrare l'aereo, il «Dc-9» atterrò a Palermo. Il dirottatore, Farid Ben Marshri, dopo 12 ore di trattative libera gli 83 passeggeri e i sei membri dell'equipaggio e si arrende. 30 giugno 1982. Un «Boeing 747» in voli da Roma a Tokio è dirottato, subito dopo il decollo dall'aeroporto di Nuova Delhi, dal cinghese Sebala Ekanayaka: a bordo ci sono 260 passeggeri. Il pilota è costretto ad atterrare a Bangkok e il dirottatore chiede di essere raggiunto a Colombo (Sri Lanka) dalla moglie italiana, Anna Aldovandri e dal figlio di quattro anni; vuole inoltre 300mila dollari. Dopo una lunga trattativa con l'ambasciatore italiano, Ekanayaka libera i passeggeri e lascia l'aereo per raggiungere i familiari. A Colombo viene poi arrestato su richiesta delle autorità italiane. 25 settembre 1982. Un «Boeing 727» dell'Alitalia, in volo da Algeri a Roma, è dirottato su Catania dal cittadino sovietico Igor Shkuro (32 anni): all'aeroporto di Fontanarossa, il comandante dell'aereo riesce a disarmare il dirottatore, che viene arrestato dai carabinieri.