

Solo nove sopravvissuti fra i 96 passeggeri dell'Airbus francese caduto sui Vosgi. Salvi una bambina di tredici mesi e un ragazzino di 8 anni che viaggiava solo

Polemiche sugli aiuti: «Ma non c'è strada nel primo tratto di montagna». Il premier Edith Cresson rientrata da Roma rende omaggio alle salme: inchiesta severa

«L'urto, poi un silenzio di morte»

I superstiti: «Cinque ore nella neve ad aspettare i soccorsi»

Sono nove i superstiti del disastro aereo di Mont Sainte Odile, a pochi chilometri da Strasburgo, e 87 le vittime. Gli scampati sono rimasti per cinque ore nella neve in attesa dei soccorsi. Tra di essi due bambini, una di tredici mesi e uno di otto anni. Le cause dell'incidente non sono chiare: si può ragionevolmente escludere l'ipotesi di un attentato, visto che non c'è stata esplosione in volo

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
GIANNI MARSILLI

PARIGI Ottantasette morti e nove miracolati tra cui due bambini. Le vittime sono allineate da ieri al primo piano del municipio di Barr, villaggio alsaziano a una ventina di chilometri da Strasburgo. Le hanno trasportate per tutta una notte e per tutto un giorno dalla maledetta montagna una ad una, così come le trovavano a pezzi di carlinga, sedili, frammenti di motore sparsi nella foresta di abeti. Qui una scarpa, là un cappotto, sulla neve chiazziata di sangue. Le hanno messe sulle barelle e coperte con un lenzuolo, e poi giù verso valle, il primo tratto a piedi perché in quel punto del Mont Sainte Odile non c'è strada.

Gli scampati hanno negli occhi quel lughissimo attimo in cui l'aereo è scivolato sugli

aereo poi tutto è esploso intorno a me, ho visto dei lampi. L'aereo tremava tutto, si spaccava. Dopo qualche minuto ho sentito i lamini dei fentri, qualcuno gridava. Pierre Cota continua: «Ho pensato subito ad allontanarmi. Ho preso il bambino che era seduto vicino a me e che viaggiava da solo. L'aereo era scoppiato, non aveva più tetto. Abbiamo camminato un po' per paura che esplodesse. Poi siamo tornati per aiutare una hostess e due donne con un neonato». Raccontano di esser rimasti lì per ore, all'addiaccio, di aver cercato un po' di legna per accendere un fuoco e scaldarsi. Stavano perdendo le speranze quando li hanno trovati, alcuni con le gambe spezzate, altri pesti e contusi, solo la piccola Melisandre, tredici mesi, illusa avviluppata in tre coperte e acciambellata accanto al fuoco.

Sono sceso con un gruppo di soldati che non sapevano dove andare, dove portare i feriti, ci siamo persi. Ho dovuto avvertire i miei, da una cabina telefonica». Gli replicheranno poi gli organizzatori dei soccorsi: «La zona è praticamente inaccessibile, non c'erano testimoni. Neve e c'era nebbia non potevamo fare di più». Resta il fatto che li hanno trovati non prima di mezzanotte, minuto più minuto meno, grazie ad un cacciatore che aveva sentito il boato e avvertito l'odore di fumo e kerosene. Su quella flebile traccia un gruppo di gendarmi si è inoltrato nel bosco fino a trovarsi naso

a naso con uno dei sopravvissuti che cercava una strada un segno di vita. L'aereo era precipitato alle 19.20, cinque ore prima. Cinque ore in cui gli scampati hanno temuto di morire di freddo. Cinque ore in cui qualcuno è morto tra i rottami dopo aver agonizzato nel gelo della montagna. Gli scampati sono categorici: non si poteva tirar fuori nessuno, la carcassa era troppo aggrovigliata.

Se la polemica sulla lentezza dei soccorsi (circa mille uomini tra soldati gendarmi, volontari e pompieri) hanno rastrellato la zona è destinata ad esaurirsi, non altrettanto si può dire di quella sull'identità dell'A-320. Le cause del disastro restano avvolte nel mistero. L'aereo era regolarmente partito da Lutetia alle 18.35, e avrebbe dovuto atterrare a Strasburgo 50 minuti dopo. Le condizioni climatiche non erano ideali ma neanche troppo cattive. Traversare le nuvole sopra il Mont Sainte Odile, l'A-320 si sarebbe trovato davanti la pista di Strasburgo sgombra da nebbia e neve, come centinaia di altre volte. I piloti non hanno avuto il tempo di lanciare alcun SOS. L'impatto è stato brutale, inatteso. Segno che non c'è stata esplosione in volo (il che elimina l'ipotesi dell'attentato). Segno anche che l'aereo volava basso 600

metri troppo basso, per la precisione. Avrebbe dovuto trovarsi a 1.300 metri d'altezza, visto che la montagna tocca i 761 metri. L'ha invece presa a un centinaio di metri dalla cima. Le ipotesi, a questo punto, si restringono a due: errore di pilotaggio oppure difetto dei rilevatori altimetrici. Si intravedono già i segnali delle polemiche che si scatenarono dopo gli altri due incidenti di cui furono vittime gli A-320 nell'88 a Mulhouse (sempre in Alsazia) nel corso di un volo dimostrativo (tre morti e una cinquantina di feriti) e nel '90 a Bangalore in India (90 morti). Le inchieste addebitarono i

due disastri ai piloti. Ma il loro sindacato insorse, puntando il dito contro quel tipo di aereo. Sostengono che l'Airbus non offre sufficienti garanzie, che il suo sistema interamente elettronico è difettoso, oltre che delicatissimo da sovrintendere. Aggiungono che il costruttore, dopo ogni incidente, senza dir nulla ha apportato alcune correzioni. Vero, non vero? Il ministro dei trasporti Paul Quilès ha detto di voler vederli chiari. La procura ha aperto un'inchiesta, e un'altra è stata avviata da Air Inter. Certo è che l'A-320, se non è difettoso, è sfornato in quattro anni ne sono caduti tre.

Due difetti l'A-320 precipitatosi lunedì sera sicuramente li aveva. Secondo gli esperti quel tipo di aereo è equipaggiato di una sorta di radar che fa scattare l'allarme in prossimità del suolo, o della parete di una montagna, a meno che non si tratti di una pista d'aeroporto. L'allarme, vista la meccanica dell'incidente, non si è fatto sentire. In secondo luogo non ha funzionato la scatola segnaletica che serve ad orientare i soccorritori, e che in linea di principio dovrebbe reggere ogni urto. Lunedì sera non emetteva su nessuna delle due frequenze (una civile, l'altra militare) di cui è normalmente dotata. Elicotteri della protezione civile e Mirage dell'aviazione militare hanno inutilmente sorvolato la zona senza nulla captare. Anche questo ha ritardato i soccorsi. Forse la risposta sta nelle due scatole nere che sono state ritrovate ieri mattina. Ma, come ha detto lo stesso ministro Quilès, sono state danneggiate nell'urto. Le autorità governative appaiono preoccupate e determinate a far luce sulle cause dell'incidente. Anche perché a questo punto, ne va di mezzo l'affidabilità stessa dell'Airbus, una colossale impresa industriale e commerciale. Edith Cresson che è rientrata anzitempo da Roma per recarsi sul luogo del disastro, ha impartito disposizioni severe al suo ministro dei trasporti, affinché l'inchiesta sia tempestiva e efficace. Il sindacato chiede anche trasparenza, visto che l'inchiesta sul primo incidente a Mulhouse conteneva molte zone d'ombra. Si era detto perfino che alcune scatole nere erano state manomesse per non compromettere il successo commerciale dell'A-320. Stavolta però tutto hanno interesse a che sia fatta piena luce, con precisione e meticolosità.

Una drammatica immagine dei rottami dell'aereo: un gruppo di sedili fuoriusciti dalla carlinga del veicolo dopo l'impatto con il terreno. Sotto il recupero delle vittime. In alto un Airbus 320 in volo

Una drammatica immagine dei rottami dell'aereo: un gruppo di sedili fuoriusciti dalla carlinga del veicolo dopo l'impatto con il terreno. Sotto il recupero delle vittime. In alto un Airbus 320 in volo

Ha collezionato tre incidenti gravi in meno di 4 anni. I piloti accusano l'A-320: ultramoderno ma insicuro

Tre incidenti gravi in meno di quattro anni. Il primo alla presentazione ufficiale del nuovo gioiello dell'Airfrance, il supercomputerizzato Airbus A-320 da tempo è accusato dai sindacati francesi dei piloti e del personale di bordo di non essere sicuro. «Lo è più di tutti gli altri aerei», ribatte il consorzio europeo che lo produce. In Italia arriverà nel '94 l'A-321, versione allungata del modello contestato.

MARINA MASTROLUCA

Cinque minuti prima dell'atterraggio il radar dell'aeroporto di Strasburgo ha visto svanire la sua scia luminosa improvvisamente, senza una segnalazione di difficoltà a bordo, senza richieste d'aiuto. Senza nemmeno un'esplosione, niente che, a quanto raccontano i superstiti, possa far pensare ad un attentato. Che cosa è successo all'Airbus A-320 dell'Air Inter, le linee intere francesi, schiantatosi lunedì scorso sul monte Saint-Odile, potranno dirlo le due scatole nere recuperate ieri. È certo però che la catastrofe dei Vosgi alimenterà le polemiche, già roventi, contro un velivolo inaugurato nemmeno quattro anni fa, nell'aprile '88, ed accusato, senza troppe parzialità, di non funzionare a dovere. L'Airbus A-320 dal suo esordio ha già collezionato due incidenti gravi, dopo aver dato cattiva prova di sé anche nel volo inaugurale sugli Champs Elysees. Un'avaria ai trasformatori elettrici fece passare un brutto quarto d'ora a Châteaufort, primo passeggero a sperimentare il comfort dell'alta tecnologia. L'aereo, nonostante tutto, riuscì ad atterrare indenne molto peggio all'A-320 impegnato nel giugno dell'88 in un volo dimostrativo sotto gli occhi di 30.000 persone, in un meeting aereo a Mulhouse-Habsheim l'aereo precipitò in un bosco a poca distanza dall'aeroporto. Nell'urto i tre piloti rimasero uccisi, mentre un centinaio delle 167 persone a bordo rimasero ferite.

Ma la tesi dell'errore umano non è mai stata d'genita dai piloti, ed in particolare da quelli francesi, i primi a fare i conti con l'avanzatissima strumentazione dell'A-320, il fly-by-wire, un sistema capace persino di valutare se i comandi ricevuti sono sicuri o meno e di annullarli, se necessario. L'Uspnit, il sindacato dei piloti e del personale di bordo francese, ha bocciato l'intera progettazione della cabina di pilotaggio. Intanto per una questione sindacale la guida computerizzata

ha provocato una riduzione dell'equipaggio, ristretto ora al pilota e al secondo pilota, senza ufficiale di rotta «in deroga ai testi regolamentari e contro l'avviso delle organizzazioni professionali». Ma anche per un problema di sicurezza legato sia al maggior carico di lavoro sia alla difficoltà nel consultare la strumentazione. Senza contare i mille inconvenienti segnalati dai piloti, tra cui il rumore anche una segnalazione erronea dell'altitudine. L'Airbus A-320 dell'Air Inter precipitato - sostiene l'Uspnit in un comunicato - effettuava un avvicinamento normalmente controllabile da un radiofaro e da un indicatore di distanza installato in prossimità dell'aeroporto. Ma l'utilizzazione di questi strumenti è delicata: sugli A-320 e i comandi di bordo

sono stati in diverse occasioni al centro dell'attenzione dei responsabili tecnici. Dopo i primi due incidenti, infatti l'Airbus Industrie ha rivisto i dettagli del disegno della cabina di pilotaggio e della strumentazione. Ma il consorzio non ammette dubbi sulla funzionalità dell'A-320, considerato dai produttori più sicuro degli aerei comuni. «Se lo programmate per andare a schiantarsi contro una montagna senza altro lo fa - ha detto David Velupillai, portavoce dell'Airbus Industrie - Ma se tentate di ordinarvi di fare qualcosa che lo mette in una situazione a rischio vi impedirà automaticamente di farlo».

Insomma, i produttori tendono ad attribuire anche quest'ultima sciagura all'errore umano. Ma i piloti insistono nel pretendere l'introduzione di un tecnico della navigazione almeno a bordo dell'A-320, il fratello maggiore dell'A-320 che sarà introdotto dall'Air Inter nel '93 e avrà una capacità di 440 passeggeri, contro i 130-179 del modello contestato.

Contestato, eppure richiestissimo. Finora il consorzio europeo che lo produce ne ha venduti 661 esemplari (ognuno costa circa 48 miliardi di lire), di cui 251 già in attività. L'A-320 è un velivolo a fusoliera larga, adatto al trasporto su breve e medio raggio, con ampia capacità di carico, consumi ridotti, poliglottico più grande. In Italia l'A-320 non è stato adottato da nessuna compagnia nazionale. L'Alitalia utilizza l'A-300, un aereo della stessa «famiglia» ma di concezione più antiquata, privo del siste-



Per Lockerbie Gheddafi rischia sanzioni. L'Onu intima alla Libia: «Consegnate i terroristi»

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

NEW YORK L'Onu intima alla Libia di consegnare alla giustizia americana e britannica i due responsabili della bomba sul jumbo Pan Am di Lockerbie Gheddafi, come Saddam, rischia ora di trovarsi di fronte una coalizione internazionale sancita dalle Nazioni Unite, non più solo la flotta Usa come negli anni di Reagan. Formalmente la risoluzione è da mandare al segretario generale dell'Onu Boutros Ghali di «ottenere la cooperazione del governo libico», così come Perez de Cuellar aveva avuto il mandato di convincere Saddam Hussein a ritirarsi dal Kuwait. Ma se Tripoli rifiuta, come si dà per scontato, il Consiglio di sicurezza passerà a successive risoluzioni per imporre sanzioni. La prima è più probabile delle misure puniti-

ve prese in considerazione è un blocco totale dei trasporti aerei da e per la Libia e delle vendite di velivoli o pezzi di ricambio per l'aviazione libica. «Tutte le opzioni restano aperte», ha voluto precisare l'ambasciatore Usa, Thomas Pickering, sottolineando che si tratta di «una risoluzione molto importante, la prima di quelle che potrebbe essere una serie di risoluzioni». Ne erano state approvate una dozzina contro l'Irak prima che partisse, un anno fa, la guerra nel Golfo. Stavolta l'escalation potrebbe essere anche ulteriormente accelerata dalla scadenza delle presidenziali Usa a novembre.



Il leader libico Muammar Gheddafi

cedimento e pronunciarsi sulle dispute anche finanziarie connesse all'attentato. Altra iniziativa libica che non ha suscitato grandi consensi ed è stata vista piuttosto come tentativo di diversione è la convocazione di una sessione speciale dell'Assemblea generale dell'Onu dedicata al ter-

rorismo. Tra le proposte di Gheddafi al fine di eliminare le cause del terrorismo, ci sono la proibizione della caccia, della boxe e della lotta libera, nonché l'inversione del corso dei fiumi perché le risorse idriche servano all'irrigazione e non vadano disperse in mare. □ S Gr

Un pentito racconta l'attentato al presidente della Deutsche Bank. Identificato commando della Raf che assassinò Herrhausen

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
PAOLO SOLDINI

BERLINO Erano passate solo tre settimane dall'apertura del Muro quando la Germania fu scossa dall'improvvisa ricomparsa sulla scena del terrorismo, che sembrava voler cercare un suo spazio nella nuova situazione che si era creata. Alfred Herrhausen, presidente della Deutsche Bank, uno degli uomini più influenti del mondo finanziario tedesco amico personale del cancelliere Kohl saltò in aria nella sua Mercedes blindata fatta esplodere con una tecnica sofisticatissima sulla strada tra la sua casa a Bad Homburg e la sede della banca a Francoforte sul Meno. Più di due anni dopo, in seguito a molte indagini e molte illusioni sul ven motivo e sugli autori dell'attentato, la polizia sembra essere riuscita a identificare il commando

«Rote Armee Fraktion» che si incaricò della criminale «esecuzione» del finanziere. A tendere l'agguato sarebbero stati Andrea Klump, 34 anni, già ricercata per altri attentati della Raf, e Christoph Seidler, anch'egli trentaquattrenne, insieme con altri due uomini di cui per ora si conoscono solo i nomi di battesimo, Peter e Stefan. Stando a quanto ha dichiarato ieri un portavoce della procura federale di Karlsruhe, competente per i casi di terrorismo, all'identificazione del commando si sarebbe giunti grazie alla testimonianza di un terrorista pentito, un uomo di 35 anni del quale (ovviamente) non è stato fornito il nome, che avrebbe partecipato all'organizzazione dell'attentato ma non alla sua attuazione e sul

cui capo pende perciò un'imputazione di concorso in omicidio, la quale potrebbe anche essere ritirata se continuerà a collaborare alle indagini. L'auto di Herrhausen fu fatta saltare in aria, con un sofisticato ordigno collegato a una cellula fotoelettrica, il 30 novembre dell'89, sulla strada tra Bad Homburg e Francoforte. Il finanziere rimase ucciso sul colpo, mentre il suo autista Jakob Nix riportò ferite gravissime. Se la cavarono, invece, gli uomini della scorta che viaggiava su un'altra auto e che nulla aveva potuto per impedire l'agguato. Il quale doveva essere stato preparato in tutti i dettagli e con largo anticipo. Il testimone segreto, infatti, ha raccontato che già in settembre la Klump, una conoscente che non vedeva da tempo e che sapeva essere un'adepta della Raf, gli aveva proposto di fornire un