

In un tranquillo pomeriggio domenicale il Boeing 747 della compagnia israeliana è piombato con due motori in fiamme su due palazzi abitati da 1500 persone

Ai primi soccorritori è apparsa una scena apocalittica, gli inquilini si gettavano giù. Il cargo era appena partito ed era diretto a Tel Aviv. «Usciva fumo dall'ala destra»

Inferno dal cielo, strage nelle case

Duecento morti ad Amsterdam. Svanisce subito l'ipotesi attentato

La morte è arrivata improvvisa dal cielo. E una tranquilla domenica si è trasformata in un inferno. Un Jumbo israeliano, in versione cargo, si è schiantato su un palazzo di nove piani alla periferia di Amsterdam. Centinaia di vittime, decine di feriti. L'aereo era appena decollato dallo scalo di Schiphol e subito dopo due motori si sono incendiati. Esclusa, al momento, l'ipotesi dell'attentato.

DAL NOSTRO INVIATO
MAURO MONTALI

AMSTERDAM Tutti col fiato sospeso per due lunghissime ore. Un jumbo della El Al la compagnia di bandiera israeliana nota per le sue severissime misure di sicurezza oltreché per l'efficienza tecnica, esplose in volo? Si è subito pensato ad un attentato per colpire il nuovo processo di distensione che è in atto attorno alla questione palestinese da quando i laburisti sono al governo. Come giudicare diversamente le prime notizie che arrivavano da Amsterdam? I flash delle agenzie del resto mettevano al primo posto l'ipotesi della bomba a bordo. Poi col passare dei minuti, la verità è venuta a galla: si trattava con tutta probabilità di un incidente. Ma è stato un inferno e che inferno! Lo stesso Boeing 747 cargo israeliano si è schiantato contro un palazzo di nove piani proprio alla periferia della capitale olandese. Centinaia di morti, decine di feriti, incendi dappertutto. Sirene spiegate, ambulanze e mezzi dei vigili del fuoco gente che correva

secondo motore era in fiamme. Il comandante del 747 non aveva altre possibilità: tornare immediatamente indietro per tentare un atterraggio di fortuna. Era una corsa contro il tempo. L'apparecchio era ancora bassissimo con due propulsori fuori uso ovviamente non aveva la spinta sufficiente per prendere quota. Durante la manovra l'equipaggio ha avuto la prontezza di spirito e la freddezza di svuotare parte dei serbatoi su un lago ma mentre il grande aeromobile si dirigeva verso Schiphol ha perso gradualmente quelle poche centinaia di metri guadagnate. Qualcu-

no giura che il cargo a quel punto sarebbe stato scosso da due esplosioni. La tragica corsa comunque era finita. Rimaneva il tempo per lancia- re l'ultimo drammatico «av- da» Poi l'impatto. Poi l'esplo- sione violentissima il fumo e le fiamme. E la morte che piombava nella tranquillità domestica. L'agghiacciante scena è stata vista da molti testimoni. Frank Janssen è uno di questi. Ancora tutto tremante rac- conta: «Ho visto l'aereo che vola- va sopra le nostre teste e ho vi- sto uscire del fumo dall'ala destra. Poi il cielo si è tinto di rosso». Maria Van Terwijden stava già lavando i piatti. E di-

ta dell'esplosione è stata vista nitidamente da terra sullo sfondo buio del cielo. La visibilità peraltro era favorita dall'assenza di nuvole. Le prime immagini della catastrofe hanno mostrato il palazzo composto da due condomini per un totale di 480 appartamenti abitati da 1500 persone interamente di- strutto. Ed è stato l'inferno per un'area molto grande. Pezzi dell'aereo sono volati a chilo- metri di distanza, rottami di metallo sono caduti ovunque portando morte e distruzione. Ma quante sono esattamente le vittime? A tarda sera le ope- razioni di soccorso, attivate

con grande celerità erano an- cora in pieno svolgimento. La polizia olandese di fronte all'impressionante spettacolo azzardava una previsione non meno di 200 morti. Ma c'è da sottolineare anche che molte persone come hanno riferito medici e vigili del fuo- co in preda al terrore si sono lanciate dalle finestre dei loro appartamenti. In uno dei cor- tili degli edifici investiti dai possente jet giacevano a terra, schiacciati i corpi di coloro che avevano cercato scampo dall'unica via d'uscita. E ci so- no da aggiungere anche i quattro israeliani tre piloti e un imprecisato passeggero, forse una donna (un addetta alla sicurezza?). Un tecnico del carico? che si sono disinte- grati nell'impatto.



Terrore e sconcerto in Israele non appena s'è diffusa la notizia. Il pensiero di tutti è andato a Monaco alla strage di Fiumicino all'attentato all'aeroporto di Tel Aviv. Una sala d'emergenza del ministero degli Esteri israeliano a Gerusalemme è stata immediatamente attivata per seguire gli sviluppi della tragedia di Amsterdam. Gli uomini della sicurezza e dei servizi segreti hanno cercato subito di «capi- re». Poi dall'Olanda sia il rappre- sentante della El Al, Israel Sherwin che le autorità aereo- portuali hanno spazzato via l'ipotesi dell'attentato. Rima- neva certo l'angoscia per il ma- scaro, la pietà per le centinaia di vittime provocate dal velivolo israeliano.

che le operazioni di soccorso vengono rese ancora più diffi- coltose dal forte vento soffiante sulla regione anche perché dopo lo scoppio è divampato un incendio di enormi proporzioni. Si tratta molto probabilm- ente dell'incidente aereo più gra- ve mai avvenuto nei cieli oland- esi. Rafi Arlev direttore della compagnia israeliana El Al conferma i dettagli di cui so- pra. Dice inoltre che molto probabilm- ente partirà per Amsterdam tra breve un equippe di tecnici dell'El Al per indagare sull'accaduto. La compagnia cercherà intanto di mettersi in contatto con i membri delle famiglie delle vit- time in Israele. Arlev aggiunge tra l'altro che un guasto ad entrambi i motori è molto raro e l'inchiesta che verrà aperta al più presto dovrà stabilirne le cause. Israel Kessar ministro dei Trasporti segue da vicino le notizie provenienti da Amster- dam e dichiara che nomnerà al più presto una commissione di inchiesta. Secondo Kessar lo stesso Rafi Arlev potrebbe re- carsi ad Amsterdam oggi stes- so. La compagnia aerea israe- liana è tra le più severe al mon- do per quanto riguarda le nor- me di sicurezza. Sembra quin- di più verosimile l'ipotesi del guasto tecnico piuttosto che di un attentato terroristico. Fonti di sicurezza israeliana sembra- no infatti unanimi nell'esclu- dere l'ipotesi di un attentato. È chiaro però che la cosa potrà essere confermata solo in se- guito alle conclusioni dell'in- chiesta da parte della commis- sione di inchiesta.

Vigili del fuoco tentano di spegnere l'incendio causato dalla caduta del Boeing israeliano in alto. I primi soccorsi ai feriti.

Dalla sciagura di Tenerife del '77 al disastro in Nepal

Scontri e avarie. Ecco gli incidenti a terra e in aria

UMBERTO DE GIOVANNANGELI
ROMA Fiamme devan- zione relitti sparsi in un raggio di centinaia di metri, e quel che è più angosciante i corpi carbonizzati delle vittime spesso solo dei resti difficili da riconoscere. La caduta del Boeing 747 dell'El Al riporta alla memoria altri incidenti aerei avvenuti nel recente passato che hanno provocato la morte di diverse centinaia di perso- ne. L'okerie 88 Cuba 89 Kat mandu 92 sono solo alcune delle più recenti sciagure aeree che hanno causato la morte di centinaia di persone. Azioni terroristiche condizioni proibitive del tempo erro- riani e in diversi casi la cri- minologia delle più terribili

sciagure aeree negli ultimi quindici anni ha inizio il 27 marzo '77 due Boeing 747 uno della Pan American e l'altro della Klm la linea aerea olandese vengono a collisione sulla pista di Tenerife nelle Canarie. 612 persone perdono la vita. Settembre '83 un Boeing della KAL (la compagnia di bandiera sudcoreana) viene abbattuto dall'aviazione sovietica al largo dell'isola di Sakhalin. I morti sono 269. Ma è il 1985 l'anno nero per l'aviazione civile. Nel corso dell'anno più di mille persone muoiono in incidenti aerei: il più grave dei quali avviene il 12 agosto nei cieli del Giappone un Jumbo della Japan Airlines precipita su un costone a 1500 metri di altezza del monte Mi-

kum nel Giappone centrale. A bordo aveva 500 persone tra passeggeri e membri dell'equi- paggio nessuna delle quali riesce a salvarsi. Dopo quello di Tenerife è l'incidente più luttuoso dell'aviazione civile dell'aeroporto londinese di Heathrow. La seconda metà degli anni Ottanta segna an- che l'esplosione della polemica tra le varie compagnie aeree statunitensi, e scatenato è la caduta di un Boeing della Delta Air lines presso l'aeroporto di Dallas-Forth Worth nel Texas. 131 i morti. Sotto accusa è una concorrenza spietata tra le varie compagnie aeree che pro- duce i messi in circolazione di apparecchi obsoleti privi delle necessarie garanzie. Una polemica che prosegue anco-

ra oggi. Nelle tante sciagure aeree, ve ne sono alcune che ci hanno colpito più da vicino perché a rimanere vittime so- no state donne ed uomini col nostro stesso passaporto. La memoria va a quel tragico 4 settembre 1989 aeroporto di l'Avana vivi nel rogo di un Ilushin della compagnia aerea cubana. In mezzo ad una nebbia di pioggia e di lampi il charter cubano invece di prendere quota rase al suolo una scintina di case sparse di fiamme, terrore e morte. Ol- tre i 113 turisti morirono 13 cu- bani. 11 dei quali componenti dell'equipaggio. Una tempe- sta fu l'ricostruzione delle au- torità cubane aveva schiacciato a terra l'aereo in fase di de-

collo. Veder scorrere le imma- gini del disastro di Amsterdam riporta alla memoria le scene di disperazione dei parenti e degli amici dei turisti italiani in attesa all'aeroporto della «Mal- pensa». Quelle stesse scene che si sono ripetute solo pochi giorni fa il 28 settembre un Airbus «A 300» della compa- gnia di bandiera pakistana «Pia» in volo da Karachi a Kat- mandu precipita durante la fase di atterraggio a una trentina di chilometri dalla capitale nepalese schiantandosi contro il monte Bhatte Danda. Alto 2500 metri muoiono 167 per- sone tra queste dieci turisti ita- liani. In Nepal come all'Avana il desiderio di fuga dal quoti- diano trasformatosi in trage- dia.

A Ein Zivan, sulle alture del Golan, una riforma assai contrastata

Nasce il kibbutz capitalista. Si pagano affitto, luce e servizi

GERUSALEMME Dall'altro giorno i membri del kibbutz Ein Zivan sulle alture del Go- lan, a ridosso del confine con la Siria ricevono uno stipendio mensile calcolato in base all'occupazione. Dovranno inol- tre pagare di tasca propria at- tività istruzione elettricità ser- vizi sanitari e municipali. Nien- te di strano per chi ha dimo- strato col sistema capitalista ma una grossa svolta per que- sta collettività socialista abita- ta a ricevere in base ai propri bisogni e non quanto il singolo produce o si impegna. Il kibbutz è stato infatti il pri- mo esempio di collettività so- cialista funzionante all'interno di un paese che propriamente socialista non è mai stato. Fon- dato nel 1910 è stato per anni il simbolo dell'utopia dei primi pionieri che aspiravano ad un società più giusta ed equa-

privata neanche il sistema della comunità. Dalla sua fondazione il kib- butz ha subito numerosi cam- biamenti strutturali e ideologi- ci sia in direzione di una mag- giore privacy e libertà del sin- golo sia per far fronte a feno- meni tipo assenteismo dal la- voro o mancanza di manodopera. Molte comunità sono tornate alla forma tradi- zionale di nucleo familiare con coabitazione di genitori e figli. Anche il possesso di beni all'e- sterno del kibbutz è diventato una realtà accettata. Ad Ein Zivan la situazione è degradata da circa quattro anni con il lento deteriorarsi delle strutture sociali ed economi- che. Si è cominciato col muni- cipale al posto serale in comu- ne per alla colazione di tutti nella sala di pranzo del kibbutz. Dal 1° ottobre il giu- gno



Cisgiordania Soldati israeliani uccidono due palestinesi
GERUSALEMME Ancora tensione e sangue nei territori occupati. Mentre a Gerusalemme la polizia disperdeva violentemente una manifestazione di protesta (nella foto) i soldati israeliani hanno ucciso due palestinesi che non si erano fermati all'alba a Qabatiyei in Cisgiordania. Secondo fonti arabe i militari sarebbero entrati nel centro urbano camuffati da arabi. Nella strada di Gaza un palestinese del campo profughi di Rafah è stato ucciso dagli oltranzisti dell'Intifada perché sospettato di collaborare con le autorità israeliane. Due episodi che segnalano il permanere di un clima di tensione nei territori occupati.



Gerusalemme per ore in preda all'angoscia

DONATELLA ORSINI

GERUSALEMME La notizia si diffonde quasi subito a Gerusalemme alle 19.45 circa un aereo della El Al un jumbo 747 con 114 tonnellate di merci è scoppiato schiantandosi contro un edificio abitato di di- versi piani. L'aereo proveniva da New York e dopo una sosta ad Amsterdam era diretto verso Tel Aviv. Tutti in Israele pensano subito ad un attentato. E i dubbi rimangono anche quando com-incia ad affiorare l'ipotesi dell'incidente. Dubbi sulla di- namica della sciagura ed an- goscia per la morte delle quat- tro persone che si trovavano a bordo e delle centinaia che hanno perso la vita nel palaz- zo sventrato nel terribile impat- to. Il premier Rabin manda im- mediatamente al suo omologo olandese un messaggio di con- dolianze: «Ci uniamo al gover- no ed al popolo olandese nel dolore per questa tragedia e sofferiamo insieme a voi». La televisione israeliana in forma che dieci minuti soltanto dopo il decollo dall'aero- porto di Schiphol alla periferia di Amsterdam il pilota si è reso conto di un problema tecnico ed entrambi i motori. Dopo aver chiesto aiuto via radio al l'aeroporto ed aver ottenuto il permesso a far ritorno alla ba- se finisce per schiantarsi su di un edificio a sud-ovest della città nel quartiere di Bolmer- meir. L'aereo era ovviamente colmo di carburante poiché aveva appena effettuato il rifo- rimento a terra. Con raccapriccio i telespet- tatori apprendono che nel pre- cipitare l'aereo ha centrato in pieno due grattacieli di circa 200 appartamenti ciascuno e

Se c'era una bomba tre i sospettabili

GIANCARLO LANNUTTI

■ Nell'ipotesi (per quanto allo stato del tutto teorica) che la tragedia del «cargo» israelia- no possa essere attribuita a un attentato tre sarebbero le or- ganizzazioni arabe specializ- zatesi in passato in direttamen- ti ed attentati ad aerei civili contro cui potrebbe appuntarsi l'attenzione il Fronte po- polare per la liberazione della Palestina di Georges Habbash e il Fronte popolare Comando ge- nerale di Ahmed Jibril. Il gruppo terroristico di Abu Ni- dal noto come Al Fatah Con- siglio rivoluzionario. Ma la ca- pacità tecnica e la carica di fa- nalismo necessari per una azione del genere si riscontrano anche nella organizzazione integralista della Jihad islami- ca con strutture (ultrasegrete) e basi operative in Libano ma con il cuore e probabilmente il cervello a Tcheran o comun- que in Iran. In tema di terrorismo aereo la palma spetta senz'altro al Fpjp di Habbash autore dei più clamorosi e devastanti attenta- ti degli anni 70 come la strage all'aeroporto di Lod (maggio 1972 24 morti) e dirottamen- ti a catena del settembre 1970 verso il deserto giordano che innescarono lo scontro fronte- ale fra la Resistenza palestinese e il regime di re Hussein. Da ol- tre dieci anni tuttavia l'orga- nizzazione di Habbash ha for- malmente abbandonato la pratica del terrorismo aereo e tale abbandono ha costituito una delle precondizioni per il rientro (nel 1987) negli orga- nismi dirigenti dell'Olp. Diverso è il caso del Fronte popolare-comando generale di Ahmed Jibril. Nato da una scissione del Fpjp il gruppo di Jibril non ha mai sconsigliato la strategia terroristica e rifiuta ideologicamente qualsiasi ipotesi di negoziato o compro- messo con il nemico o sionista. Proprio il fronte di Jibril venne accusato di avere compiuto la strage sul Jumbo della Panam schiantatosi tre anni fa a Lo- kerbie in Scozia, anche se poi l'amministrazione Bush sosten- nuto dalla Gran Bretagna ha spostato il tiro contro due agenti dei servizi segreti liba- nesi promuovendo così le note mi- sure di boicottaggio dell'Onu nei confronti del regime di Gheddafi. C'è poi il gruppo di Abu Ni- dal (al secolo Sabri al-Banna) scissosi da Al Fatah nel 1973 e che da allora ha praticato vi- stematicamente il terrorismo sia in Medio Oriente che in Eu- ropa. Si tratta di una delle più temibili organizzazioni terrori- stiche responsabili fra l'altro delle due stragi di Fiumicino del dicembre 1973 e del 1° di- cembre 1985 recenti dissen- si culminati in una sanguinosa scissione non sembrano aver- ne menomata la «capacità» operativa. Del tutto impreparato per operazioni complesse e sofisticate di questo tipo appare il Fronte di liberazione della Pa- lestina di Abu Abbas malgra- do la sua responsabilità nel di- rottamento sette anni fa della motonave «Achille Lauro». La le non è invece come si è già accennato il caso della Jihad islamica anche se essa non ha finora al suo attivo precedenti specifici in tema di terrorismo aereo.