

Disastro nei cieli della Siberia orientale
Nessun superstite, a bordo sedici stranieri
Il pilota dopo aver invertito la rotta
ha tentato invano l'atterraggio d'emergenza

L'apparecchio ha centrato una fattoria
nei dintorni del lago Baikal
Un passeggero su 400 mila vittima in un anno
sulle linee dell'aviazione ex sovietica

Il Tupolev precipita e esplose

Strage a Irkutsk: 120 morti nel rogo dell'aereo diretto a Mosca

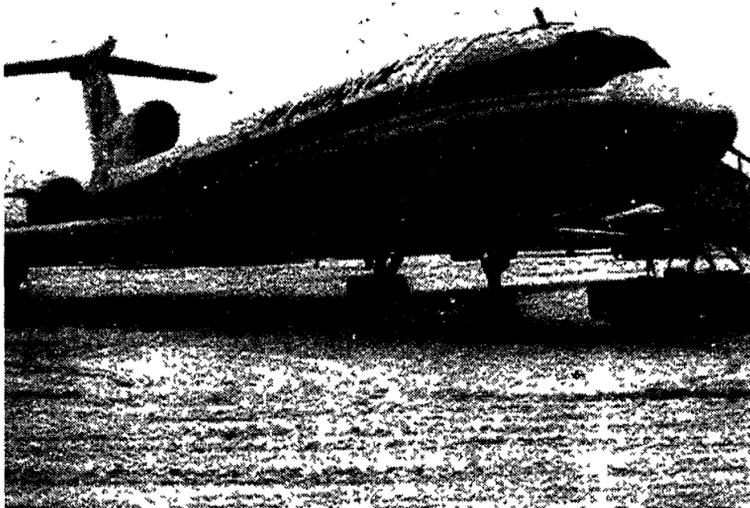
Nuovo disastro aereo in Russia. Un Tupolev 154 è precipitato nei pressi Irkutsk, in Siberia. Il velivolo era diretto a Mosca ma un motore ha preso fuoco pochi minuti dopo il decollo. Centoventi persone sono morte, fra cui sedici stranieri e sei bambini. Non ci sono superstiti. Il governo ha aperto un'inchiesta sulla tragedia. È la seconda sciagura in una settimana. Scarsi controlli sugli aerei.

NOSTRO SERVIZIO

MOSCA. Disastro nei cieli della Siberia orientale. Un aereo, diretto a Mosca, è precipitato, pochi minuti dopo il decollo, nei pressi di Irkutsk, sulle rive del lago Baikal. Per le 120 persone a bordo del velivolo (111 passeggeri e nove membri dell'equipaggio) non c'è stato nulla da fare. Sono morte nell'immenso rogo che ha immediatamente avvolto il "Tupolev 154", della compagnia russa Baikal. Le squadre di soccorso non hanno potuto portare nessun aiuto. Davanti ai loro occhi uno scenario desolato: lo scheletro annerito dell'aereo nell'immensa distesa di neve. Fra le vittime 16 stranieri, di cui nove tedeschi, un austriaco, un giapponese, quattro cinesi ed un indiano. Anche cinque bambini ed un neonato erano a bordo del velivolo. Il presidente russo, Boris Eltsin, ha inviato un telegramma alle autorità cittadine di Irkutsk per esprimere cordoglio ai parenti delle vittime e la sua personale «amarezza» per questa nuova tragedia dell'aria. Sulla zona sono stati inviati anche due elicotteri ed il governo ha disposto un'inchiesta per appurare le cause della sciagura.

praticamente pieni, l'esplosione è stata immediata ed inevitabile. Secondo alcune fonti un agricoltore sarebbe rimasto ucciso. Ed un altro bracciante, nel vicino villaggio di Mamone, sarebbe rimasto ferito. I pezzi di lamiera del velivolo si sono sparsi su una vasta area completamente ricoperta di neve dove la temperatura è di 20 gradi sotto zero. La città di Irkutsk, mezzo milione di abitanti, è uno dei maggiori centri industriali e turistici della Siberia. Il lago di Baikal, il più grande del mondo, rappresenta una grande attrazione turistica. Irkutsk è anche un'importante via d'accesso per le zone ricche del nord del paese. Non è, però, il primo incidente che si verifica nei cieli dell'ex Urss. Tanto che ormai si può parlare di un vero e proprio allarme «voli» in Russia. È la seconda sciagura aerea in soli sei giorni. Il 26 dicembre su un charter russo, precipitato in Armenia, avevano perso la vita 35 persone.

Questi incidenti suscitano molta preoccupazione fra gli esperti ha dichiarato Stanislav Rudin, funzionario del Dipartimento dell'Aviazione civile. Secondo i dati pubblicati dal giornale "Trud" attualmente muore una persona ogni 400 mila passeggeri trasportati dalle linee aeree dell'ex Urss mentre nel 1989 il tasso era di uno ogni tre milioni. La sicurezza dei voli è gravemente peggiorata nel clima di crisi e disordine che grava nel paese dopo la disgregazione dell'Unione Sovietica. Secondo alcuni osservatori occidentali l'ingresso delle aeree di mercato nell'ex Urss avrebbe provocato un minor controllo sulla manutenzione degli aerei. Un tempo l'Aeroflot, la compagnia aerea sovietica, si vantava di essere la più grande del mondo, con un parco di 4.000 aerei commerciali. Ma lo



Un Tupolev-154 fermo all'aeroporto di Domodedovo a Mosca

smembramento dell'Urss in 15 stati indipendenti ha causato, nel 1992, la divisione dell'Aeroflot in tante piccole compagnie. Ciascun governo, infatti, ha reclamato il controllo di aerei e strutture rientranti sul proprio territorio. Inoltre, diverse repubbliche e regioni autonome russe si sono dotate di proprie aerolinee che spesso usano ancora il nome dell'aeroflot sui biglietti, creando notevole confusione. Secondo alcuni esperti consultati da un settimanale moscovita ci sarà «una moltiplicazione degli incidenti aerei». A fronte di equipaggi qualificati si registra una mancanza di rispetto delle norme vigenti sulla sicurezza. Durante il regime comunista altri responsabili dell'amministrazione erano obbligati ad effettuare elementari e regolari controlli sugli aerei. Per i trasgressori era previsto il licenziamento. Oggi questa minaccia non esiste più. E le compagnie aeree private o semiprivatizzate cercano soprattutto di avere bilanci in attivo

LA CRONOLOGIA

Tante sciagure senza rete

Che disastro gli aerei dell'ex Unione Sovietica. Vecchi, poco controllati, spesso sovraccarichi, i velivoli cominciano a mostrare segni di cedimento. E gli incidenti sono sempre più frequenti. I pericoli aumentano anche per le difficili condizioni meteorologiche. Spesso gli apparecchi sono sovraccaricati: «I nuovi commercianti - dice Alexandra Jiline, un'esperta militare - che trasportano centinaia di chili di mercanzia da una regione all'altra, riescono facilmente a convincere i piloti a portare carichi anche tre volte superiori alle possibilità dell'aereo». Da agosto ad oggi quattro aerei di linea sono precipitati. E il bilancio dei voli militari non è certo migliore. 17 incidenti, di cui cinque mortali, 22 vittime. Senza contare i viaggi a bordo di piccoli e poco sicuri aerei nelle zone più sconosciute dell'ex Urss.

26 Agosto 1993. Un L-410 con a bordo 22 passeggeri, di cui 5 non registrati, precipita ad Aidan, con 677 chili di bagaglio al posto del 219 chili autorizzati. Nessun superstite. 28 agosto 1993. Un Iak-42 si schianta nel tentativo di decollare dall'aeroporto di Khogor, a sud del Tadikistan. 82 persone perdono la vita. Il carico dell'apparecchio era di tre tonnellate superiore al consentito. 26 dicembre 1993. 36 persone muoiono in Armenia. A causa di una fittissima nebbia un Antonov 26 precipita in un fiume durante l'atterraggio all'aeroporto di Ghiumn. 29 dicembre 1993. Si evita di un soffio la tragedia ad Omsk, in Siberia. Un Tupolev 154 effettua un atterraggio di emergenza con metà carrello funzionante. 3 gennaio 1994. Un altro Tupolev 154 si schianta in Siberia per un avaria ai motori. 120 persone muoiono fra le fiamme.

Vola da 20 anni per l'Aeroflot

Il Tupolev Tu-154, di cui un esemplare è precipitato in Siberia, è un treattore a medio-lungo raggio che assomiglia come linea al Boeing B-727. È il primo aereo commerciale russo ad essere privo della tipica postazione vetrata del navigatore sulla prua. Entrato in servizio con l'Aeroflot dal luglio 1971 per voli merci e dal febbraio 1972 per servizi passeggeri. Negli anni successivi ne furono prodotte varie versioni con prestazioni, strumentazione e autonomia migliorate. Complessivamente sono stati costruiti finora circa 700 Tu-154 di cui la maggior parte (oltre 570) in servizio con l'Aeroflot. Il Tu-154 ha una apertura alare di oltre 37 metri ed è lungo quasi 48, il peso massimo al decollo è di cento tonnellate. Le prestazioni principali sono una velocità massima di crociera di 950 Km l'ora, quota di 11.900 metri, autonomia da 3.900 Km (col massimo carico utile) a 6.600 (col massimo del carburante).

Texas Si scontrano due velivoli 5 le vittime

Brutto incidente aereo anche negli Stati Uniti. Due piccoli aerei da turismo si sono scontrati in volo mentre cercavano di atterrare in un aeroporto privo di torre di controllo a Pearland nel Texas. Sono morte cinque persone, fra cui un bambino di 5 anni.

Uno dei due velivoli coinvolti era un Cessna 172, a bordo c'erano due uomini e il piccolo di 5 anni. L'altro è un mini-cab Hawk che trasportava due fratelli di 39 e 37 anni. La tragedia propone il problema dei mini-aerei da turismo e della loro manutenzione. I cittadini Usa, specialmente nelle zone meno abitate, coltivano una vera e propria passione per i voli amatoriali. Il pericolo si accresce anche a causa degli aeroporti piccoli, privi della necessaria strumentazione e magan dotati di una sola pista d'atterraggio.

lettere

Le elezioni al Cnr: si cerca di penalizzare i "debuttanti"

Caro direttore, nella pagina Scienza e Tecnologia dell'Unità, apparsa sabato 15 dicembre, viene riportato un commento della Cgil Ricerca sulle prossime elezioni dei Comitati nazionali di consulenza del Cnr (Consiglio nazionale delle ricerche, 10-11 gennaio 94). La denuncia descrive una campagna elettorale con caratteri di una competizione vecchia basata su cordate (di quelli che vogliono che nulla cambi nell'Ente) e voto di scambio (un genere, voti contro tacite promesse di finanziamento di progetti di ricerca). E ciò perché la maggioranza dei candidati che si propongono altro non sono che gli stessi membri uscenti dei comitati (i quali si ricandidano dopo ben sei anni di gestione, per così dire, tradizionale).

Camere hanno lavorato con singolare buona volontà gli esiti di questo tentativo potranno fornire un'importante misura della possibilità di risanamento delle strutture burocratiche attuali. Condizione abbastanza ovvia (che Andreotta sembra talvolta intuire, senza però trovare il coraggio di applicarla), sarebbe quella di sostituire totalmente l'attuale dirigenza burocratica, tutta composta di funzionari formati e selezionati alla scuola dello scorso decennio, bravissimi quindi nelle arti della spesa, del compromesso, dell'accostamento e della lusinga, ma assolutamente impreparati alle durezze del tempo presente, in cui si impongono scelte, decisioni e drastiche ripuliture non limitate alla facciata. Ogni giorno che si perde a rinviare questo necessario ricambio, rende più improbabile sia il salvataggio di strutture tecnico-amministrative, che pure qualche valore ce l'hanno e sarebbero comunque difficili da sostituire, sia la necessaria riconversione professionale di tutta una generazione di diplomatici che, salvo eccezioni ancora da provare, non possono essere considerati. Da una campagna elettorale sofferta, risultano pertanto penalizzati quei candidati «debuttanti» che sostengono la necessità di un rinnovamento radicale delle strutture del Cnr, del suo apparato organizzativo e prima di tutto dei modi di partecipazione di tutta la comunità scientifica interna alla elaborazione della politica dell'Ente. Un rinnovamento, quindi, che i membri uscenti non hanno certo messo finora al centro delle loro preoccupazioni e dei loro comportamenti. Avendo visitato, come nuovo candidato alla rappresentanza Cnr per il Comitato di scienze chimiche, un gran numero di istituti e centri, dal nord al sud della penisola, ho avuto modo di constatare che la denuncia - almeno per ciò che concerne le scienze chimiche - non è per nulla esagerata, ma riflette il clima pesante che si respira in queste elezioni. Si coglie nettamente il tentativo di interessi ben consolidati - di matrice universitaria - e non solo - di contrapporsi a qualunque speranza di democratizzazione dell'Ente, di coinvolgimento efficace di tutte le strutture in un ampio confronto interno, di definizione dei temi cruciali di riforma, autogoverno e ristrutturazione della rete scientifica. Qualunque sia l'esito elettorale, la battaglia per il rinnovamento del sistema ricerca-università nel nostro paese, andrà perseguita con tenacia e coerenza. In questa battaglia sarà importante l'attenzione che giornali come il suo continueranno a dedicare a questo settore così importante e così trascurato dai mass media e da quasi tutti i raggruppi politici.

Mai esistito stanziamento di 4 miliardi all'università di Chieti

Caro direttore, l'articolo dell'Unità su presunte irregolarità della nostra Cooperazione in Perù, basato su dichiarazioni attribuite al magistrato inquirente, fornisce una immagine dei fatti del tutto distorta. Per quanto riguarda in primo luogo un presunto stanziamento di 4 miliardi favore dell'università di Chieti per la fornitura di unità sanitarie mobili per la lotta al colera, non è mai esistito. Non desta meraviglia quindi che delle unità non vi sia traccia. Era stato deliberato che l'università di Chieti avrebbe dovuto organizzare corsi di formazione per operatori sanitari per un valore di 200 milioni di lire nel quadro di un articolato progetto di lotta al colera in America Latina. L'idea tuttavia venne abbandonata prima della sua approvazione, neanche in questo caso si è quindi dato luogo a stanziamento di denaro pubblico. Per quanto riguarda poi il progetto della metropolitana di Lima, il finanziamento della cooperazione si riferisce ad un tratto di 8,9 chilometri. Tale finanziamento, lungi dall'essere stanziato in Perù, è in corso di erogazione secondo lo stato di avanzamento dei lavori che, principalmente per ritardi causati dalla controparte peruviana, non hanno proceduto al ritmo previsto. Il governo peruviano, grazie anche al miglioramento della situazione economica e politica

È necessario il ricambio nelle strutture della Cooperazione

Caro direttore, la situazione evocata su "l'Unità" del 27 dicembre scorso da un lettore di Casteldelpiano, a proposito delle società e degli operatori che cercavano di lavorare onestamente per la nostra Cooperazione allo sviluppo, e ora rischiano di rimanere di tasca propria, è doppiamente emblematica. In primo luogo essa indica fino a che punto il consociativismo e la spesa pubblica impazzita avevano spinto la demolizione dei nostri apparati pubblici non solo dal lato finanziario (ché qualche soldo per pagare i debiti ancora ci sarebbe), ma proprio come organizzazione, capacità gestionale, identificazione delle responsabilità, ecc. D'altra parte, poiché su questo specifico problema del «contenzioso» fra l'amministrazione della Cooperazione e i suoi esecutori, l'attuale ministro degli Esteri ha cercato di intervenire tempestivamente, presentando fin dal settembre dello scorso anno un ambizioso decreto su cui poi le

Un ordigno ha ucciso una finlandese e ferito un italiano durante una spedizione avventurosa al confine tra Niger e Ciad

Una mina insanguina il «motoraid del deserto»

Un «motoraid» è inciampato su una mina al confine tra Ciad e Niger. Un'avventurosa spedizione africana di un gruppo di motociclisti e automobilisti italiani è stata funestata da una tragedia. Un ordigno ha ucciso una straniera del gruppo, una finlandese, e ferito un italiano. La Farnesina accusa: «Noi abbiamo inviato le agenzie alla prudenza». I tour operator: «La comitiva era seguita da guide esperte».

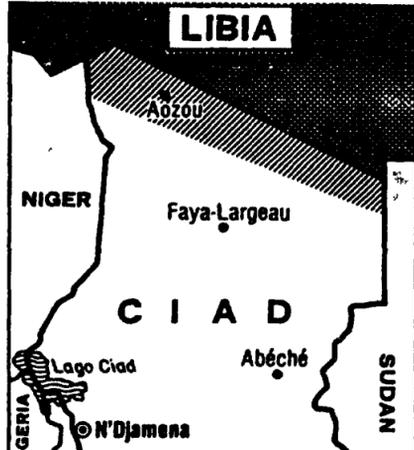
TONI FONTANA

ROMA. L'impresa è allestata, l'emozione è sicura, il brivido assicurato. Scorrazzare in Africa con le moto che volano sulle dune e le auto che sgommano nella sabbia offre un nmedo alla noia delle nostre metropoli e un'esaltante vacanza di fine anno. Piccole «Parigi-Dakar» in formato ridotto che mettono gli intrepidi turisti al riparo dai rischi di vedere i mali che attanagliano l'Africa. Ma dietro l'avventura nell'Africa delle mille guerre dimenticate c'è il pericolo mine. E su questo è inciampato un «motoraid» italiano una spedizione mozzafiato tra i deserti e le pianure della Tunisia, dell'Algeria, del Niger, del Ciad e del Camerun. Lungo la pista c'era in agguato una mina, una delle migliaia disseminate nelle remote guerre della regione. L'ordigno è esploso facendo saltare il mezzo. Una donna, la finlandese Kristina Kati Ylitalo, è morta dilaniata dall'esplosione. L'uomo che l'accompa-

gnava, Sergio Cicala, quarantottenne di Canni (Palermo) è rimasto leggermente ferito al torace. Altri due turisti sono stati colpiti di stacco. Tutti sono stati soccorsi e medicati all'ospedale militare francese di Ndjamena. Il fatto è accaduto domenica in una zona a cavallo tra le incerte frontiere che separano il Ciad dal Niger. L'autocolonna proveniva da Zuar, nel Ciad settentrionale, ed era grossomodo a metà strada nell'avventurosa cavalcata africana. Dall'Italia erano partiti in trentacinque, in maggioranza italiani. La sfortunata turista finlandese era uno dei pochi stranieri del gruppo. L'agenzia «Viaggi nel mondo», veterana di queste spedizioni («da dieci anni organizziamo motoraid nel deserto», dice un tour operator) dopo aver sperimentato gite su due e quattro ruote in Libia e in altri paesi del Nord Africa, ha lanciato quest'anno «Italia-Douala», una scorazzata lungo le

Vecchia bomba Usa falcia bimbi a Hanoi

HANOI. Le mine e gli ordigni disseminati nel corso delle guerre continuano a mietere vittime in ogni parte del mondo. Due fratellini vietnamiti sono stati uccisi, e un'altra bambina è rimasta gravemente ferita, dall'esplosione di una bomba anti-uomo, rimasta intatta dopo essere stata lanciata dall'aviazione americana durante la guerra del Vietnam. Il fatto, accaduto il mese scorso, è stato reso noto ieri dall'agenzia di stampa vietnamita (Avi), che cita il giornale dei sindacati Lao Dong. I tre bambini stavano raccogliendo dei fiori il diciotto dicembre scorso, in un villaggio della provincia di Vinh Phu, sessanta chilometri a nord di Hanoi. Hanno trovato la bomba, della grandezza di un frutto, l'hanno presa in mano e ci hanno giocato prima che questa esplodesse. I due fratellini, di nove ed undici anni, sono morti sul colpo. La bambina è grave. In molti paesi del sud-est asiatico le guerre hanno disseminato milioni di mine inesplose. Solamente in Cambogia vi sono trentamila amputati, uno ogni 236 abitanti. Dopo 25 anni di guerra vi sarebbero in Cambogia dai 4 al 7 milioni di ordigni inesplosi



sabbiose piste di Tunisia, Algeria, Niger, Ciad e Camerun. Tappa finale la città di Douala in Camerun. Il Ciad compare per la prima volta nei «motoraid». Finora le autorità avevano negato i visiti alle intrepide comitive di turisti. Il confine tra Niger e Ciad è teatro da anni delle scorrerie dei ribelli decisi a rovesciare il regime del presidente Idriss Deby. E oltre il confine, nel Niger, ci sono le regioni controllate dai Tuareg, nomadi bianchi in lotta per ottenere l'autonomia dal governo a maggioranza nera. «Prima di far partire la comitiva - assicura Paolo Nugari, direttore di «Viaggi nel mondo» - abbiamo mandato un nostro emissario in Ciad a Ndjamena per ottenere, come infatti è avvenuto, visti, permessi e indicazioni sulle piste da seguire». Poi, a dicembre, la comitiva si è messa in moto nel senso letterale del termine. I turisti su

due ruote (ognuno porta in Africa il suo «enduro») hanno sborsato 2,8 milioni, quelli su quattro ruote, hanno pagato 3,6 milioni per partecipare alla spedizione. Al seguito del «motoraid» vi sono alcuni camion «quattro per quattro» spediti da «Viaggi nel mondo» che assicurano ai partecipanti la «logistica», cioè le attrezzature per cucinare e l'assistenza meccanica. L'auto-moto colonna (dieci automobili e quattordici motociclette) era giunta domenica nella zona a cavallo tra Ciad e Niger. Lungo la pista la mina ha tragicamente interrotto l'avventurosa vacanza. Ed è polemica. Alla Farnesina con il consueto linguaggio vellutato dei diplomati, ricordano che il ministero degli Esteri ha più volte spedito note alle agenzie di viaggio mettendole in guardia sui pericoli delle zone a rischio. «L'Unità di cnsi della Farnesina - dicono ai Mi-

nistero - ha sempre invitato i turisti italiani a prendere tutte le precauzioni, e ad avvertire le autorità».

«Non mi risulta che vi siano circolari della Farnesina».

«Non mi risulta che vi siano circolari della Farnesina».

«Non mi risulta che vi siano circolari della Farnesina».