

LA STRAGE  
DEL JUMBOI tanti costi della sicurezza  
Biglietti cari e maggiori controlli

Mentre il disastro aereo del Jumbo Twa ripropone la questione della sicurezza del trasporto aereo, in America gli esperti cominciano a domandarsi quanto veramente i passeggeri siano disposti a pagare in più per garantirsi una maggiore sicurezza. Il «Wall Street Journal» si chiede se i viaggiatori abituati a pagare a volte 25 dollari (circa 40 mila lire) per un volo di oltre 1500 miglia, sono davvero pronti a spendere di più e a sopportare controlli più estenuanti, senza neppure avere la garanzia di una maggiore efficacia delle misure di sicurezza. Le misure per incrementare la sicurezza dei cieli sono del resto destinate a pesare per diversi miliardi di dollari sulle tasche dei clienti, sotto forma di tariffe aeree più elevate. Biglietti più cari servirebbero a pagare l'acquisto dei modelli più avanzati delle apparecchiature anti-collisione e di monitoraggio dei voli, per flotte aeree più «giovani», e per più efficienti sistemi di scambio di informazioni tra stati. Basti pensare che il costo per equipaggiare i 75 maggiori aeroporti americani con rivelatori in grado di scovare anche minuscole quantità di esplosivo al plastico oscillerebbe tra i 400 milioni e 1,2 miliardi di dollari.



Il recupero dei rottami dell'aereo

Adam Andell/Ap

■ CHICAGO. Ci vorrà tempo, ripetono gli inquirenti. Tempo e pazienza. E, ad acquietare l'insofferenza dei cronisti, rammentano come, nel caso di Lockerbie, solo mesi di certissime ricerche abbiano potuto ricostruire i dettagli della tragedia. «Finora... ha detto ieri Robert Francis, il capo delle squadre del NTSB che conducono le operazioni di recupero... non abbiamo strappato al mare che quattro tonnellate di detriti. Troppo poco per arrivare a qualunque conclusione. Il lavoro che ci attende è ancora lungo. Lungo e complicato». Soprattutto, ha aggiunto, se la pioggia ed il vento continueranno, come ieri, ad agitare le acque dell'Atlantico ed a rendere più difficile il lavoro dei sommozzatori. Anche il recupero dei corpi, fermo a quota 150, ha subito ieri una battuta d'arresto. E qualche scarpore ha suscitato la notizia... diffusa da alcune agenzie ma priva di conferma... che alcune delle vittime recuperate sarebbero, secondo la testimonianza di un medico legale «morte per annegamento».

Ben pochi, comunque, sembrano attendersi consistenti svolte nelle indagini nelle prossime ore.

## Un sottomarino teleguidato

La «scatola nera» ancora non è stata ritrovata. Ed anche qualora dovesse presto riaffiorare dalle acque, fanno notare gli esperti del Fbi, non è detto che i suoi nastri rivelino la verità che tutti vanno cercando. Da ieri, comunque, gli inquirenti hanno a disposizione, in quest'impresa, una nuova ed assai sofisticata arma: un piccolo sottomarino teleguidato che, grazie ad un sistema di sonar, è in grado di individuare tutti gli apparati elettrici che giacciono in fondo al mare. «Non ho dubbi che riusciremo a ritrovare la scatola... ha detto ieri il portavoce del Fbi Jim Kallstrom... Le tecnologie che abbiamo a disposizione hanno già operato con successo in occasioni più difficili di questa. Ma non posso anticipare quanto, considerata la repentinità delle sequenze della tragedia, essa potrà in effetti esserci utile».

E, nel frattempo, la parola d'ordine continua ad essere: «tutte le ipotesi

Continuano, rallentate dal maltempo, le ricerche dei resti del volo Twa 800. E tutte valide restano, ancora, le ipotesi sulle cause della tragedia. Ma l'Fbi, ormai punta sulla pista terroristica. Gli inquirenti rammentano come, nel caso di Lockerbie, ci siano voluti mesi per ricostruire l'esatta sequenza degli eventi. Recuperate finora poco più di 4 tonnellate di detriti. Clinton vola ad Atlanta, con la figlia Chelsea, per inaugurare i giochi olimpici.

DAL NOSTRO INVIATO

## MASSIMO CAVALLINI

si restano valide». Ower: 1) l'aereo può essere esplosa per un «catastrofico incidente meccanico»; 2) l'aereo può essere stato distrutto da una bomba introdotta a bordo o, 3) da un «proiettile lanciato dall'esterno». Queste sono le direzioni verso le quali si muove un'inchiesta ancora ai suoi primi vagiti. E questo è quanto, a Washington, una delegazione del Federal Bureau of Investigation e del National Transportation Safety Board ha ripetuto ieri di fronte ad un'apposita commissione congressuale.

Tutte e tre le ipotesi hanno, com'è ovvio, pro e contro. Ma non tutte, com'è altrettanto ovvio, presentano la medesima quantità degli uni e degli altri. La tesi del «proiettile lanciato dall'esterno»... evidentemente un missile... si fonda, ad esempio, soltanto sulla descrizione addotta da quanti hanno, da terra, assistito alla tragedia. E, più precisamente, sul fatto che molti testimoni hanno parlato di due esplosioni... una più piccola seguita da una più grande... in rapida successione. Il che, sostengono gli esperti, in qualche modo visualmente richiama, appunto, le immagini di un aereo colpito da un missile

rapresenterebbe, a conti fatti, che un primo piccolissimo passo in direzione della verità. «Se davvero di bomba si è trattato... ricordava ieri John Villemette, un ex agente del Fbi esperto in terrorismo aereo... la cosa più difficile sarà stabilire non solo chi l'ha messa, ma per quali vie la bomba è arrivata a bordo. Nel caso di Lockerbie si trattò di un ordigno inserito in un registratore Toshiba che, collocato all'interno di una borsa, era stato caricato su un volo della Air Malta e, quindi, trasferito sul PanAm 103 a Londra». L'ordigno... secondo la ricostruzione degli inquirenti... doveva esplodere in pieno Atlantico, seppellendo nel mare le prove dell'attentato. Ma un ritardo nella partenza fece scattare il sofisticatissimo timer della bomba quando l'aereo ancora si trovava sulla Scozia.

## Il percorso dell'ordigno

Cos'è accaduto, nel caso del volo 800 della Twa? Quali itinerari ha seguito un'eventuale bomba? Ha iniziato il suo viaggio ad Atene, come qualcuno... suscitando le ire delle autorità greche... ha insinuato subito dopo l'esplosione? O è riuscita a superare i controlli all'aeroporto di New York? O, ancora, ha usato qualche altro tipo di connessione? Per rispondere a questo tipo di domande ci vorranno, probabilmente, mesi e mesi.

La vita, nel frattempo, continua. Anzi, come vuole una vecchia massima teatrale, continua lo spettacolo. Ieri, come prevedeva il protocollo olimpico, Bill Clinton, accompagnato dalla figlia Chelsea, si è recato ad Atlanta per partecipare alla inaugurazione dei Giochi.

IN PRIMO PIANO Comunque i satelliti spia hanno visto tutto e il film della tragedia sarà decisivo

## Ma l'ipotesi missile è la meno credibile

Ecco perché non può essere stato un missile ad abbattere il jumbo della Twa. Lo Stinger non ha gittata né sistemi di puntamento adeguati mentre altri sistemi d'arma più sofisticati sarebbero stati scoperti dai satelliti spia americani. I quali, sicuramente, hanno filmato la sequenza della tragedia di Long Island e da quelle immagini sarà possibile risalire, per esempio, al tipo di esplosivo usato. Sul banco degli imputati, c'è il Semtex.

## MAURO MONTALI

■ Ma è possibile che si sia trattato proprio di un missile terra-aria? Lasciando da parte Ustica, che è un'altra storia, la memoria torna subito a Fiumicino quando, molti anni or sono, un commando terroristico arabo prese in affitto un appartamento, nelle vicinanze dell'aeroporto di Fiumicino, da cui, con razzi poco più che artigianali, volevano colpire un jet della compagnia israeliana El Al. Ci fu una soffiata, la polizia italiana intervenne in tempo e il pericolo scongiurò.

to per dire. Perché no? Perché non potrebbe essere stato lanciato, uno dei due micidiali ordigni che hanno una testata di guerra di circa tre chili d'esplosivo, da una barca al largo di Long Island? La cosa potrebbe essere assolutamente suggestiva. Anche perché a costruire lo Stinger è la ditta Raytheon del gruppo Hughes, il cui nome evoca quell'eccentrico (e geniale) miliardario americano che ha dato vita alle più disparate intraprese economiche: dal cinema all'industria aeronautica. Si dà il caso, però, che Howard Hughes fu anche a capo della Twa, come azionista di maggioranza. E davvero sarebbe una coincidenza singolare.

Ma il punto non è questo. Il fatto è che la cosa appare come irrealistica. Lo Stinger... così come il Sam 7 del resto, ha una gittata massima di tremila metri e quindi il velivolo della Trans World Airlines, che al momento dell'esplosione era giunto ad una quota di



Controlli all'aeroporto di Fiumicino

Luffoli/Ap

Le ultime ore  
del volo Twa  
prima  
dell'esplosione

Gli investigatori scandagliano l'Atlantico a caccia di indizi che spieghino il disastro del Jumbo per capire ciò che è accaduto a 48 ore dalla tragedia nei cieli di Long Island. Mancano ancora molti pezzi della struttura del Boeing 747 della Twa, così come rimane impresa improba quella di strappare dalle correnti del mare tutti i corpi dei passeggeri dell'aereo esplosa in volo. All'appello mancano ancorale scatole nere del velivolo dilaniato dall'esplosione. Per una puntuale conoscenza dei fatti ecco una cronologia delle ultime ore del «volo della morte».

Ore 17 (le 23 in Italia): Il volo Twa 800 arriva al Kennedy da Atene. Un indicatore della pressione dei motori durante il decollo è in panne ed è sostituito.

Ore 19: È l'ora della partenza ma l'aereo resta al terminal perché un bagaglio viene ritirato dalla stiva in quanto il suo proprietario non si è presentato all'imbarco. Quando il passeggero arriva la sua valigia viene caricata di nuovo. Uno dei tappeti meccanici che caricano i bagagli si guasta sulla pista bloccando per un ulteriore mezz'ora la partenza.

Ore 20:02: Il Boeing si stacca dal terminal diretto alla pista di volo 22R.

Ore 20:20: L'aereo decolla in direzione sudovest. Il tempo è buono. C'è ancora luce. A 250 metri di quota dalla torre del Kennedy, il controllo aereo è trasferito al centro radar Tracon di Westbury.

Ore 20:25: A circa 2300 metri di quota il controllo passa al centro di Boston.

Ore 20:31: A 4500 metri di quota l'aereo scompare dal radar a 64 chilometri dall'aeroporto. Nessun segnale di particolari difficoltà da parte dei piloti secondo la Twa. Il Boeing è appena scomparso dai radar e scattano i soccorsi. La Guardia costiera riceve la prima telefonata da parte di testimoni secondo cui un aereo è in difficoltà.

Ore 20:47: Testimoni riferiscono alla Guardia Costiera che un aereo è in fiamme nell'Atlantico. Varie imbarcazioni private accorrono nella zona.

Ore 21:09: La prima unità della Guardia Costiera arriva sul posto e chiede aiuto.

Ore 21:24: Viene recuperato il primo cadavere. Pochi minuti dopo un centinaio di imbarcazioni circondano l'area del disastro da cui si levano fiamme alte quattro metri. L'incendio continua a divampare in alcuni luoghi oltre dodici ore dopo l'impatto.

Ore 22: Di ritorno alla Casa Bianca da un banchetto elettorale il presidente Bill Clinton viene informato subito della tragedia che si è abbattuta sul paese.

**FUnità**  
Direttore responsabile: Giuseppe Caldarola  
Direttore editoriale: Antonio Zollo  
Vicedirettore: Giancarlo Bosetti  
Marco Demarco  
Redattore capo centrale: Luciano Fontana  
Pietro Spataro (Unità 2)  
L'Area Società Editrice de l'Unità S.p.A.  
Presidente: Giovanni Laterza  
Consiglio d'Amministrazione:  
Elisabetta Di Prisco, Marco Fracchi,  
Giovanni Laterza, Simona Marchini,  
Alessandro Matteuzzi, Amato Mattia  
Alfredo Medici, Genaro Mola, Claudio Montaldo,  
Ignazio Ravasi, Francesco Riccio,  
Gianluigi Serafini, Antonio Zollo  
Consiglieri delegati:  
Alessandro Matteuzzi, Antonio Zollo  
Direttore generale:  
Nedo Antoniotti  
DIREZIONE, REDAZIONE, AMMINISTRAZIONE:  
00187 Roma, Via dei Due Macelli 23 13  
tel. 06 6999511, telex 613401, fax 06 6783555  
20124 Milano, via F. Casati 32, tel. 02 67721  
Quotidiano del Pds  
Iscrit. al n. 243 del registro stampa del trib. di Roma,  
iscrit. come giornale murale nel registro  
del tribunale di Roma n. 4555  
Certificato n. 2948 del 14/12/1995