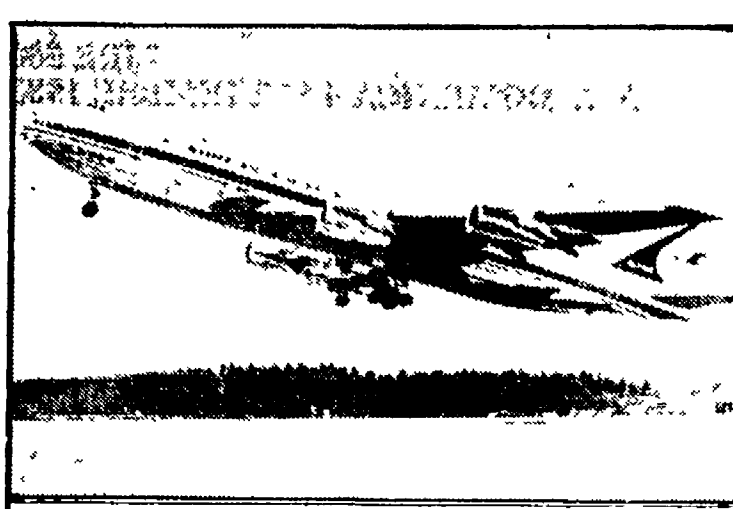


2 l'Unità OGGI



Il dibattito al Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite sull'abbattimento del Boeing sud-coreano. Nessun elemento nuovo per la ricostruzione della vicenda - Dopo gli interventi dei rappresentanti di nove paesi la riunione è stata aggiornata

Mosca isolata all'ONU. Unanime condanna

Dure accuse del rappresentante americano - Il delegato sovietico definisce il volo del «jumbo» un «atto premeditato di spionaggio» - La Francia sollecita un rapporto di Perez De Cuellar - Preoccupazioni per la pace

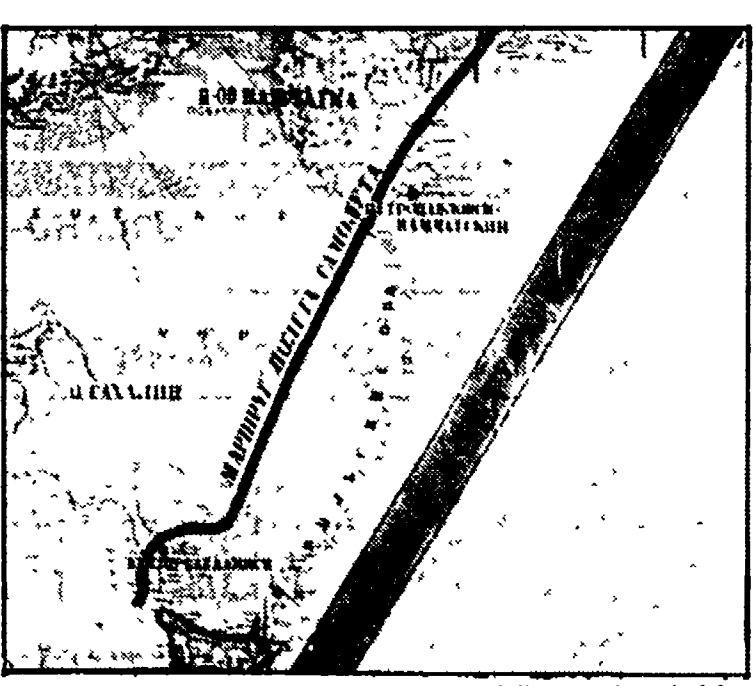
NEW YORK — La tragica vicenda dell'aereo di linea sud-coreano abbattuto nel Pacifico settentrionale è stata al centro della riunione del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite. Nel corso della riunione, che è stata successivamente sospesa per permettere nuove consultazioni, sono intervenuti i rappresentanti di numerosi paesi che hanno espresso parole di esecrazione e di condanna. STATI UNITI — Il vice-rappresentante permanente all'ONU, ambasciatore Charles Lichtenstein, ha definito l'attacco contro l'aereo di linea sud-coreano «un crimine calcolato, deliberato, spietato e irresponsabile». «Qualche cosa è stata la profondità della sua violazione nello spazio aereo sovietico, questo aereo non rappresentava alcuna minaccia per la sicurezza dell'URSS», ha aggiunto il delegato statunitense, sottolineando quindi che

«questo criminale attacco assume aspetti ancora più inquietanti alla luce dell'atteggiamento delle autorità di Mosca che continuano a negare, in pieno disprezzo della verità e di fronte all'opinione pubblica mondiale. Dopo aver affermato che «col passare delle ore il governo di Washington acquisisce nuovi dati» sull'incidente, Lichtenstein ha ripetuto la già nota ricostruzione del fatto dirottato dal governo americano. URSS — Il delegato sovietico, Richard Ovinnikov, ha condannato la violazione dello spazio aereo del sud-coreano da parte del Boeing 747 sud-coreano, definendolo un «atto premeditato» architettato dai servizi di sicurezza degli Stati Uniti, sui quali ha fatto pesare la profondità della loro violazione della libertà della loro vita occupanti del velivolo. Egli ha poi ammesso che l'aviazione sovietica ha sparato colpi di avvertimento in direzione

dell'aereo, ma ha escluso che la caduta del «jumbo» possa essere stata provocata dal «caccia» sovietico. Ovinnikov, ha poi definito «ingiustificata e non necessaria» la richiesta americana di convocazione del Consiglio di sicurezza. Si tratta, egli ha detto, di «una copertura volta a mascherare una sporcizia politica anti-sovietica», di «un gioco propagandistico mirante a presentare l'URSS sotto una falsa luce e ad ottenere un altro pretesto per la politica militarista degli Stati Uniti». Secondo, Ovinnikov, il volo dell'aereo sud-coreano è stato «un atto premeditato» di spionaggio ai danni dell'URSS. GIAPPONE — L'ambasciatore giapponese Mizuo Kuroda ha sollecitato una inchiesta da parte dell'ONU, ha definito l'attacco «un atto di violenza inumana». Kuroda, ha poi affermato che il governo nipponico «non ha alcun dubbio» che l'

aereo «sia stato abbattuto da un razzo lanciato da un caccia sovietico e considera questo attacco totalmente ingiustificato, un attacco che va subito fermamente condannato». FRANCIA — Il rappresentante francese, che ha suggerito al Consiglio di sicurezza di affidare la stesura di un rapporto al segretario generale Perez de Cuellar, ha espresso i «profondi sentimenti di indignazione e di dolore» per la tragedia di cui è stato vittima il Boeing 747 sud-coreano. Nel corso del dibattito sono, inoltre, intervenuti per esprimere parole di condanna nei confronti del governo di Mosca i rappresentanti dello Zaire, della Nuova Zelanda, del Pakistan, dell'Australia. Il rappresentante cinese ha dal canto suo deplorato l'abbattimento dell'aereo e le sue condoglianze ai familiari delle vittime, molti dei quali, come ha ricordato erano cinesi residenti ad Hong Kong.

RFT — Il delegato di Bonn, Alois Jelonek, ha sostenuto che neppure la violazione dello spazio aereo sovietico può giustificare l'abbattimento del Boeing 747 sud-coreano. Mosca, secondo il rappresentante tedesco, «deve prendere le misure opportune per rimuovere le difficoltà create alle trattative internazionali assumendosi nel contempo ogni responsabilità verso le vittime innocenti dell'aereo». Nel corso del dibattito sono, inoltre, intervenuti per esprimere parole di condanna nei confronti del governo di Mosca i rappresentanti del Pakistan, dell'Australia, del Pakistan, dell'Australia. Il rappresentante cinese ha dal canto suo deplorato l'abbattimento dell'aereo e le sue condoglianze ai familiari delle vittime, molti dei quali, come ha ricordato erano cinesi residenti ad Hong Kong.



MOSCA — La mappa esibita dai sovietici della zona in cui si è verificato il tragico incidente del jumbo sud-coreano. In nero, la rotta seguita dall'aereo, a destra il corridoio aereo

Un'area di confronto ravvicinato e di nuove tensioni

Intorno a Sakhalin larga parte del dispositivo strategico URSS - Il riarmo del Giappone

Uno sguardo alla carta geografica dà un'idea immediata dell'importanza dell'area dove i caccia sovietici hanno abbattuto il «jumbo» sud-coreano: la zona attorno all'isola di Sakhalin è uno dei punti più sensibili delle frontiere orientali dell'URSS, dove permangono controversie territoriali con il Giappone e si concentra l'arga parte del dispositivo strategico sovietico del Pacifico. Si tratta, quindi, di un'area tradizionalmente cruciale per la sicurezza asiatica dell'URSS. Ma si tratta anche, allargando lo sguardo a Sud verso la Corea, la Cina e il Giappone, di un'area instabile, in movimento, che sta subendo modifiche importanti degli equilibri politici e militari.

Un primo fattore, che non può preoccupare i sovietici, è l'evoluzione della politica di difesa di Tokio a partire dalla fine del 1982, dall'ascesa cioè di Nakasone a capo del governo giapponese. Con molta più decisione dei suoi predecessori, Nakasone ha scelto di rompere alcuni tabù sui temi del riarmo, facendo assumere al suo paese delle responsabilità aperte, e concertate con gli Stati Uniti, nella politica di difesa e di contenimento dell'URSS in Asia. Il Libro Bianco sulla Difesa reso noto in questi giorni dal governo di Tokio, conferma ufficialmente che il Giappone ha accettato, accogliendo le ripetute pressioni americane, di difendere le vie marittime e lo spazio aereo attorno all'arcipelago per un raggio di mille miglia. Una novità importante rispetto alla tradizione di non intervento all'esterno delle forze di autodifesa giapponesi (sancta del resto dalla Costituzione del 1946), che sta suscitando reazioni preoccupate sia nell'opinione pubblica che nei governi di Tokyo e Washington. Il Libro Bianco sulla Difesa reso noto in questi giorni dal governo di Tokio, conferma ufficialmente che il Giappone ha accettato, accogliendo le ripetute pressioni americane, di difendere le vie marittime e lo spazio aereo attorno all'arcipelago per un raggio di mille miglia. Una novità importante rispetto alla tradizione di non intervento all'esterno delle forze di autodifesa giapponesi (sancta del resto dalla Costituzione del 1946), che sta suscitando reazioni preoccupate sia nell'opinione pubblica che nei governi di Tokyo e Washington.

Un secondo fattore è forse più preoccupante per i sovietici: la prospettiva, che ha trovato una prima espressione al recente vertice di Williamsburg fra i sette paesi industrializzati, di una cooptazione di Tokio nella gestione della politica di sicurezza occidentale. Secondo l'amministrazione Reagan, la necessità di stabilire una concertazione, anche informale, fra i propri sistemi di sicurezza in Europa e in Asia (la NATO e il trattato di sicurezza USA-Giappone) risponde a uno sviluppo decisivo degli anni 70: la globalità che hanno assunto, a seguito del rafforzamento militare dell'URSS e della sua nuova capacità di proiezione militare su tutti i teatri, i problemi di sicurezza dell'Occidente. E sulla base di questa valutazione che gli Stati Uniti hanno fatto pesare, ai negoziati di Ginevra sugli «euromissili», gli interessi di sicurezza del Giappone e della Cina: in sostanza, chiedendo all'URSS di non trasferire in Asia gli SS-20 che dovrebbero essere eliminati dal teatro europeo, Washington ha teso ad allargare al teatro del Pacifico l'area delle trattative di Ginevra. Sembra comunque escluso che questo passo prelude a un controllo negoziato dei missili nucleari a raggio intermedio basati in Asia: anche in questa area, come già in Europa, la tendenza va piuttosto verso una nuova fase di riarmo, dal momento che di fronte agli SS-20 sovietici (108, secondo fonti occidentali) è prevista la installazione, nell'estate del 1984, di missili «Cruise» americani basati in mare.

Con l'intervista alla «Pravda» del 26 agosto, Andropov ha cercato di aprire all'URSS nuovi spazi di iniziativa politica verso i due maggiori paesi asiatici: il leader sovietico ha infatti dichiarato che Mosca è pronta a distruggere, e non a trasferire su obiettivi asiatici, gli SS-20 cui va piuttosto verso una nuova fase di eliminazione a Ginevra. Il passo sovietico potrà avere un peso positivo nel dialogo con la Cina (le consultazioni, avviate nell'ottobre del 1982, riprenderanno a Pechino l'8 settembre) e nei rapporti con il Giappone e in favore dello sviluppo di relazioni fra Tokio e Pechino, alternative al legame con Mosca. Questo peso crescente della componente militare della sicurezza, che comincia a coinvolgere oltre alle due superpotenze anche una serie di attori regionali in Asia, non è quindi irrilevante per la politica di sicurezza sovietica. Una volta ottenuta la soluzione della crisi del Sud-est asiatico.

Nei casi del Giappone, invece, pare probabile che il governo sovietico giunga troppo tardi per ribaltare le tendenze

del attuale governo: le scelte di difesa, di cui si è detto prima, ed anche l'aspirazione ad un ruolo regionale più attivo imperniato non solo su strumenti economici, ma anche sul consolidamento dei rapporti politici con i regimi che fanno parte, la Corea del Sud anzitutto, dello schieramento anti-sovietico. La prospettiva con cui l'URSS deve fare oggi i conti in Asia è quindi temibile: una cooperazione accresciuta fra Occidente e Giappone sul terreno del «contenimento» di Mosca, con la configurazione di quegli scenari di «accirchiamento» che l'URSS ha sempre tentato di scongiurare. Enorme insicurezza, i margini di reazioni pericolose che questi sviluppi tendono a determinare ai vari livelli della direzione sovietica sono stati molte volte sottolineati: esperti e politici americani ed europei hanno più volte criticato, proprio su questa base, la politica americana in Asia. Non è quindi irragionevole chiedersi se la tragica risposta sovietica alla violazione del proprio spazio aereo non rifletta almeno in parte la profonda insicurezza che Mosca sta avvertendo sullo scenario asiatico.

Marta Dassù

Ora è più difficile, ma l'Europa cerca di salvare il negoziato

Confermati tutti, o quasi, gli appuntamenti diplomatici in vista della ripresa dei colloqui sui missili a Ginevra - Alle espressioni di condanna si accompagnano richiami alla necessità di creare un clima meno teso

Il gruppo consultivo speciale (l'organismo della NATO incaricato di seguire gli sviluppi della trattativa sugli euromissili) si è riunito ieri a Bruxelles, la conferma della visita di Gromiko a Parigi (domani e martedì) e delle sedute conclusive della Conferenza sulla sicurezza e la cooperazione in Europa a Madrid (da mercoledì a venerdì), con gli incontri tra i capi delle diplomazie europee e, confermato esplicitamente anche questo, il colloquio diretto Shultz-Gromiko; le consultazioni del capodelegazione USA Paul Nitze a Bonn (oggi e domani); la riapertura martedì a Ginevra (ieri è giunta nella città svizzera il capo della delegazione sovietica Kvitizinski); tutto, o quasi, procede come nei piani previsti, per quanto riguarda la difficilissima trattativa sulle armi a medio raggio in Europa. Anche se la tragedia che si è consumata nei cieli lontani dell'Estremo Oriente sovietico pesa in forme che è ancora difficile valutare. Ieri — almeno stando alle fonti NATO — la vicenda del jumbo sud-coreano è stata trattata ai margini della riunione del gruppo consultivo, mentre sembra affermarsi, nelle cancellerie occidentali (almeno in quelle europee), la tendenza ad accompagnare la durissima condanna dell'abbattimento al richiamo alla necessità, comunque, di portare avanti il dialogo e la trattativa sul disarmo. C'è anche chi esplicitamente ricava dalla tragedia la lezione della necessità di accrescere l'impegno nelle iniziative per allentare la tensione, non chiudendo intanto le porte di un confronto che nelle ultime settimane era andato facendosi meno aspro.

Il governo olandese, per esempio, ha preso una significativa posizione sulla trattativa ginevrina. Intervendendo in Parlamento, il ministro degli Esteri Van den Broek ha dichiarato di sottoscrivere il principio per cui i missili franco-britannici dovranno in qualche modo essere conteggiati nel computo degli equilibri. E questa, come è noto, una richiesta sovietica cui finora altri governi occidentali hanno opposto un pregiudiziale rifiuto. La posizione espressa dall'Aja, dunque, va evidentemente nella direzione di uno sblocco dell'impasse negoziale. Van den Broek, nella stessa occasione, ha respinto la proposta greca di uno scivolamento dei termini ultimi della trattativa ginevrina in mancanza di un accordo entro la fine dell'anno.

Nel nodo del potenziale franco-britannico — del quale certamente parlerà Gromiko con i suoi interlocutori a Parigi, i più fermi nella difesa della «intangibilità» della propria «force de frappe» — è al centro del dibattito anche nella RFT. L'opposizione socialdemocratica invita il governo a ritirare la pregiudiziale e si fanno molto insistenti le voci secondo cui a quest'ora potrebbe essere superata in una parziale «fusione» delle trattative sugli euromissili con quelle START. Un cenno in questo senso è stato fatto ieri dal leader parlamentare della SPD Vogel. Con Nitze, comunque, il cancelliere Kohl ha detto di voler esplorare tutte le strade percorribili per un'intesa. Si torna a parlare di «soluzioni intermedie», mentre l'ex

cancelliere Schmidt ha attrattato il disarmo è l'unica via ragionevole perché la spietata logica degli armi non governi più i destini dell'uomo. Un appello a distensione e disarmo è venuto anche dal Comitato romano per la pace, che ha deciso per martedì un sit-in davanti all'ambasciata sovietica. Un telegramma a Giulio Andreotti è stato inviato da Loretta Montemagari, presidente del Consiglio regionale toscano.

Arturo Baroli

Reazioni e proteste in Italia. Un sit-in all'ambasciata URSS. ROMA — Ancora reazioni, prese di posizione, frasi di condanna, per la tragedia nella quale 269 persone hanno perso la vita, sono venute ieri da partiti, movimenti, rappresentanti delle istituzioni. Marco Fumagalli, segretario della FGCI, ricorda come «nel delitto così grave... si rispecchia la fredda logica degli apparati militari, afferma che «rafforzare il movimento per la pace e il disarmo è l'unica via ragionevole perché la spietata logica degli armi non governi più i destini dell'uomo». Un appello a distensione e disarmo è venuto anche dal Comitato romano per la pace, che ha deciso per martedì un sit-in davanti all'ambasciata sovietica. Un telegramma a Giulio Andreotti è stato inviato da Loretta Montemagari, presidente del Consiglio regionale toscano.

Tre giorni di manovre navali dei sovietici nel Mar Tirreno. Mar Tirreno dove ha operato sino al giorno 28. «Le unità sovietiche hanno svolto una intensa attività addestrativa che si ritiene di carattere prevalentemente antisommergibile, operando in un primo tempo fra Ustica e la costa campana e successivamente spostandosi al centro del Tirreno e quindi fino a 30 miglia al largo di Cagliari. «Contemporaneamente altri due gruppi navali sovietici, il primo costituito da due caccia del tipo «Kashin» e da una fregata del tipo «Krivak» ed il secondo da due fregate del tipo «Mirka», hanno operato nei canali di Sardegna e di Sicilia. «Le unità sovietiche del gruppo principale — precisa il comunicato della Difesa — sono state sorvegliate ininterrottamente dalla fregata «Carabinieri» della nostra marina militare, mentre velivoli antisommergibile hanno operato per il controllo dei vari gruppi, «F-104» ricognitori del III Stormo dell'Aeronautica militare, decollati da Villafranca di Verona, hanno fotografato le unità del gruppo principale operanti nel basso Tirreno.

Errore tecnico o umano? «No, con i jumbo non si esce di rotta»

Parla Costantino Petrosellini, pilota, che per anni ha volato sulla rotta dell'aereo coreano

ROMA — Com'è possibile che un aereo, come il «jumbo» sud-coreano, esca di rotta, e per un periodo molto lungo, senza che il pilota se ne accorga, e finisca quindi con l'essere intercettato e abbattuto dai caccia sovietici? L'uscita di rotta lascia molto perplessi, non dovrebbe essere assolutamente possibile. E la risposta che ci dà uno dei più sperimentati piloti che l'Alitalia abbia avuto, il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare, istruttore di caccia a reazione, 25 anni di servizio nell'aviazione civile, di cui 11 passati al comando di «747», è il comandante Costantino Petrosellini, da non molto in pensione, con alle spalle un curriculum di tutto rispetto: quasi 45 anni in aviazione, oltre 20 mila ore di volo, oltre 18 anni nel comando, per oltre 18 anni nell'aeronautica militare