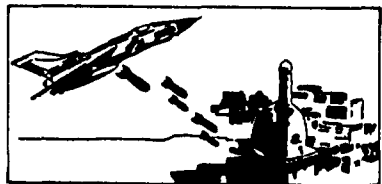


Apocalisse nel Golfo



Il cacciabombardiere sparito nel mezzo di una battaglia elettronica: radar e radio in tilt. Nessuna certezza ma solo una serie di ipotesi: abbattuto, avaria, mancanza di carburante. Erano decollati dalla base di Al Dhafra per colpire centri militari iracheni nel Kuwait. Al ministero della Difesa: «È un rompicapo che non siamo ancora riusciti a risolvere»

Il Tornado scomparso nel nulla

Mentre si perdevano le tracce del «Tornado» italiano, sul Golfo imperversava una violenta guerra elettronica. Radar e radio erano quasi inutilizzabili. Era il momento dell'attacco irakeno contro Israele e la base saudita di Dhafra. Alla Difesa si vagliano le ipotesi: abbattimento, danneggiamenti, avaria, mancanza di carburante? E si spera che Bellini e Coccione siano vivi, anche se prigionieri.

VITTORIO RAGONE

ROMA. Era la prima missione d'attacco dell'Aeronautica italiana dai tempi della seconda guerra mondiale. Ora ci si aggrappa alla speranza che Gianmarco Bellini, detto «Puffo» dai suoi amici piloti, e Maurizio Coccione siano vivi. Forse persi nel deserto. Forse in mano agli irakeni. Ma vivi.

Erano partiti dalla base di Al Dhafra, negli Emirati Arabi Uniti, assieme agli altri equipaggi della «missione Locust», il contingente aereo nel Golfo. Otto cacciabombardieri «Tornado», sedici ufficiali dell'Aeronautica. In Italia mancava poco a mezzanotte. Un'ora dopo, gli irakeni avrebbero lanciato i missili Scud contro Israele e la base saudita di Dhafra.

L'obiettivo della missione era stato assegnato dal Comando della forza multinazionale a Riad: distruggere alcune installazioni militari e centri di comunicazione irakeni nel Kuwait. I «Tornado» italiani si erano alzati in volo accanto ad altri caccia, con la scorta di un gruppo di intercettori della forza multinazionale. Ma la squadra irachena perde subito un componente: il capo-formazione, il tenente colonnello Antonio Urbano, rientra ad Al Dhafra. Il carrello dell'aereo si è incestrato, non si riesce a farlo tornare nel vano.

Rimasti in sette, i «Tornado» si avviano al «rendez-vous» con

reo è da troppo tempo in volo, che il combustibile dovrebbe essere finito eppure il «Tornado» non fa nient'altro che allarmare. Decollano aerei ed elicotteri del soccorso alleato. Non trovano nulla. Non saprebbero nemmeno dove cercare. E che cosa cercare un relitto? Gli impulsi del radiocomando che i piloti hanno in dotazione e che potrebbero consentire agli elicotteri di trovarli? Se Bellini e Coccione fossero vivi in territorio nemico, il radiocomando non potrebbe nemmeno usarlo, perché prima dei soccorsi arriverebbero gli irakeni.

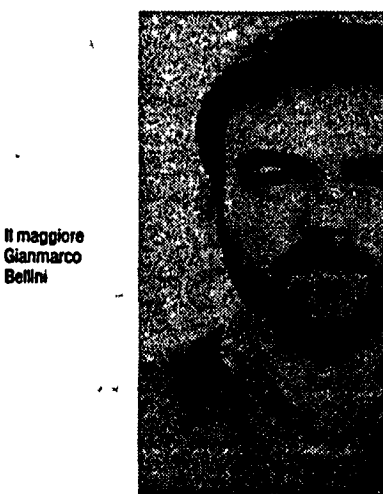
Per tutta la giornata di ieri, al comando di Riad e in quello dell'Aeronautica italiana si vagliano e si scartano le ipotesi. Il «Tornado» potrebbe essere stato abbattuto o danneggiato dalla contraerea irakena. Potrebbe aver subito un'avaria. Potrebbe aver concluso la missione mancando però al ritorno il secondo «rendez-vous» con gli aerei cisterne. Un rompicapo - assicurano a palazzo Baracchini, la sede del ministero della Difesa - che non è stato ancora risolto.

Nient'altro. Nelle ultime ore, la «riservatezza» ufficiale sulle operazioni nel Golfo si è trasformata in un segreto pressoché imperforabile. L'ufficio stampa del ministero dice solo che dopo la morte dei due ufficiali nulla cambia. Ed è quasi certo che già ieri notte i «Tornado» italiani siano tornati in missione sul Kuwait.

Da Al Dhafra, le tv trasmettono le immagini del piccolo presidio italiano Dolore, ma anche determinazione. Il colonnello pilota Mario Redditi, il comandante, dice: «Quello che è accaduto ci lascia un grande vuoto dentro, ma abbiamo messo nel conto il pericolo». Ora si aspetta dall'Italia un nuovo aereo, e altri due colleghi-amici.



Il capitano Maurizio Coccione



Il maggiore Gianmarco Bellini



Una macchina bellica quasi perfetta

Una macchina di guerra di spaventosa potenza, dotata di congegni offensivi e difensivi che fino a qualche anno fa appartenevano solo alla fantascienza. Il Tornado, acquistato dal 1982 in 99 esemplari dall'aviazione italiana, è in grado di raggiungere i suoi obiettivi volando praticamente rasoterra, al riparo dai radar avversari, e di trasportare oltre otto tonnellate di armi, dalle bombe ai missili aria-aria.

È versatile, velocissimo, dotato di congegni elettronici estremamente sofisticati e di una gamma spaventosa di armi di ogni tipo. Nato dalla collaborazione tra la British Aerospace, la tedesca Mbb e l'Aeritalia, il Tornado IdS in dotazione all'aviazione italiana è considerato il «gioiello» dell'industria militare europea. Costruito in un migliaio di esemplari (ognuno dei quali costa dai 45 ai 50 miliardi di lire, ai quali vanno aggiunti dai 5 ai 6 miliardi per l'addestramento di ogni pilota) a partire dalla fine degli anni '70, può essere utilizzato come bombardiere, aereo di interdizione vicina e lontana e di penetrazione.

Tre le caratteristiche principali del Tornado, che prevede un equipaggio di due persone, un pilota e un navigatore addetto al controllo del computer di bordo (l'apertura variabile delle ali, da 13,91 a 8,60 metri, che consente di adattare l'aerodinamica in base alla velocità e alla quota, la capacità di «vedere» anche di notte e in qualsiasi condizione di tempo, e la possibilità di volare ad altissima velocità (fino a 1.480 chilometri orari, grazie alla spinta di due potenti turbofan) ad appena 30 metri da terra, seguendo costantemente il profilo del terreno. Una caratteristica, questa, che ne fa il mezzo ideale per incursioni in profondità senza sostanziali rischi di intercettazione da parte dei radar, che possono anche essere ingannati con diversi strumenti, come per esempio

delle apposite strisce metalliche che, una volta espulse, originano una «nuvola» di segnali fasulli sugli schermi avversari. Se è veloce vicino al terreno, il Tornado è velocissimo ad alta quota, dove può superare il doppio della velocità del suono, trasportando, su un peso massimo totale di circa 27 tonnellate al momento del decollo, oltre 8 tonnellate di armi, attaccate in sette punti sotto le ali e la fusoliera. L'armamento, variabile a seconda delle versioni e dei compiti operativi, oltre a due cannoni Mauser da 27 mm con 180 colpi può comprendere missili aria-aria «Sidewinder» e «Aspide», missili antinave «Kormoran» fino a 200 bombe, razzi e mine di vario tipo. Il raggio d'azione è pieno carico non supera i 1.400 chilometri tra andata e ritorno, ma può essere aumentato - come nel caso della missione dell'altra notte - ricorrendo a rifornimenti in volo da parte degli aerei-cisterne.

Dal 1982, anno in cui i Tornado sono entrati in servizio in Italia, l'aviazione ne ha acquistati 99 - tre dei quali sono andati perduti in seguito ad altrettanti incidenti - assegnati al 6° stormo e al 154° gruppo di Ghedi, in provincia di Brescia, al 155° gruppo di Piacenza, al 36° stormo e al 156° gruppo di Gioia del Colle, in provincia di Bari. Quelli inviati nel Golfo, nella base di Al Dhafra, negli Emirati - dalla quale è partita la missione dell'altra notte - colorati di giallo per mimetizzarsi nel deserto, provengono da tutte e tre le basi.

Telefona un pilota da Al Dhafra «La notte più tremenda della mia vita»

Drammatica telefonata ad un amico di uno dei piloti italiani che hanno partecipato all'azione di guerra nel Golfo. «Ho vissuto la nottata più tremenda della mia vita. Non riuscirò mai a dimenticarla». Non ha potuto spiegare perché sei Tornado non sono riusciti a rifornirsi in volo. Nella notte, forse, è partito per una nuova missione. «Eravamo venuti a proteggere le nostre navi, ora ci mandano ad uccidere».

DAL NOSTRO INVIATO PIERO BENASSAI

GROSSETO. Ho vissuto la notte più tremenda della mia vita. Non riuscirò mai a dimenticarla. È stato pazzesco. Alle 15 abbiamo conosciuto la decisione del Parlamento italiano e dopo poche ore abbiamo ricevuto l'ordine di partire per una missione di guerra. È la drammatica testimonianza di uno dei piloti italiani, che a bordo del «Tornado», alzatisi in volo dalla base di Al Dhafra, ha partecipato alla missione che aveva come obiettivo il Kuwait. Verso le 10 di ieri mattina, quando in Italia si era già diffusa la notizia, che uno degli aerei era dato per disperso, è riuscito a mettersi in contatto con

un amico a Grosseto, Franco, un perito elettronico, che però ha chiesto di mantenere l'anonimato sui suoi cognome, che sul nome del pilota italiano impegnato nella guerra del Golfo.

«Era lesò - racconta - e la sua voce sconvolta. Non l'avevo mai sentito in quelle condizioni. Eppure è una persona che riesce sempre a controllare le proprie emozioni ed ha migliaia di ore di volo sulle spalle ed un'elevata preparazione professionale. In questi mesi ci siamo parlati tante volte. Quando è partito ci siamo messi d'accordo che avrebbe sempre telefonato a me per

non mettere in apprensione i suoi familiari e per scaramanzia. È già successo un'altra volta che si è trovato in difficoltà i suoi telefoni. Il peggio, poi fu lo ad informarci che tutto era andato bene. Ma è sempre stato tranquillo. È partito convinto di andare a svolgere un compito di protezione alle navi che operavano nel Golfo e non per fare la guerra».

«Non abbiamo più - continua la telefonata del pilota italiano - un punto di riferimento. Ora comandano gli americani. Sono loro che decidono le missioni sugli obiettivi militari e civili. Appena tornati da quel folle volo tutti noi piloti abbiamo chiesto un incontro con il nostro comandante. Gli abbiamo fatto presente che il nostro addestramento è sempre stato mirato ad ipotesi difensive del territorio nazionale e non per azioni di guerra in un territorio che non conosciamo».

«È stata una telefonata breve - racconta Franco - ma molto drammatica. Non ha potuto spiegarmi perché non siano riusciti a rifornirsi in volo. Non

posso parlare, mi ha risposto. È probabile che i telefoni fossero sotto controllo. Un'operazione che comunque i piloti italiani non sono addestrati a fare. Il raggio d'azione del Tornado è tale che se usato per la difesa aerea del territorio nazionale può agire senza fare rifornimento. Non mi ha neppure potuto dire se stanotte partirà di nuovo in missione. Su questo punto è stato molto vago ma ho avuto l'impressione che accadrà di nuovo. Ho tanta paura. Siamo amici da quando eravamo ragazzini. Ci lega la stessa passione per gli aerei. Quando ha ricevuto l'ordine di partire per il Golfo abbiamo parlato a lungo di questa missione. Lui comunque era tranquillo. Dovremmo operare, mi diceva, in una zona che non conosciamo, ma il nostro è un compito di pura copertura e siamo a diverse centinaia di chilometri da possibili scenari di guerra. A questa drammatica evenienza non ci pensava. Si fidava delle assicurazioni del suo comandante. Quelle parole «obiettivi militari e civili» continuano a rimbom-

barmi nella testa. Penso a cosa possa provare, chiuso all'interno del suo aereo, sapendo che lo usano per uccidere. Il mio amico è un militare, non un «rambo» amante della guerra. Ha fatto questa scelta per difendere il suo Paese e non per andare a bombardare altri popoli».

Che cosa le ha potuto raccontare ancora in quella breve telefonata?

«Poco altro - continua Franco, abbassando la voce - non ci sono tante cose da dire in questi momenti. Si sentiva tradito. Lo hanno fatto partire dicendo che andava a difendere le navi italiane e poi lo hanno utilizzato per fare la guerra. Lo stesso sentimento che credo siano provando anche quei giovani militari di leva che sono stati imbarcati sulle navi. Ed ora non vogliono farlo tornare indietro. Lui dovrebbe rientrare il 2 febbraio, sperando che tutto vada per il meglio, ma gli hanno già comunicato che non avrà il cambio. Quindi si ipotizza che la guerra possa durare anche oltre questa data. Chi potrebbe sostituire lui e gli altri piloti impegnati in questa avventura, sembra che stiano facendo un corso presso la scuola di guerra aerea di Firenze. In pratica si è dato avvio a questa missione nel Golfo senza neppure ipotizzare la possibilità di creare un gruppo di riserva. Forse vogliono andare ad esaurimento? I suoi parenti, con i quali ho parlato cercando di rassicurarli, sono molto preoccupati. E sua moglie ha già detto che farà fuoco e fiamme se non lo fanno tornare alla data promessa. Intanto sul televisore continuano a sfilare le immagini della guerra del Golfo».

Il comandante dello stormo: «Fa parte del nostro mestiere»

Il simbolo del 155° Gruppo è la «pantera nera». I due piloti dispersi con il Tornado erano partiti a settembre dall'aeroporto militare di San Damiano. «Questo è il nostro mestiere - assicura il comandante della base - e l'incidente è stato assorbito con estremo equilibrio. Siamo abituati a non trasformare ogni evento negativo in tragedia. I Tornado rimbano sulla pista. «Partiranno altri ragazzi?».

DAL NOSTRO INVIATO JENNER MELETTI

SAN DAMIANO (Piacenza). L'aeroporto militare è dedicato a Giorgio Groller, «caduto nei cieli di Albania il 26 novembre 1940». È da qui che, a settembre, sono partiti per il Golfo il maggiore Gianmarco Bellini e il capitano Maurizio Coccione, ufficialmente «dispersi» nei cieli del Kuwait. Vi-

sta da fuori, la base sembra vivere una giornata come le altre. I Tornado escono dagli hangar, nullano in pista, poi partono con uno scatto potente ed un rombo che fa vibrare tutto nel raggio di un centinaio di metri. Vanno ad addestrarsi, nel caso che da Roma arrivino altri ordini di partenza. I milita-

ri dietro il cancello portano i giubbotti antiproiettile ed hanno il mitra pronto. Altri si infilano nei blindati per il controllo delle strade che costeggiano le piste.

Il comandante del 50° Stormo, il colonnello Carlo Maria Crainz - barba bionda, lontane origini austriache - cerca di apparire professionale, freddo. «Non siamo abituati, per forma mentale, a fare di ogni evento negativo una tragedia. Questo è il nostro mestiere». Riceve i cronisti ma dice subito che «non potrà rilasciare dichiarazioni». Anche gli altri piloti, gli amici dei due che erano a bordo del Tornado che «non è rientrato alla base», hanno l'ordine di non parlare. «Certo - aggiunge il colonnello - quei ragazzi per noi sono come fra-

te e l'apprensione è grande». Nell'ufficio, accanto alla scrivania, c'è una pantera nera in ceramica, alta un metro. È il simbolo del 155° Gruppo, cui appartenevano i due piloti scomparsi. Una targa ricorda che nel giugno e luglio del 1987 fu fatto il 1° rischiarimento in Usa del 155° Gruppo. Fra i quattro nomi dei partecipanti c'è quello di Maurizio Coccione.

Comandante, perché su otto aerei partiti, uno è tornato subito per blocco del carrello ed altri sei non sono riusciti a fare rifornimento in volo? «Il mancato rifornimento, in linea generale, si verifica per condizioni meteorologiche avverse o per un malfunzionamento meccanico. Per tutto il resto non abbiamo elementi di valutazione. La ricostruzione del

fatti è vostra, non posso certo commentarla. Senza la conoscenza di fatti precisi, non si può essere indotti a pensare a niente. Di certo, quando l'Aeronautica - anche di recente - è stata colpita da incidenti parabolamente tragici, sulla stampa si sono letti commenti non legati ad una precisa conoscenza dei fatti, erano grosse stupidaggini o, per essere più diplomatici, inesattezze».

«C'è apprensione - assicura il colonnello Crainz - ma la notizia dell'incidente è stata assorbita con estremo equilibrio. «Può essere successo di tutto. Forse i piloti sono ancora vivi, forse no. Forse sono in qualche posto e non riescono a comunicare». Il Tornado è un buon cacciabombardiere, il personale è bene addestrato

Si, anche durante il volo di trasferimento nel Golfo c'era stato, per uno degli aerei, un problema per il rifornimento in volo. Di più non è possibile sapere.

A San Damiano, quando arrivarono i Tornado, ci furono grandi proteste pacifiste: una catena umana di quindici chilometri collegò San Damiano a Caorso, dove c'è una centrale nucleare.

«Anche in questi giorni - dice un ufficiale - abbiamo visto dei pacifisti davanti alla base. Ieri, il giorno prima dell'incidente nel Golfo, ne sono arrivati nove della Pax Crisi. Ma perché vengono qui a protestare? Noi non amiamo certo la guerra ma dobbiamo eseguire gli ordini. Da qui partono i piloti, seguiti dalla nostra ansia, e dal timore che arrivi l'or-

dine di partire per altri ragazzi».

Dietro le reti della recinzione passano continuamente le pattuglie di sorveglianza. Altri Tornado s'infilano nel cielo sereno «ieri i carabinieri - dicono in paese - cercavano degli arabi visti su una Ford Taurus. I due piloti furono dalla base non erano tanto conosciuti, perché il loro gruppo era arrivato solo nel luglio scorso e ancora non avevano riferito le famiglie. «Conoscere» benedice Antonio Badini di Carpaneto - solo Maurizio Coccione - solo Maurizio Coccione alla battuta. L'ho visto anche un mese fa, quando è tornato in licenza per qualche giorno. Gli ho chiesto «Non hai paura della guerra?». «Tanto non scoppia», mi ha risposto».

