

La tragedia del G-222



Ieri sera i primi soccorritori hanno raggiunto la località montana vicino Sarajevo ove è precipitato il G-222. Forse nessun superstite tra i 4 membri dell'equipaggio. Drammatico messaggio radio: «Abbiamo difficoltà nel volo». I serbi accusano musulmani e croati

Un guasto o l'ha colpito un missile?

Aereo italiano carico d'aiuti si schianta al suolo in Bosnia

Precipita presso Jesenik, a 35 chilometri da Sarajevo, un G-222 con quattro militari italiani a bordo. Purtroppo pare non ci siano superstiti. L'aereo portava un carico di coperte per le popolazioni bosniache vittime della guerra civile. Incertezza sulle cause dell'incidente. Potrebbe essere stato un guasto meccanico, ma non si esclude l'abbattimento ad opera di una delle fazioni impegnate nel conflitto.

GABRIEL BERTINETTO

Un aereo italiano con quattro militari a bordo precipita a poche decine di chilometri da Sarajevo, ed immediatamente l'Onu sospende il ponte aereo umanitario verso la Bosnia. Stando alle prime, molto vaghe, indicazioni, la sciagura potrebbe essere frutto di un guasto meccanico. Ma evidentemente l'ipotesi dell'abbattimento non può essere almeno per ora del tutto esclusa, se l'Alto commissariato Onu per i profughi a Ginevra giustifica così la sospensione del volo: «Vogliamo prima appurare se a provocare la perdita dell'aereo è stato un incidente o un'azione di guerra». Il ministero della Difesa italiano non si sbilancia: «Le cause non si conoscono ancora». Stessa risposta danno i funzionari della Farnesina.

Già ventidue aerei erano atterrati ieri a Sarajevo con i loro carichi di viveri, medicinali, vestiario. Era stato persino «fisteggiato» il millesimo volo da quando l'operazione umanitaria ha preso il via due mesi fa. Alle 12.45 un G-222 appartenente alla quarantesima brigata aerea con base a Pisa, decolla da Spalato. In cabina di pilotaggio il maggiore Marco Betti ed il suo secondo, tenente Marco Rigliaco. Con loro a bordo due tecnici di volo, i marescialli Giuseppe Buttiglieri e Giuliano Velardi. La missione affidata all'equipaggio italiano è il trasporto sino a Sarajevo di cinque tonnellate di coperte. Serviranno a riparare dal freddo qualche migliaio di persone quando arriverà l'inverno, e la guerra civile purtroppo sarà molto probabile.

mente ancora il pane quotidiano delle popolazioni bosniache.

Ma alle 13.17 l'apparecchio sparisce sia dai radar dell'aeroporto di Spalato, sia dai monitor di due aerei spia americani Awacs che sorvolano la zona per verificare eventuali violazioni dell'embargo commerciale decretato dalle Nazioni Unite il 31 maggio scorso ai danni di Belgrado.

Quasi contemporaneamente in una comunicazione molto disturbata con la torre di controllo di Sarajevo il pilota

italiano accenna a qualche non meglio precisata difficoltà di volo. Poi più nulla.

Più tardi a Sarajevo, dove l'arrivo del G-222 viene vanamente atteso per un'ora, il segretario generale aggiunto dell'Onu incaricato per le operazioni di pace, Marrack Gouling, dichiara: «Abbiamo appena appreso che uno degli aerei delle Nazioni Unite viene dato per disperso. È decollato, ma non è mai atterrato».

Cominciano le ricerche. Vi partecipano velivoli tedeschi ed inglesi, elicotteri italiani ed

americani. Ma sino a tarda sera non si riesce a chiarire nemmeno quale sia il luogo dell'impatto al suolo. A lungo si ritiene trattarsi di Konjic, 130 chilometri ad ovest della capitale bosniaca. Successivamente il ministero della Difesa italiano e fonti Onu a Ginevra annunciano che il relitto è stato localizzato, in fiamme, in una zona di alta montagna presso Jesenik, a circa 35 chilometri soltanto da Sarajevo.

Ad avvistare la carcassa dell'aereo è uno degli elicotteri statunitensi levatisi in volo dal-

la portaerei Iwo Jima che incrocia nel mare Adriatico. Purtroppo il terreno è troppo scosceso per consentire l'atterraggio. Contemporaneamente però un convoglio si muove via terra da Sarajevo. Ne fanno parte tre veicoli militari delle Nazioni Unite e tre ambulanze. È una gara a chi arriva prima, per capire cos'è accaduto, per vedere soprattutto se si può fare ancora qualcosa per i protagonisti della tremenda avventura.

La giornata trascorre in un alternarsi di notizie spesso

contraddittorie sia sulla dinamica dell'incidente sia sulla sorte dei soldati italiani. Radio Sarajevo annuncia che forse c'è un superstite. È lo stesso presidente della Repubblica di Bosnia ed Erzegovina, il musulmano Alija Izetbegovic, a dichiarare ai microfoni dell'emittente: «Testimoni oculari hanno visto un paracadute scendere nella zona ove l'aereo è precipitato».

Sarebbe una notizia stupenda, e tutti si cullano per qualche tempo nell'illusione che i risultati alla fine confermati e corrispondenti al vero. Significherebbe

la salvezza per almeno uno dei nostri connazionali. Purtroppo, crudele, arriva la smentita. I primi soccorritori che riescono a raggiungere Jesenik via terra, informano l'Alto commissariato Onu a Ginevra e la sua rappresentanza a Zagabria, di non avere trovato alcuno in vita tra i rottami dell'aereo. Sembra di capire che i corpi straziati di tutti e quattro i membri dell'equipaggio siano stati tutti ritrovati sul posto. Alla stampa riferisce la brutta notizia Christiane Bertinetti, portavoce dell'Alto commissariato a Ginevra: «Non ci sono indicazioni relative all'esistenza di superstiti». Stesse dichiarazioni rilascia a Zagabria, il portavoce Onu Peter Kessler.

Incertezza sulle cause dell'incidente. Le fonti Onu propongono per la tesi della disgrazia. Francois Giuliani, portavoce del segretario generale Boutros Boutros Ghali, afferma: «Non abbiamo sospetti che l'apparecchio sia scomparso a causa di qualche azione militare». E a Sarajevo funzionari della forza di pace delle Nazioni Unite aggiungono che nella zona non erano in corso scontri né era stato notato uso di armi da fuoco.

Di parere completamente opposto i dirigenti serbo-bo-

snici. Il loro stato maggiore accusa esplicitamente musulmani e croati di avere colpito il G-222. I serbo-bosniaci rifiutano «categoricamente ogni legame delle proprie forze con l'accaduto». Lo dicono in una lettera inviata al comandante dell'Unprofor (Forza di protezione Onu) nell'ex-Jugoslavia, il generale indiano Satish Nambiar. Nel messaggio si afferma che la zona ove l'aereo è precipitato si trova sotto il controllo di musulmani e croati.

Ieri sera, rispondendo ad una domanda del Tg1 il capo della diplomazia italiana Emilio Colombo ha escluso che il tragico episodio accaduto nei cieli della Bosnia possa indurre il governo a rivedere la sua posizione circa la partecipazione alle iniziative umanitarie internazionali. Questo nemmeno se venisse appurato che il G-222 è stato abbattuto. «Dobbiamo fare anche noi la nostra parte, come la fanno gli altri. Certo così agendo, possiamo anche accadere queste cose terribili». Ma l'alternativa sarebbe «ha detto Colombo» «fare nulla e lasciare che la morte e l'odio dominino». Intanto il Pds ha chiesto l'invocazione urgente della commissione Esteri del Senato.

Ore angosciose aspettando notizie. Ufficialmente i 4 sono dispersi

Familiari in attesa

«Forse sono riusciti a paracadutarsi...»

MONICA RICCI SARGENTINI

ROMA. L'aereo si è schiantato al suolo lungo la rotta Spalato-Sarajevo. Nella vicina Jugoslavia insanguinata dalla guerra. A bordo c'erano quattro italiani. Il maggiore Marco Betti, pilota, il tenente Marco Rigliaco, secondo pilota e i tecnici Giuseppe Buttiglieri e Giuliano Velardi, entrambi marescialli. Ore di angoscia e disperazione per le famiglie dei quattro militari dispersi. È stato il ministro della Difesa, Salvo Andò, a dare personalmente la notizia dell'incidente ai parenti dell'equipaggio. Per ora sono dispersi. Dispersi in Jugoslavia. Forse sono riusciti a paracadutarsi fuori dall'aereo, forse sono ancora vivi. Le famiglie si chiudono nel silenzio. Silenzio assoluto anche alla 46ª aerobrigata di Pisa dove i quattro uomini prestano servizio: «Non possiamo rilasciare informazioni, stiamo facendo un'esercitazione».

Marco Betti, il pilota, è l'unico pisano del gruppo. Nato il 15 gennaio del '52, è sposato ed ha due figli, Giacomo, di 8 anni e Antonio, di tre anni. Il padre, Rodolfo, anche lui militare, è un istruttore nazionale di pesca subacquea. La moglie Antonella Pucci attende notizie trincerata in casa a Via Morigliano 19, una palazzina di periferia, il telefono squilla in continuazione ma sono solo giornalisti, giornalisti in cerca di notizie. Betti non era nuovo alle missioni pericolose: l'ultima due anni fa, nel dicembre del '90 quando era stato inviato in Turchia, durante la guerra del Golfo, a bordo di un G222, lo stesso tipo di aereo che ieri si è schiantato al suolo.

Anche Giuseppe Buttiglieri, 40 anni, uno dei due tecnici di volo, si era trovato due anni fa insieme a Betti in Turchia a compiere una missione nelle zone del conflitto. Erano entrambi nella base di Al Dhasra in Turchia dove assicuravano l'assistenza logistica ai turchi. Nato a Castrocaro, in provincia di Forlì, Buttiglieri si è trasferito da 23 anni a Pisa. Il maresciallo è sposato con Celeste Cerasi, 40 anni, casa-

linga, ed ha due figli uno di 15 e l'altro di 9 anni. I figli di Buttiglieri sanno già che il padre è sull'aereo caduto e sono attualmente a casa di amici, mentre la moglie Celeste, con alcuni parenti, attende notizie nell'appartamento della famiglia in un condominio dell'aeronautica situato in Via Luigi Russo, alla periferia di Pisa. I genitori di Buttiglieri, che vivono a Castrocaro, ignorano che il figlio sia in Jugoslavia: «Sappiamo che ogni tanto va a fare delle missioni - dice la mamma - ma non sapevo che ora fosse lì. Lei mi fa preoccupare. Cos'è successo? Lui ogni tanto ci viene a trovare o ci telefona ma non sempre ci dice quando parte».

Il secondo pilota, Marco Rigliaco, 26 anni, e il tecnico di volo Giuliano Velardi, 42 anni, vivono nella base militare quando non sono in missione. Alla 46ª aerobrigata di stanza a Pisa gli amici non vogliono parlare. Sperano che i loro compagni di volo si siano salvati.

Betti e Buttiglieri sono amici molto stretti, le famiglie si conoscono e si frequentano da anni. Da sempre hanno condiviso lo stesso aeroplano durante le missioni. Betti alla guida e Buttiglieri ad assistere nelle operazioni. Un destino comune che ora li ha portati in Jugoslavia su quell'aereo caduto. Ieri gli elicotteri hanno perlustrato la zona. L'aereo era già stato individuato nel tardo pomeriggio ma i soccorsi non erano ancora arrivati sul luogo.

E intanto esplode la polemica sugli aerei G222 che pare abbiano già avuto non pochi problemi in passato. In particolare problemi di formazione di ghiaccio sulle ali. Secondo indiscrezioni proprio l'aereo caduto aveva già avuto dei guasti. Difficoltà nelle zone di montagna, non risponde più ai comandi forse proprio a causa del gelo. Dopo quegli inconvenienti, allora senza conseguenze, il velivolo era stato riparato. Ieri il G222 con a bordo i quattro militari è caduto in una zona montagnosa.

ROMA. Un aereo «milleusi», concepito per un'elevata flessibilità: questa è la principale caratteristica funzionale del G-222, l'aereo militare italiano trasporto precipitato ieri nei cieli di Sarajevo, con i quattro membri dell'equipaggio ed il carico di cinque tonnellate di coperte destinate agli abitanti della martoriata capitale bosniaca. Costruito 15 anni fa, il G-222 è stato spesso utilizzato per missioni umanitarie in zone di guerra, per il soccorso alle popolazioni colpite da calamità naturali - in Italia e all'estero - trasportando materiali di emergenza (tendopoli, cucine e ospedali da cam-

po) paracadutati con lanci a basse e bassissime quote (finanche a 5 metri) per carichi fino a cinque tonnellate. Negli ultimi anni è stato anche impiegato dal ministero per la Protezione civile nella lotta contro gli incendi, dando, a detta dei funzionari del ministero, un importante contributo al salvataggio di migliaia di ettari di territorio. Progettato e costruito in Italia dalla Fiat, il G-222 è un bi-turboelica nato su precisa indicazione dell'Aeronautica militare, alla ricerca di un velivolo da trasporto a medio raggio con requisiti di robustezza, manovrabilità e capacità di decollare ed atterrare

Il G-222: un aereo molto usato e contestato

in brevi spazi. L'aereo è lungo 22,70 metri ed ha un'apertura alare di 28,70. Il peso massimo al decollo è di 28 mila chili e alla quota operativa di 4.575 metri raggiunge la velocità massima di 540 chilometri orari; quella di crociera è di 360 chilometri orari. È spinto da due turboe-

liche di 3.400 cavalli ciascuna. A carico vuoto può ospitare a bordo 70 persone oltre i membri dell'equipaggio. Il G-222 sono stati acquisiti, recentemente, anche dall'Aeronautica militare degli Stati Uniti. Sono anche in servizio in varie nazioni dell'Africa, America Latina e Asia.

A giudizio degli esperti il G-222 è un velivolo di «buon affidamento», ma dalla base aerea di Pisa, dove era di stanza l'aereo precipitato a 60 miglia da Sarajevo, arrivano voci di segno opposto. Il G-222 sarebbe stato protagonista di diversi incidenti, tra questi due avvenuti di recente nei pressi di Parigi e Tori-

no, fortunatamente senza conseguenze. Un G-222 è precipitato tempo fa nei pressi di Pistoia, questa volta con esito disastroso. La non completa affidabilità del modello è anche confermata dalla sospensione dei voli del G-222 per «problemi di natura tecnica». Questo avveniva nel giugno scorso e la sospensione è durata un mese. A tarda sera il movimento democratico dei militari della base aerea di Pisa ha emesso un comunicato in cui si solleva apertamente il problema della sicurezza dei voli, e l'affidabilità degli aerei in dotazione all'Aeronautica militare.

Riunione notturna a Palazzo Chigi

Colombo e Andò: «All'alba sapremo...»

GIAMPAOLO TUCCI

ROMA. Alle 22.25 il ministro degli Esteri Colombo e quello della Difesa Andò arrivano nella sala stampa quasi deserta di Palazzo Chigi e dicono: «Abbiamo poche notizie». Sono passate circa 12 ore dal momento in cui il G222 italiano è precipitato dai cieli di Sarajevo e non sappiamo quasi niente. Non sappiamo se i quattro dell'equipaggio siano morti, non sappiamo se a tirar giù l'aereo sia stato un missile bosniaco o serbo oppure un guasto meccanico, non sappiamo se i soccorsi siano giunti sul posto oppure no.

Andò: «L'aereo è caduto a 30, 32 chilometri da Sarajevo, in una zona accidentata, isolata, la strada più vicina si trova a sette chilometri. I soccorsi stavano raggiungendo il posto, ma, a quanto pare, si sono dovuti fermare, a causa

dell'oscurità. La missione riprenderà all'alba di domani (oggi, ndr.)». Il G222 è stato abbattuto? «Allo stato dei fatti, non possiamo dirlo. Non lo sappiamo. Il relitto non è stato visto da nessuno. A causa dell'oscurità». E se fosse stato abbattuto? «Si faranno le valutazioni del caso». Interviene Colombo: «È tutto da accertare. Se si è trattato di una disgrazia, cercheremo di capirne il motivo. Se invece è stata un'azione violenta, allora...». Allora? «Bisogna fissare bene le responsabilità. Bisogna capire chi domina quel territorio. Certo, una cosa del genere, l'attacco a chi è neutrale, a chi porta aiuti umanitari... dopo le intese di Londra, con tutte le parti che hanno stretto impegni precisi, non potrebbe essere tollerata...». Una pausa, e poi: «Significherebbe che le trattati-

ve non sono completamente attendibili. Che una parte ha disertato...». Quale parte? I serbi? I bosniaci? Chi? Il ministro Andò dice soltanto: «In quella zona, c'è una presenza di serbi. L'Onu fa sapere che non ci sono superstiti, che i soccorsi sono già arrivati...». «Non ci risulta».

Insomma: una conferenza stampa fulminea e ammantata di cautela. Avvolta nel «se», nei «però», nei «ma». Molto diplomatica. Si capisce: oltre alla tragedia, c'è un delicatissimo intreccio di rapporti politici: il G222 caduto fa parte del contingente Onu, e tocca, perciò, all'Onu capire che cosa sia avvenuto e agire di conseguenza. «L'Onu - dice Andò - deve garantire la sicurezza di tutti. A quanto pare, oggi, si discute anche e soprattutto di questo: come evitare che i soldati del contingente Onu siano

mandati al macello. Quali protezioni, contromisure adottare. È sempre Andò a sottolineare che «abbiamo già subito altri attacchi, fortunatamente falliti». E circola una voce insistente, a margine della conferenza stampa: ieri, poco prima o poco dopo che cadde il G222, un aereo americano sarebbe stato attaccato. Andò, al riguardo, è cauto, ma non smentisce: «Si tratta di voci».

Si resta, alla fine, con la sensazione che tutto sia stato «deliberatamente» congelato. Il governo sembra aver fatto il seguente ragionamento: non disponiamo di informazioni certe, e dunque non ci conviene correre rischi. Il relitto, i superstiti, i morti, l'incidente o chissà che: aspettiamo, aspettiamo e poi decidiamo.

Cautela, prudenza: la po-

sta in palio è, soprattutto per i due ministri competenti, molto alta. Perché fra pochi giorni dovrebbero partire i 1300 soldati italiani destinati al contingente dei caschi blu. E, dopo l'incidente di ieri, potrebbero scatenarsi le polemiche.

Già sono cominciate. L'Associazione genitori dei soldati di leva ha diffuso un comunicato al vetriolo: «Altre quattro vite innocenti stroncate improvvisamente ed inutilmente... basta con la nefanda retorica dell'Armiamoci e partite, così cara ai vari signori della guerra, Colombo, Andò, Biagi, Formigoni, Montanelli, Cervi...». Se sono morti anche dei tecnici esperti di carriera, con quale coraggio, con quale coscienza civile si viene a predicare la necessità d'inviare truppe italiane formate da ragazzi di 20 anni?.

Dal '61 ventidue italiani morti in missioni umanitarie all'estero

7 gennaio '92

Un missile disintegra l'elicottero Cee

«Non sparate, non sparate...». Un appello disperato urlato via radio. Poi l'esplosione. L'elicottero «Ag 284» si schianta al suolo, raggiunto da un missile aria-aria sparato da un «Mig 21» serbo. Cata-pultati fuori dalle lamiere accartocciate i corpi di cinque militari della Cee in missione di pace. Quattro di loro sono italiani: Marco Matta, Enzo Venturini, Firenze Ramacci e Silvano Natale. Un altro elicottero italiano, che viaggiava in tandem con l'«Ag 284» riesce ad atterrare fortunatamente, mettendo in salvo l'equipaggio.

È il 7 gennaio '92. La tregua faticosamente raggiunta nel labirinto jugoslavo, l'ennesima, si spezza tragicamente con un'azione di guerra contro militari neutrali. La Cee e l'Onu si indignano. Belgrado ammette: «Siamo desolati, è stato un errore». Il comandante dell'aeronautica federale viene destituito, si sospetta un braccio di ferro tra i vertici militari e quelli civili. Ma sono storie che appartengono all'altra parte dell'Adriatico. In Italia si preferisce parlare di omicidio, tanto più basso perché a pagare ci sono uomini partiti in missione di pace.

Il 4 agosto un secondo attacco contro un aereo militare italiano, ma senza conseguenze. Un Hercules C130 che trasportava aiuti umanitari a Sarajevo, decollando dall'aeroporto dopo aver scaricato viveri e medicinali, viene fatto segno di colpi di mortaio e d'artiglieria. Ma riesce ad alzarsi in volo e ad allontanarsi. Precedenti che giustificano l'allarme con cui è stata accolta la notizia dell'incidente aereo di ieri in sede Onu e la sospensione dei voli umanitari fino a quando non sarà stata chiarita la dinamica del disastro.

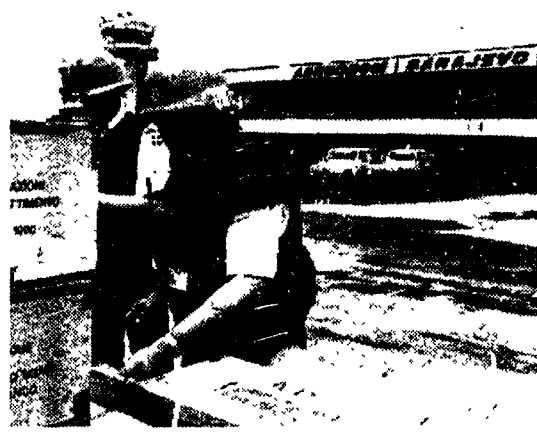
Un bilancio pesante per l'Italia, superato solo da un altro episodio drammatico avvenuto in passato, durante una missione umanitaria di soldati italiani sotto le insegne dell'Onu. L'11 novembre '61, tredici militari vengono trucidati a Kindu, nello Zaire, da poco indipendente e stramato da conflitti tribali. Ri-dotto alla fame dalle lotte intestine, dopo un lungo domi-

nio coloniale, l'ex Congo belga si era appellato agli Stati Uniti e all'Europa. L'Italia in 23 mesi manda in porto 2177 missioni per trasportare aiuti con 68 velivoli. Missioni pericolose, perché truppe di irregolari colpiscono indiscriminatamente.

Ma gli italiani non lo sanno. E quando arrivano a Kindu il «Lynx 5» e il «Lupo 33», l'equipaggio dei due aerei si allontana senza nemmeno portarsi appresso le armi, per cercare un posto dove mangiare qualcosa. Ed è a tavola che viene sorpreso da una banda di irregolari. Una dolorosa agonia sotto i calci dei fucili e i pugni, prima del massacro a colpi di mitra, stilettate, bastonate, sassate, in una macabra festa a cui partecipano decine e decine di persone. I cadaveri dei tredici militari vengono poi smembrati ed esposti come trofei. Ci vogliono mesi per riuscire a capire che cosa è successo. Solo l'11 marzo vengono rimpatriati i resti di Amerigo Parmeggiani, Giorgio Conelli, Onorio De Luca, Francesco Paolo Remotti, Giulio Garbati, Filippo Di Giovanni, Nazzareno Quadrumani, Nicola Stigliani, Silvestro Possenti, Armando Fabi, Martino Maracci, Antonio Mamone e Francesco Paga.

Bisogna arrivare al 15 marzo '83 per trovare altre vittime tra i militari italiani spediti in missioni di pace. Il «marò» Filippo Montesi viene raggiunto da una granata, mentre stava perlustrando la zona dell'aeroporto di Beirut. Insieme a lui restano ferite altre sei persone, compresi i soccorritori aggrediti dai guerriglieri mentre cercavano di prestare aiuto. Il giovanissimo Montesi, 20 anni, morirà dopo una settimana in Italia.

Resta invece ucciso a Dubai, durante la guerra del Golfo nel febbraio '91, un giovane marinaio, accolto nel porto. Attualmente militari italiani sono presenti, oltre che in Jugoslavia, in Albania (operazione Pellicano), a Malta e in Marocco (assistenza tecnico-militare), in Iran e alla frontiera Irak-Kuwait (Osservatori Onu), in Pakistan, (Mozambico e Sahara occidentale).



L'arrivo di aiuti umanitari a Sarajevo; sotto il modello dell'aereo abbattuto ieri