

Anna Tarquini

ROMA Dicono che sui «Ch47 Chinook», gli elicotteri che l'esercito ha inviato in Iraq, per attivare i sistemi antimissile i piloti devono azionare contemporaneamente e manualmente due cavetti, uno dei quali è posto all'esterno.

Immaginatevi la scena: il pilota vede il missile arrivare, stacca una mano dalla cloche e con l'altra tira il cavetto che lancia un «flare», un abbagliante che depista il missile. Il mitragliere che gli è accanto, con una mano tiene una mitragliatrice che spara centinaia di colpi al secondo e con l'altra tira l'altro cavetto.

È la differenza che passa tra la vita e la morte. È l'equipaggiamento in dotazione dei nostri militari impegnati nelle missioni di pace. E ora è scoppiato il caso.

Purtroppo nel modo peggiore, perché quattro volontari ora saranno giudicati secondo il codice militare per essersi rifiutati di volare senza le minime condizioni di sicurezza. Il reato ipotizzato dalla Procura militare è ammutinamento. Ora rischiano fino a quattro anni e mezzo di carcere per aver «svelato» come la missione italiana in Iraq manda allo sbaraglio i nostri soldati; senza equipaggiamento, senza addestramenti adeguati e con elicotteri a comando manuale. E la gogna: «Sono ottimi piloti ma pessimi soldati» ha dichiarato il generale Luigi Chiavarelli, comandante dell'Aviazione dell'esercito.

Dopo la strage

L'episodio è avvenuto nel dicembre scorso a Tallil, vicino Nassiriya. I quattro piloti erano partiti per la missione «Antica Babilonia» nel momento più caldo, subito dopo la strage alla caserma dei carabinieri. Arrivarono dalla base militare di Viterbo e avrebbero dovuto prestare servizio nell'aeroporto gestito dal sesto Reparto operativo autonomo dell'Aeronautica militare, dove l'esercito è presente con oltre 100 soldati e 7 elicotteri (tre Chinook Ch47 e quattro AB412). Gli elicotteri dell'esercito fanno soccorso medico, evacuazioni sanitarie, ricognizioni, controllo del territorio ed altre attività operative. A loro era stato chiesto di fare ricognizioni notturne per limitare i rischi di essere intercettati dai missili terra-aria.

Secondo una prima ricostruzione i quattro militari non si sarebbero rifiutati di volare, ma avrebbero chiesto ai superiori un periodo di addestramento. Tanto per avere un'idea delle reali condizioni di sicurezza a cui sono costretti i soldati italiani, nemmeno anche l'addestramento è stato loro negato. La versione del generale Tonon, comandante del raggruppamento aviazione dell'esercito di Viterbo, dissente: «I quattro piloti del gruppo di volo inviato in Iraq - spiega - una volta messi al corrente

“ Chiedevano un migliore addestramento e condizioni minime per volare. Il procuratore militare Intelisano ha aperto un fascicolo: il reato ipotizzato è ammutinamento ”



Tuona il generale Chiavarelli: «Sono dei pessimi soldati». Si tratterebbe di due ufficiali e due sottufficiali. Minniti, Ds: «Il governo deve riferire in Parlamento» ”

Gli «ammutinati» di Nassiriya

Quattro elicotteristi sotto inchiesta: si sono rifiutati di volare, la sicurezza era un optional



Due elicotteri dell'aviazione dell'Esercito italiano

Art. 175: l'ammutinamento nel Codice penale militare di pace

Sono puniti con la reclusione militare da 6 mesi a 3 anni i militari, che, riuniti in numero di 4 o più (...), rifiutano, omettono o ritardano di obbedire a un ordine (...). La pena per chi ha promosso o organizzato l'ammutinamento è della reclusione militare da 1 a 5 anni. La condanna importa la rimozione.

Nota: in base al codice penale militare di guerra (che si applica in Iraq) le pene previste dal 175 sono aumentate della metà.

hanno detto

Frattoni sprezzante: l'esercito non è fatto per i paurosi

Franco Frattoni, ministro degli Esteri: «Credo che ci siano dei principi e dei criteri che chi presta servizio militare deve osservare, senza eccezioni e senza esclusioni. Altrimenti si dà un colpo definitivo al valore dell'impiego nelle forze armate. Se uno ha paura, questo non può incidere sul servizio».

Falco Accame, presidente dell'Associazione nazionale assistenza vittime arruolate nelle forze armate: «Gli elicotteristi che si sono rifiutati di prestare servizio a Nassiriya hanno ragione, non andrebbero

quindi messi sotto inchiesta». «Andrebbe messo invece sotto inchiesta chi ha deciso di inviare in Iraq dei mezzi insufficientemente difesi, specie dopo che era emerso quanto fosse rischioso l'impiego di elicotteri in quella zona operativa».

Massimo Policelli, presidente dell'Associazione obiettori non violenti: «Si squarcia l'ipocrita tela che ha dipinto la missione dei militari italiani in Iraq come una missione umanitaria di pace».

Michele Bonatesta, An: «La stampa e i politici siano cauti nel trattare la questione dei quattro elicotteristi del reggimento Antares, di stanza a Viterbo. È in gioco l'immagine di uno dei corpi più prestigiosi dell'Esercito e di tutte le Forze Armate, un vero e proprio vanto dell'aviazione militare italiana».

Oliviero Diliberto, Comunisti Italiani: «Un atto di coraggio e insieme di grande saggezza».

Paolo Cento, Verdi: «Il ministro Martino venga prima del voto finale sul decreto Iraq a riferire in Parlamento».

L'Aeronautica: non è giusto prendersela con quei ragazzi

Il colonnello Albanese: hanno speso soldi per inutili carri armati. Il comandante del reparto: «Ho capito il loro disagio»

DALL'INVIATO

Toni Fontana

NASSIRIYA Il rimpatrio di quattro piloti dell'Esercito, accusati di «ammutinamento» dalla Procura militare, fa esplodere le contraddizioni della missione in Iraq: soldati «mandati allo sbaraglio» - dicono al comando del reparto - pochi soldi per la sicurezza del contingente, protezioni inadeguate e insufficienti, malumori che covano. Mentre il comandante del reparto abbandonato dai quattro piloti, il tenente colonnello Andrea Teobaldi, difende la scelta del rimpatrio. «Non potevo legare i piloti alla sedia, sono venuti da me ed hanno detto che non se la sentivano di proseguire. Ho fatto il possibile per trattenerli e proteggerli», il suo superiore nella missione, il colonnello dell'Aeronautica Antonio Albanese, punta il dito contro le scelte fatte a Roma: «La collaborazione con l'Esercito in Iraq è ottima ma hanno comprato un sacco di elicotteri e non hanno i soldi per farli volare, hanno speso i soldi per comprare carri armati che qui non servono niente. Non è giusto prendersela ora con quattro ragazzi».

Ecco come sono andate le cose secondo il tenente colonnello Teobaldi che ha gestito la vicenda fin dall'arrivo in Iraq ed ha deciso il rimpatrio dei piloti che si erano rivolti a lui per chiedere di tornare in Italia denunciando l'assenza di adeguati sistemi di protezione sugli elicotteri. «Non sono un militare con il chiodo sull'elmetto come i

soldati del Kaiser, ed il tempo dei «puri e duri» è finito da un pezzo, sono un uomo appassionato del suo lavoro, direi il falso se raccontassi che la decisione dei quattro piloti che sono stati rimpatriati ci abbia fatto piacere, altri hanno dovuto lavorare al posto loro, raddoppiare la fatica. Quando ho visto crescere il loro disagio ho fatto il possibile per alleviarlo e soprattutto per coinvolgerli ed integrarli nel reparto. Quando ho capito che non c'era più nulla da fare ho chiesto il rimpatrio. I miei piloti sanno che la sicurezza al 100% non esiste, sanno che non vi è la certezza di rientrare alla base, che non possiamo lavorare chiusi dentro un'armatura. Con la stessa franchezza dico che ho deciso di non gettare la spugna. Quei quattro se ne sono andati ed altri hanno rischiato di più al posto loro».

Una faccenda che brucia

Il racconto del tenente colonnello, 48 anni, di Torino, è inarrestabile, l'ufficiale è un fiume in piena. La faccenda dei quattro piloti rimpatriati nel dicembre dello scorso anno brucia ancora. Tra una decina di giorni i 107 uomini del 26° Reos, reparto elicotteri operativi speciali, tornerà in Italia, a Viterbo. Sono militari delle Fos, forze per le operazioni speciali; di solito caricano a bordo i para del Col Moschin, le teste di cuoio dell'Esercito. In Iraq sono inseriti nel 6° Roa che comprende 200 uomini dell'Aeronautica e 107 dell'Esercito ed è comandato dal colonnello dell'Aeronautica Albanese. Dieci anni fa, ai tempi della missione in

Somalia, Teobaldi pilotava un elicottero da combattimento Mangusta, una macchina da guerra potentissima. Pochi giorni dopo la strage di Nassiriya è arrivato in Kuwait con il suo reparto. Dal 3 dicembre si sono sistemati all'aeroporto di Tallil assieme a duecento militari dell'Aeronautica. «Abbiamo sette elicotteri - spiega Teobaldi - sono Ch47 e Ab412. Svolgiamo un lavoro di supporto alla brigata Ariete, ricognizioni lungo le linee elettriche e gli oleodotti per prevenire atti di sabotaggio, trasportiamo feriti o aiuti umanitari. Molti voli, il 50%, avviene di notte per varie ragioni: si può controllare meglio il territorio grazie ai visori Nvg e per motivi di sicurezza. Il terrorismo rappresenta una minaccia improvvisa, e qui in Iraq hanno armi di tutti i tipi. Possono sparare una fucilata contro l'elicottero, possono usare armi controcarro che però, all'occorrenza, possono colpire un velivolo, e possono usare anche missili a ricerca di calore. La minaccia è varia e indefinita. Proprio ieri i bersaglieri hanno sequestrato un missile Sa-7 «completo di razzo». «Quando siamo arrivati - prosegue Teobaldi - abbiamo fatto il possibile per adeguare i sistemi di protezione degli elicotteri. Abbiamo anzi ritardato l'inizio delle operazioni per mettere a punto i sistemi di reazione».

Teobaldi indica la fiancata di un elicottero Ch47, quello con due eliche, e punta il dito su una rosa di cartucce racchiuse in contenitori di metallo e simile alle confezioni di fuochi d'artificio. «Questi sono «Flares» - spiega - cioè dei razzetti. I missili

sono dotati di una certa «intelligenza», sono in grado di riconoscere le fonti di calore e inseguirle fino a colpire i motori. Per questo è stato ideato questo artificio, che inganna il missile, lo attrae sviluppando un forte calore molto intenso e deviando quindi la traiettoria del missile. Anche sugli elicotteri dell'Aeronautica e della Marina sono state montate questo tipo di difese». In questo caso però il pilota deve «vedere» la minaccia, deve cioè accorgersi di essere stato attaccato.

Pericoli incombenti

«Certamente - conferma il comandante degli elicotteristi - esistono altri sistemi, più avanzati, che sono in dotazione di forze armate di altri paesi. Si tratta di sistemi radar che rilevano automaticamente la minaccia, sono in grado di valutare il pericolo incombente e scegliere tra diversi tipi di risposta. In gergo noi li chiamiamo «sistemi integrati». Li avremo in dotazione tra uno o due anni, il contratto d'acquisto è già stato definito». Ai primi di dicembre del 2003 (i quattro piloti hanno chiesto di rientrare in Italia il 14) Teobaldi ha disposto di «adeguare i sistemi di sicurezza» utilizzando le dotazioni a disposizione del reparto. «Mi creda - insiste più volte - noi abbiamo fatto tutto il possibile, i soldati non possono operare vestendo un'armatura, i bersaglieri girano per Nassiriya indossando il giubbottino antiproiettile, ma sanno bene che un ceccchino può colpire un'altra parte del corpo. In Somalia ne ho viste di cotte e di

crude. Non dispongo di alcun potere di coercizione, non posso legare i piloti al sedile». È stato in quei giorni di dicembre, un mese dopo la strage, che i quattro piloti hanno maturato la decisione di abbandonare la missione. «Un comandante deve sapere che qualcuno può dire di no. Sono venuti da me ed hanno espresso il loro disagio, mi hanno detto che, a loro giudizio, i sistemi di protezione degli elicotteri non erano adeguati, che non erano stati adeguatamente addestrati, che non si sentivano sicuri al 100%. Ho detto loro che la certezza di non essere colpiti non esiste, che qui in Iraq si trattava di rischiare qualcosa di più rispetto ad altre missioni. Mi hanno detto che non se la sentivano di continuare ed ho deciso di rimpatriarli».

Teobaldi ad un tratto, s'interrompe. «È fisiologico che qualcuno non se la senta di restare e chieda di tornare a casa - prosegue dopo aver riflettuto per qualche istante - io ho deciso di restare con altri 107 militari dell'Esercito, con decine di piloti. Sarei ipocrita se dicessi che la partenza dei quattro piloti è stata compresa e non ha creato problemi. Abbiamo effettuato più di 400 ore di volo, altri hanno deciso di non gettare la spugna ed hanno lavorato di più per sostituire coloro che hanno deciso di partire per l'Italia. La loro decisione non è stata gradita dagli altri anche se comprendiamo il disagio psicologico che l'ha determinata». «Tra dieci giorni - conclude l'ufficiale - tornerò a Viterbo. Sono sereno, sono convinto di aver operato nel modo giusto».

Da oggi in edicola con **Liberazione**



Il volume in vendita con **Liberazione** a 4 Euro in più **NON PERDETELO**