Bosnia: il rischio che non finisce mai

La verità di chi vola in zona calda

Dall’elicottero italiano abbattuto da un MiG jugoslavo alla mia avaria totale motore. Chi vola in missione conosce un rischio che non si può raccontare soltanto attraverso i rapporti tecnici. La notizia del CH-47 precipitato in Bosnia-Erzegovina riporta alla memoria una realtà che chi non ha mai volato in una missione operativa difficilmente può comprendere fino in fondo.

Tra il 1998 e il 2000 ho partecipato, come pilota dell’Aviazione dell’Esercito, alle missioni in Bosnia-Erzegovina. Erano anni nei quali il cielo non era necessariamente uno spazio sicuro. Si volava in un contesto instabile, con la consapevolezza che anche un elicottero potesse diventare un bersaglio. Ricordo che si sparava anche contro i velivoli. Non era un dettaglio, ma una componente concreta del rischio operativo.

La storia dei Balcani, del resto, porta con sé una ferita che non può essere dimenticata. Il 7 gennaio 1992, a Podrute, un AB-205 dell’Aviazione Leggera dell’Esercito, impegnato in una missione di monitoraggio della Comunità europea, fu abbattuto da un MiG-21 jugoslavo. Morirono quattro militari italiani — Enzo Venturini, Marco Matta, Fiorenzo Ramacci e Silvano Natale — insieme all’osservatore francese Jean-Loup Eychenne.

Non fu un incidente, ma un abbattimento. Un episodio che dimostrò quanto potesse essere pericoloso persino un volo svolto nell’ambito di una missione internazionale di monitoraggio. Podrute si trova nell’attuale Croazia e l’episodio precedette le missioni in Bosnia alle quali avrei partecipato negli anni successivi. Ma la lezione era già evidente: le insegne internazionali non bastano, da sole, a garantire la sicurezza di un equipaggio.

Chi vola in queste condizioni impara a convivere con l’incertezza senza mai sottovalutarla. L’addestramento, la preparazione degli equipaggi, la conoscenza della macchina e la capacità di reagire alle emergenze non sono formule da manuale. Sono ciò che può fare la differenza quando qualcosa va storto.

Lo so anche per esperienza personale. Nel 1995 ho vissuto un’avaria totale motore insieme a Filippo Fornassi. Un evento che ti mette immediatamente davanti alla realtà del volo: la tecnologia è indispensabile, ma non elimina il rischio. In quei momenti contano la preparazione, la lucidità e il lavoro dell’equipaggio. Non ci sono discorsi eroici, soltanto decisioni da prendere in pochi istanti.

Filippo sarebbe morto anni dopo in un incidente di volo con un NH90 sul lago di Bracciano. Il suo ricordo rende ancora più difficile leggere notizie come quella arrivata oggi dalla Bosnia. Perché dietro ogni incidente non ci sono soltanto una macchina distrutta e un rapporto tecnico da compilare. Ci sono persone, famiglie, colleghi e legami che il tempo non cancella.

Naturalmente, sarebbe sbagliato attribuire al CH-47 precipitato oggi una causa che deve ancora essere accertata. Un incidente può dipendere da fattori tecnici, ambientali, operativi o da una combinazione di circostanze. Saranno le indagini a stabilirlo. La mia esperienza non sostituisce un’inchiesta, ma ricorda perché quell’inchiesta debba essere rigorosa e completa.

C’è una lezione che vale per tutte le missioni militari: il rischio si può ridurre, mai cancellare. Per questo la sicurezza degli equipaggi richiede manutenzione scrupolosa, addestramento realistico, procedure adeguate e

una valutazione onesta delle condizioni operative. Occorre verificare che i mezzi siano efficienti, che gli equipaggi siano preparati e che le missioni siano pianificate tenendo conto dei pericoli reali.

Non basta celebrare il coraggio dei militari dopo una tragedia. Bisogna mettere in campo, prima, tutto ciò che può evitare che accada. E quando un incidente si verifica, non servono rassicurazioni affrettate né spiegazioni improvvisate: servono fatti, verifiche indipendenti e risposte chiare.

La Bosnia, per chi ci ha volato, non è soltanto un nome sulla carta geografica. È un insieme di missioni, decisioni, emergenze e volti che rimangono nella memoria. È la consapevolezza che il pericolo può arrivare da un'avaria improvvisa, da condizioni ambientali difficili o, come dimostra Podrute, da un attacco deliberato.

Quando un elicottero cade, quel passato ritorna con una forza particolare. Non per confondere tragedie diverse, ma perché ogni nuova notizia riporta alla mente chi è partito per una missione e non è tornato, e chi ha continuato a volare sapendo che il rischio non sarebbe mai scomparso.

Oggi il pensiero va agli equipaggi coinvolti nell'incidente in Bosnia, alle loro famiglie e a tutti coloro che stanno lavorando per ricostruire l'accaduto. A loro dobbiamo rispetto, verità e risposte. Perché chi sale su un elicottero militare sa che il rischio fa parte del mestiere. Ma sa anche che non deve mai diventare qualcosa a cui ci si rassegna.

La sicurezza del volo non si misura dalle parole pronunciate dopo una tragedia, ma dalle decisioni prese prima che accada.

Alberto Scafella

© 2026 CIVICO20NEWS – riproduzione riservata

Data di pubblicazione: 30/10/2026

Salvato in PDF in data: 30/10/2026

Link all'articolo: https://civico20-news.it/cronaca/bosnia-il-rischio-che-non-finisce-mai/30/10/2026/