

**L'Aviazione dell'Esercito Italiano  
nella Missione Europea  
di Osservazione in Jugoslavia  
1.10.1991      30.7.1993**



L'Aviazione dell'Esercito Italiano  
nella Missione Europea  
di Osservazione in Yugoslavia  
1.10.1991      30.7.1993

*Ottobre 2000*



ASSOCIAZIONE NAZIONALE ARMA DI CAVALLERIA

Regione Veneto

IL CONSIGLIERE NAZIONALE

Il 7 gennaio 1992, nel cielo di Varazdin, 80 Km. a nord-ovest di Zagabria, due caccia Mig 21 dell'aviazione jugoslava colpivano proditoriamente con i loro missili aria-aria il bianco elicottero AB-205 EC 305 EURO 001 dell'Aviazione dell'Esercito italiano in servizio presso la Missione Europea d'osservazione in Jugoslavia.

Si compiva così il tragico estremo olocausto del suo intero equipaggio al comando del quale era il Ten. Col. Enzo Venturini, già ufficiale in "Savoia Cavalleria".

A tutti i componenti l'equipaggio dell'elicottero abbattuto, vittime innocenti del freddo, cinico, ingiustificato odio dell'ormai rantolante Confederazione jugoslava, veniva decretata dallo Stato italiano la medaglia d'oro al valor militare alla memoria.

La missione a cui gli uomini dell'aeromobile stavano partecipando era quindi una missione per la salvaguardia di quel bene universale che è la PACE.

Ecco il perché del desiderio di far conoscere ai giovani e a coloro che più non lo sono, la bellezza del puro eroismo e dell'estremo sacrificio di cui sono capaci i nostri soldati che, seppur addestrati per la guerra divengono, all'occorrenza, estremi difensori della Pace. Questo essi lo hanno dimostrato in tutto il mondo: per ben dieci anni in Somalia (1959-1960) e poi in Libano e quindi in Bosnia-Erzegovina ed ancora in Somalia, nel Mozambico e in Albania, nel Kosovo fino alla lontanissima isola di Timor.

Quindi a tutti loro dobbiamo incondizionati riconoscenza ed affetto.

Questa pubblicazione non avrebbe visto la luce senza l'appassionato interessamento del Comandante la Regione militare Nord, del Presidente della Provincia e del Sindaco di Padova a cui, anche a nome dell'Associazione Nazionale Arma di Cavalleria, che ho l'onore di rappresentare nella Regione Veneto, porgo il più sentito grazie.

Capitano c. MAURO PASTORELLO

Padova, Ottobre 2000



## COMANDO REGIONE MILITARE NORD

---

È con profondo rispetto per i protagonisti di questa vicenda, narrata con lo scarno ma incisivo stile del "giornale militare", che volentieri porgo il mio saluto e quello della RMN all'Associazione Nazionale Arma di Cavalleria, cui si deve l'iniziativa di questa pubblicazione.

Esprimo la gratitudine del mondo militare alla Provincia ed al Comune di Padova che, con sensibilità ed affetto per la "gente con le stellette", hanno offerto il loro prezioso patrocinio.

Mi auguro che il contenuto di questo diario possa essere motivo di riflessione, soprattutto per i giovani e per tutti coloro che, vittime di disinformazione, troppo sovente pongono in sistema il mondo militare e le atrocità della guerra.

Il ricordo di tutti i nostri Soldati che dalle missioni d'oltremare non hanno fatto ritorno in Patria, vivificato dalla lettura di questo documento attraverso la commemorazione degli eroici elicotteristi dell'AB 205 EC 305 EURO 001, caduti in difesa della Pace, sia motivo di profonda e commossa riflessione.

Ai Cavalieri dell'Aria, il nostro affetto e la nostra gratitudine.

IL COMANDANTE DELLA RMN  
*Ten. Gen. Salvatore SABATINO*

Ottobre 2000



## *Provincia di Padova*

---

È con grande gioia che porto il mio saluto soffermandomi brevemente su alcuni punti che ritengo importanti per commentare avvenimenti che hanno determinato diversi mutamenti nell'Europa dell'Est, con relativi riflessi a livello internazionale.

Abbiamo seguito in molti, spesso purtroppo spettatori inermi, alla guerra civile iniziata undici anni fa nella vicina ex Jugoslavia, una tragedia che ha coinvolto diverse etnie e che ha visto la perdita di numerose ed innocenti vite umane.

Ora, fatta questa considerazione, credo che poco risalto sia stato dato al ruolo delle nostre Forze Armate nelle varie missioni di pace compiute in questo ultimo ventennio in quasi tutto il mondo. In un certo senso sono state dimenticate "dietro le quinte".

Ed invece, ripercorrendo gli ultimi venti anni, dal Libano alla Somalia, dalla ex Jugoslavia alla più recente missione in Kosovo, determinante è stata la funzione e la presenza del nostro esercito su quei territori sconvolti da guerre civili.

In questa pubblicazione vengono riportati due anni di cronaca relativi agli interventi dell'Aviazione dell'Esercito Italiano nella missione europea in Jugoslavia.

Le parole francamente non bastano ad elogiare persone che hanno rischiato la propria vita e purtroppo altre l'hanno perduta. È giusto ricordare anche quegli elicotteristi del Reparto presso l'aeroporto Allegri di Padova, per contribuire a riportare la pace in un Paese dilaniato da conflitti etnico-religiosi.

Si è trattato altresì di una specie di "prove tecniche" di funzionamento dell'Unione Europea, messa senza dubbio a dura prova dal conflitto avvenuto a pochi chilometri dalla nostra regione, dove però l'Italia e le sue Forze Armate nulla ha da rimproverarsi.

Un altro aspetto che intendo evidenziare è che questa pubblicazione verrà divulgata nelle biblioteche ma soprattutto nelle scuole.

Un obiettivo molto importante: è giusto infatti che le giovani generazioni siano a conoscenza di questi eventi che hanno caratterizzato per motivi sociali e culturali la storia del nostro continente nel corso del ventesimo secolo.

Ed è su questo mio pensiero che con gioia porto il mio saluto ed un piccolo contributo di stima quale amministratore e cittadino a questa pubblicazione che deve farci riflettere tutti, chi più, chi meno.

VITTORIO CASARIN  
*Presidente della Provincia*

Padova, Ottobre 2000



## *Comune di Padova*

---

È da quasi cinquant'anni che uomini e mezzi delle Forze Armate sono impegnati da una parte all'altra della terra per portare soccorso in caso di guerre o calamità naturali.

Sono missioni in terre lontane, in zone a rischio, lontani dalla madre Patria e dagli affetti più cari e che richiedono sforzi enormi. Alcune di queste missioni sono state contrassegnate da sacrifici estremi, come quello vissuto dall'equipaggio dell'AB 205 EC 305 EURO 001 abbattuto in Croazia dove hanno perso la vita alcuni dei militari del reparto elicotteristi presso l'Aeroporto Allegri della nostra città.

Ma nonostante queste dolorose perdite, le operazioni "fuori area" hanno permesso che migliaia di altre vite fossero salvate. È per questo che le missioni per gli aiuti umanitari proseguono ancora.

A questi uomini che operano senza attendersi riconoscimenti, guidati dal senso del dovere e dalla soddisfazione di essere al servizio per la pace non solo dei loro connazionali ma anche di tutti i popoli in difficoltà, va tutto il nostro riconoscimento e la nostra ammirazione.

Al Capitano Cav. Mauro Pastorello il mio ringraziamento per aver voluto la pubblicazione di questo libro scritto per non dimenticare, ma soprattutto per ricordare lo straordinario esempio di professionalità, di impegno, di sacrificio e di fedeltà di tutte le Forze Armate.

GIUSTINA MISTRELLO DESTRO  
*Sindaco di Padova*

Ottobre 2000

In november 1991, the Italian Helicopter Unit became the sole air support to the European Community Monitoring Mission to Yugoslavia.

The war in Yugoslavia has created unprecedented circumstances. We have been the first western helicopter unit to travel in Balkan airspace, and have made history as the first to land at airfields in Hungary, Bulgaria, Albania and the former Yugoslav republics.

The wole has been demanding and challenging. The men have had to fly long and dangerous routes between former eastern block countries, and to do so with exemplary accuracy and professionalism.

Italy entered the international community for providing army air support in critical areas in 1979. Yugoslavia has been a showcase for Italy's capability and professionalism in this field.

As the only military unit in a diplomatic mission, our team has succeeded in providing a discrete and exceptional service, which has earned Italian army aviation international attention and respect.

I would therefore like to thank all those who have been involved with the EC Monitor Mission in Yugoslavia.

May 1993, Slovenia

ILIO VENUTI  
*Head of Air Transport*

## *Ad Memoriam*

7 Gennaio 1992  
CIELO DI PODRUTE - Croazia

TEN. COL. ENZO VENTURINI  
*Pilota - Comandante della Sezione*

•

MAR. CA. SILVANO NATALE  
*Specialista*

•

MAR. CA. FIORENZO RAMACCI  
*Specialista*

•

SERG. MAGG. MARCO MATTA  
*Pilota*

## Introduzione

Bastano solo alcuni dati a spiegare la tragedia jugoslava e le cause di una guerra civile scoppiata nei primi mesi del 1989.

Fino al gennaio del 1989 la Repubblica Socialistica Federativa di Jugoslavia con capitale Belgrado e 23.690.000 di abitanti, si compone di sei Repubbliche, la Bosnia-Erzegovina, la Croazia, la Macedonia, il Montenegro, la Serbia e la Slovenia, ciascuna con assemblee, Governo e presidenti propri.

Il regime è comunista dal 29 novembre 1945, il giorno in cui il Generale Tito ed i suoi uomini liberano il paese dal giogo nazista e impongono una convivenza etnico-religiosa dimostratasi fragile fin dall'indipendenza della Jugoslavia nel 1918.

La maggioranza della popolazione è Serba (circa 8 milioni). Di Croati, in compenso, ce ne sono più o meno 4 milioni. Seguono poi gli Sloveni, i Macedoni, i Montenegrini e le minoranze Albanese ed Ungherese. Gli ortodossi sono il 41 per cento della popolazione; i cattolici circa il 32 per cento ed i mulsamani l'11 per cento. Ai rapporti fra le varie comunità coincidono tensioni continue, tradizioni economiche diseguali e convivenze difficili in cui religione, etnia e vicende storiche sono le cause di una miscela esplosiva. La Jugoslavia è in definitiva un mosaico complesso.

Un vecchio detto del Maresciallo TITO esprime realmente questo punto di vista:

“Questa Nazione è diretta da

1 Capo, con

2 Alfabeti

3 Lingue

4 Religioni

5 Nazionalità che vivono in

6 Repubbliche che confinano con

7 Stati. Un paese con

8 Minoranze nazionali”.

Il melting pot jugoslavo regge fino a quando tiene il comunismo. Nel momento in cui il regime instaurato da Tito e soprattutto la sua ideologia rappresentata dalla Lega dei Comunisti (il partito comunista jugoslavo) mostrano le prime crepe, è l'inizio di un lento ed inesorabile sgretolamento, che la maggioranza Serba cerca di arginare.

E, ancora una volta, a dare l'esempio sono gli avvenimenti di Mosca e la perestroika di Mikhail Gorbaciov.

Il primo segnale della fine della Jugoslavia giunge dal Kosovo, una provincia autonoma in seno alla Serbia, abitata al 90 per cento da una minoranza albanese.

Il 27 febbraio 1989, uno sciopero viene proclamato dai minatori della regione. Per tutta risposta Belgrado proclama lo stato di emergenza. Ma gli scontri si fanno sempre più violenti, tanto che anche l'Esercito Federale è costretto ad intervenire.

Nel frattempo, a Nord, anche la Slovenia prende l'iniziativa. Il 27 settembre 1989, contro la volontà della dirigenza Serba di Belgrado, il Parlamento di Lubiana adotta una serie di emendamenti per la propria Costituzione interna; fra le altre cose è ora possibile per la Slovenia separarsi dall'unione jugoslava e diventare indipendente. Dopo aver agito sul piano politico interno, la dirigenza slovena decide di portare i colpi successivi a livello federale, nel cuore del sistema che permette al paese di mantenersi unito. Alla conferenza del partito Comunista il 22 gennaio 1990, i rappresentanti sloveni prima chiedono una maggiore democratizzazione nelle file del partito poi, il 4 febbraio, abbandonano la Lega Federale.

La decisione di Lubiana nasconde più di quanto non sembri a prima vista. Rifiutare la Lega significa anche rifiutare l'ideologia, ma soprattutto le ragioni che spingevano comunità tanto diverse fra loro a rimanere unite: è il paese stesso ad essere in gioco, quindi.

L'8 aprile 1990 in occasione delle prime elezioni libere in Slovenia, la vittoria va al partito non comunista DEMOS, anche se al secondo turno è poi il comunista riformatore Milan KUCAN ad essere eletto.

Sempre in aprile, il 22, è la volta della Croazia di preferire alla via comunista l'Unione Democratica Croata. Per Borisan JOVIC, presidente serbo della federazione, è il segnale che qualcosa si è veramente rotto.

Afferma infatti il 15 maggio 1990: "C'è il vero pericolo di una guerra civile e della disintegrazione del Paese".

Gli avvenimenti non possono che dargli ragione; la Slovenia il 26 dicembre, proclama l'indipendenza, ma sospende la decisione nel tentativo di trovare una soluzione congiunta con le altre Repubbliche della Federazione.

In febbraio, il 20 ed il 21, sia Lubiana che Zagabria propongono di autodissolvere il Paese, tanto che JOVIC chiede l'intervento dell'esercito per impedire la disgregazione dello Stato.

La situazione politico-istituzionale a livello federale subisce un ennesimo contraccolpo quando il candidato croato alla presidenza collegiale, Stipe MESIC, viene boicottato da Belgrado. La regola che impone dal 1974 una rotazione etnica alla presidenza del Paese è così violata proprio dagli stessi serbi. Il 27 giugno 1991, Belgrado non può più aspettare.

Quando la Slovenia e la Croazia decidono di dissociarsi dalla federazione, l'esercito federale è mandato a presidiare i posti di frontiera della Slovenia con l'Italia, l'Austria e l'Ungheria. È l'inizio di una vera e propria occupazione militare.

A Bruxelles, la CEE decide di adoperarsi in vista di una soluzione diplomatica della questione jugoslava. La troica dei ministri degli esteri lussemburghese, olandese ed italiano chiede ed ottiene sia una sospensione delle dichiarazioni di indipendenza di Slovenia e Croazia sia un cessate-il-fuoco.

Il 18 luglio 1991, la presidenza collegiale annuncia il ritiro dell'esercito federale dal territorio sloveno. La decisione sembra improvvisa, ma in realtà ha almeno due spiegazioni.

In primo luogo è stata facilitata dalla presenza a Capo dello Stato del croato Mesic, eletto il 30 giugno 1991 dopo lunghi tentennamenti da parte della maggioranza serba. È per Belgrado un'ultima spiaggia: ossia il tentativo di accontentare gli sloveni, ammaliando i croati sotto gli occhi della comunità internazionale.

Il 27 agosto, la CEE chiede un ennesimo cessate-il-fuoco, indice una conferenza di pace e raggruppa una commissione di arbitrato.

All'Aja il 7 settembre 1991, si riuniscono per la prima volta i sei presidenti delle Repubbliche della ex Jugoslavia, il presidente federale, i dodici ministri degli esteri della CEE e Lord Carrington incaricato di presiedere alle negoziazioni.

Il solo fatto che l'8 settembre sia la Macedonia a dichiarare l'indipendenza è segno tangibile di quanto infruttuosi siano stati i colloqui dell'Aja.



L'esercito federale appoggia ormai incondizionatamente i Serbi. Il 15 gennaio 1992, la CEE compie il grande passo e decide di riconoscere l'Indipendenza della Croazia e della Slovenia, il conflitto si sposta a sud, in Bosnia-Erzegovina, dove una minoranza Musulmana tenta anche di staccarsi da Belgrado.

Di fronte alle secessioni che insanguinano il paese, la Serbia tenta di porsi a riparo da possibili ripercussioni internazionali, e il 27 aprile 1992, proclama la Repubblica di Serbia e Montenegro.

È forse l'ultimo atto, almeno istituzionale, del disgregamento jugoslavo, iniziato con la proclamazione dell'indipendenza slovena: la decisione di Belgrado segna infatti la fine della federazione di Tito.

Verwaltungskarte · Administrative area map · Carte administrative  
Bestuurskaart · Carta politica · Mapa administrativo · Republike



|  | km <sup>2</sup> | ▲         | ▲/km <sup>2</sup> |                                   | km <sup>2</sup> | ▲          | ▲/km <sup>2</sup> |
|--|-----------------|-----------|-------------------|-----------------------------------|-----------------|------------|-------------------|
| Srbija<br>(Beograd 1,500 000)                | 55968           | 5 744 000 | 102               | Makedonija<br>(Skopje 406 000)    | 25713           | 1 967 000  | 76                |
| Vojvodina<br>(Novi Sad 170 000)              | 21 506          | 2 043 000 | 95                | Slovenija<br>(Ljubljana 304 000)  | 20251           | 1 914 000  | 94                |
| Kosovo<br>(Pristina 70 000)                  | 10887           | 1 677 000 | 154               | Crna Gora<br>(Titograd 96 000)    | 13812           | 600 000    | 43                |
| Srbija                                       | 88361           | 9 464 000 | 107               | Jugoslavia<br>(Beograd 1,500 000) | 255804          | 22 800 000 | 89                |
| Hrvatska<br>(Zagreb 765 000)                 | 56538           | 4 632 000 | 82                |                                   |                 |            |                   |
| Bosna i<br>Hercegovina<br>(Sarajevo 448 000) | 51 129          | 4 223 000 | 82                |                                   |                 |            |                   |

L'Europa, che da tempo segue con attenzione il dramma dei Balcani, all'inizio dell'estate '91 decide di dislocare in Jugoslavia, sotto l'egida della Comunità Economica Europea, dei propri rappresentanti.

Compiti saranno: il monitoraggio per il ritiro delle truppe federali jugoslave dalla Slovenia e dalla Croazia, e stabilire inoltre tutti quei contatti atti a favorire iniziative di pace affinché lo squarcio in questa Nazione così vicina a noi e all'Europa non assuma proporzioni pericolose.

La Comunità Europea stabilisce il suo Quartier Generale a Zagabria presso l'Hotel "I"; è il 15 luglio 1991 e la missione viene così denominata:

**"EUROPEAN COMMUNITY MONITOR MISSION"**  
(Missione Europea di Osservazione in Jugoslavia)

Alla missione partecipano i dodici Stati membri della Comunità Europea ed i quattro della CSCE (Canada, Svezia, Polonia e Ceco-Slovacchia).

L'Italia fin dall'inizio della missione è presente con la delegazione più numerosa.



Hotel "I" (Zagabria). Quartier Generale della Missione Europea di Osservazione in Jugoslavia.

A differenza di altre missioni estere, la Delegazione è civile e dipende dal Ministero degli Affari Esteri (M.A.E.).

In questo contesto Ufficiali, Sottufficiali e Diplomatici vestono un'uniforme bianca priva di gradi e contrassegni di nazionalità.

Una componente elicotteristica (9 tra piloti e specialisti e 3 Alouette) giunge a Zagabria dall'Olanda, che nel semestre luglio dicembre 1991 regge la presidenza CEE.



Piloti e specialisti dell'Heli-team olandese.

Nello stesso periodo, in Italia viene allertato il 25° Gruppo Squadroni ALE "CIGNO" di Udine.

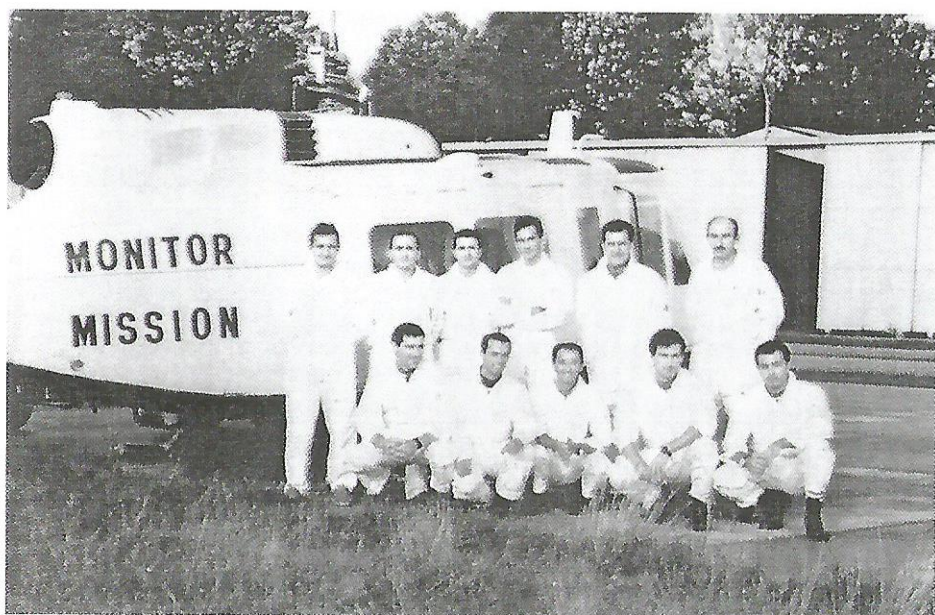
Siamo verso la seconda decade di luglio, e alla base ALE di Pasion di Prato fervono i preparativi per la partenza di una nostra Sezione Elicotteri composta da 19 uomini, due ERI-3, un EM-2 ed un nucleo collegamento TBT su AR/59 hard-top.

Il personale prescelto raggiunge l'aerobase di Pisan di Prato ed ha inizio il periodo di "amalgama".

In breve l'esigenza sembra sfumare ed il personale dopo un periodo di stand-by, viene fatto rientrare alle rispettive sedi di appartenenza per essere poi urgentemente riconvocato il 27 settembre '91. Sembra questa la volta buona.

Roma fa pervenire l'autorizzazione al movimento ed il primo ottobre 1991 ha inizio anche per il personale dell'Aviazione dell'Esercito l'esperienza "Yugoslavia".

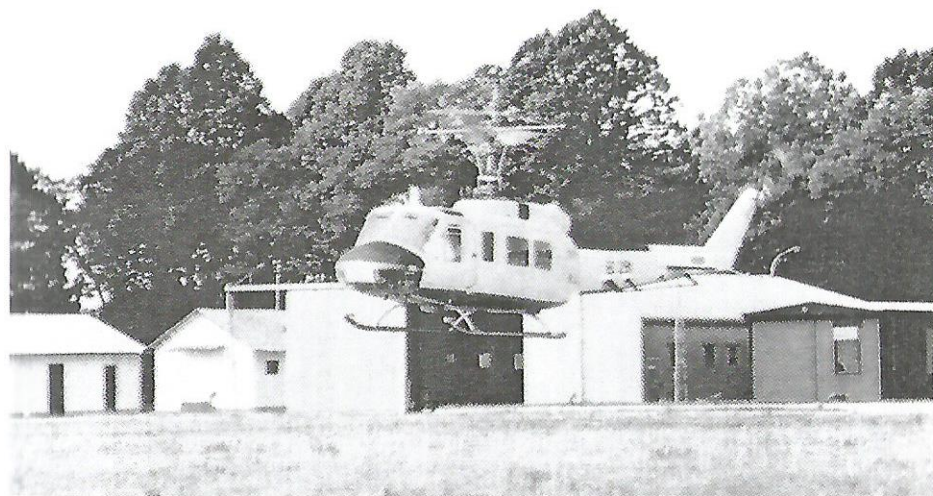
Alle ore 10.55 tre elicotteri bianchi con le insegne della Comunità Europea decollano dall'aerobase di Udine-Campoformido alla volta della Jugoslavia.



Alcuni piloti e specialisti pochi minuti prima del decollo alla volta della Jugoslavia.

Una breve sosta sull'aeroporto di Ronchi per il disbrigo delle pratiche doganali, quindi Lubiana ove, riforniti e "scortati" da due Alouette olandesi, i velivoli decollano alla volta di Zagabria: destinazione finale.

L'atterraggio avviene nel campo sportivo antistante il Quartier Generale della missione.



- L'EC 291 lascia l'aeroporto di Campoformido.
- Sosta all'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

La rimanente aliquota del "team" si trasferisce a Lubiana con il treno da dove, imbarcata su automezzi della missione, in serata giunge a Zagabria al Comando della ECMM.



Un'aliquota della Sezione Elicotteri giunge in Jugoslavia con il treno.

Il team, 19 persone, al Comando del Ten. Col. Enzo VENTURINI è così articolato:

|               |            |            |                       |
|---------------|------------|------------|-----------------------|
| - Magg.       | Ilio       | VENUTI     | pil. EM-2/ERI-3 V.Cte |
| - Cap.        | Dionigi    | LORIA      | Uff. Tecnico          |
| - Cap.        | Domenico   | BARBAGALLO | pilota ERI-3          |
| - Ten.        | Renato     | BARBAFIERA | pilota ERI-3          |
| - Mar. Ord.   | Sandro     | TOMBOLESI  | pilota ERI-3          |
| - Serg. Magg. | Alessandro | MUZII      | pilota ERI-3          |
| - Serg. Magg. | William    | PAOLUCCI   | pilota ERI-3          |
| - Serg. Magg. | Marco      | MATTA      | pilota EM-2           |
| - Mar. Magg.  | Mario      | CARDASSI   | TMA ERI-3             |

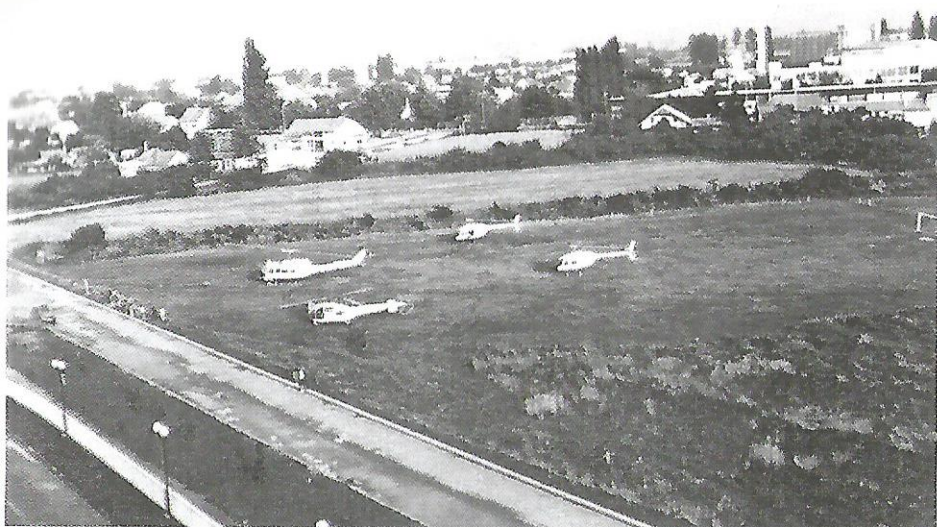
|               |           |              |            |
|---------------|-----------|--------------|------------|
| - Mar. Ca.    | Nicola    | VILLANI      | TMA EM-2   |
| - Mar. Ca.    | Fiorenzo  | RAMACCI      | TMA EM-2   |
| - Mar. Ca.    | Silvano   | NATALE       | TMA EM-2   |
| - Mar. Ca.    | Silvio    | DI BERNARDO  | TMA ERI-3  |
| - Serg. Magg. | Rosario   | MARRA        | TMA ERI-3  |
| - Serg. Magg. | Oreste    | DI GENNARO   | TMA EM-2   |
| - Serg. Magg. | Francesco | OCCHIPINTI   | RMB        |
| - Mar. Ca.    | Francesco | RAUCCI       | marconista |
| - Mar. Ca.    | Vincenzo  | SANTONASTASO | marconista |



Il primo giorno in Jugoslavia. I velivoli volano verso Zagabria.

Composizione della linea Elicotteri italiani dell'ECMM:

|              |        |          |
|--------------|--------|----------|
| 1. AB 205    | EC 291 | MM 80543 |
| 2. AB 206 C1 | EC 520 | MM 80541 |
| 3. AB 206 C1 | EC 633 | MM 80901 |



I velivoli atterrano al Quartier Generale di Zagabria.

La cooperazione con gli equipaggi olandesi è ottima.

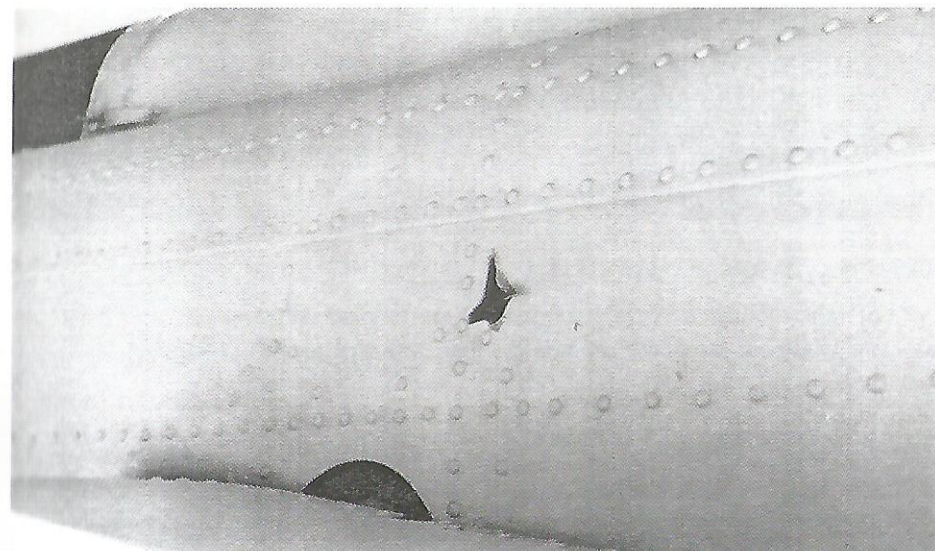
Semplici e poche sono le cose che dobbiamo conoscere. Si sa della rischiosità dei voli, ed ora pure che tutti gli aeroporti sono chiusi e non c'è contatto radio con alcuno. Nessun supporto tecnico da terra quindi.

Già il giorno successivo, il 2 ottobre 1991, ha inizio la prima missione di volo effettuata con l'ERI-3 EC 520, equipaggio Serg. Magg. MUZII e Serg. Magg. PAOLUCCI, a bordo due monitors. Compito della missione: monitorare alcune rotabili sul territorio sloveno.

Il 4 ottobre ci vengono affidate altre due missioni di volo. La prima con un ERI-3 sul territorio Sloveno, la seconda con l'EM-2 in territorio Croato. La missione in Croazia ha anche il compito di trasportare all'aeroporto di Rijeka-Fiume (Croazia) una delegazione della Comunità Europea.

L'elicottero EC 291 con equipaggio Magg. VENUTI, Serg. Magg. MATTA, Mar. Ca. VILLANI e sette monitors a bordo, sorvolando l'aeroporto di Rijeka per dirigersi all'atterraggio, viene fatto oggetto al fuoco di una contraerea e di numerose armi portatili.

Fortunatamente viene colpito da due soli proiettili, uno fora la trave di coda tra l'equilibratore sincronizzato e l'albero di trasmissione, mentre l'altro intacca la blindatura di una pala del rotore principale. L'equipaggio incolore, atterra immediatamente sull'aeroporto senza ulteriore danni.



La trave di coda dell'EC 291 colpita da un proiettile.

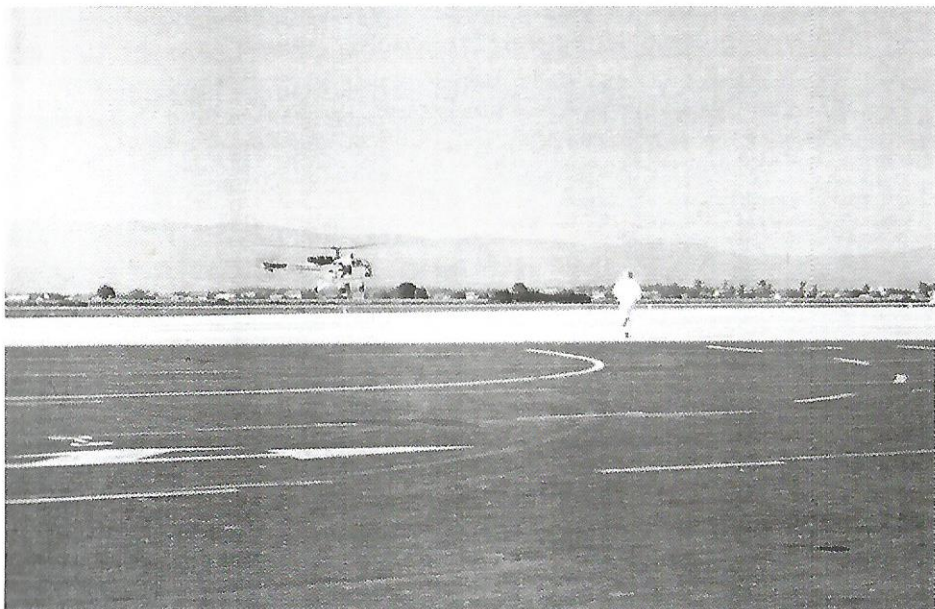


Aeroporto di Rijeka.

Con questo battesimo del fuoco, la Missione rivela subito la sua pericolosità. In serata giunge poi la conferma che i Croati ci avevano "risparmiato" un SAM-7 a cui era stata già tolta la sicura.

Questo grave incidente evidenzia, tra l'altro, anche la mancanza di coordinamento e controllo degli uomini sul terreno. Problema questo che si rivelerà in futuro tra i più preoccupanti. L'aeromobile AB 206 EC 633 si reca immediatamente in zona con l'Ufficiale tecnico (Cap. LORIA). Dopo aver constatato l'entità del danno, nel pomeriggio dello stesso giorno l'elicottero effettua un volo di trasferimento fino alla base del 5° Rgt. ALE "Rigel" in Casarsa (PN), ove gli uomini del Col. Baldo MICHELLI Comandante del Reggimento, riparano il velivolo durante la notte. Il giorno successivo siamo pronti per rivolare in Jugoslavia.

Nei giorni a seguire, la situazione diventa pericolosa anche nell'area circostante Zagabria e particolarmente tesa soprattutto all'aeroporto di Pleso ove le truppe Croate che difendono l'aeroporto sono accerchiate da quelle serbe.



Pleso, 5 ottobre 1991. Uno specialista olandese richiama al suolo l'elicottero fatto oggetto al fuoco di armi portatili.

Il Quartier Generale della Missione, ritenendo che Lubiana sarebbe una ridislocazione più sicura per equipaggi e velivoli, ordina il rischieramento in Slovenia.

Il 10 ottobre 1991 dopo dettagliati accordi con le Autorità Croate, la flotta italo-olandese vola a bassissima quota, seguendo l'autostrada e scortata dalla polizia, verso il confine croato-sloveno; destinazione: l'aeroporto Brnik a Lubiana, ove l'atterraggio avviene dopo circa un'ora di volo.

Gli accordi presi con le Autorità Croate per questo trasferimento e le adeguate contromisure, non risparmiano un elicottero olandese che viene colpito da un proiettile alla fusoliera.

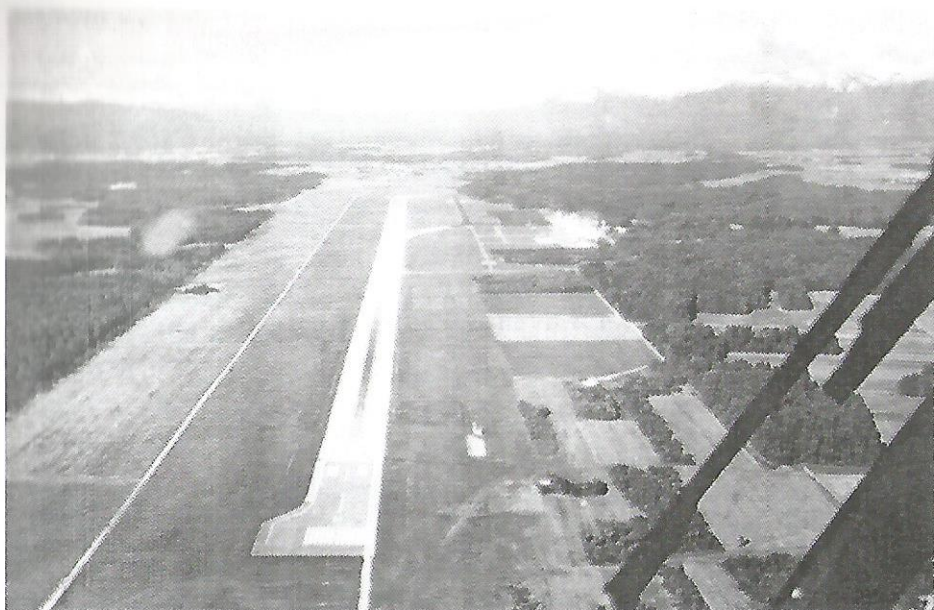
La decisione di lasciare temporaneamente la Croazia è stata una scelta assai opportuna.

L'aeroporto di Lubiana è chiuso, come gli altri, a qualsiasi tipo di traffico aereo.



Un Alouette III olandese a Brnik. Sulla fiancata sinistra le "tacche" delle pallottole indicano quante volte il velivolo è stato colpito.

Ottenuti i locali adatti, peraltro deserti, i "teams" olandesi ed italiani iniziano ad accantonare elicotteri e materiali.



Aeroporto internazionale di Ljubljana (Brnik).

Gli equipaggi prendono alloggio a Kranj, cittadina a 10 km a nord est dell'aeroporto, presso l'Hotel Kokra. La struttura alberghiera, inserita in un parco stupendo ove si trova anche una delle numerose ex residenze del Maresciallo Tito è, per gli standards di questa nazione, eccellente. È qui che ancora per pochi giorni ci sarà il centro regionale della missione, poi chiuso, essendo l'esigenza di monitoraggio terminata. La Slovenia può ora cominciare a guardare con più serenità al suo prossimo futuro di stato indipendente.

Venuto meno per motivi di sicurezza ed operativi il compito del monitoraggio con gli elicotteri, inizia un'attività di pianificazione dei voli per collegare i centri regionali che nel frattempo la missione ha aperto a Belgrado (Serbia) e Sarajevo (Bosnia).

Il Comando della Missione Europea di Osservazione in Jugoslavia ottiene dalle autorità Magiare l'autorizzazione ad usare un corridoio terrestre ed aereo Ungherese, che consentirà di entrare in Serbia by-passando la Slovenia che nel presente periodo rappresenta una linea del fronte piuttosto calda (Vukovar-Osijek).



Hotel Kokra al Brdo.

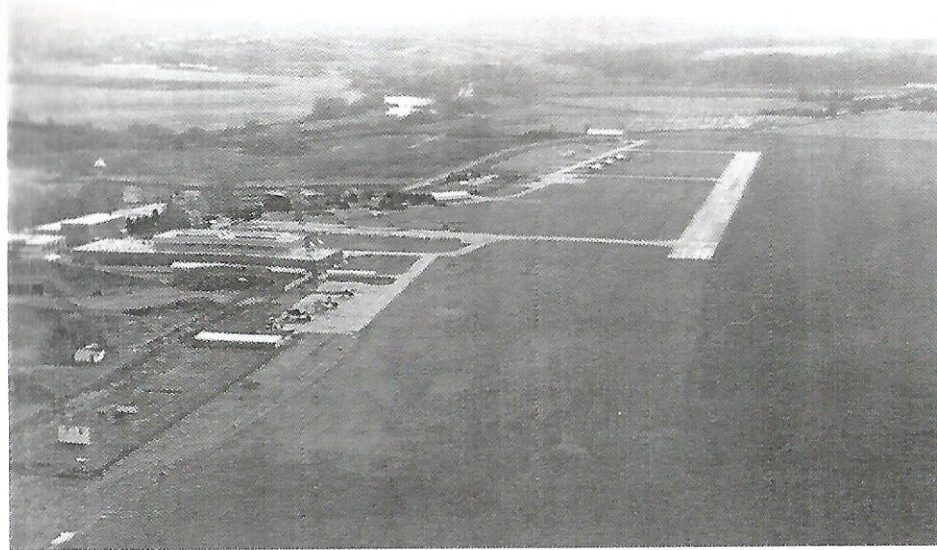
L'accordo firmato a Budapest tra il governo Ungherese ed il responsabile della missione, darà la possibilità dopo le dovute ricognizioni, di iniziare i collegamenti con Belgrado e Sarajevo.

L'aeroporto di Kaposvar, cittadina magiara a sud dell'Ungheria, a metà del corridoio aereo concordato, viene scelto come scalo tecnico.

Il 16 ottobre 1991 un EM-2 italiano ed un alouette olandese volano per una prima ricognizione verso Kaposvar.

Siamo i primi occidentali ad atterrare e siamo accolti con un cerimoniale degno di una parata militare.

Povertà dei servizi, rifornimento agli elicotteri con pompa di travaso a mano, carburante prelevato da fusti fatti rotolare per 500 metri, torre di controllo consistente in una vecchia VHF appoggiata al suolo vicino all'area di atterraggio e mezzi fatiscenti ci lasciano un po' perplessi; ma il calore dell'accoglienza riservatoci e la grande disponibilità dimostrata da tutti loro lasciano presagire un ottimo rapporto di collaborazione che andrà tuttavia oltre le previsioni.



Ungheria (H). L'aeroporto di Kaposvar.



Kaposvar (H). Rifornimento carburante.

Dal 18 al 21 ottobre 1991 viene effettuata la prima ispezione di funzionamento all'EC 291.

La missione, ritenendo che la ridotta attività non giustificasse la presenza di sei elicotteri, fa rientrare in patria il team olandese, mantenendolo pronto al reimpiego in 72 ore.

Il breve ma intenso periodo passato insieme ha cementato la nostra reciproca stima ed amicizia.

Il 25 ottobre 1991, dopo calorosi saluti, gli olandesi rientrano in patria via Udine-Bolzano.

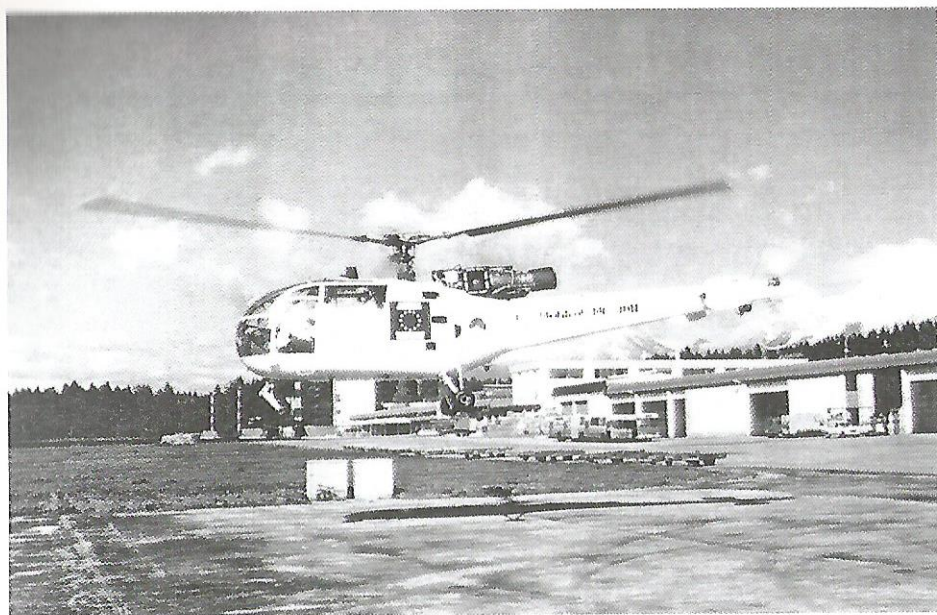


Ljubljana, 25 ottobre 1991.  
Foto di gruppo di piloti e specialisti olandesi ed italiani.

Il Maggiore Venuti organizza, grazie alla collaborazione del 4° Rgpt. ALE "Altair", una scorta in volo da Udine a Bolzano attraverso tutta l'area dolomitica.

La rotta seguita dal pilota del SM-1019 di Bolzano sorvola le famose Dolomiti e gli olandesi abituati alle loro anonime pianure rimangono esterrefatti.





Brnik, 25 ottobre 1991. Gli olandesi lasciano la Jugoslavia.

Seguiranno decine di lettere e telefonate di ringraziamento. Gli auguri di Natale stampati su una favolosa foto degli alouette sulle nostre Alpi, conferma l'unicità della loro straordinaria esperienza.

Nel frattempo il lavoro dell' "Italian Heli Team" (questo è il nome che il Maggiore Venuti ha scelto per la sezione elicotteri) procede alacramente.

Il Ten. Col. Venturini, Comandante della Sezione, è nel frattempo rimasto a Zagabria in funzione di collegamento e coordinatore con il Magg. Venuti che, con il personale e gli elicotteri, si è trasferito all'aeroporto di Lubiana.

A Brnik gli specialisti, con a capo il Cap. Loria, sono impegnati a fondo nella sistemazione del magazzino, mentre i piloti pianificano i primi voli per Belgrado.

Lo studio, la coordinazione, la precisione nella scelta delle rotte, la compilazione delle documentazioni necessarie per sorvolare i vari Stati ed evitare il sorvolo di zone pericolose, sono aspetti importanti e quanto mai delicati.

Si tratta di inventare tutto di sana pianta, e di coordinarlo al meglio, nel-



Ispezione di funzionamento all'EC 291.

Da sinistra: Mar. Ca. Ramacci, Serg. Magg. Di Gennaro e Mar. Ca. Natale.

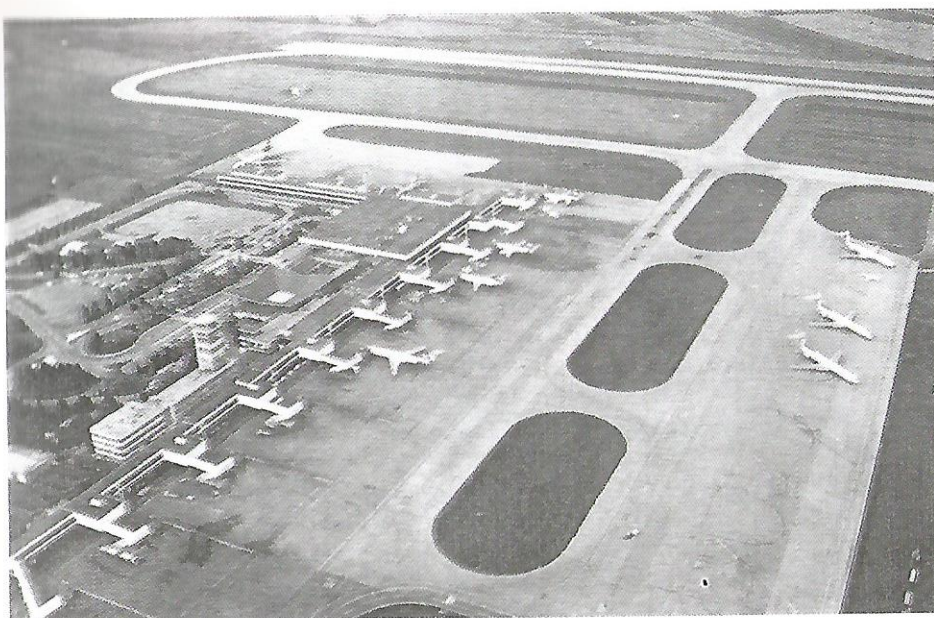
l'intento di fornire alle Autorità competenti tutte le informazioni necessarie affinché il volo possa svolgersi almeno in teoria, in quella cornice di sicurezza che la situazione oggettiva pretende.

Le precedenti esperienze internazionali del Magg. VENUTI si rivelano preziose sia nella preparazione della documentazione, che nei contatti con le varie autorità ATC.

Gli equipaggi sebbene coscienti della delicatezza delle missioni e della difficoltà dei lunghi voli, fremono per iniziare l'attività, che per la sua unicità si presenta quanto mai entusiasmante.

Già il giorno 26 ottobre, viene effettuato il primo trasporto di monitors a Belgrado.

Il bianco EC 291, con nominativo radio EURO 001 ed equipaggio Magg. Venuti, Serg. Magg. Matta, Serg. Magg. Di Gennaro, è il primo elicottero della Missione Europea di Osservazione a posare i pattini sull'Aeroporto di Belgrado; in serata rientra felicemente a Lubiana.



Belgrado. L'aeroporto internazionale.



27 ottobre 1991. In volo da Belgrado a Sarajevo.

Il giorno successivo è ancora l'EC 291 che con lo stesso nominativo radio vola a Sarajevo.

L'equipaggio è il seguente: Ten. Col. Venturini, Magg. Venuti, Serg. Magg. Matta ed il Mar. Ca. Ramacci.

Sei ore, sono il tempo di volo per raggiungere la capitale della Bosnia Herzegovina dopo due scali tecnici a Kaposvar e Belgrado.



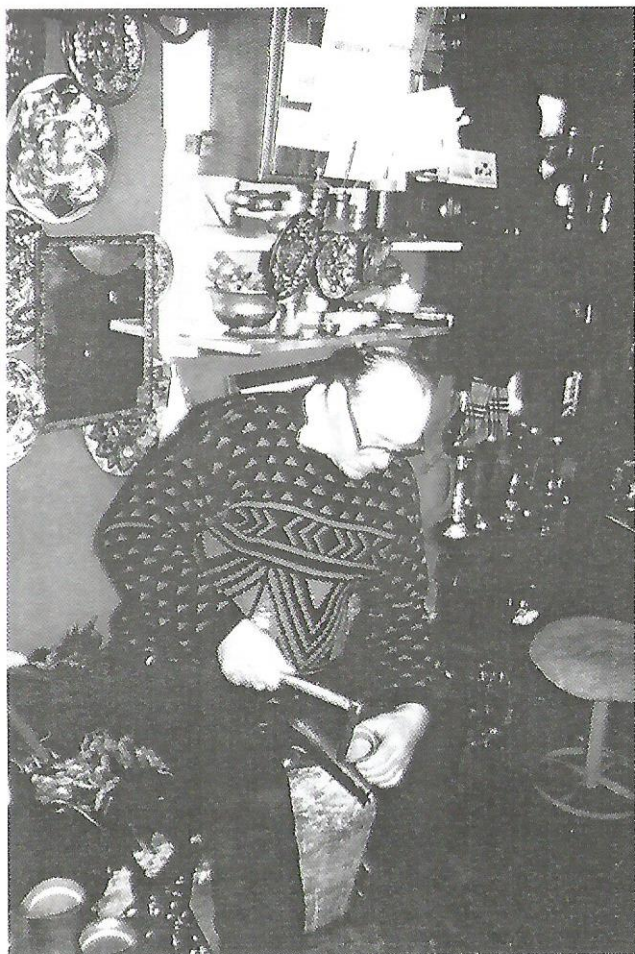
Ottobre 1991. Sarajevo, il quartiere musulmano.

I voli proseguono con questi "shuttle" periodici che assicurano i collegamenti con i centri regionali altrimenti effettuati via rotabile con tempi lunghissimi e talvolta impossibili.

Si è stabilito pertanto un ottimo punto di partenza per la futura attività della Sezione elicotteri.

L'avvicinarsi dell'inverno esalterà senza dubbio il nostro servizio.

Dal 29 al 31 ottobre ispezione di funzionamento dell'EC 291 e il 10 di novembre la manutenzione è ancora impegnata nella sostituzione (per eccessive perdite) della scatola 90° dell'AB 206 EC 633.



Sarajevo. Un artigiano lavora il rame.

Il 13 novembre due ERI-3 volano a Budapest per una riunione di membri della nostra missione con esponenti del Governo Ungherese. Segue poi una ricognizione lungo il confine Ungherese con la Croazia e la Serbia.

Sensazionale esperienza per gli equipaggi dei due ERI-3, prima volta all'estero, prima volta a Budapest. Fantastico!

Equipaggi:

- EC 520 - EURO 002 Ten. Barbafiera - Serg. Magg. Paolucci;
- EC 633 - EURO 003 Serg. Magg. Muzii - Mar. Magg. Cardassi.

Prima del decollo da Lubiana gli specialisti sostituiscono a tempo di record l'attuatore lineare dell'EC 520 che improvvisamente si è reso inefficiente.



I primi equipaggi italiani in Ungheria.



Kaposvar. L'EC 520 e l'EC 620 con un Antonov 2 russo.



14 novembre 1991. Ricognizione lungo il confine ungherese.



Brnik. L'aeroporto internazionale con la neve.

L'attività prosegue normalmente su queste nuove rotte oramai ben collaudate. Voli vengono effettuati anche a Graz ed a Vienna. Verso dicembre le condizioni metereologiche pessime riducono l'attività, costringendo talvolta gli equipaggi a rimanere fuori sede e gli specialisti stessi a lavorare in condizioni critiche.

Le condizioni del tempo nella zona dei Balcani si sono rivelate elemento determinante per la condotta dei voli su lunghe tratte, soprattutto nel periodo invernale, e hanno sovente provocato l'annullamento degli stessi.



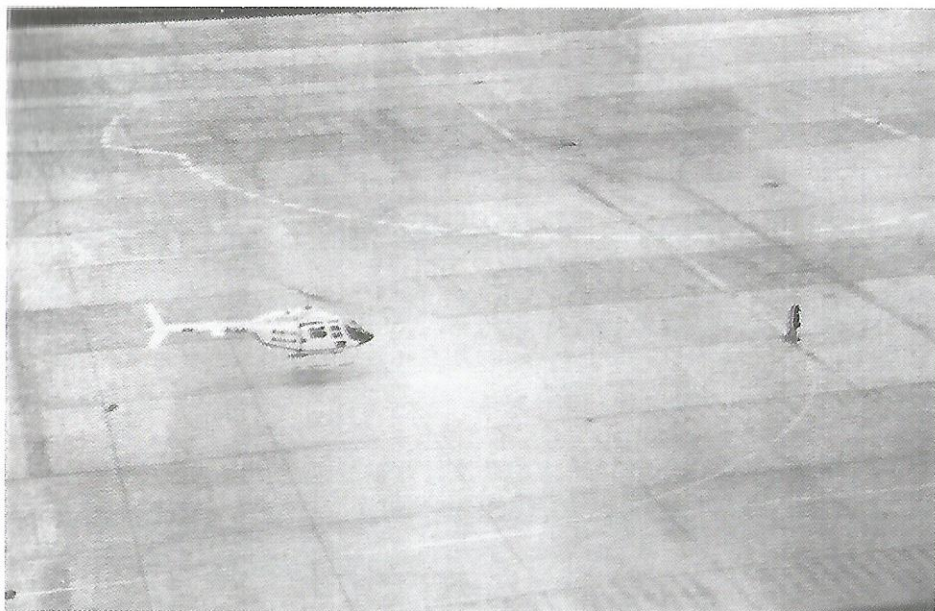
Dicembre 1991. L'EC 520 all'aeroporto di Vienna.

Siamo vicini alle feste di Natale e l'attività prosegue normalmente. La situazione nell'area di Zagabria va gradatamente migliorando e la Missione ritiene opportuno ridislocare gli elicotteri a Zagabria.

Aldilà del servizio che la sezione elicotteri può fornire ad una Missione come questa, non vi è dubbio che l'elicottero di per sé è anche un veicolo di pubblicità-presenza eccezionale che una missione diplomatica come quella Europea di Osservazione in Jugoslavia non ha certamente sottovalutato.

Non v'è dubbio che l'impiego degli elicotteri è uno dei modi migliori per "mostrare la bandiera".

Il 28 dicembre, dopo accordi con la polizia locale e autorizzazioni al volo da parte delle Autorità Croate, il primo elicottero viene ridislocato a Zagabria.



L'EC 520 ritorna all'aeroporto di Zagabria.

Con un volo da Belgrado a Sarajevo il 29 dicembre si conclude l'attività prepianificata della Sezione elicotteri.

Sia a Natale che a Capodanno numerosi parenti ed amici raggiungono i propri cari al Brdo.

Durante le feste di Natale alcuni di noi vedono su un davanzale dell'albergo, un bellissimo pappagallo che cerca di ripararsi dal freddo pungente. Villani lo cattura e, acquistata una gabbia, "Heli", questo il suo nome, diventa la nostra mascotte.

Il bilancio di questi primi novanta giorni di attività è ottimo soprattutto se si considera le vicende iniziali ed il cattivo tempo del mese di dicembre.



Natale 1991. Doni offerti dagli amici di Kaposvar.



27 dicembre 1991. L'EC 305 decolla alla volta di Belgrado.



29 dicembre 1991. L'EC 305 è rientrato da Belgrado.

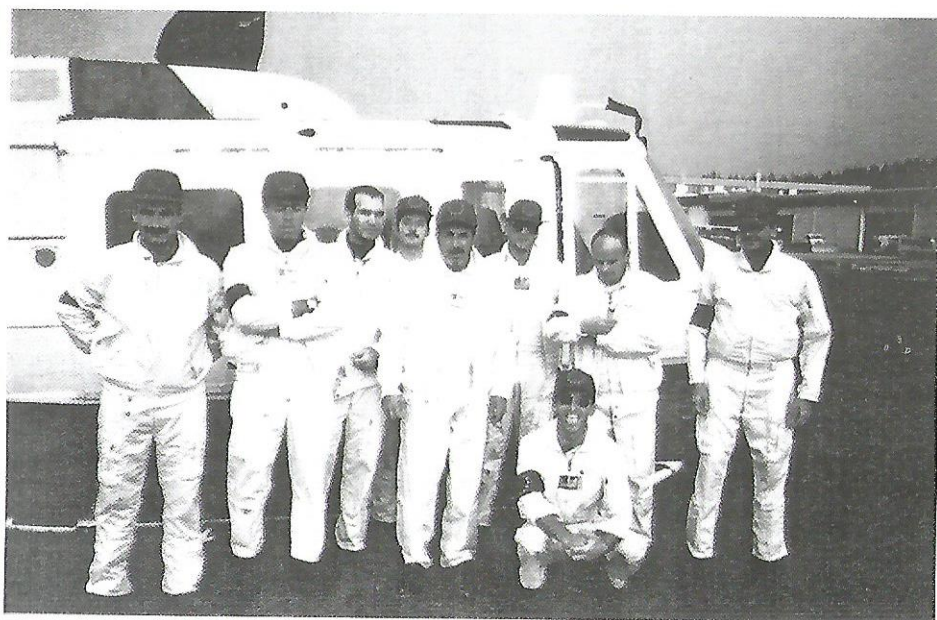


Foto di gruppo.

Ore di volo effettuate dal 1° ottobre al 31 dicembre 1991.

|        | OTT.  | NOV.  | DIC.  | TOT.   |
|--------|-------|-------|-------|--------|
| AB 205 | 39:30 | 37:50 | 23:30 | 100:50 |
| AB 206 | 29:35 | 48:05 | 26:25 | 104:05 |
| Totale | 69:05 | 86:55 | 49:55 | 204:55 |

Il primo gennaio '92 la presidenza CEE passa al Portogallo e conseguentemente anche la gestione della Missione Europea di Osservazione in Jugoslavia.



La delegazione portoghese arriva in Jugoslavia.

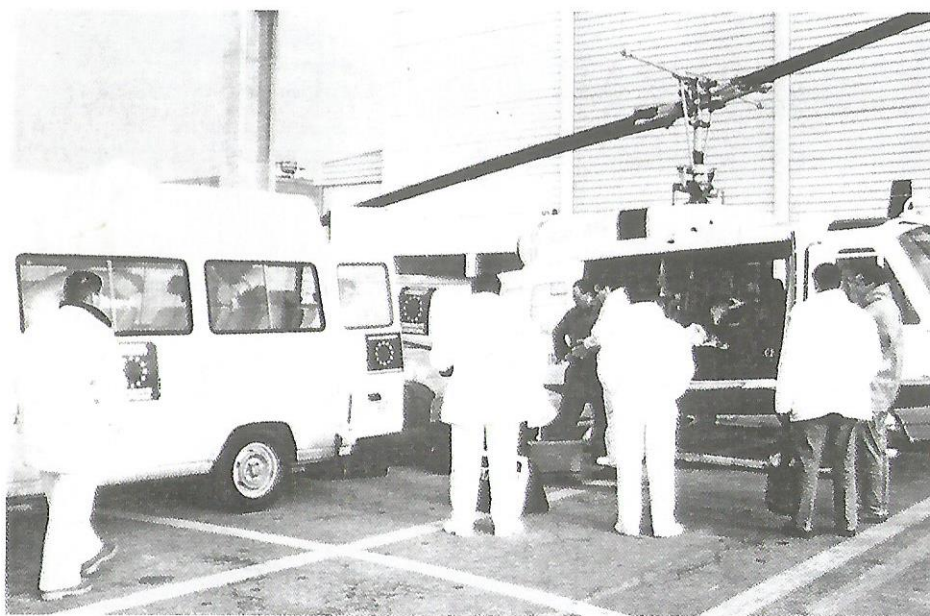
Il 2 gennaio 1992 dall'aeroporto di Lubiana l'AB-205 EC 305 EURO 001 decolla alla volta di Belgrado e Sarajevo.

Equipaggio:

- Ten. Col. VENTURINI
- Serg. Magg. MATTA
- Mar. Ca. NATALE



1° gennaio 1992. L'EC 305 viene ispezionato per il volo del giorno successivo.



2 gennaio 1992. Equipaggio e passeggeri pronti al decollo per Belgrado e Sarajevo.

Il rientro previsto per il 4 gennaio 1992 a Zagabria, viene ritardato a causa di un guasto tecnico al velivolo sull'aeroporto di Sarajevo.

Con l'intervento di un secondo equipaggio su AB-206 con a bordo il Mar. Ca. Ramacci ed il materiale necessario per la riparazione (starter-generatore), l'elicottero inefficiente viene riparato, ed il 6 gennaio 1992 entrambi i velivoli lasciano Sarajevo alla volta di Belgrado.

Nello stesso giorno l'Heli Team completa le operazioni di trasferimento da Lubiana a Zagabria.

I materiali e le parti di ricambio trovano una prima sistemazione presso alcuni locali dell'aeroporto di Pleso che le Forze Armate Croate, occupanti l'aeroporto, ci hanno messo a disposizione.

Il 7 gennaio 1992 i piloti presentano all'ATC di Belgrado un piano di volo per Kaposvar. Il decollo da Belgrado avviene alle ore 10:00 e le condizioni meteo su tutta la rotta sono stupende.

Alle ore 12:10 la coppia di elicotteri atterra all'aeroporto ungherese ove viene accolta con la consueta e squisita cordialità. Gli equipaggi rimangono al suolo fino alle 13:25, poi ripartono con destinazione Zagabria per riunirsi definitivamente al resto della Sezione elicotteri.

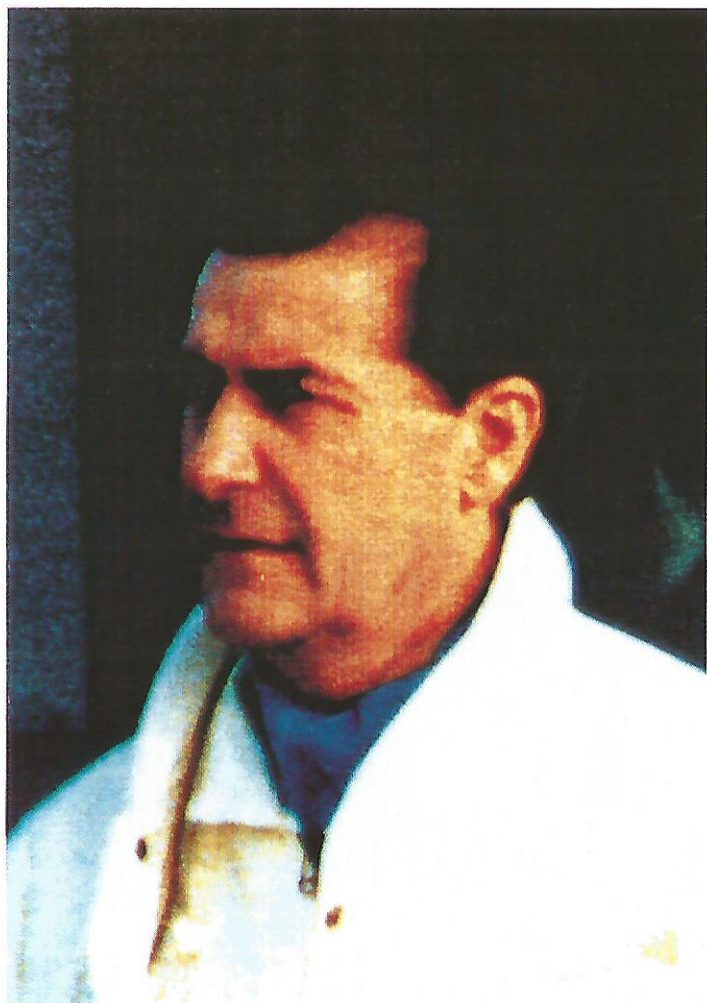
L'AB 205 EC 305 EURO 001 non arriverà mai.



7 gennaio 1992. L'EC 305 abbattuto.

Il volo viene interrotto da un MIG 21 dell'aviazione federale jugoslava decollato da Bihac con l'ordine di intercettare ed abbattere i due inermi elicotteri bianchi che, in volo nel terso ed azzurro cielo croato, sono oramai a pochi minuti da Zagabria.

Sul cielo di Varazzdin alle ore 14.07 del 7 gennaio 1992 perdono la vita:



il Ten. Col. Enzo VENTURINI pilota e Comandante della Sezione, nato a La Spezia il 1° febbraio 1941, sposato con due figlie, e già Comandante del 25° Gr. Sqd. ERI "CIGNO" di Pasion di Prato;



il Serg. Magg. Marco MATTA pilota nato a Avigliana (TO) il 7 gennaio 1964 celibe e proveniente dal 55° Gr. Sqd. EM "DRAGONE" di Casarsa. Oggi è il giorno del suo compleanno.





il Mar. Ca. Fiorenzo RAMACCI, specialista, nato a Viterbo il 23 agosto 1958, sposato senza figli. Proveniente dal 3° RRALe di Bergamo.



il Mar. Ca. Silvano NATALE, specialista, nato a Riva del Garda (TN) il 27 aprile 1951 sposato con due figli. Proveniente dal 53° Gr. Sqd. EM "CASSIOPEA" di Padova.

il ten. di Vascello Jean LOUP EYCHENNE, francese, nato il 3 aprile 1957 sposato con un'italiana ed un figlio.

L'aereo manca il secondo bersaglio e l'AB-206 EC 633 EURO 003 che ha visto esplodere davanti a sé il 205, con una repentina manovra di scampo lascia la zona pericolosa e riesce ad atterrare in un'area poco distante.

L'equipaggio incolume dà subito l'allarme.

Ecco l'elenco del fortunato ed eroico equipaggio:

- Ten. Renato BARBAFIERA pilota del 25° Gr. Sqd. ERI "CIGNO" di Vittorio Veneto (425° Squadrone);
- Serg. Magg. William PAOLUCCI pilota del 25° Gr. Sqd. ERI "CIGNO" di Pasion di Prato;
- Mar. Ca. Silvio DI BERNARDO specialista del 25° Gr. Sqd. ERI di Vittorio Veneto (425° Squadrone);
- Sig. Hans Cristian KINT diplomatico e capo della delegazione belga.



L'EC 633 scampato all'agguato.

Seguono momenti angoscianti e terribili, ma subito le certezze prendono il posto dei dubbi e l'accaduto si delinea in tutta la sua drammaticità.

Già alle 14:15 circa il Magg. Venuti è in contatto telefonico con Mr. Kint ed il Ten. Barbafigera. Sono i primi a telefonare alla missione e confermano che la tragedia è stata consumata.

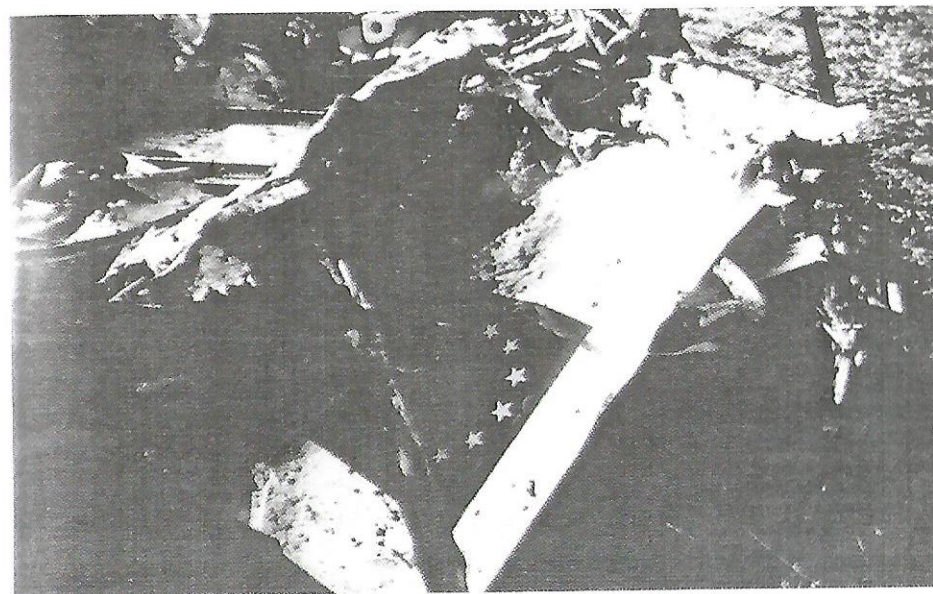
Venuti telefona subito a Udine, l'incredulo Ten. Col. Gagliardo è il destinatario della telefonata ed ha l'incarico di informare subito le famiglie dei sopravvissuti.

Telefona poi al Cap. Loria che, con il resto degli uomini è all'aeroporto in attesa dell'arrivo degli elicotteri e, nascondendo loro la verità, ordina di rientrare immediatamente al Quartier Generale.

Chiama quindi il Maresciallo TOMBOLESI che nel campo sportivo antistante l'albergo attendeva il passaggio dei due velivoli e, ordinata una autovettura con telefono, un dottore e la polizia di scorta si dirige immediatamente a Varazdin.

Molte congetture e supposizioni sono e saranno fatte per spiegare l'accaduto. Noi "addetti ai lavori" tutto ci saremmo aspettati in Jugoslavia, tranne di essere abbattuti da un altro pilota. Un pilota che con cinica freddezza ha evitato le più semplici regole d'ingaggio, uccidendo uomini inermi che hanno pagato con la vita gli ideali della pace.

Ma come tutti sappiamo non è facile spiegare un assassinio.



I resti dell'EC 305 abbattuto.

Fiumi di inchiostro sono stati scritti e tante parole si sono spese in questi terribili giorni. Fra quanto letto e sentito, abbiamo qui integralmente riportato il capitolo dedicato ai nostri caduti, tratto dal libro intitolato "JUGOSLAVIA IL NUOVO MEDIOEVO" di Gigi Riva e Marco Ventura.

Eccolo, ci ha colpito per la fedelissima trascrizione dei fatti e dei dialoghi.

## I MIG ABBATTONO LA CEE

"Aspettami", è stata l'ultima parola del sergente maggiore Marco Matta, di Torino, morto nel giorno del suo ventottesimo compleanno il 7 gennaio 1992, poco dopo le due del pomeriggio. "Aspettami" non era per una donna, ma per Sandro Tombolesi, amico di quell'amicizia che può sorgere solo in guerra.

Spesso si ricordano dei fatti più tragici, dettagli insignificanti e Sandro ripensando a quei momenti avrà per sempre davanti l'immagine di se stesso con una cinepresa in mano per filmare l'atterraggio di un elicottero che non arriverà più, l'AB 205 di Marco, di Enzo Venturini, 50 anni di Padova, tenente colonnello, di Silvano Natale, 40 anni, di Riva del Garda, maresciallo capo, di Fiorenzo Ramacci, 33 anni, di Viterbo, maresciallo capo, Jean Lup Ejchenne, 35 anni, tenente di vascello francese, osservatore Cee.

Un missile aria-aria sparato da un Mig federale lo abbatté nel cielo di Varazdin, 80 chilometri a nord-est di Zagabria, ai confini con Slovenia e Ungheria.

Un secondo missile viene esploso contro l'AB 206 che vola poco dietro, in formazione, a bordo tre italiani e un belga, ma fallisce il bersaglio. Loro hanno fatto una virata per schivare la morte. Così lei è passata qualche metro più sotto ed è andata a prendersi solo alcuni faggi, nel bosco sulla collina, appena oltre il ruscello. Loro, cioè i sopravvissuti: Renato Barbafigera, 30 anni, di Trani, primo pilota, William Paolucci, 28 anni, di Cesenatico, secondo pilota, Silvio Di Bernardo, 34 anni, di Gemona del Friuli, meccanico, Hans Cristian Kint, 37 anni, diplomatico belga.

Diventano gli implacabili detentori della verità. Fossero stati eliminati, sarebbe probabilmente iniziato il solito balletto di accuse tra serbi e croati, "siete stati voi", "no, siete stati voi". Invece, dopo qualche ora di tentennamenti ("noi in quella zona non voliamo") Belgrado è costretta ad ammettere il "tragico errore", a sospendere il comandante dell'aviazione militare jugoslava generale Zvonko Jurjevic, ad aprire un'inchiesta con cinque incriminati, difesi solo dalla foglia di fico della supposta mancanza di autorizzazione al volo degli elicotteri.

È l'ennesimo colpo all'immagine dell'Armata, che provoca la decapitazione del vertice. Il generale Kadijevic rassegna le dimissioni, ufficialmente per motivi di salute, al suo posto arriva il falco Blagoje Adzic.

Il regolamento di conti interno era lo scopo delle bombe sulla Cee? Una così fragorosa violazione della tregua serviva per allontanare caschi blu e riconoscimento internazionale? Se quest'ultimo era il calcolo, ebbene era un calcolo sbagliato. Le cose andranno assai diversamente.

Il sangue dei quattro italiani e del francese, caduti in una guerra non loro, bagna la terra di Croazia e finisce per favorirla visto che il mondo mette sotto accusa Belgrado. Sulla scacchiera della diplomazia si muovono i morti come pedine e questi sono morti "pesanti" perché di Paesi neutrali, venuti nell'illusione di portare la pace.

Se c'era uno che la coltivava, questa illusione, era il tenente colonnello Enzo Venturini, già nel Libano. Bisognerebbe non averlo conosciuto per non immaginarlo col perenne sorriso sulle labbra mentre dispone, quel 7 gennaio, il viaggio di ritorno da Belgrado a Zagabria dopo una missione di "trasporto osservatori".

Dieci del mattino, partenza. Mezzogiorno, sosta a Kaposvar (Ungheria) per il rifornimento e per il cibo. Wurstel e senape per l'ultimo pranzo di Venturini, Matta, Natale, Ramacci ed Ejchenne.

Allegria, Matta promette: "È il mio compleanno, stasera a Zagabria pago da bere". Ultima tappa. Una frazione di secondo per decidere il destino di tre vite. Signor Kint, vuole salire sull'AB 205 che è più grande e più comodo? "No, grazie, sto bene anche qui". Di Bernardo a Ramacci: "Visto che sei il meccanico del 206, vuoi che ci cambiamo di posto e io vado sul 205? Risposta: "No, fa' lo stesso".

Kaposvar, confine, Croazia. Venturini davanti, sul "205", Barbafigera ai comandi del "206", un po' più dietro, un po' più alto, un po' più a sinistra.

Venturini, che di tutti gli elicotteristi è il comandante, al suo vice Ilio Venuti, a terra all'hotel "I": "Quasi quasi metto i pattini sul prato davanti all'albergo, così non perdo tempo". Venuti, di rimando: "No, vai all'aeroporto di Pleso, non si sa mai, può esserci sempre qualcuno in vena di scherzi".

Venturini: "Pronto... pronto...". Nessuna risposta. Venturini a Barbafigera: "Non riesco più a sentire Zagabria, tienili tu i contatti con la torre di controllo". Barbafigera: "Va bene, li sento e mi sentono forte e chiaro". Barbafigera: "Pronto Zagabria? sono le 13:59, saremo lì alle 14:25". "Ricevuto, richiamate alle 14:20". Matta, il secondo di Venturini, via radio a Tombolesi, pure all'hotel "I": "Siamo sopra a Varazdin, fra poco arriviamo. Stasera si fa festa". Tombolesi: "Prendo la cinepresa e vado a filmare l'arrivo". Matta: "Va bene, aspettami".

Più o meno nello stesso momento due Mig federali, decollati dall'aeroporto di Bihac (Bosnia) sorvolano Zagabria. Sono talmente alti che non suona nemmeno l'allarme aereo. Il meccanismo che porta al disastroso contatto è innescato.

Gli elicotteri, dipinti completamente di bianco con le dodici stelle della Cee disegnate sul fianco, distinguibilissimi, chiedono l'autorizzazione ad alzarsi da 600 a 900 metri per scavalcare la collina di Ivanstica. È l'ultima manovra. Un Mig spara, colpisce l'AB 206 che esplode in volo, si spezza in due tronconi dopo una fiammata. Barbafiera: "Io l'ho visto diventare una palla di fuoco davanti a me e ho lanciato il may-day (segnale di massimo pericolo). L'avevo sulla destra, istintivamente mi sono buttato sulla sinistra e verso il basso in fase di scampo". Paolucci: "ci sparavano anche col cannoncino, i colpi erano cadenzati. Il Mig l'ho visto solo mentre si allontanava". Di Bernardo: "Io ho tranquillizzato Kint, il passeggero, gli ho detto di slacciare la cintura e di mettersi a correre con la testa bassa appena avessimo toccato terra". Kint: "Il missile che è passato sotto di noi non l'ho visto, ne ho solo sentito il rumore".

Sono al suolo, corrono fino ad un casolare dove due donne, Angela e Rosa, madre e figlia, li soccorrono. C'è un telefono, Barbafiera chiama il comando: "Quelli del 206 sono morti tutti".

Il 9 gennaio '92 vengono celebrati i funerali nella Cattedrale di Zagabria.

Il 10 gennaio '92 nel Duomo di Udine, alla presenza del Presidente della Repubblica Francesco COSSIGA, vengono celebrati i Funerali di Stato.

I nostri amici di Kaposvar che non vogliono mancare alla cerimonia, dopo dieci ore di macchina, ci raggiungono all'aeroporto di Campoformido ove è stata allestita la camera ardente.

Il 15 gennaio '92 la Croazia dichiara la sua indipendenza e viene riconosciuta immediatamente da 40 Paesi.

L'attività di volo dell'Heli-team è sospesa e molto tempo viene speso a negoziare con le Autorità della Missione, con quelle Serbe e Croate per ottenere l'autorizzazione a spostare l'elicottero AB 206 EC 633 (ancora a Podrute ove era atterrato il giorno dell'incidente) o a Pleso o sulla sicura Slovenia il cui confine dista circa 10' di volo.

Nonostante la situazione generale sul terreno sia migliorata, non ci sono ancora le condizioni di sicurezza per ritenere che quello che era accaduto il 7 gennaio non possa ripetersi.

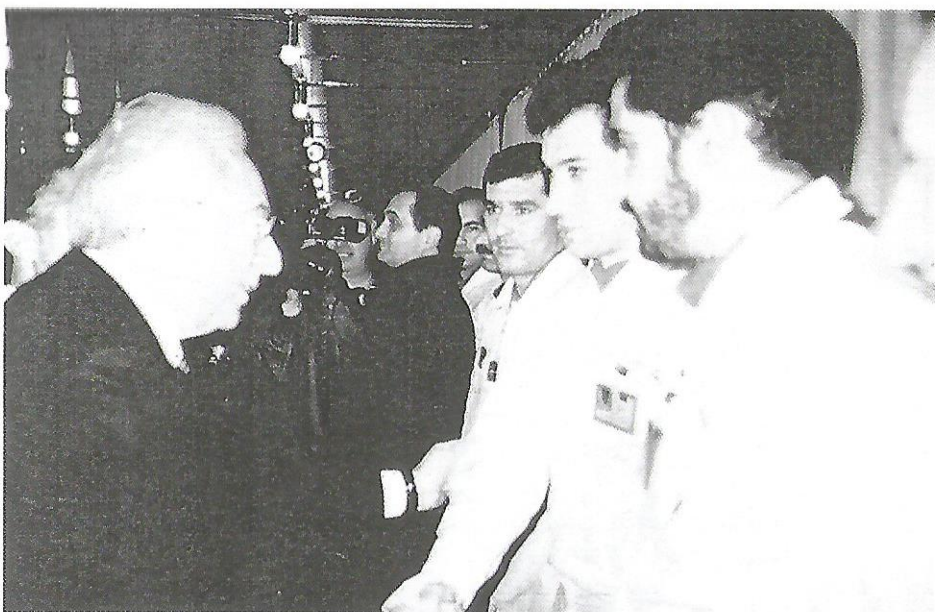


Zagabria. La sede del Governo Croato è stata bombardata da un MIG serbo.

Verso la fine del mese di gennaio non senza timori da parte della missione, il Magg. Venuti riesce a convincere il Quartier Generale che il 206 fermo a Podrute può volare ed atterrare sul piazzale di una fabbrica non lontana che ha un garage in grado di ospitare il velivolo. Rilasciate, come richiesto dalla missione, dichiarazioni scritte che il velivolo è efficiente ed in grado di volare, il 27 gennaio 1992 viene effettuato lo spostamento, tempo di volo: minuti tre.

Il 5 febbraio 1992 viene effettuata all'aeroporto di Pleso (Zagabria) la consegna al rappresentante della Ditta SAIMA dei rottami dell'elicottero abbattuto, per il successivo invio al Reparto Sperimentale dell'Aeronautica Militare Italiana di Pratica di Mare.

Un mese più tardi, frattanto, il Capo dello Stato Francesco Cossiga in visita ufficiale in Croazia, sosta anche al Quartier Generale e si intrattiene con i piloti e gli specialisti dell'heli-team.



Il Presidente COSSIGA incontra piloti e specialisti della Sezione Elicotteri.

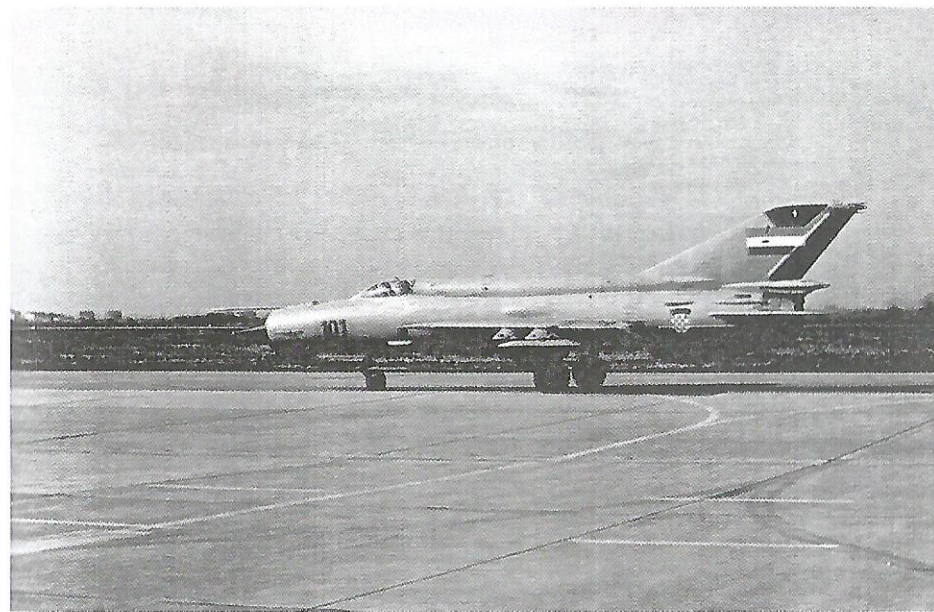
Dopo notevoli pressioni esercitate sul Comando della Missione, riusciamo, con l'AB 206 che abbiamo a Pleso a riprendere l'attività sul cielo campo dell'aeroporto.

È come rinascere, c'è gioia ed anche timore, ma per i piloti in questo momento è assolutamente importante riprendere l'attività di volo. In circuito non siamo soli, c'è anche un Mig 21, che un pilota sloveno disertando dalla JNA (JUGOSLAVIAN NATIONAL ARMY) ha portato a Zagabria. Ci facciamo compagnia in questo deserto ed immenso aeroporto, ma il suo rumore sinistro ci disturba...

La nostra AR con la radio fa da biga sul piazzale di volo ed il pilota addetto ai collegamenti scruta il cielo, vigilando sulla sicurezza dell'equipaggio in addestramento.

Nel frattempo alla presidenza della missione il Generale portoghese, vice capo missione, e il Capo di Stato Maggiore hanno lasciato il posto a due connazionali che si dimostrano subito convinti della necessità della ripresa dei voli.

Il Magg. VENUTI che già aveva esercitato notevoli pressioni sui precedenti non si lascia sfuggire l'opportunità di agire con rinnovato vigore e determinazione.



Il MIG 21 (Croato) in "addestramento" sull'aeroporto di Zagabria.

La proposta è di dislocare a Lubiana i due ERI-3, opzione peraltro già suggerita una settimana dopo l'abbattimento dell'EM-2.

Anche lo Stato Maggiore Italiano ha giustamente riservato l'invio del nuovo EM-2 all'opportunità di riunire tutta la flotta, che ai primi di marzo ha ancora un elicottero a Pleso e l'altro nella fabbrica di Podrute.

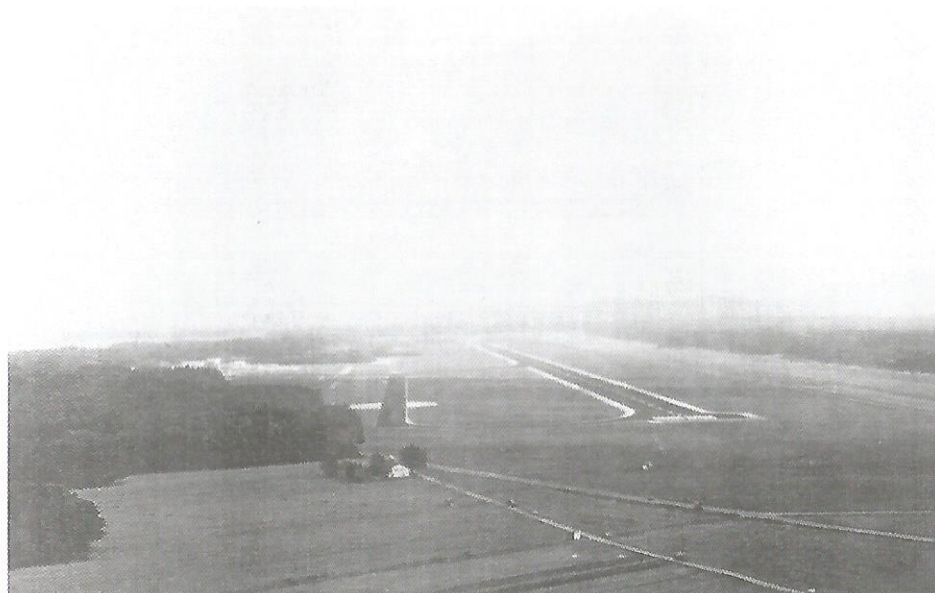
Finalmente il 12 marzo 1992, sommersi dalle carte (documentazioni ed autorizzazioni varie, compresa una dichiarazione sottoscritta dal Magg. VENUTI che gli elicotteri sono efficienti e possono volare!) ma con il morale alle stelle, "l'Heli-Team" si rischiera a Lubiana, ove nelle condizioni di sicurezza gli equipaggi possono riprendere l'attività.

Dalla fabbrica di Podrute, e da Pleso, decollano i due elicotteri che si ricongiungono a BRNIK (Ljubljana).

Il rimanente personale, gli equipaggiamenti, i materiali, le attrezzature e le parti di ricambio, effettuano l'ennesimo trasferimento per via ordinaria. Anche "Heli" li segue. La gabbia viene collocata in cabina sotto l'occhio vigile del suo fedele custode il Mar. Ca. Villani.

Vale anche la pena di ricordare che i Marescialli SANTONASTASO e RAUCCI non vedono molto di buon occhio la nostra mascotte "Heli".

E continuamente si ripetono in stretto dialetto napoletano: "Da quando l'abbiamo catturato, sono cominciate le nostre sfortune". Nemmeno l'opera dei non superstiziosi ha fatto cambiare loro idea. Ci hanno sempre creduto, per davvero!



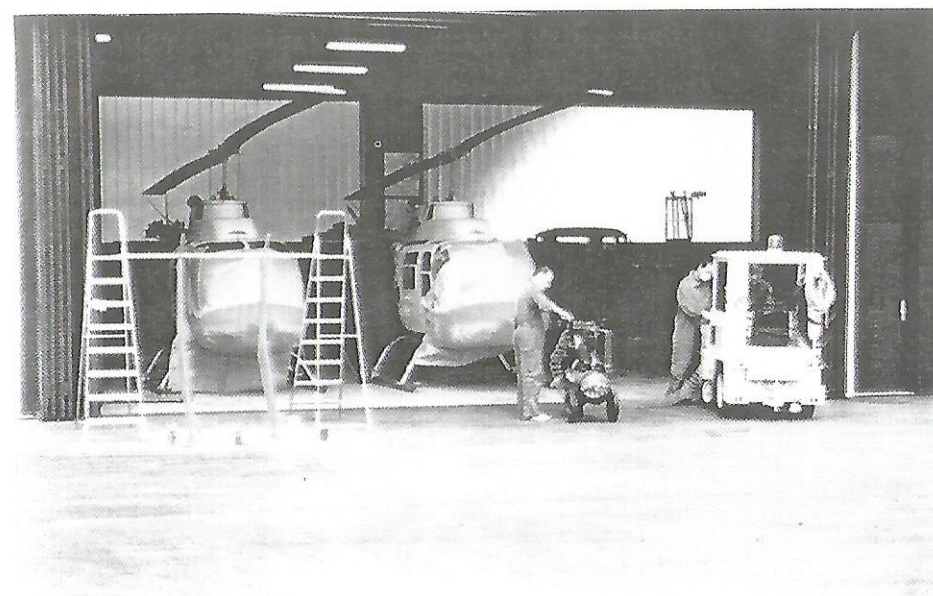
Ljubljana. Aeroporto internazionale di Brnik ove, il 13 marzo 1992 viene nuovamente rischierata la Sezione Elicotteri.

La nostra richiesta di dipingere il naso e la coda degli elicotteri con vernice arancio fosforescente viene accolta dallo Stato Maggiore della Difesa. Il lavoro di verniciatura viene svolto all'aeroporto di Lubiana ed il risultato ottenuto è eccellente. Le prove in volo confermano che i velivoli sono decisamente inconfondibili fin da molto lontano e l'obiettivo che ci eravamo prefissati è stato quindi raggiunto con successo. Invitiamo la televisione e la stampa locale per dare massima pubblicità alla novità, così pure inviamo a tutti i comuni della Croazia e della Serbia gigantografie dei nostri velivoli con didascalie in lingua serbo-croata. Siamo ora ancora più sereni, riteniamo con questo espediente, di avere fatto un altro piccolo passo per migliorare la sicurezza del volo.

Il 18 marzo 1992 avviene nell'ambito del "nucleo storico" dell'heli-team la prima sostituzione. Il Mar. Ca. SANTONASTASO (radio operatore) dell'11° Reggimento Trasmissioni "LEONESSA", lascia la Missione sostituito dal Mar. Ca. Gennaro DE SANTO proveniente dallo stesso Reparto.



12 marzo 1992. L'Heli Team tornando in Slovenia alloggia nuovamente all'Hotel Kokra in Brdo.



Il "naso" e la "coda" dei velivoli vengono dipinti con vernice arancione fluorescente.



L'EC 633 in notturna all'aeroporto di Budapest.  
Da sinistra: Barbafiera, Muzii e Paolucci.



In attesa della completa ripresa dei voli, gli equipaggi effettuano addestramento.

Ora l'obiettivo del Magg. VENUTI è di riprendere ufficialmente i collegamenti con il Centro Regionale di Belgrado.

Nel frattempo in Bosnia-Herzegovina la situazione diventa estremamente tesa ed i collegamenti con Sarajevo sono da considerarsi a rischio. Questo volo viene quindi definitivamente cancellato. Già da alcune settimane infatti sono iniziati i primi disordini con scontri armati tra milizie serbe, musulmane e croate.

Anche il centro regionale di Sarajevo viene chiuso e tutti i nostri monitors ripiegano su Zagabria.

Il 12 aprile 1992, il referendum popolare (peraltro disertato dai serbi) che dovrà indicare la volontà del popolo Bosniaco di diventare stato indipendente, segna l'inizio di una delle più crudeli e sanguinose guerre che il mondo moderno ricordi.

Nel frattempo continua il lavoro di persuasione e, adottando la politica dei piccoli passi, si convince il Quartier Generale della Missione a riprendere l'attività. Decolleremo da Lubiana per Belgrado, l'Austria e l'Ungheria. I punti di riporto per queste nuove rotte in uscita dalla Slovenia sono GOTAR o BERTA. Ogni volo esce quindi in Austria.

Con la ripresa dell'attività si vola a Vienna e Graz, assicurando così le rotazioni del personale proveniente dai sei paesi d'Europa.

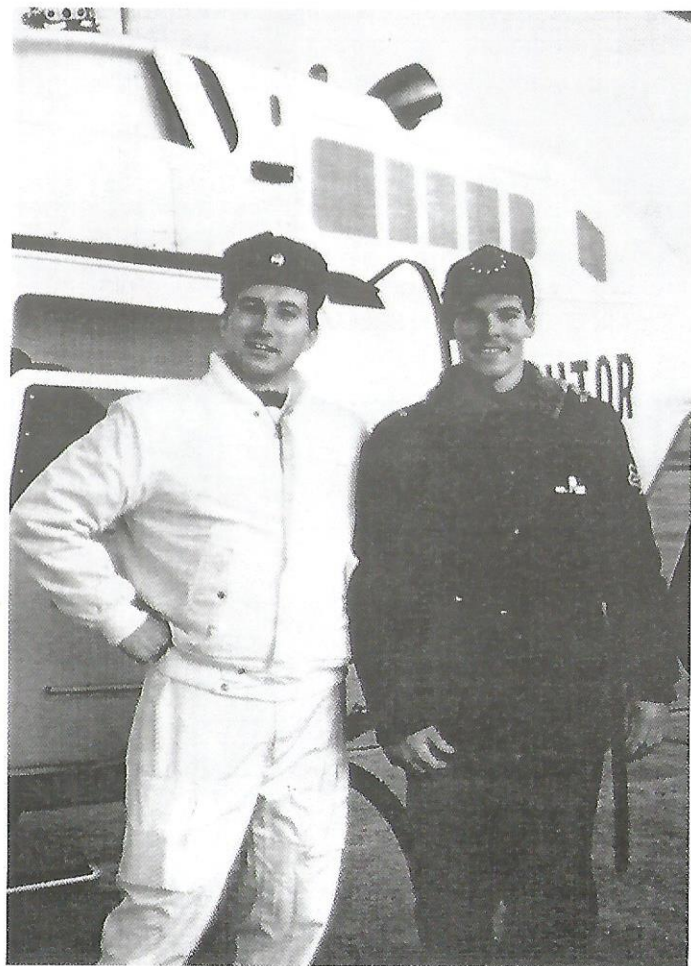


Brnik: l'EC 633 in manutenzione. Pitterl e Di Bernardo.

Il Cap. Barbagallo coadiuvato da un Sottufficiale, scelto a turno fra quelli che meglio conoscono la lingua inglese, è al Quartier Generale della Missione a Zagabria con il compito di Ufficiale di Collegamento (ALO - Air Liason Officer).

In questo periodo acquisiamo anche la gestione dei vettori ad ala fissa che di volta in volta vengono noleggiati secondo le esigenze della missione.

Le autorità della Missione Europea chiedono che l'Italia ripristini la "Sezione Elicotteri" nella sua configurazione originale con l'invio di un equipaggio e di un elicottero in sostituzione di quello abbattuto.



Scambio di berretti con un soldato ungherese all'aeroporto di Budapest.  
Nella foto: il Serg. Magg. Muzii.

Un grazie è doveroso in questa sede anche al Col. f. (alp) t. SG Gianni MONTI che in qualità di Ufficiale più elevato in grado della delegazione Italiana ha tenuto, anche a nome nostro, i contatti ufficiali con lo Stato Maggiore della Difesa e dell'Esercito.

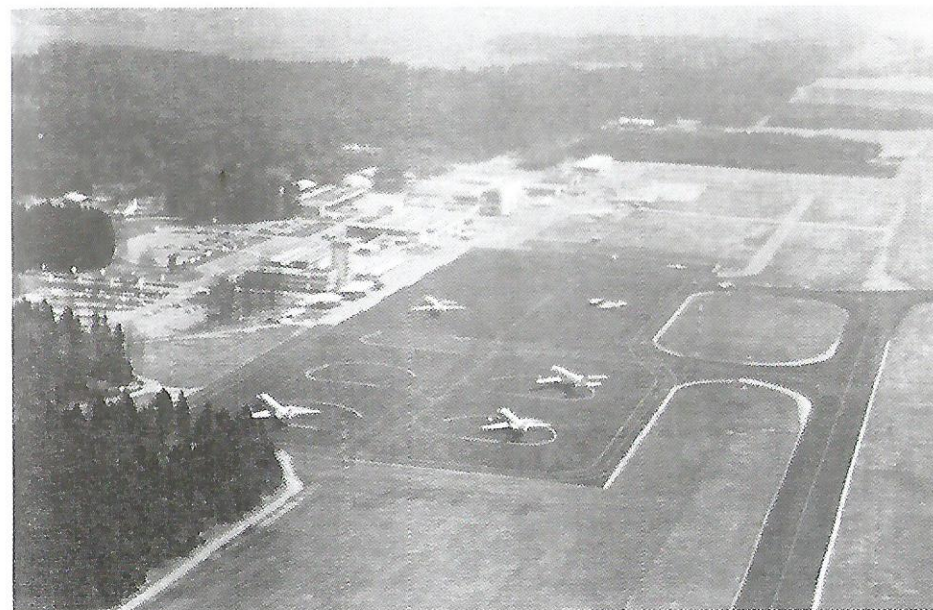
Il Col. Monti, profondo conoscitore della storia balcanica e della sua tribolata ed intricata evoluzione, ha sempre supportato e coordinato con professionalità e determinazione le attività della Sezione Elicotteri.

Il 28 aprile 1992 giunge a Lubiana l'Ufficiale Tecnico Gianfranco LAURIA in sostituzione del Cap. LORIA che dovrà rientrare in Patria il 10 maggio perché destinato ad altro incarico.

L'attività nell'ambito della Sezione procede molto bene e le operazioni di volo riportano il morale alle stelle.

La sistemazione logistica all'aeroporto di Brnik è eccellente, le strutture ed i rapporti con le Autorità aeroportuali ottimi.

La mentalità, degli sloveni è molto simile a quella austriaca o friulana. L'aeroporto è pulito, ordinato ed efficiente, ed i rapporti intrattenuti sono di alto profilo professionale.



Vista aerea dell'aeroporto di Brnik.



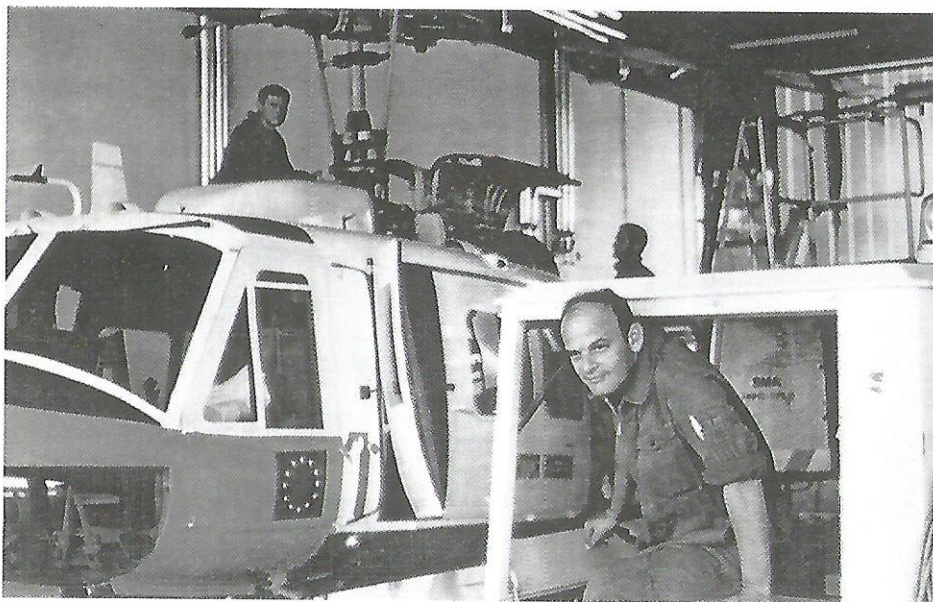
Ed ecco finalmente il 1° maggio. Si apre una pagina di storia nuova per l' "Heli Team", l'invio dell'AB 205 con il suo equipaggio significa la conferma della nostra presenza nella ex Jugoslavia e l'inizio di una normalizzazione dell'attività di volo.

Anche lui ha il musetto e la deriva verniciati in arancio fluorescente. Il Serg. Magg. DI GENNARO il 27 e 28 aprile aveva, sulla base di Udine-Campoformido, provveduto al suo nuovo look.

L'AB 205 assegnato è l'EC 279 e l'equipaggio il seguente:

- Cap. Alfonso NAPOLITANO, pilota, del 26° Gr. Sqd. ALE "GIOVE" di Pisa;
- Serg. Magg. Osvaldo TROMBONI, pilota, del 53° Gr. Sqd. ALE "CASSIOPEA" di Milano;
- Mar. Magg. Cosimo Sergio PITTERL specialista di ERI-3, del 49° Sqd. ALE "CAPRICORNO" di Casarsa;
- Serg. Magg. Antonio CANTATORE, specialista di EM-2, del 53° Gr. Sqd. ALE "CASSIOPEA" di Milano, che risultando il meno anziano dell'Heli Team, viene nominato "capo missile".

Quanti ricordi, e che emozione, risentire il flapping di questo bestione!

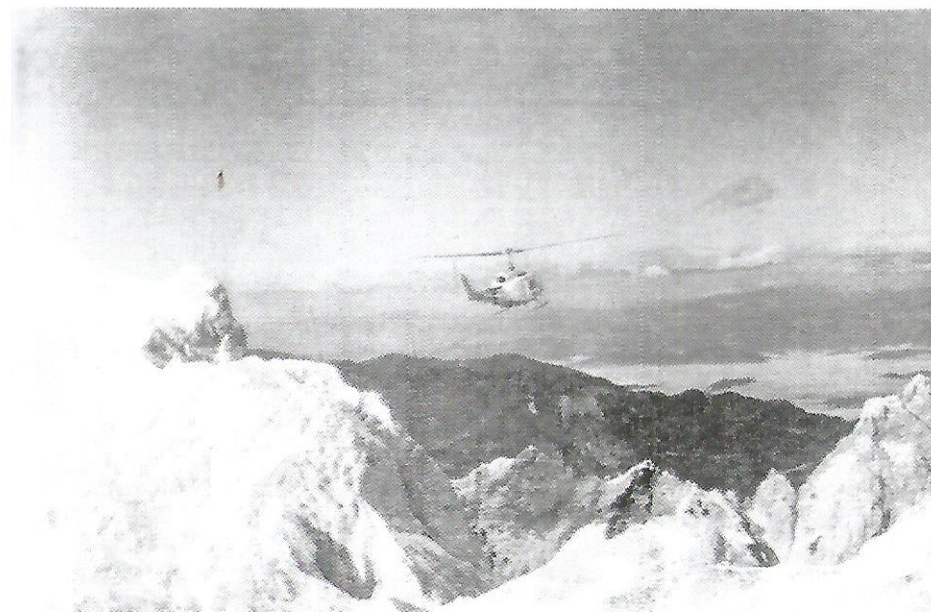


L'EC 279 nell'hangar di Brnik. Da sinistra: Manzini, Di Bernardo e Cantatore.

Dopo le presentazioni di rito all'Ufficiale italiano più elevato in grado della missione europea, ci dedichiamo a tempo pieno ai briefing dei nuovi piloti. Gli impegni incombono e già il 4 maggio l'AB 205 dopo quattro mesi di assenza si ripresenta a Belgrado. Sarà il primo di una serie di voli attraverso le alpi sloveno-austriache, la puszta ungherese e le sterminate coltivazioni della Voivodina. I voli per Vienna, Graz e Budapest sono sempre più frequenti, ed anche i piloti di ERI-3 sono sempre sotto pressione.

Gli uomini di Erno Szeno a Kaposvar ci riservano sempre una calorosa accoglienza. I nostri rapporti sono ottimi ed è un piacere, durante i lunghi voli da e per Belgrado, fare scalo su questo aeroporto a sud del lago Balaton. Il rifornimento è solerte ed ormai Attila e gli altri hanno familiarizzato anche con i nostri elicotteri. Operano autonomamente e sono sempre più fieri di sostituire nelle normali operazioni il nostro specialista. Erno addirittura ci fa trovare il piano di volo già compilato.

Agli equipaggi non rimane che consumare lo spuntino che è diventata una consolidata abitudine, proibito rifiutarsi. La nostra è una fraterna amicizia.



L'EC 279 in volo verso Radly point.

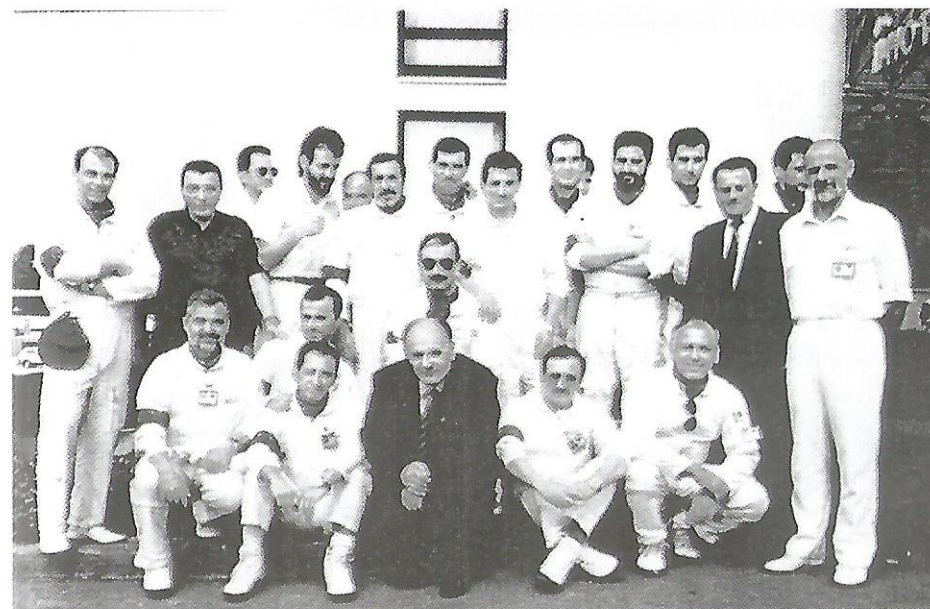
Il 7 maggio alla presenza dei familiari delle vittime, di autorità croate, di folta rappresentanza della ECMM, dell'ambasciatore d'Italia a Zagabria e una rappresentanza militare italiana tra cui il Col. Baldo MICHELLI Comandante del 5° Reggimento ALE "Rigel" ed il Ten. Col. Maurizio DE STEFANI Comandante del 25° Gr. Sqd. ALE "CIGNO", si commemorano i colleghi italiani ed il monitor francese, a Podrute. I cittadini del luogo ed i frati francescani di Novi Marof hanno eretto d'iniziativa un grande crocifisso in legno ove noi della Sezione Elicotteri, abbiamo apposto le foto dei caduti. Semplice e toccante la cerimonia, superbamente gestita da Monsignor Angelo SANTAROSSA, Cappellano Capo del V° Corpo d'Armata.



7 maggio 1992. Cerimonia commemorativa a Podrute.

Ai parenti dei Colleghi caduti ed ai familiari dell'Ufficiale Francese l'"Heli Team" ha offerto un album con fotografie che ricorda l'attività di volo fatta prima dell'incidente ed i vari momenti lieti trascorsi assieme.

I ringraziamenti sinceri ed infiniti da parte dei parenti, sono stati motivo, per noi tutti e per il Magg. Venuti ideatore della cerimonia, di grande soddisfazione. Il tempo speso ed i sacrifici fatti per organizzare hanno dimostrato che questo era un atto dovuto.



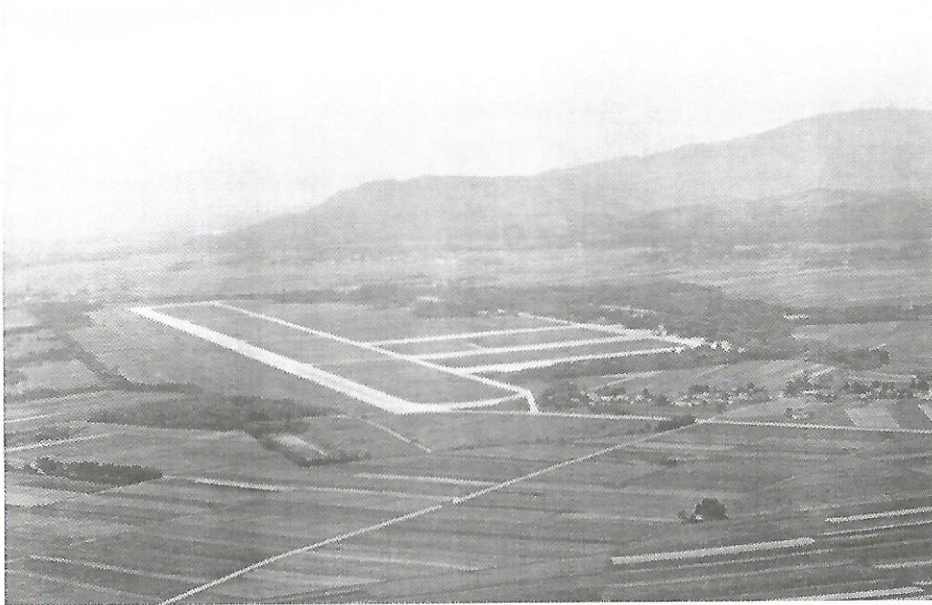
7 maggio 1992. Foto ricordo, da sinistra in piedi: Barbafigera, Michelli, Cantatore, un polacco, Di Bernardo, Cardassi, Tombolesi, Raucci, Marra, Occhipinti, Muzii, il padre di Matta, Barbagallo, Monti. Accosciati: Pitterl, Paolucci e Di Gennaro, Villani e Santarossa, De Santo e Napolitano.

Ben presto si è sentita la necessità di migliorare i nostri servizi di volo. I "monitors" del Quartier Generale quando vengono in volo sono costretti a raggiungerci da Zagabria con l'autovettura, impiegando circa due ore su una rotabile molto trafficata e considerata tra le più pericolose d'Europa.

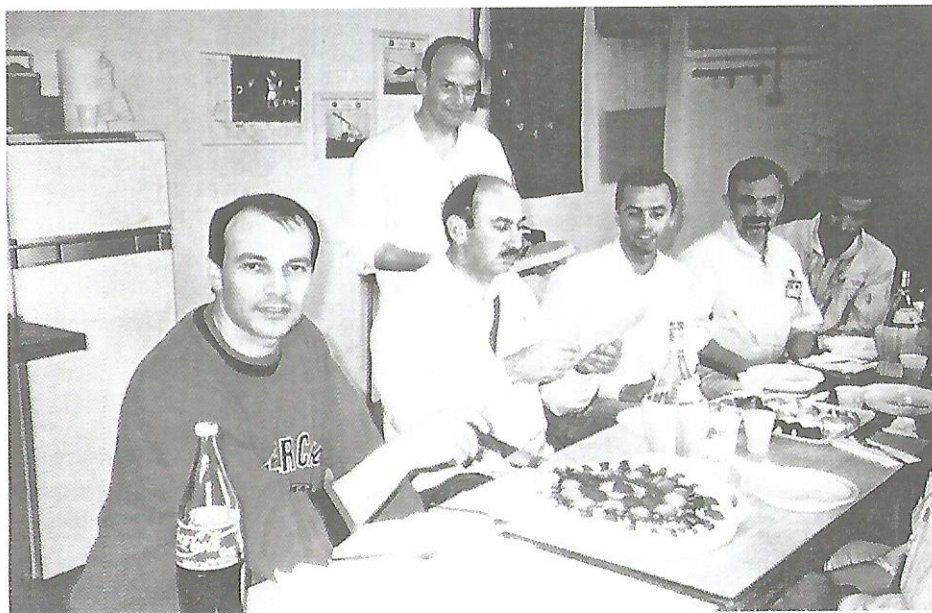
L'opportunità di fare scalo a Cerklje in Slovenia, non lontano dal confine con la Croazia, in un aeroporto militare ora chiuso, senza dogana e polizia, abbatterebbe i tempi di circa un'ora e mezza. Ma la mancanza in loco di dogana e l'ex aeroporto ora sede di un reparto militare terrestre sloveno, creano non pochi ostacoli alla nostra attività di volo internazionale.

Ben presto comunque, grazie anche alla fattiva collaborazione del ministero dell'interno e della difesa, tutte le richieste del Magg. Venuti vengono felicemente accolte. Il 10 maggio 1992 effettuiamo il primo volo a Belgrado con scalo a Cerklje.

L'elicottero è l'EC 520 nominativo radio EURO 002 equipaggio Ten. BARBAFIERA e Serg. Magg. MUZIL.

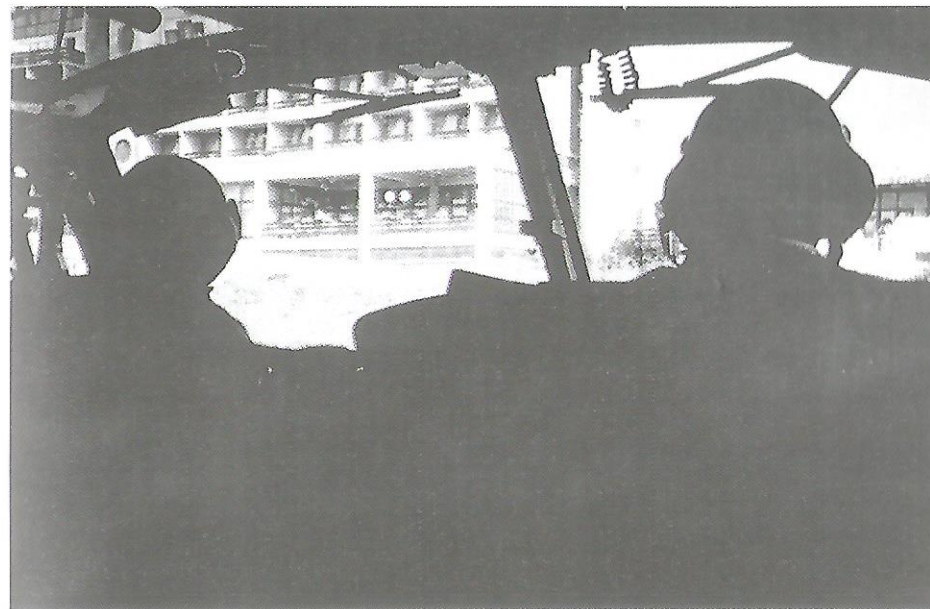


Slovenia, aeroporto di Cerklje.



Un compleanno all'Heli-team.

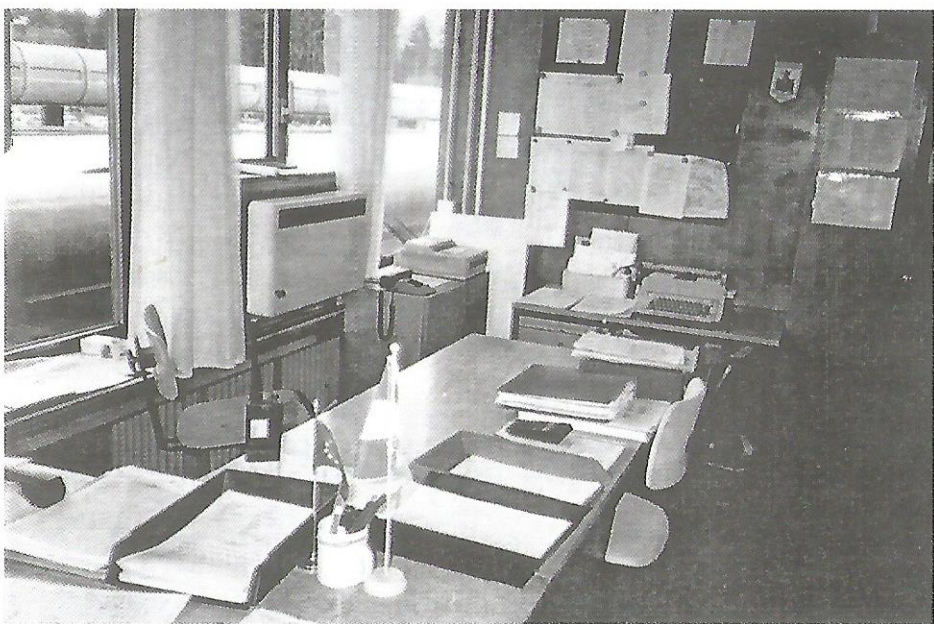
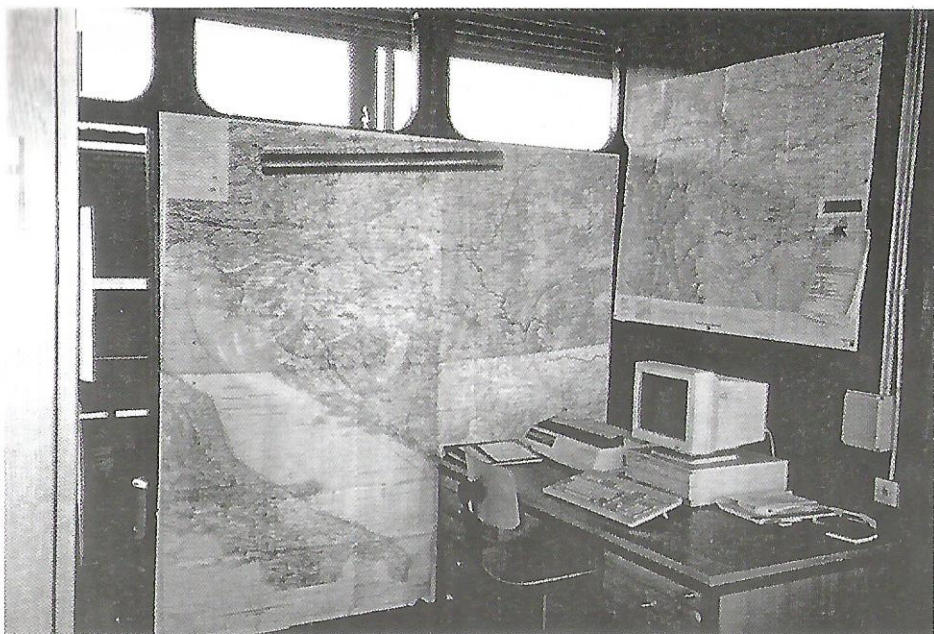
È il 29 giugno che per la prima volta, dopo il tragico incidente un nostro elicottero rientra nello spazio aereo croato ed atterra a Zagabria al Quartier Generale della missione. Vengono imbarcati l'ambasciatore portoghese Signor SALGUEIRO ed il suo prossimo sostituto l'ambasciatore inglese Signor MELHUSH. Decisione di notevole importanza per i futuri traguardi dell'Air Transport Cell e della ECMM.



L'Heli-team dopo un'assenza di circa sei mesi atterra a Zagabria al Quartier Generale della Missione.

Il 30 giugno 1992 il Portogallo termina il semestre di presidenza della Comunità Economica Europea e subentra l'Inghilterra. Anche nell'ambito della Missione di Osservazione in Jugoslavia i portoghesi lasciano la direzione della missione ai britannici.

Il 17 giugno la Sezione elicotteri apre presso il terminal dell'aerostazione di Lubiana una nuova sala operativa in sostituzione di quella che fin'ora c'era all'hotel Brdo. L'ufficio affittato, per 806 marchi al mese, risulta più aderente alle nostre esigenze; fax, telefoni e computer vengono immediatamente installati e trasferito il cuore pulsante del Team con il suo settore operativo, logistico ed amministrativo. È singolare rilevare come questa missione, partita da Udine con un solo scatolone di documentazione abbia ora raggiunto una gestione burocratico-amministrativa uguale ad un qualsiasi Reparto di volo in Italia.



La Sala Operativa della Sezione Elicotteri al terminal dell'aeroporto internazionale di Brnik.

Il 30 giugno i nostri caduti vengono insigniti del premio "Colomba d'oro per la pace". È un riconoscimento di alto prestigio che annualmente viene consegnato a personalità internazionali che si siano distinte per l'impegno alla causa della pace. Ed i nomi dei nostri colleghi fanno bella figura nell'albo d'oro dei premiati che già annovera nomi ed organizzazioni illustri come Gorbaciov e Amnesty International.

Con la fine di giugno, si chiude il primo semestre di volo. È un semestre che per il tragico bilancio di sangue pagato, preferiremmo dimenticare, ma è pur vero che la vita deve continuare e il nostro contributo alla pace, nonostante il periodo "a terra", è stato, in termini di attività di volo prodotta molto positivo.

*Ore di volo effettuate dal 1° gennaio al 30 giugno 1992*

|               | GEN.         | FEB.         | MAR.         |
|---------------|--------------|--------------|--------------|
| AB 205        | 09:55        | 00:00        | 00:00        |
| AB 206        | 09:10        | 05:30        | 31:50        |
| <b>Totali</b> | <b>19:05</b> | <b>05:30</b> | <b>31:50</b> |

|               | APR.         | MAG.         | GIU.         | TOT.          |
|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| AB 205        | 00:00        | 31:30        | 15:00        | 56:25         |
| AB 206        | 27:55        | 34:20        | 12:35        | 121:20        |
| <b>Totali</b> | <b>27:55</b> | <b>65:50</b> | <b>27:35</b> | <b>177:45</b> |

L'avvento della presidenza inglese dà un "input" decisivo alla missione. Gli effetti positivi si fanno immediatamente sentire nel nostro settore, che viene felicemente coinvolto in un'intensa attività di volo.

Il 2 luglio dopo nove mesi di onorato servizio alcuni piloti e specialisti lasciano il gruppo per il rientro definitivo in Patria:

- Mar. Magg. Mario CARDASSI, specialista, del 25° Gr. Sqd. ALE "CIGNO" di Udine;
- Mar. Ca. Francesco RAUCCI, operatore radio, dell'11° Reggimento trasmissioni "LEONESSA" di Civitavecchia;
- Serg. Magg. Alessandro MUZZI, pilota di ERI-3, del 25° Gr. Sqd. ALE "CIGNO" di Udine;
- Serg. Magg. William PAOLUCCI, pilota ERI-3, del 25° Gr. Sqd. ALE "CIGNO" di Udine.

Subentrano freschi e pieni di energie:

- Mar. Magg. "A" Luciano SECONDI, T.E.A., del 4° RRAL di Viterbo;
- Mar. Ord. Fabrizio MANZINI, specialista EM-2/ERI-3, del 25° Gr. Sqd. ALE "CIGNO" di Udine;
- Serg. Magg. Luciano CECCARELLI, pilota ERI-3, del 25° Gr. Sqd. ALE di Vittorio Veneto (425° Sqd.);
- Serg. Magg. Francesco BALESTRIERI, specialista ERI-3 ed EM-2 del 25° Gr. Sqd. ALE "CIGNO" di Udine;
- Serg. Magg. Francesco PILUTTI, pilota ERI-3, del 25° Gr. Sqd. ALE "CIGNO" di Udine.

Una nuova rotta si apre. Destinazione Spalato, sede di un centro regionale della missione molto importante. Il centro ha il compito di monitorare la sensibile area della Krajina, ed è base di partenza per le operazioni di pace nella tormentata Bosnia Herzegovina a est e l'area di Dubrovnik a sud. Il primo volo che si materializza il 7 di luglio apre collegamenti assai remunerativi. I tempi da 13 ore passano a due ore e venti azzerando decisamente i rischi di un percorso stradale che attraversa aree particolarmente sensibili.

La rotta passa per la Slovenia e raggiunge Spalato sorvolando le isole della costa dalmata.

Il 31 luglio il Mar. Ca. VILLANI specialista di EM-2 e il Mar. Ca. DE SANTO, lasciano la sezione elicotteri per il rientro definitivo in patria.

Saranno sostituiti da:

- Serg. Magg. Luca MARZOLI, specialista EM-2/ERI-3, del 1° RRAL di Bracciano;
- Serg. Ciro Mark LUCE, operatore radio, dell'11° Reggimento trasmissioni "LEONESSA" di Civitavecchia.



In volo verso Split.

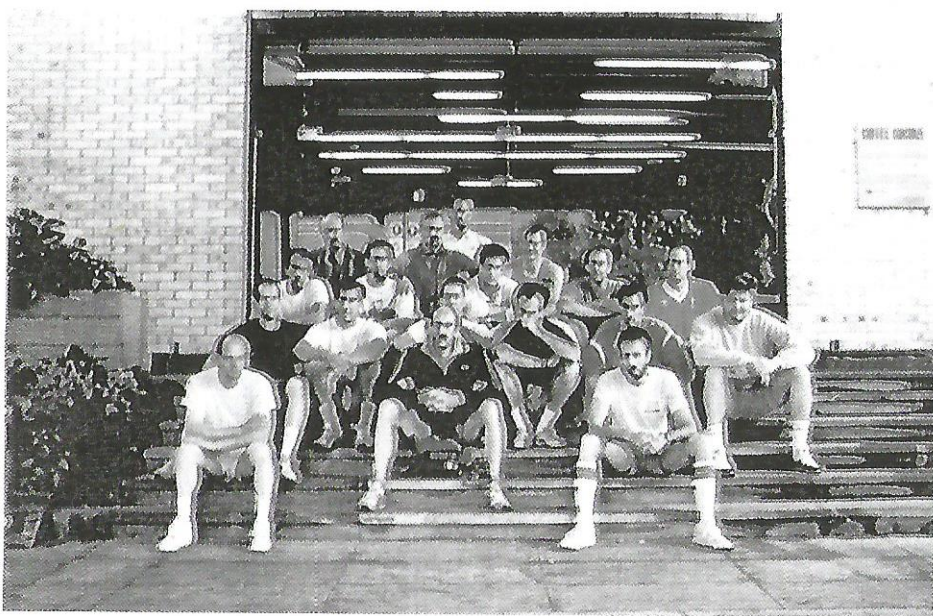


L'EC 279 atterra all'aeroporto di Split.

Anche se l'attività è intensa, non manca il tempo per organizzare una staffetta podistica a squadre, organizzata e curata nei minimi particolari.

La sfida ha luogo nel pomeriggio del 22 agosto. È una giornata piovosa ed il percorso di 10 chilometri si snoda all'esterno del parco del Brdo. La gara è attesa, dai risultati non scontati, sofferta e con una discreta cornice di pubblico ad incitare ed accogliere al traguardo i concorrenti.

Alla sera infine, nel parco, una favolosa grigliata conclude la giornata, vengono distribuiti i premi ai vincitori e le spese ai perdenti. Sono nostri ospiti tra gli altri anche il Col. MICHELLI, Comandante del 5° Reggimento ALE "RIGEL", il Col. MONTI, Ufficiale più elevato in grado della Delegazione Italiana in Jugoslavia.



L'Heli-team pronto per la gara.

## Classifica finale della competizione

STAFFETTA COMPETITIVA A SQUADRE  
(estrate per sorteggio secondo tre scaglioni di età)

|                   | TEMPI PARZIALI E TOTALI |        |             | ORDINE DI ARRIVO |
|-------------------|-------------------------|--------|-------------|------------------|
| <i>1ª Squadra</i> |                         |        |             |                  |
| - BALESTRIERI     | cl. '64                 | 20'27" |             |                  |
| - BARBAFIERA      | cl. '61                 | 13'02" |             |                  |
| - PITTERL         | cl. '48                 | 13'35" | Tot. 47'04" | 2ª               |
| <i>2ª Squadra</i> |                         |        |             |                  |
| - TROMBONI        | cl. '65                 | 18'59" |             |                  |
| - MANZINI         | cl. '60                 | 12'59" |             |                  |
| - SECONDI         | cl. '41                 | 18'18" | Tot. 49'36" | 3ª               |
| <i>3ª Squadra</i> |                         |        |             |                  |
| - MARTINA         | cl. '64                 | 21'30" |             |                  |
| - PILUTTI         | cl. '63                 | 18'12" |             |                  |
| - DI BERNARDO     | cl. '54                 | 14'32" | Tot. 54'14" | 5ª               |
| <i>4ª Squadra</i> |                         |        |             |                  |
| - MARRA           | cl. '63                 | 19'23" |             |                  |
| - CECCARELLI      | cl. '60                 | 13'56" |             |                  |
| - VENUTI          | cl. '48                 | 12'09" | Tot. 45'28" | 1ª               |
| <i>5ª Squadra</i> |                         |        |             |                  |
| - CANTATORE       | cl. '63                 | 16'40" |             |                  |
| - LAURIA          | cl. '62                 | 14'15" |             |                  |
| - NAPOLITANO      | cl. '48                 | 14'33" | Tot. 45'28" | 1ª               |
| <i>6ª Squadra</i> |                         |        |             |                  |
| - MARZOLI         | cl. '61                 | 25'54" |             |                  |
| - BARBAGALLO      | cl. '59                 | 14'11" |             |                  |
| - TOMBOLESI       | cl. '57                 | 13'57" | Tot. 53'22" | 4ª               |

## Onori ed Oneri

*Squadra prima classificata*  
ECU D'ARGENTO DELLA MISSIONE

•  
*Squadra seconda classificata*  
PORTA CHIAVI DELLA ECMM

•  
*Squadra terza classificata*  
BANDIERA DELLA ECMM

•  
*Squadra terz'ultima classificata*  
OFFRE L'ANTIPASTO

•  
*Squadra penultima classificata*  
OFFRE LE BEVANDE

•  
*Squadra ultima classificata*  
OFFRE LA GRIGLIATA

Al termine gara, il comitato organizzatore decide che l'atleta più veloce offra gli aperitivi e quello più lento i digestivi.

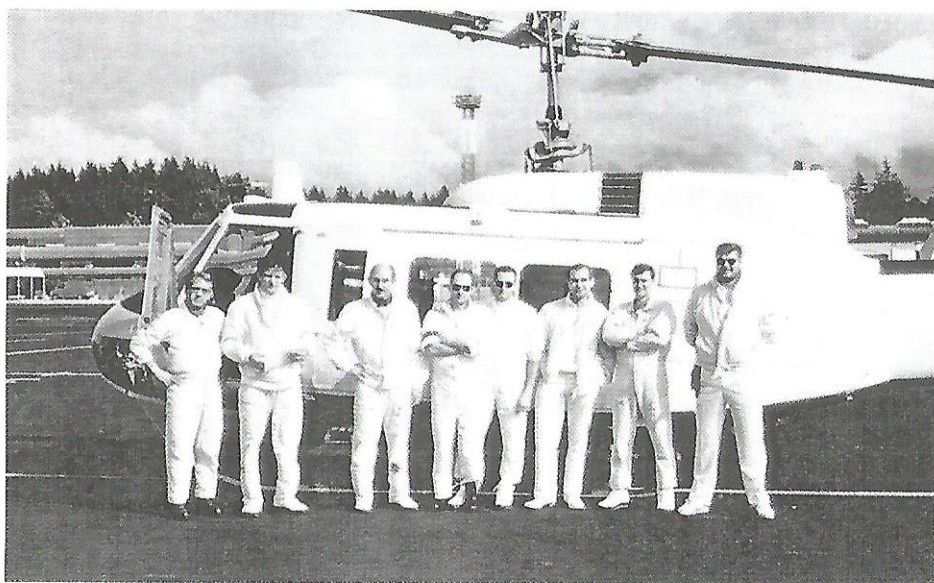
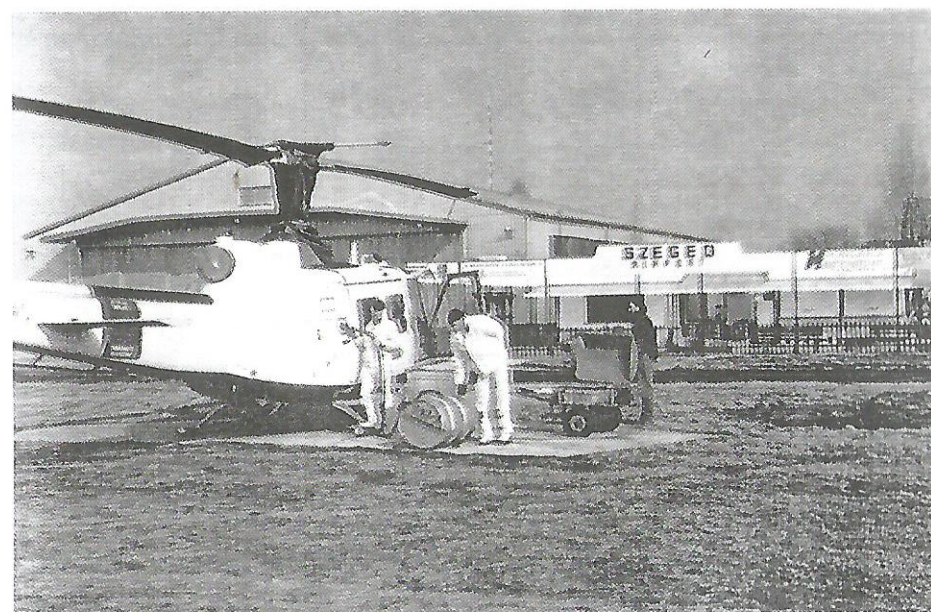


Foto di gruppo.

Da sinistra: Secondi, Tromboni, Venuti, Ceccarelli, Cantatore, Marra, Manzini e Pilutti.

Il 24 agosto, per la prima volta si vola a Nasice, cittadina della Slovenia, sede di un centro di coordinamento della missione. La rotta evita con cura il saliente di Pakrak e dalle informazioni acquisite e dal monitoraggio in atto, siamo certi che l'area è tranquilla. In un prossimo futuro però alcuni elicotteri delle Nazioni Unite saranno soggetti a colpi di arma da fuoco da parte di elementi croati. Questo ancora una volta ci ricorda, ove fosse necessario, che l'autorizzazione al volo ottenuta dalle autorità militari croate, non garantisce la totale sicurezza e che le stesse non hanno il completo controllo degli uomini sul terreno.

Il 3 settembre si ritorna a Budapest. Sono in atto trattative per l'apertura di un nuovo centro regionale a Szeged, graziosa cittadina vicina alla Romania e alla Serbia. Le Autorità Ungheresi hanno richiesto la nostra presenza in quell'area e già nello stesso giorno vi trasportiamo personale della nostra missione per una prima ricognizione.



Rifornimento all'aeroporto di Szeged.

Siamo anche qui i primi ad atterrare ed è un avvenimento di risonanza nazionale. La delegazione a bordo del nostro elicottero è attesa, alla presenza di giornalisti e cineoperatori, da autorità politiche e militari.

Il 16 settembre, grazie all'intervento dell'ispettorato dell'ALE, la richiesta di acquisizione di "GPS" fatta dalla Sezione il mese di febbraio, trova accoglimento, cosicché l'"Heli Team" fa ancora un altro grande passo in avanti nel campo della sicurezza del volo.

I due GPS (Global Positioning Sistem) sono strumenti computerizzati che grazie ai segnali ritrasmessi da tre o più satelliti, forniscono al pilota continuamente dati di posizione, velocità distanza ecc... molto precisi.

È un ausilio al volo di estrema efficacia, e di massima utilità per le nostre lunghe missioni, sovente caratterizzate da mal tempo e scarsa visibilità. Lo riteniamo uno strumento favoloso, attendibilissimo, che tutti i nostri Reparti di volo dovrebbero possedere.

Con i GPS, inizierà una laboriosa ed accurata ricerca di punti da poter inserire in questi "mini computers".

Il Serg. Magg. CECCARELLI ha l'incarico di memorizzare nel GPS le numerose rotte che la sezione elicotteri della missione europea di osservazione percorre nell'area dei Balcani.

Nel contempo viene modificato ed arricchito il portolano che ogni pilota ha in consegna. In questo "vademecum" gli equipaggi possono trovare tutte le informazioni utili, raccolte e vissute in un anno trascorso in quest'area.

Il 28 settembre viene effettuata una missione di ricognizione nell'area di Ogulin (35 Km a sud-ovest di Karlovac in Croazia). L'AB 206 EC 520 nominativo radio EURO 002 con equipaggio Magg. VENUTI, Mar. Ord. TOMBOLESI, e due monitors è costretto ad un atterraggio di emergenza per l'accensione luce allarme chip detector turbo motore.

In zona interviene l'EC 633 EURO 003 con a bordo l'Ufficiale tecnico e personale specialista. Vengono eseguite le procedure di controllo previste e l'aeromobile dichiarato efficiente al volo.

Il 7 ottobre il Generale di divisione inglese Cranston viene in visita ufficiale alla Sezione Elicotteri. Il generale Cranston, che nella Missione Europea di Osservazione in Jugoslavia è il numero due, è particolarmente interessato all'attività del nucleo elicotteri, e il suo interesse è oltremodo giustificato poiché anch'egli è pilota di elicottero.

La sua visita si conclude con un pranzo organizzato nella nostra aula briefing. A seguire la lettera di ringraziamento che il generale poi ci ha fatto pervenire.

From: Major General D A Cranston



Deputy Head of Mission (Operations)  
European Community Monitor Mission  
British Forces Post Office 541  
Telephone: 010 38-41-611155

DO/DHOM(Ops)

Mr I Venuti  
Chief, Air Transport Cell  
ECMM  
Ljubljana

8 October 1992

*Dear Mr Venuti,*

I write to thank - you and your excellent detachment for making my visit so very enjoyable yesterday. It is always a pleasure to deal with the Air Cell and your professionalism is rightly held in high regard by all in the Mission. However it was a particular pleasure to be able to spend some time with you to both work and to relax.

I thoroughly enjoyed both my flights and the lunch that your team produced was marvellous; I have been talking about it here ever since!

Please pass on my thanks to all who worked hard to enable me to have such a very enjoyable time. I look forward to the next occasion when I have the time to visit you and your detachment.

*Yours sincerely,  
David Cranston*





Ceccarelli (detto il gnagno) con i portolani.

Con gli inizi di ottobre, la Sezione Elicotteri diventa sempre più internazionale.

Il 9 ottobre l'EC 279 EURO 001 con equipaggio Magg. VENUTI - Serg. Magg. TROMBONI - Mar. Ca. MANZINI - Serg. Magg. CANTATORE ed un team di monitors, decolla da Zagabria alla volta dell'Albania.

La comunità europea, su invito del Governo Albanese, effettuerà una prima ricognizione per l'apertura di un nuovo centro regionale in Albania.

Scopo principale della missione dovrà essere il monitoraggio dei confini con il Montenegro, la Macedonia e specialmente il Kosovo, sul cui territorio la popolazione di minoranza albanese raggiunge il 90% e le tensioni sociali a

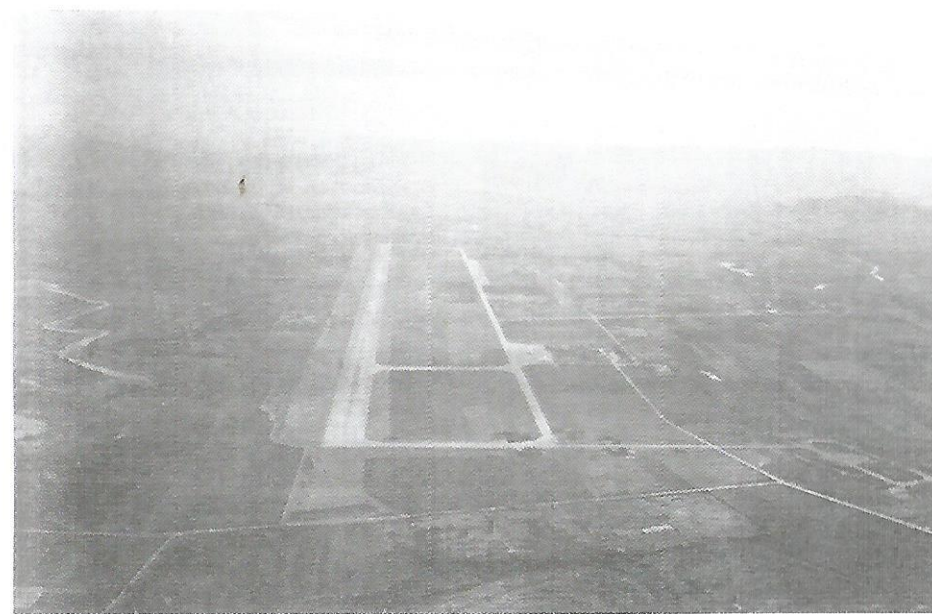
Il volo si presenta interessante sia per la sua lunghezza sia per l'opportunità di ricognire una nuova nazione.

La rotta seguita è la seguente: Zagabria-Spalato-Bari-Durazzo-Tirana.

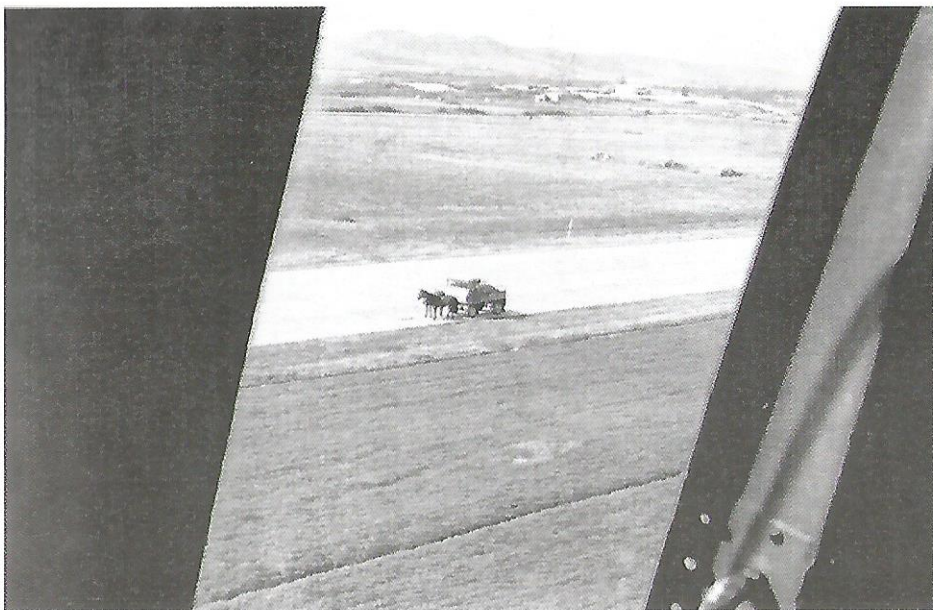
Il volo di trasferimento si svolge senza problemi, in condizioni metereologiche ottimali con pernotto a Spalato.

La nostra permanenza sul territorio albanese si protrae per circa una settimana, e in questo periodo effettuiamo numerose ricognizioni sulla quasi totalità del territorio albanese.

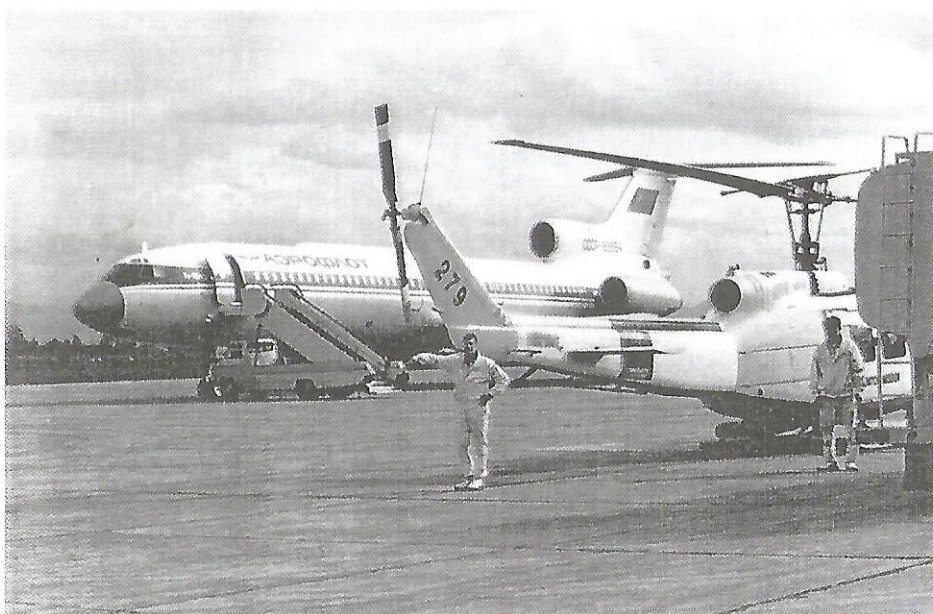
Abbiamo così avuto l'opportunità di conoscere questa nazione straordinaria per le sue bellezze come pure per la sua misera.



Vista aerea dell'aeroporto internazionale di Tirana.



La pista dell'aeroporto di Tirana pochi attimi prima del nostro atterraggio.



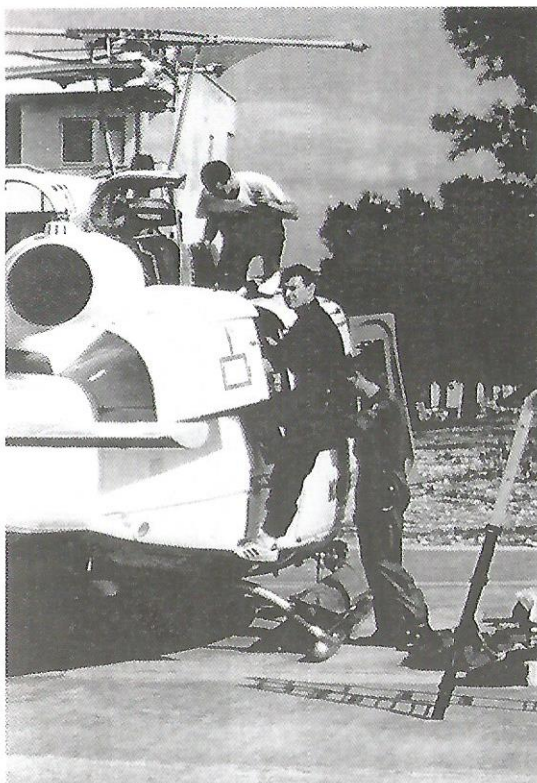
Manzini e Tromboni all'aeroporto di Tirana.



In volo verso l'abitato di Kukës.



Magellara (Albania).

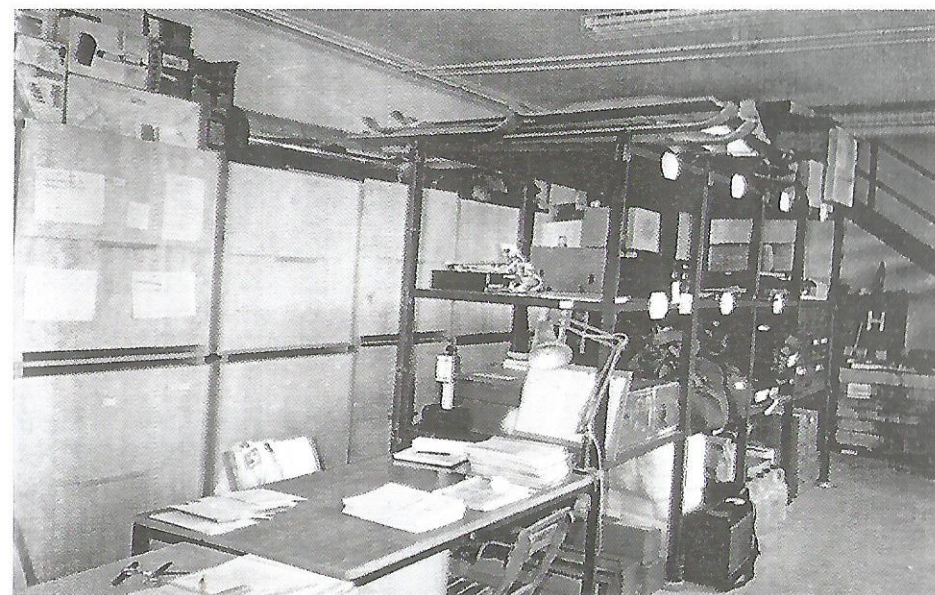


Durazzo (Albania).  
Ispezione di funzionamento  
all'EC 279.  
Manzini, coadiuvato dai colleghi  
del "Pellicano".



Il 30 ottobre 1993 il Ten. AVIANO giunge alla missione. Il suo incarico sarà quello di Ufficiale di collegamento con il comando della missione in Zagabria e sostituirà il Cap. BARBAGALLO che dopo oltre 13 mesi di permanenza lascerà la missione per il rientro definitivo in patria.

In questo periodo, viene istituita la dislocazione materiali per la Sezione Elicotteri. Ciò prevede la gestione autonoma dei materiali e delle parti di ricambio aeronautiche che favoriscono maggiore flessibilità ed operatività alla sezione.



L'ufficio tecnico e magazzino materiali dell'Heli-team.

Un'altra capitale si aggiunge alle altre già toccate dai nostri pattini: Sofia in Bulgaria.

L'8 novembre 1992 dopo un lungo volo attraverso Croazia, Ungheria e Serbia raggiungiamo Sofia. Apriamo così una nuova rotta che collega il Quartier Generale della missione ad un nuovo centro regionale aperto in Bulgaria.

Il volo nel complesso avviene senza problemi, se si esclude l'ultima tratta (Belgrado-Sofia) particolarmente movimentata.

Ecco qualche dettaglio: il decollo avviene alle ore 14:00 da Belgrado e l'atterraggio a Sofia è previsto dopo circa due ore e 15 minuti di volo.

Il volo è stato pianificato nei dettagli già da tempo e siamo in possesso di tutte le autorizzazioni necessarie per entrare in Bulgaria.

Dopo un'ora e venti minuti di volo l'ATC di Belgrado ci comunica che le autorità Bulgare non ci autorizzano all'ingresso nel loro territorio poiché non hanno ricevuto dalle competenti autorità la "clearance".

Rimane come alternativa l'opportunità di dirigere in Romania o di ritornare a Belgrado. Inutili i tentativi in frequenza da parte del Magg. VENUTI di chiarire che siamo in possesso di tutta la documentazione che ci autorizza il volo.

VENUTI comunica loro alcuni numeri di telefono e invita l'ATC di Sofia a contattare le Autorità Bulgare che ci avevano faxato le autorizzazioni. Nel contempo, non accettando il suggerimento di dirigere in Romania, viriamo di 180 gradi dirigendo nuovamente a Belgrado.

Il tempo è ottimo ma l'imbrunire si avvicina velocemente. Nessun problema comunque, anche se il nostro amico GPS ci segnala un vento frontale di oltre 30 nodi. Dopo circa 25 minuti di volo IN-BOUND VOR Belgrado, mentre il tramonto sta lasciando spazio alla notte, dalla torre di Belgrado ci comunicano l'autorizzazione ad entrare in Bulgaria ed atterrare a Sofia. Ovviamente vogliono conoscere subito le nostre intenzioni.

Immediato "back track" e l'amico GPS ci dice che Sofia alle condizioni di vento attuali dista 1 ora e 15 minuti. Rapida "crew coordination": tempo meteo OK, carburante sufficiente, vento in coda 30 nodi e... via! Destinazione Sofia ove si atterra senza ulteriori intoppi quando è ormai notte fonda.

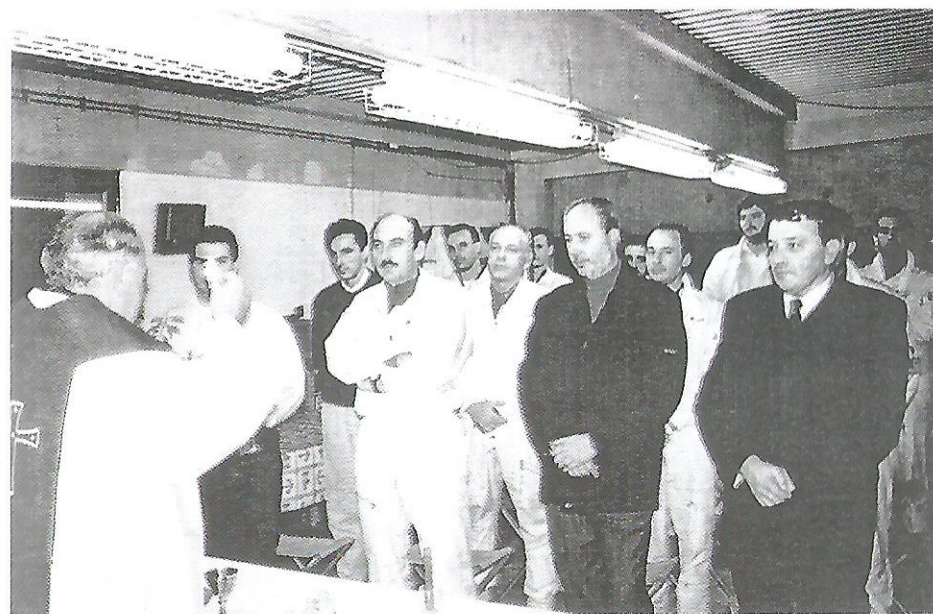
Siamo felici e orgogliosi, per la prima volta un velivolo dell'Aviazione dell'Esercito Italiano posa i pattini in territorio Bulgaro. Vale la pena di ricordare il fortunato equipaggio: Elicottero EC 279 - nominativo radio EURO 001.

Equipaggio: Magg. VENUTI - Cap. NAPOLITANO - Serg. Magg. TROMBONI - Serg. Magg. CANTATORE più 5 passeggeri.

Le rigide condizioni meteorologiche e la previsione di abbondanti nevicate rendono necessario il ricovero notturno degli elicotteri in locale chiuso.

Affittiamo così un hangar (in realtà si tratta di un aviorimessa) circa 200 mq. L'affitto ammonta a 5.165 Marchi Tedeschi e comprende anche il locale briefing e mensa (50 mq.), il magazzino parti di ricambio (50 mq.), le tasse di atterraggio, misure di sicurezza, l'assistenza ATC e le informazioni meteo. Nel nuovo hangar trovano spazio gli equipaggiamenti ausiliari dei velivoli (galleggianti di emergenza, pattini da neve, ecc...) ed i materiali più ingombranti (motoriscaldatore, attrezzo lavaggio turbomotore AB 205, carica batterie, ecc...). Alcuni bancali da lavoro inoltre, contribuiscono a rendere più agevole l'opera di manutenzione degli specialisti.

Lo spazio reso disponibile nel magazzino parti di ricambio, permette così, il trasferimento dell'Ufficio Tecnico nei pressi dei locali della manutenzione rendendo, nel contempo, più agevole l'ambiente di lavoro della Sala Operativa, vista la mole di lavoro sviluppata nel frattempo dalla Sezione.



Brnik, 2 novembre 1992. Mons. Santarossa celebra la S. Messa in memoria dei nostri Caduti.



Mons. Santarossa e il Col. Michelli a pranzo con l'Heli-team.



Gusso e Venuti all'aeroporto di Sofia (Bulgaria).

Per adeguare la Sezione Elicotteri alle molteplici esigenze della "Monitor Mission" e renderla più rispondente ai criteri di sicurezza del volo e di difesa passiva da offese di varia provenienza viene modificata la linea elicotteri su due AB 205 e un AB 206.

Il 19 novembre 1992 viene effettuato il versamento dell'AB 206 EC 633 a Udine, rimpiazzato dall'AB 205 EC 278 che raggiunge Lubiana con il nuovo equipaggio: Ten. Piergiorgio GUSSO, Mar. Magg. Pietro CECCHIN piloti del 5° ALE "Rigel", ed il Serg. Magg. Rino RUIU TMA del 2° RRALE di Bologna.

Rileveranno il Cap. Domenico BARBAGALLO, il Ten. Renato BARBAFIERA piloti, ed il Serg. Magg. Rosario MARRA, altri colleghi del "nucleo storico" che lasciano la missione per rientrare in patria.

Il 2 dicembre 1992 il Mar. Magg. Alessandro PINI, pilota di ERI-3 ed il Mar. Magg. Gianantonio TRAINOTTI TMA, provenienti dal 55° Gr. Sqd. "Dragone" - 425° Sqd., danno il cambio ad altri due colleghi del "nucleo storico", TOMBOLESI e DI BERNARDO, che insieme a PILUTTI raggiungono le proprie famiglie, dopo aver dato il meglio di loro stessi per più di un anno.

Il Mar. Magg. Cosimo Sergio PITTERL subentra al Mar. Ca. Silvio DI BERNARDO nell'incarico di consegnatario dei materiali.

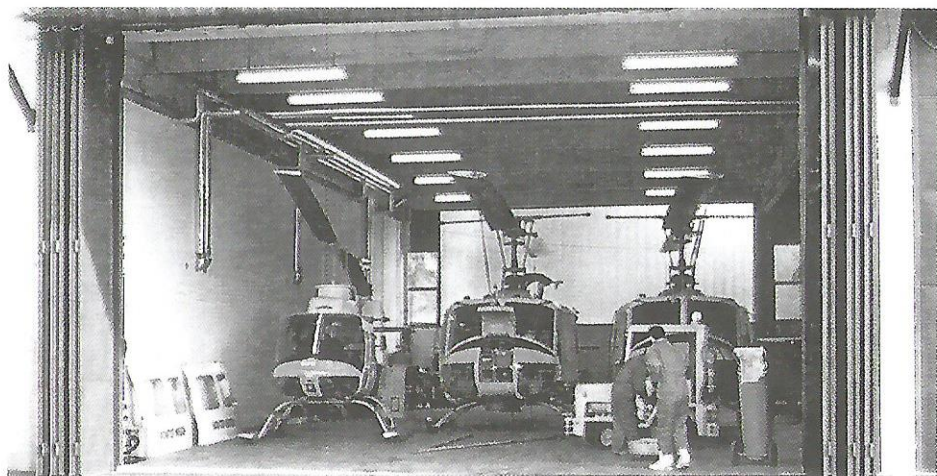
| FLIGHT PLAN<br>ПЛАН НА ПОЛЕТА  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| PRIORITY<br>Срочност<br>FF   |   | ADDRESSEE (S)<br>Адрес   |  |
| FILING TIME<br>Дата и час на попълване   |   | ORIGINATOR<br>Подател  |  |
| SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE (S) AND/OR ORIGINATOR<br>Специфичности при обозначаване кода на адресанта или подателя                    |   |  |  |
| 3 MESSAGE TYPE<br>Вид на съобщението<br>FFPL   | 7 AIRCRAFT IDENTIFICATION<br>Опознавателен знак на самолета<br>EUROPR2  | 8 FLIGHT RULES<br>Правила за полети<br>V   | TYPE OF FLIGHT<br>Вид на полета<br>X       |
| 9 NUMBER<br>Количество<br>1  | TYPE OF AIRCRAFT<br>Тип на самолета<br>BHO5   | WAKE TURBULENCE CAT<br>Категория на турбуленцията<br>L   | 10 EQUIPMENT<br>Съоръжения<br>SL1          |
| 13 DEPARTURE AERODROME<br>Летище на излитане<br>LBSF   | TIME<br>Час на излитане<br>0745   | 15 CRUISING SPEED<br>Крейсерски скорост<br>ND090   |  |
| LEVEL<br>Ешелон<br>VFR   | ROUTE<br>Маршрут<br>DCT KAL DCT TOR.  |  |  |
| 16 DESTINATION AERODROME<br>Летище за къпане<br>LYBE   | TOTAL EET<br>Общо разчетно полетно време<br>0900  | ALTN AERODROME<br>Запасно летище<br>LYSN   | 2ND ALTN AERODROME<br>Второ запасно летище |
| 18 OTHER INFORMATION / Друга информация<br>OPR / EUROPEAN COMMUNITY REG EC278<br>REQ / FUEL JAL  |   |  |  |
| 19 SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN PPL MESSAGES)<br>Допълнителна информация (не се предава в съобщенията за полетния план) |   |  |  |
| ENDURANCE<br>Запас гориво<br>HR, MIN / Час, мин<br>E / 0330  | PERSONS ON BOARD<br>Лица на борда<br>PI / 009   | EMERGENCY RADIO<br>Аварийно радиосъоръжение<br>UHF / УЧФ VHF / ОЧФ V                           |  |
| SURVIVAL EQUIPMENT / Спасително оборудване<br>POLAR / Пустинни / МОРСКИ / ДЖУНГЛИ<br>S / P / D / M / J   |   | JACKETS / Спасителни жилетки<br>LIGHT / Светлина FLUORES / Флуоресценция UHF / УЧФ VHF / ОЧФ V |  |
| DINGHIES / Лодки<br>NUMBER / Число CAPACITY / Капацитет COVER / Покритие COLOUR / Цвят<br>1 / 10 / C /   | AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS<br>ЗНАЦИ И ЦВЕТОВЕ НА САМОЛЕТА<br>A / WHITE PAINTED WITH RED NOSE AND TAIL FIN EQUIPPERS |  |  |
| REMARKS<br>Забележки<br>N /  |   |  |  |
| PILOT-IN-COMMAND<br>Командир на самолета<br>C / VENUTI   |   | FILED BY / Попълнил план и предаван  |  |
| SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS<br>Допълнителни бележки   |   |  |  |

BULGARIAN CIVIL AVIATION  
Air Traffic Services Authority

Piano di volo dell'EC 279 da Sofia (Bulgaria) a Belgrado.

Con l'applicazione del sistema H.F.I. (Hostile Fire Indicator), la linea della Sezione Elicotteri risulta alla data del 22 novembre 1992 così modificata:

1. AB 205 EC 278 MM 80530
2. AB 205 EC 279 MM 80531
3. AB 206 EC 520 MM 80581



Brnik: l'hangar dell'Heli-team.

Con una progressione quasi matematica, la sezione elicotteri produce non solo ore di volo, ma aggiunge nuovi aeroporti alla sua già lunga lista. È la volta di Dubrovnik, città fortificata, la cui architettura rivela una lunga storia di conquiste e dominazioni ed a cui la guerra attuale ha lasciato profondi segni. È il 4 dicembre quando il nostro equipaggio raggiunge l'aeroporto di Dubrovnik. I segni della guerra sono evidenti ed il coprifuoco notturno ci fa capire che le tensioni da queste parti non sono ancora scemate.

La stampa locale dà grande risalto a questo nostro volo. Siamo il primo velivolo internazionale ad atterrare dall'inizio della guerra nella ex Jugoslavia.

A Casarsa della Delizia, sede del Comando del 5° Reggimento ALE "Rigel", rappresentanti della nostra Sezione Elicotteri salutano il nuovo

Comandante del glorioso reggimento il Col. Giorgio MARTINI, subentrante al Col. Baldo MICHELLI che con capacità e determinazione ci ha seguito e supportato sin dal 1° ottobre 1991, condividendo le sorti della nostra Sezione.

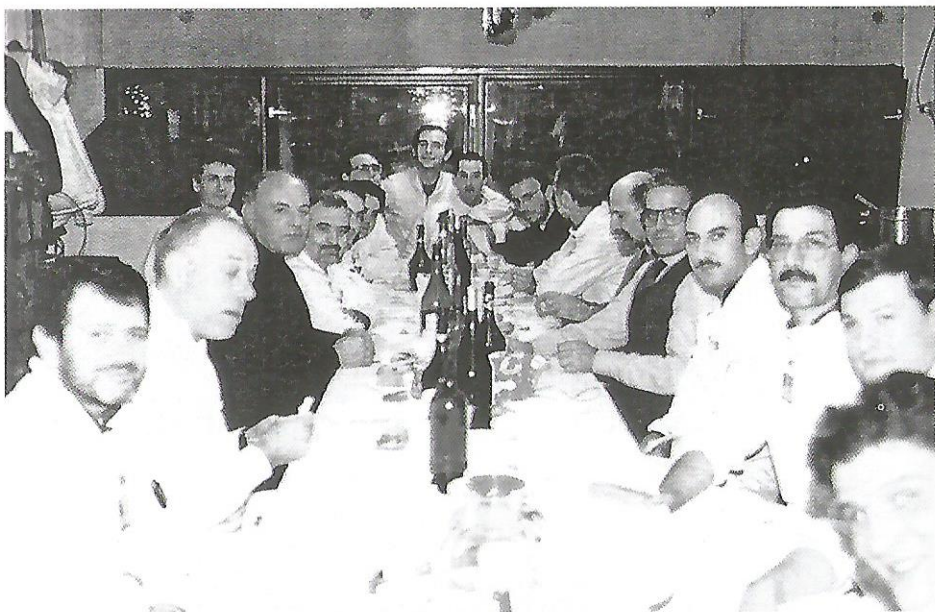
Domenica 20 dicembre 1992 il Col. MARTINI, accompagnato da Mons. SANTAROSSA e dal Ten. Col. DE STEFANI Comandante del 25° Gr. Sqd. ALE "CIGNO", visita la Sezione Elicotteri che è al completo, come raramente accade, vista l'intensa attività che ci coinvolge.

Don Angelo celebra con noi il Santo Natale ed è un altro momento di piacevole e serena armonia. È il secondo Natale in Jugoslavia! Siamo ormai alla fine dell'anno, tempo di bilanci quindi. Anche la delegazione Inglese che ha retto le sorti della missione in questo secondo semestre '92 lascerà il posto alla Danimarca responsabile della gestione per il secondo semestre 1993.

È stato per noi della Sezione Elicotteri un anno intenso che ha toccato a fondo i nostri sentimenti, e che ci ha visto impegnati con velivoli in gran parte dei territori Balcanici.



Il Gen. Cranston (inglese) saluta l'Heli-team e presenta il suo successore Gen. Durr (danese).



Il Col. Martini accompagnato dal Ten. Col. De Stefani e Mons. Santarossa festeggia il S. Natale con l'Heli-team.



25 dicembre 1992. La flotta schierata sul piazzale di volo.

Ecco un consuntivo del lavoro svolto. Non è poco, se si considera l'esigua flotta a disposizione ed i tragici eventi dell'inizio anno che hanno alquanto limitato la nostra attività nel 1° semestre 1992.

*Ore di volo effettuate dal 1° luglio al 31 dicembre 1992*

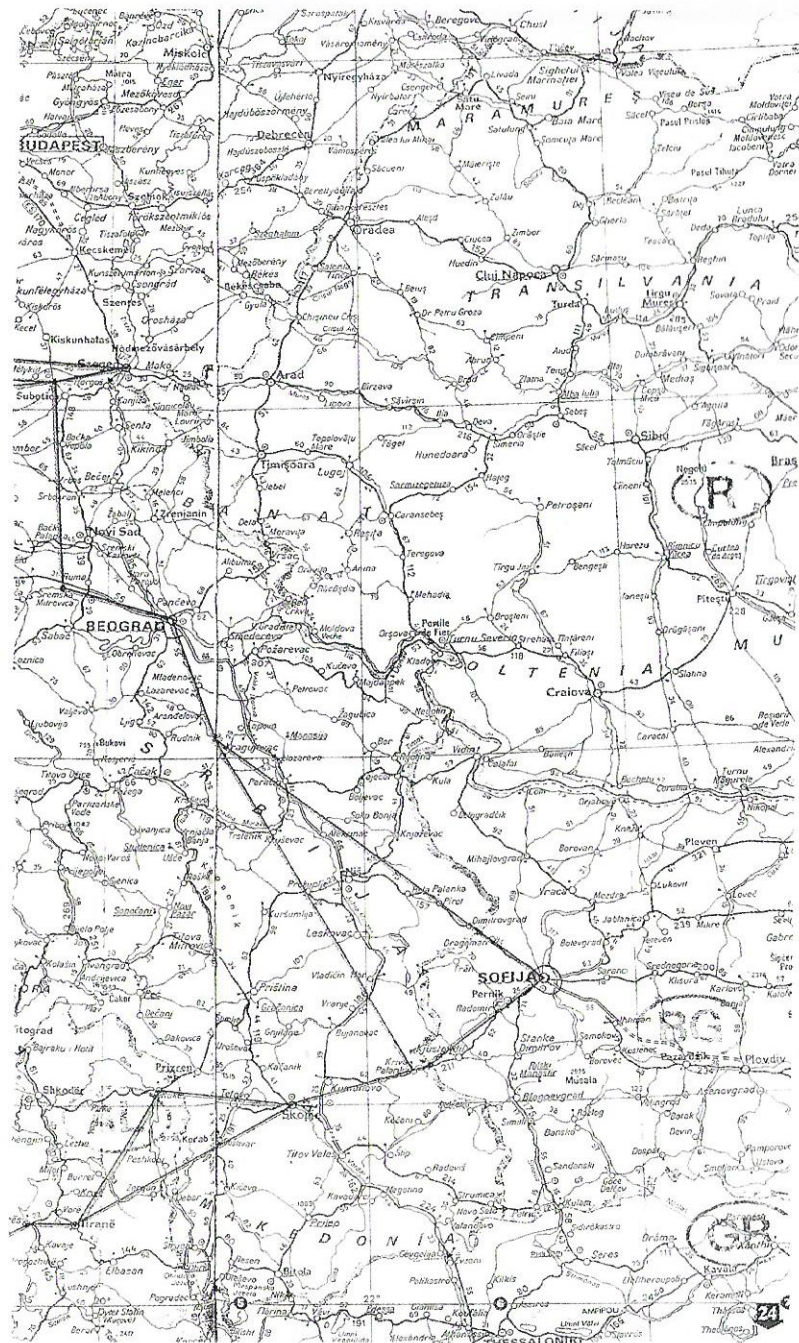
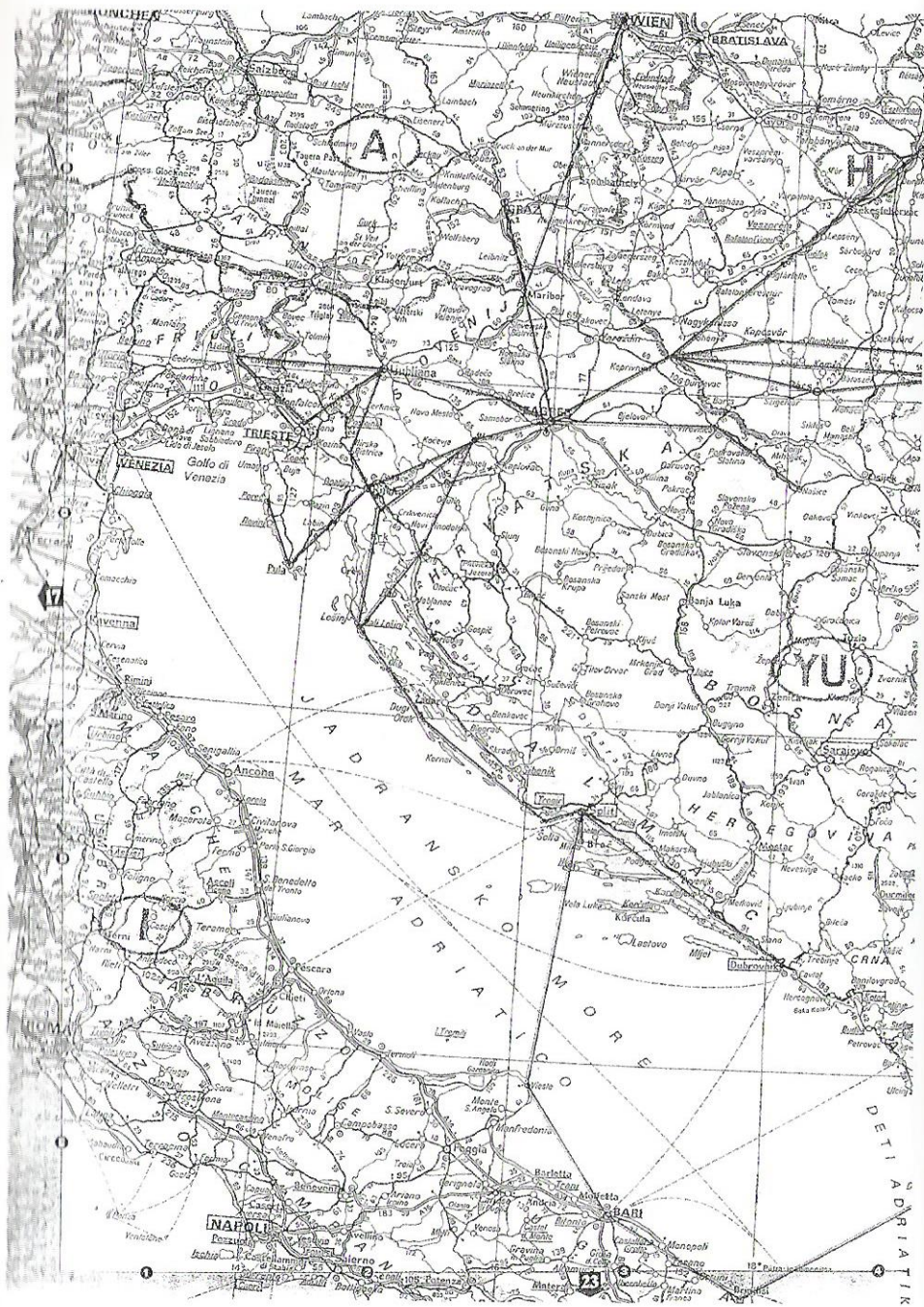
|               | LUG.         | AGO.          | SET.         |
|---------------|--------------|---------------|--------------|
| AB 205        | 54:10        | 36:40         | 37:05        |
| AB 206        | 42:00        | 66:45         | 46:10        |
| <b>Totali</b> | <b>96:10</b> | <b>103:25</b> | <b>83:15</b> |

|               | OTT.         | NOV.         | DIC.         |
|---------------|--------------|--------------|--------------|
| AB 205        | 41:25        | 35:30        | 36:10        |
| AB 206        | 23:35        | 33:30        | 23:50        |
| <b>Totali</b> | <b>65:00</b> | <b>69:00</b> | <b>60:00</b> |

Totale ore volate nel 1992: 654:35.

- AB 205 ore: 297:25
- AB 206 ore: 357:10

Alle pagine seguenti:  
le rotte in uso alla Sezione Elicotteri alla fine dell'anno 1992.





A conferma della intensa attività di volo vale la pena ricordare che oggi 1° gennaio 1993 il Mar. Magg. Piero CECCHIN il Serg. Magg. Osvaldo TROMBONI ed il Serg. Magg. Rino RUIU, equipaggio dell'EURO 001 EC 278 si trovano ancora a Belgrado per condizioni meteo avverse (da diversi giorni nevica incessantemente su tutta l'area dei Balcani). Il resto dell'Heli-team invece si riprende lentamente dai bagordi del veglione di S. Silvestro. Il freddo è continentale e la galaverna si è impadronita del paesaggio, sembra di vivere in un mondo di cristallo.



La galaverna all'aeroporto di Brnik.

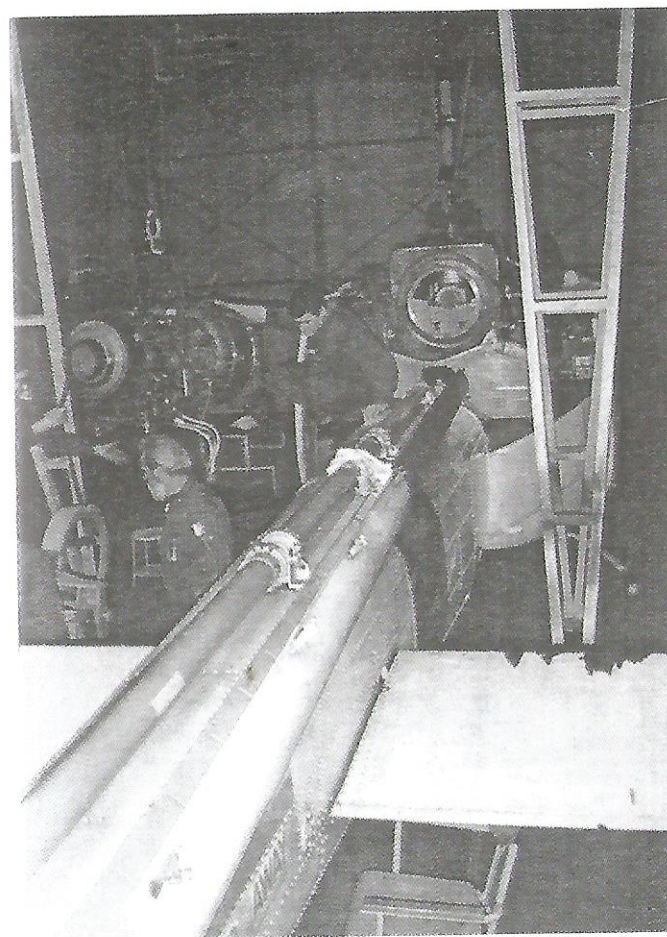
Il 2 gennaio 1993, gli inglesi salutano definitivamente la missione ed organizzano un party a cui tutta la Sezione Elicotteri è invitata. Tutto il personale si trasferisce pertanto, durante il pomeriggio, al Quartier Generale della Missione in Zagabria.

La festa, iniziata in sordina, prende vita quando alcuni membri dell'Heli-team si avvicinano all'orchestrina croata e si impossessano prima del microfono e successivamente degli strumenti.

Il lungo viaggio di ritorno al BRDO si svolge quasi interamente sotto un'incessante bufera di neve.

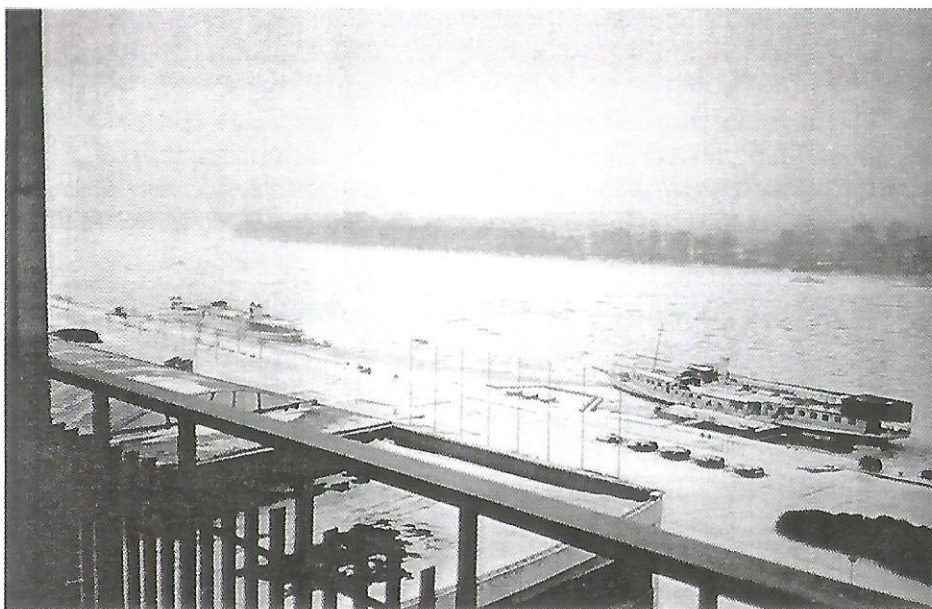
Il 4 gennaio 1993 decolla diretto ad Udine Campoformido, dove sarà rischierato per una ispezione intermedia alle 100 ore, l'EC 279.

L'ispezione sarà molto laboriosa, seppure effettuata in soli 15 giorni da due nostri tecnici distaccati sul posto (MANZINI - BALESTRIERI), e richiederà la sostituzione del turbomotore, del mozzo rotore principale ed altre componenti molto importanti del velivolo.

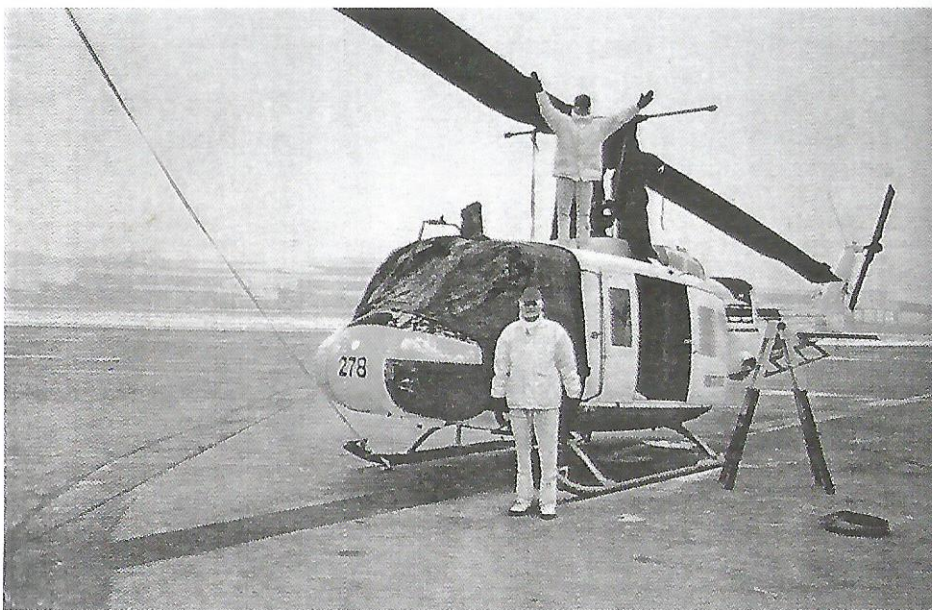


Udine Campoformido.  
Ispezione intermedia  
all'EC 279.

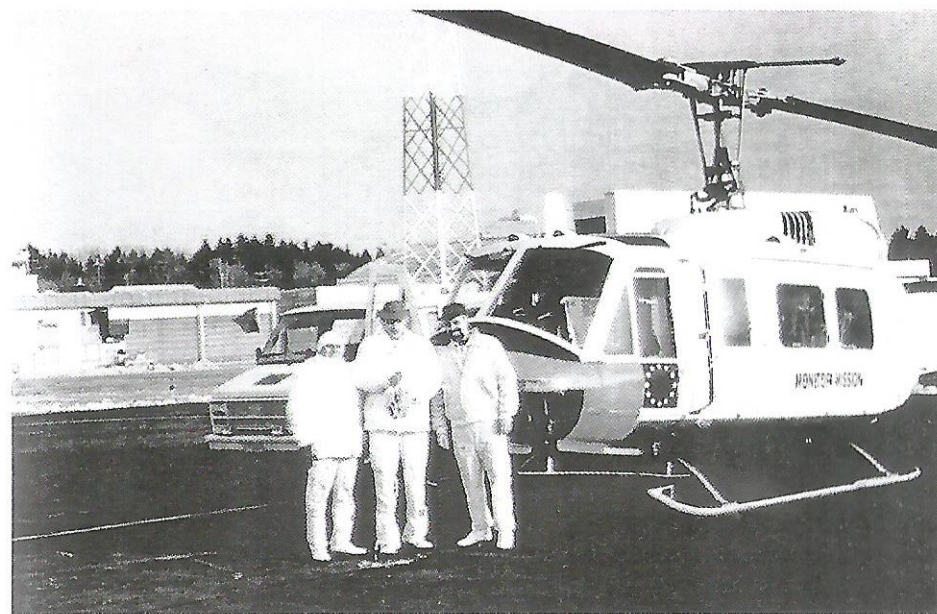
Nello stesso giorno un velivolo, l'EURO 001 (EC-278) che era rimasto bloccato da più di una settimana a Belgrado per le pessime condizioni atmosferiche, riesce a decollare e raggiunge direttamente Ljubljana.



Belgrado. Il Danubio prigioniero del ghiaccio, visto dalla sede del Centro Regionale della Missione.



Belgrado, 2 gennaio 1993. Ruiiu e Tromboni ispezionano il velivolo.



4 gennaio 1993. Con una bottiglia di spumante festeggiamo il ritorno di Ruiiu, Tromboni e Cecchin che per avverse condimeteo hanno trascorso il Capodanno a Belgrado.

Il 6 gennaio la Sezione Elicotteri al completo si rischiera a Zagabria per la cerimonia di commemorazione dei Caduti nel primo anniversario dell'abbattimento dell'elicottero. Oltre a quelli effettivi giungono dall'Italia molti ex componenti del "Nucleo Storico" con parenti ed amici. La Comunità Europea mette a loro disposizione un autobus che li trasporta da Udine a Zagabria dove pernottano all'Hotel Panorama.

Oggi 7 gennaio 1993, si commemora a Podrute il 1° anniversario dell'abbattimento dell'elicottero e la scomparsa del primo Comandante della Sezione Elicotteri del suo equipaggio e del Ten. di vascello Francese.

Partecipano alla cerimonia numerose autorità tra cui:

- l'Ambasciatore della Comunità Europea;
- l'Ambasciatore d'Italia in Croazia;
- il Gen. Ispettore dell'ALE Gen. D. SIRACUSA;
- il Comandante del 5° RIGEL Col. MARTINI;
- il Comandante del 25° Gr. Sqd. ALE "CIGNO" Ten. Col. DE STEFANI;
- il Cappellano Capo del 5° C.A. Mons. Angelo SANTAROSSA;
- e numerose autorità civili e militari Croate.



Podrute, 7 gennaio 1993.  
1° Anniversario.



Podrute,  
7 gennaio 1993.

Al termine della cerimonia di Podrute (luogo dell'abbattimento) è stata celebrata in località Novi Marof una S. Messa dal Vescovo di Zagabria e da Mons. Santarossa. La cerimonia è stata molto commovente soprattutto per i familiari delle vittime presenti: la Sig.ra VENTURINI e le due figlie, i genitori ed i fratelli di Marco MATTÀ, nonché la vedova ed i genitori del monitor francese EYCHENNE:

Il 14 gennaio 1993, l'equipaggio TROMBONI - GUSSO - CANTATORE, effettua una missione a Split con pernottamento e ritorno il giorno successivo.

Il 18 gennaio 1993, al termine di una ispezione di funzionamento l'EURO 001 (EC 278) effettua un volo prova sul cielo campo a Brnik.

19 gennaio 1993. Il Ten. GUSSO si reca ad Udine per il volo di collaudo dell'EC 279 che nel frattempo ha concluso l'ispezione intermedia iniziata in data 4 gennaio. Al volo collaudo partecipano anche due tecnici del 2° livello provenienti dal RRALE di Bologna con una nuova apparecchiatura elettronica che permette di eliminare la maggior parte delle vibrazioni rotore.

Le operazioni suddette sono molto complesse e si protraggono anche per il giorno seguente, ma nel primo pomeriggio il velivolo efficiente con a bordo: TROMBONI-GUSSO-MANZINI-BALESTRIERI, sfuggendo alla nebbia che già stava inghiottendo la pista di Campofornido, decolla per Ljubljana.

All'arrivo sull'aeroporto, dopo un volo routinario, una ulteriore situazione di nebbia molto bassa, ma fortunatamente a banchi, impegna l'equipaggio nel famoso atterraggio col buco.

Il 22 gennaio 1993, mentre l'EURO 001 (EC 278) con a bordo TROMBONI-NAPOLITANO-RUIU sta effettuando la missione di trasporto logistico a Split, l'EURO 003 (EC 520) si reca a Zagabria ai comandi del Mar. Magg. PINI e del Serg. Magg. CECCARELLI e rientra su Ljubljana con il Mar. Magg. PINI ed il Ten. AVIANO, trasportando il Gen. DURR vice Comandante della Missione e la Capo servizio amministrativo danese, Miss Trine Louise JURGENSEN. Dopo un briefing tenuto dal C.te della Sezione vengono accompagnati a visitare il parco del BRDO e successivamente sono ospiti dell'Heli-team per il pranzo.

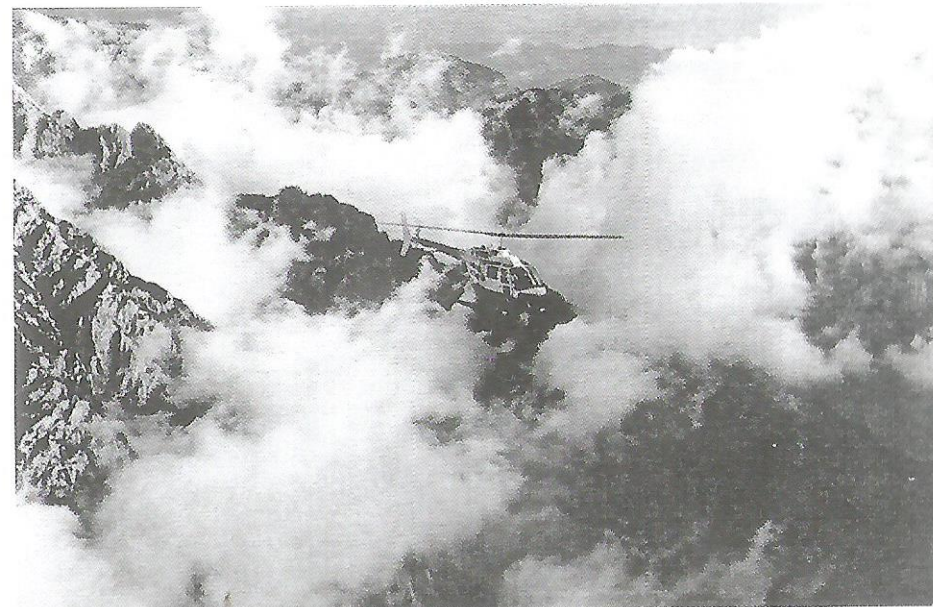


Vista aerea dell'aeroporto di Zagabria.

Ai comandi del Magg. Ilio VENUTI, il Mar. Magg. CECCHIN ed il Serg. Magg. BALESTRIERI con l'EC 279 il 27 gennaio effettuano un tour de force LJJ-LDZA-LDSP-LDZA-LJLI.

AVIANO-PINI col. l'EC 520 effettuano il 28 gennaio una missione da LJJ-LDZA-LDSP con rientro diretto su LJJ via Rijeka per rifornimento.

Il 31 gennaio 1993, lo stesso equipaggio del 28 gennaio vola sino a Split ove pernotta per rientrare il giorno successivo.



L'EC 520 in volo verso Split.

Il 1° febbraio 1993 rientra da Split l'EC 520, con equipaggio AVIANO-PINI, e sosta a Zagabria.

Decolla in perfetto orario l'EC 279 per una missione a Sofia in Bulgaria con a bordo VENUTI, GUSSO, CECCHIN e MANZINI più 5 monitors prelevati a Zagabria. Il volo senza inconvenienti effettua uno scalo tecnico a Belgrado e nel pomeriggio arriva a destinazione.

AVIANO e PINI volano alla volta di Pula il 2 febbraio con l'EC 520 e concludono la missione su Ljubljana.

L'equipaggio di SOFIA, dopo un doveroso saluto all'Addetto Militare presso l'Ambasciata Italiana in Bulgaria, visita la capitale e si dedica ad

acquisti vari tra i quali spiccano per originalità: un violino tzigano acquistato da MANZINI ed una serie di colbacchi originali russi comperati dagli altri componenti l'equipaggio.

Il 3 febbraio 1993 rientra, seguendo la rotta inversa, l'EC 279 da Sofia e, dopo aver lasciato i passeggeri a Zagabria, ultima la missione con l'atterraggio a Brnik.



Zagabria, febbraio 1993. La contraerea schierata a difesa dell'aeroporto di Pleso.

Al termine di una missione Ljubljana - Pula - Zagabria condotta da PINI e AVIANO, l'EC 520 ritorna a Ljubljana portando anche il Cap. NAPOLITANO il quale, ogni qualvolta il Ten. AVIANO è impegnato in una missione di volo, lo sostituisce nelle vesti di AIR LAISON OFFICER presso il Quartier Generale della Missione a Zagabria, siamo al 5 febbraio 1993.

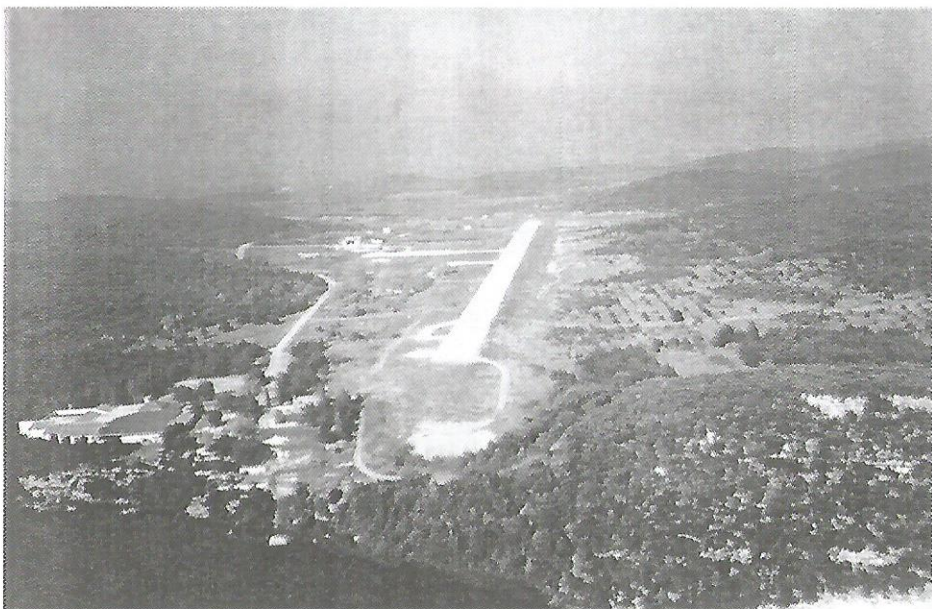
In uno dei pochi soleggiati giorni d'inverno l'equipaggio VENUTI-NAPOLITANO-CECCHIN-RUIU a bordo dell'EC 279 effettua il 10 febbraio, una missione di monitoraggio degli aeroporti croati nella zona Nord della costa Dalmata. Dopo il decollo da Ljubljana ed il prelevamento degli airfield monitors a Zagabria atterrano a: Losjni, Vrsar e Pula dove sono "costretti" a consumare un pasto frugale.



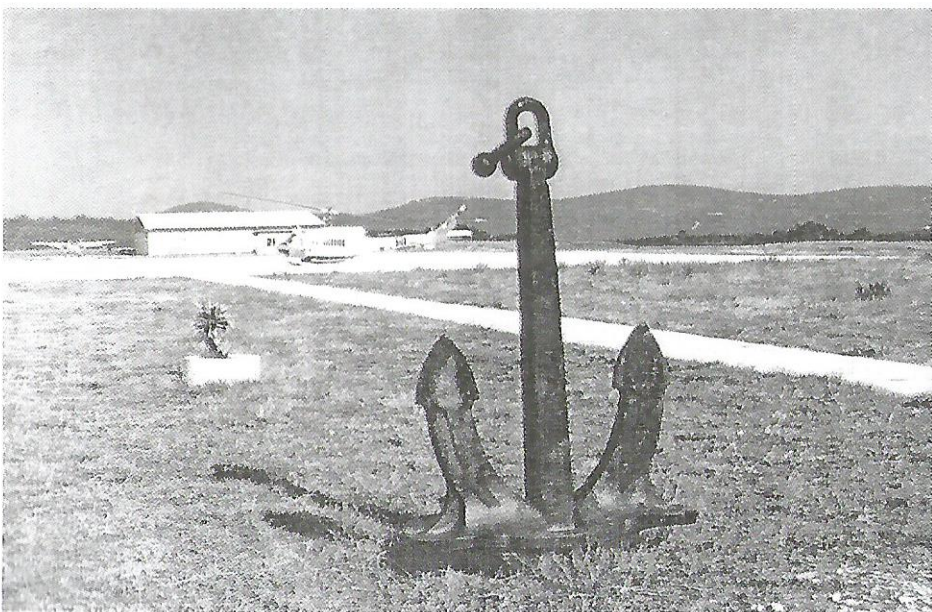
Vrsar, 10 febbraio 1993.  
... "costretti" a consumare un pasto frugale.



Aeroporto di Vrsar.

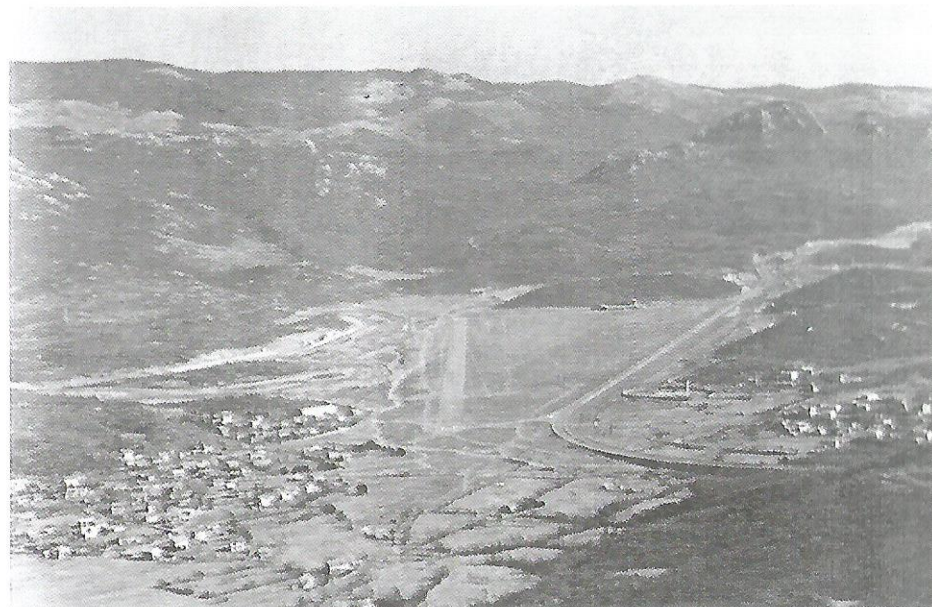


Pista di atterraggio dell'aeroporto di Vrsar.



Aeroporto dell'isola di Losjni.

Dopo un pernottamento, il giorno seguente, l'EC 279 decolla da Pula ed atterra in ordine a: Rijeka, Grobnik e Zagabria prima di rientrare definitivamente a Brnik.



Pista di atterraggio dell'aeroporto di Grobnik, 10 Mn a NE di Rijeka.

Vista la ripresa delle ostilità nella zona di ZARA ed OGULIN, nonché nelle vicinanze di KARLOVAC, siamo costretti il 12 febbraio a rivedere le rotte di volo spostandole di una decina di miglia più a nord.

Da Zagabria pertanto si ripoterà in futuro sull'NDB di MELTICA in Slovenia per poi raggiungere la costa appena a Sud di Rijeka. Si proseguirà quindi alla volta di Losjini e mantenendosi all'esterno delle Isole Cornati, via NDB di SALJ si raggiungerà la destinazione finale di Split.

Tale rotta, pur aumentando i già ampi margini di sicurezza esistenti, ci costringe a far atterrare ogni volta l'AB 206 a Losjini per rifornimento.

La prima prova della nuova rotta compete all'equipaggio PINI-CECCARELLI che grazie all'ottima visibilità riescono a distinguere nettamente sull'aeroporto di ZARA i colpi di artiglieria della battaglia che sta infuriando per il controllo dell'aeroporto stesso.

Nel pomeriggio l'elicottero rientra direttamente via Losjini sull'aeroporto Lubianese di Brnik.



Lungo la rotta di Split, veduta aerea del paese di Primosten.

Il 13 febbraio 1993 si conclude sulla base di Brnik la prima ispezione intermedia delle 100h effettuate completamente con personale e mezzi dell'Heli-team all'estero. Oltre ai normali controlli previsti in sede di ispezione, vengono sostituiti alcuni ammortizzatori della trasmissione.

L'ambita meta di Szeged in Ungheria viene raggiunta a mezzogiorno del 16 febbraio dall'EC 279 che, ai comandi del GUSSO coadiuvato dal TROMBONI e MANZINI, dopo aver decollato presto da Ljubljana, ha successivamente prelevato lo Stato Maggiore danese al completo presso l'Hotel "I" di Zagabria.

Notevoli i ritardi per il disbrigo delle pratiche doganali nel piccolo aeroporto ungherese, ma gentilissima e pronta la collaborazione di tutto il personale che nonostante i mezzi ridottissimi ci ha supportato egregiamente. Il rifornimento in particolare visti i mezzi a disposizione è durato quasi quanto lo stesso volo.

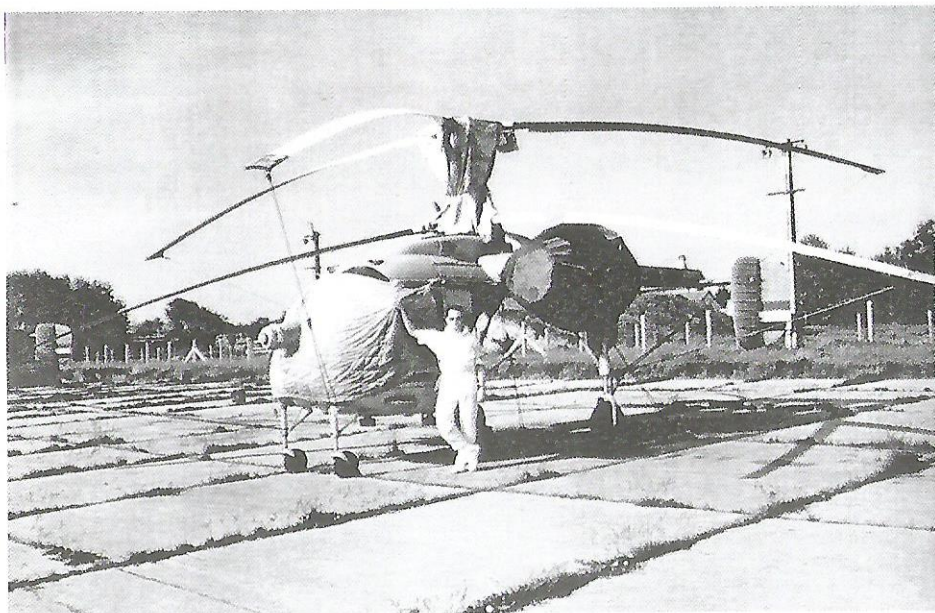
Il 17 febbraio 1993 mentre in giornata rientra da Szeged l'EC 279, l'EC 520 viene trasferito prima ad Udine e successivamente a Bologna dove viene ricoverato per l'ispezione intermedia, ed immediatamente reintegrato con l'EC 553. Allo scadere delle effemeridi l'EC 553, con a bordo CECCARELLI - PINI - LAURIA - TRAINOTTI, atterra all'aeroporto di Ljubljana ed entra ufficialmente a far parte della flotta dell'Heli-team.



13 febbraio 1993. L'ispezione intermedia è terminata.



Il laborioso rifornimento di carburante a Szeged.

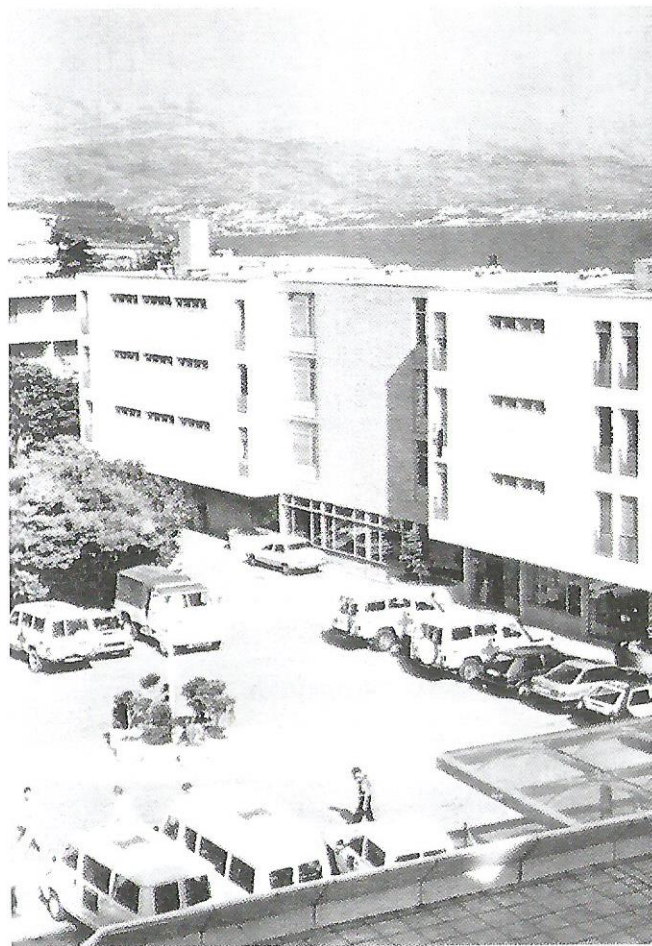


Kaposvar. Cantatore ed un elicottero Kamov.



17 febbraio 1993. L'EC 553 atterra a Brnik allo scadere delle effemeridi.

Il velivolo EC 279 il 18 febbraio, con a bordo NAPOLITANO, CECCHIN, TROMBONI e CANTATORE, decolla alla volta di DUBROVNIK con prelevamento passeggeri a Zagabria ed a Spalato, dove riatterra in serata e dove l'equipaggio, dopo la solita cena a base di pesce, trascorre la notte.



Il Centro Regionale di Split.

Il 22 febbraio 1993, dopo la sostituzione del Fuel Control dovuta ad un rumore anomalo riscontrato dopo alcuni spegnimenti, viene ricollaudato l'EC 279, con un volo di collaudo parziale; oltre all'Ufficiale tecnico ed al pilota collaudatore ci sono a bordo gli artefici della sostituzione lampo (recupero a Bologna del nuovo fuel control) i tecnici meccanici ALE: MANZINI, MARZOLI e RUIU.





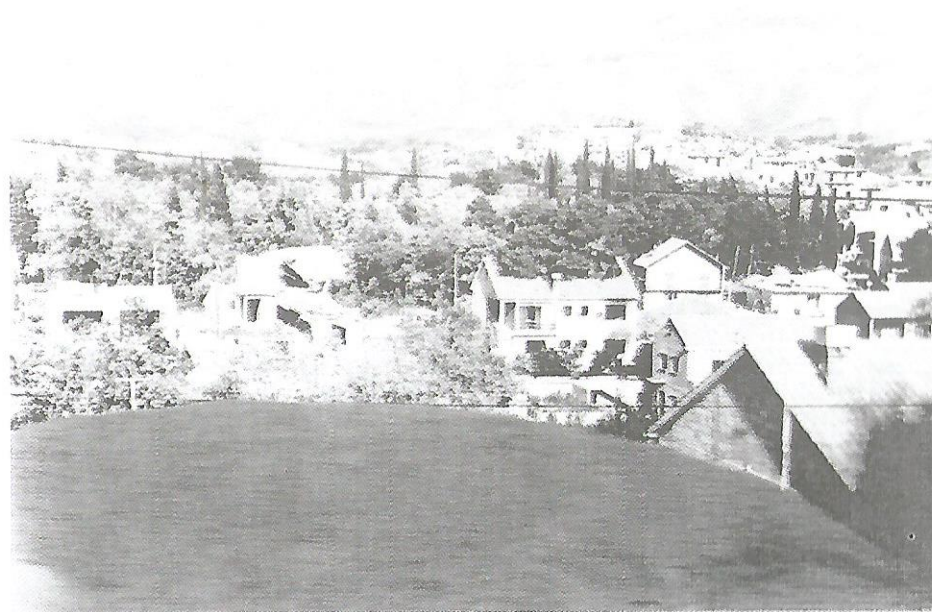
18 febbraio 1993. In volo verso Dubrovnik.



L'aeroporto di Cilipi a Dubrovnik.



Vista aerea dell'abitato di Dubrovnik.



Cilipi, dopo un bombardamento serbo.



Lungo la rotabile che da Cilipi conduce a Dubrovnik.



Dubrovnik. Il corso principale.

Nel programma di monitoraggio degli aeroporti viene svolta il 23 febbraio 1993 una missione nella parte Sud della costa Croata. L'equipaggio è NAPOLITANO, TROMBONI e RUIU e gli aeroporti monitorati sono Split e Hvar il primo giorno e Dubrovnik il giorno seguente.

Dopo una lunga programmazione e contrattazione con tutti gli organi competenti il 26 febbraio 1993 parte una missione per l'Albania la cui genesi può essere così riassunta:

Viene richiesto, in un primo tentativo, l'attraversamento dello spazio aereo Serbo lungo la costa Montenegrina con decollo da Split. Tale rotta che richiederebbe solo due ore per raggiungere Tirana non viene autorizzata dalle autorità militari in comando nella zona, e viene addirittura sentenziato, dall'Ammiraglio Serbo RAKIC, che se il nostro elicottero avesse sorvolato le loro acque territoriali sarebbe stato fatto sicuramente bersaglio della loro artiglieria contraerea (alla pagina seguente fotocopia del messaggio trasmesso dal Centro Regionale di Herceg-novi relativo all'incontro con l'ammiraglio Rakic).

Un secondo tentativo viene studiato per volare al di fuori della costa e delle acque territoriali Montenegrine.

Ma ne derivano altre difficoltà di ordine pratico, poiché il nostro velivolo monomotore non è autorizzato a volare a lungo sull'acqua senza assistenza, e interpellati gli organi competenti riceviamo parere negativo alla fornitura di assistenza da parte del naviglio UEO che incrocia sull'Adriatico in quella zona, parere motivato dalla necessità politica di non coinvolgere l'UEO nelle attività dell'ECMM.

Ulteriore difficoltà di carattere squisitamente aeronautico viene dal fatto che l'unico punto di passaggio di traffico tra la FIR ZAGABRIA e quella di BELGRADO, competente per quella zona di spazio aereo, è il punto CRAYE alla distanza di 63 NM da Dubrovnik, in mezzo al mare e pertanto improponibile.

Non rimane altra soluzione che studiare una rotta terrestre che dalla Serbia e, successivamente, dalla Macedonia riesca a raggiungere l'Albania.

Quest'ultimo tentativo dopo lunghi tempi d'attesa ha finalmente esito positivo ed una ad una ci arrivano le "clearance" (autorizzazioni al volo) di Slovenia, Croazia, Ungheria, Serbia, Macedonia ed Albania.

L'equipaggio è il seguente: VENUTI, GUSSO, CECCHIN e BALESTRIERI.

Il velivolo: l'EURO 002 (EC 279). Le condizioni meteo proibitive fanno slittare la partenza, prevista per il 25 febbraio, di un giorno. Nel frattempo i passeggeri raggiungono Tirana con un aereo, noleggiato in origine, per il trasporto del solo Ambasciatore Danese.

MODULO PER MESSAGGIO

RISERVATO PER USO DEL CENTRO/STAZ. DI TELECOM. \_\_\_\_\_

|  |  |                       |  |
|--|--|-----------------------|--|
| FICA PER COMPET.<br>EDIATO   | QUALIFICA PER<br>CONOSCENZA<br>DIFFERITO | GRUPPO DATA<br>ORARIO | ISTRUZIONI PER IL MSG.   |
| 1) STATESERCITO OPERAZIONI   |  | R O M A               | PREFISSO GR  |
| 2) COL. MONTI<br>UFFICIALE ITALIANO DI COLLEGAMENTO<br>PRESSO E.C. MONITOR MISSION |  | ZAGABRIA              | CLASS.DI SEGRETEZZA<br>NON CLASSIFICATO<br>N.DI PROT.DEL MITT.<br>250/FB |

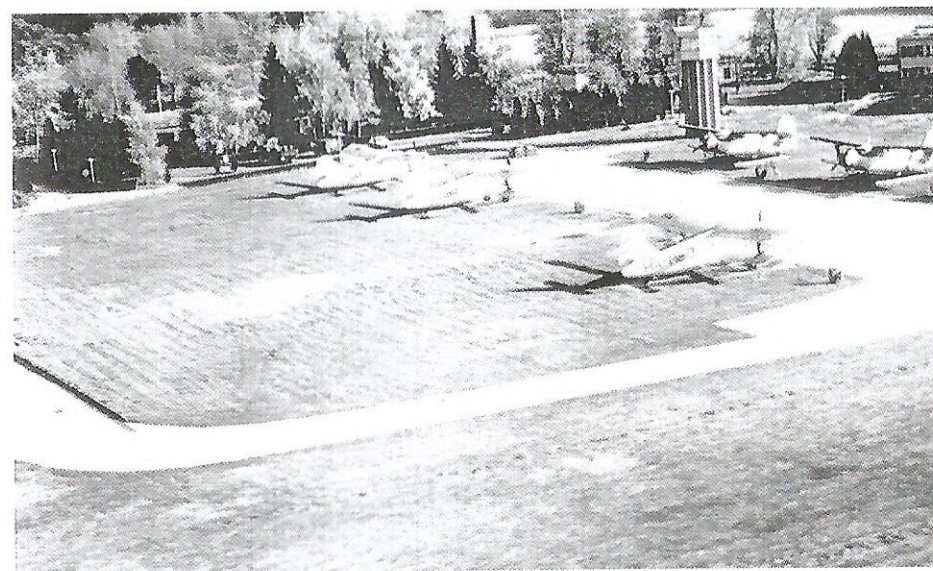
INFO)  
 DIFESA GABINETTO R O M A  
 STAMADIFESA R O M A  
 ESERCITO ISPEALE R O M A (PROVV.)

N. 250/FB DATATO 14 APRILE 1993.  
 a. SOSPENSIONE VOLI.  
 O DISPOSIZIONI VERBALI IMPARTITE DA DIFESA GABINETTO.  
 IVI SICUREZZA SUGGERISCONO NECESSITA' IMMEDIATA SOSPENSIONE ATTIVITA' DI VOLO ELICOTTERI (ESCLUSI CASI RIFERITI AT SITUAZIONI DI EMERGENZA) QUANTOMENO SINO AT NUOVE DISPOSIZIONI.  
 : SALA OPERATIVA COSME - 3.7379.

|                |   |                             |     |                      |         |   |           |
|----------------|---|-----------------------------|-----|----------------------|---------|---|-----------|
| 1_ DI_1_PAGINE |   | MSG. DI RIFER.              |     | NOME DEL COMPILATORE |         | UFFICIO   | N. TELEF. |
|                |   | CLASSIFICATO<br>---SI ---NO |     | CAP. BOCCIA          |         | OP.   | 3.7380    |
| ORE            | R | DATA                        | ORA | SISTEMA              | OPERAT. | FIRMA DELL'UFFICIALE<br>CHE AUTORIZZA LA TRASMISSIONE<br>IL CAPO REPARTO<br>(Gen. B. Ferraro BORIE) |           |
|                | T | DATA                        | ORA | SISTEMA              | OPERAT. |   |           |

Le condizioni meteo non sono ancora delle migliori quando in mattinata approssimandoci a KELEB POINT decidiamo di tornare indietro sino a Kaposvar.

Nel pomeriggio finalmente il velivolo raggiunge Belgrado dove l'equipaggio spende la notte e, nella mattinata del 27, decolla da Belgrado alla volta di Tirana via Skopje.



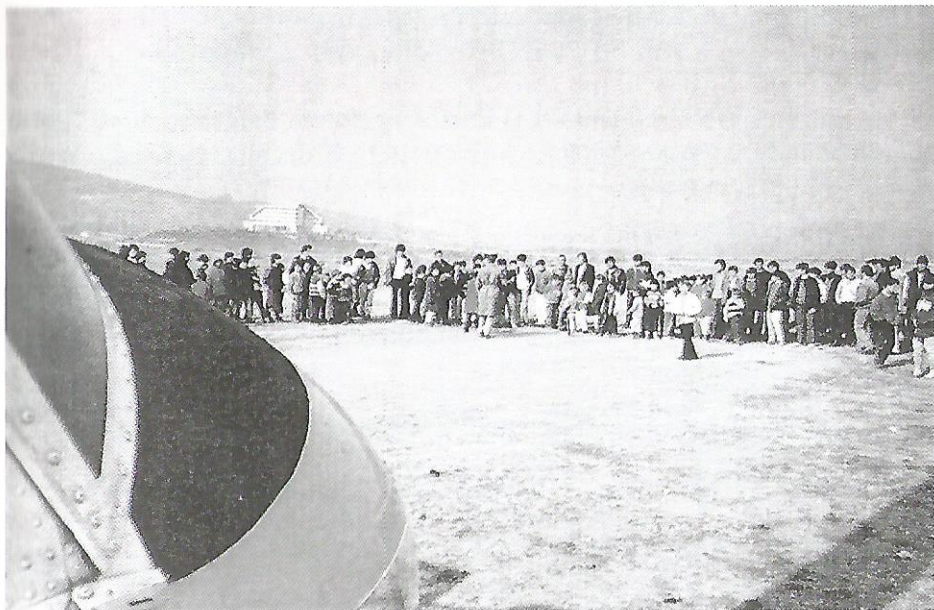
Antonov 2 parchati all'aeroporto di Kaposvar.

Nel primo pomeriggio viene raggiunto l'aeroporto di Tirana RINAS dopo aver sorvolato le Alpi albanesi alla quota di 11.000 piedi. Il primo ad individuare l'aeroporto è il primo pilota che in competizione con il C.te vince una delle "solite" scommesse.

Nella mattinata del 28 febbraio si decolla per Kukes ai confini albanesi con il Kossovo. Stesso equipaggio e stesso velivolo, tutto lo stato maggiore Danese a bordo più l'Ufficiale di collegamento albanese (un pilota di Mi-8) il Magg. Alexander.

Dopo il briefing al Centro Regionale di Kukes, visita guidata e scortata al mercato paesano, dove veniamo visti come degli extraterrestri. La povertà di questi posti è tangibile.

Il 1° marzo 1993 le condizioni meteo non sono delle migliori, pertanto il primo tentativo di lasciare l'Albania per raggiungere Sofia via Skopje (Macedonia) non è possibile screstare, ed il velivolo con tutti i suoi passeggeri rientra su Tirana.

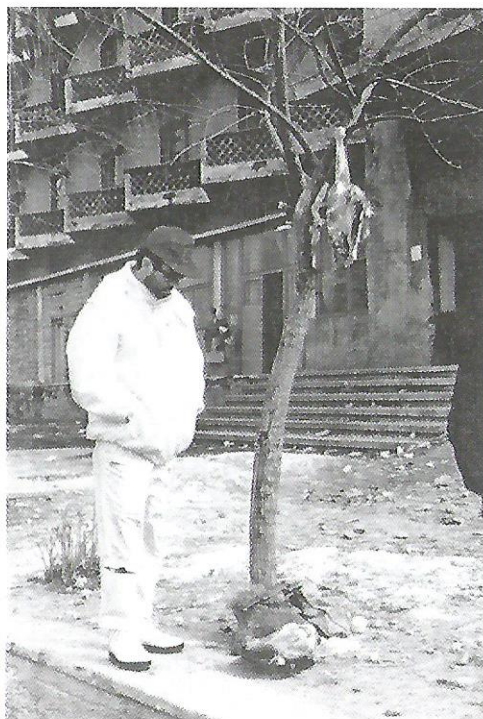


L'EC 279 ha atterrato a Kukes (Albania).

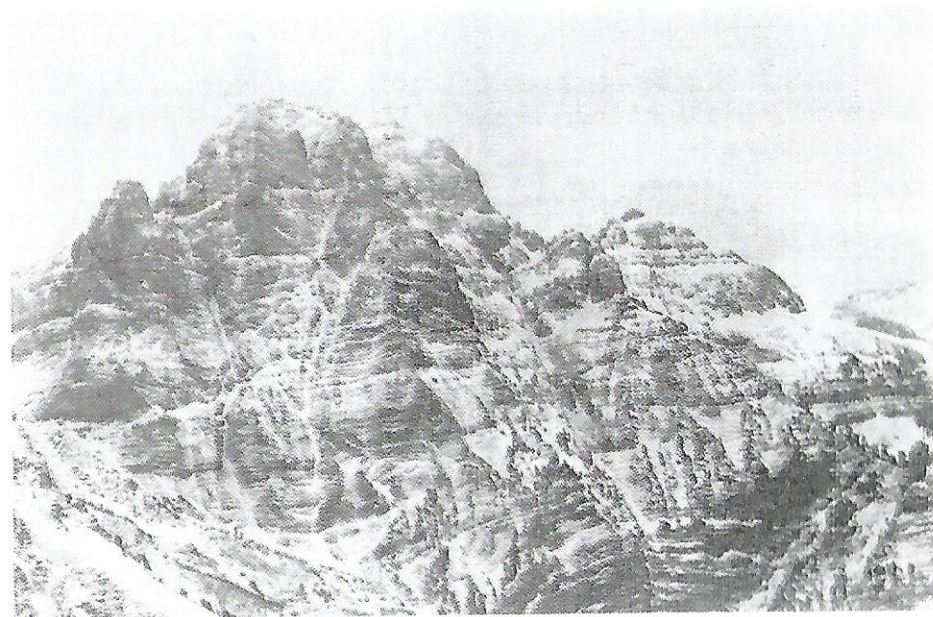
Il mercato di Kukes.



Le macellerie a Kukes.



... ancora Kukes ed il suo mercato.



In volo di ricognizione nel Nord dell'Albania. Le loro ardite cime.

Mentre si effettua il rifornimento, qualcuno, per fare una battuta lancia l'idea di passare da Sud via Grecia (isola di Corfù).

Tutto l'ingranaggio si muove in quella direzione e nel pomeriggio vengono ottenute tutte le "clearances" necessarie. Ma il tempo inclemente peggiora anche in quella zona e, dopo un'ora di volo con circa 40 Kts di vento contrario, allo scadere delle effemeridi, l'EC 278 ritorna nuovamente a Tirana.

Nella stessa giornata intanto, l'EC 553, che si era rischierato il giorno precedente su Zagabria, effettua una missione con esito positivo a Pula ed in serata è nuovamente a Ljubljana.

A Tirana l'equipaggio, pur scoraggiato dalle condimeteo avverse, onora gli impegni di un'altra scommessa infernale, vertente il funzionamento della luce interna della cabina passeggeri.

Perde il GUSSO ed oltre alla cena il pegno prevede che il soggetto urli in mezzo alla piazza principale di Tirana, e con l'onta della foto: "Sono un MONA perché non so come funziona la luce cabina del vano passeggeri!".

Il 2 marzo 1993, vista la necessità di far rientrare i passeggeri a Zagabria, viene rinoleggiato il Cessna del C.te CUCULOVIC che, trasportando anche il RUIU, nel pomeriggio atterra a RINAS. Nel viaggio di ritorno oltre ai passeggeri Danesi, viene imbarcato anche il GUSSO che in serata raggiunge Ljubljana per partecipare il giorno seguente ad una missione a Spalato.

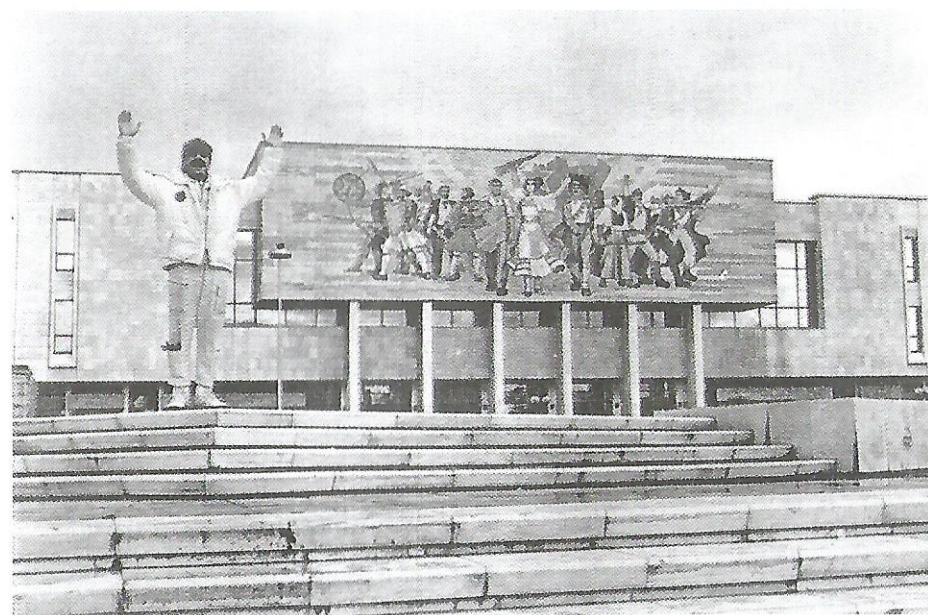
Il 3 marzo 1993, la prevista missione per Split viene sospesa per condimeteo avverse e nel pomeriggio, decolla invece da Tirana una missione non programmata con destinazione Kukes. Il velivolo è sempre l'EC 278 e l'equipaggio invece è composto da VENUTI, CECCHIN e RUIU.

Al rientro dalla missione, nel tardo pomeriggio, il velivolo è costretto ad atterrare a pochi minuti da Tirana per l'accensione della spia "CHIP DETECTOR TRAMMISSIONE".

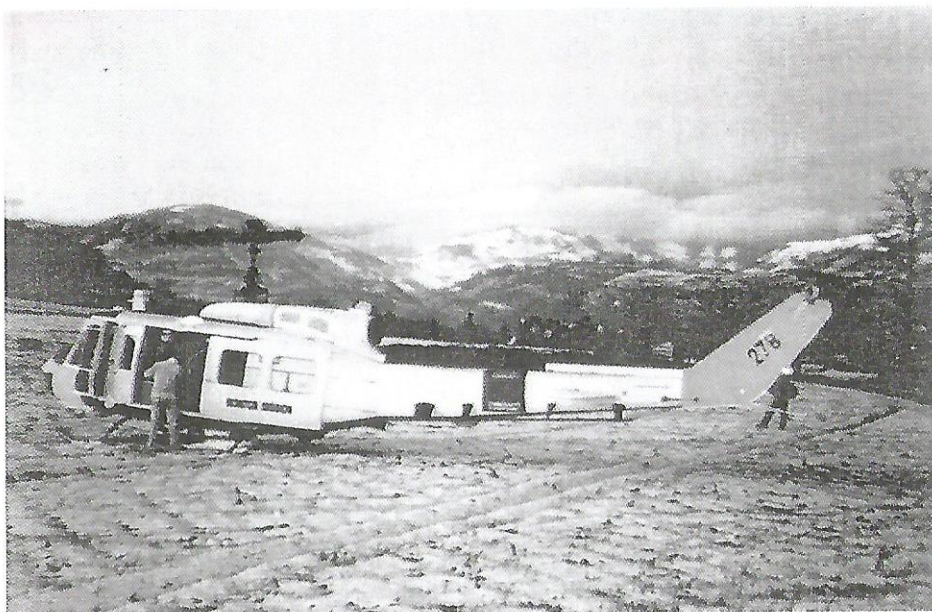
RUIU e BALESTRIERI il 4 marzo sull'aeroporto internazionale di Tirana effettuano l'ispezione di funzionamento al velivolo EC 278.

Il 7 marzo, viene effettuata un'altra missione a Kukes durante la mattinata e in quella località vengono scaricati per errore due caschi di volo dell'equipaggio. Finalmente nel pomeriggio il velivolo lascia l'Albania e raggiunge Belgrado dove l'equipaggio pernotta ulteriormente.

L'8 marzo 1993, dopo una agognata attesa delle condizioni meteo favorevoli, l'EC 278 ed il suo equipaggio riescono ad arrivare felicemente alla BASE di Ljubljana.



Le scommesse di Balestrieri e Gusso



Serata del 3 marzo 1993. L'atterraggio d'emergenza.



Il ritorno all'aeroporto di Belgrado.

Per inciso oltre ad aver trascorso l'ultimo dell'anno a Belgrado, Cecchin ha avuto la fortuna di festeggiare pure il suo compleanno in giro per il mondo.



La città di Belgrado vista dal Centro Regionale.

Il 9 marzo 1993 con PINI e AVIANO, l'EC 553 nominativo radio EURO 003, si reca a Zagabria e Split via Rijeka rientrando nella tarda serata, prima a Zagreb e successivamente a Ljubljana.

L'EC 279, l'11 marzo con equipaggio TROMBONI, NAPOLITANO, MANZINI, decollato da Ljubljana effettua una missione a Split con rientro e pernottamento a Zagreb.

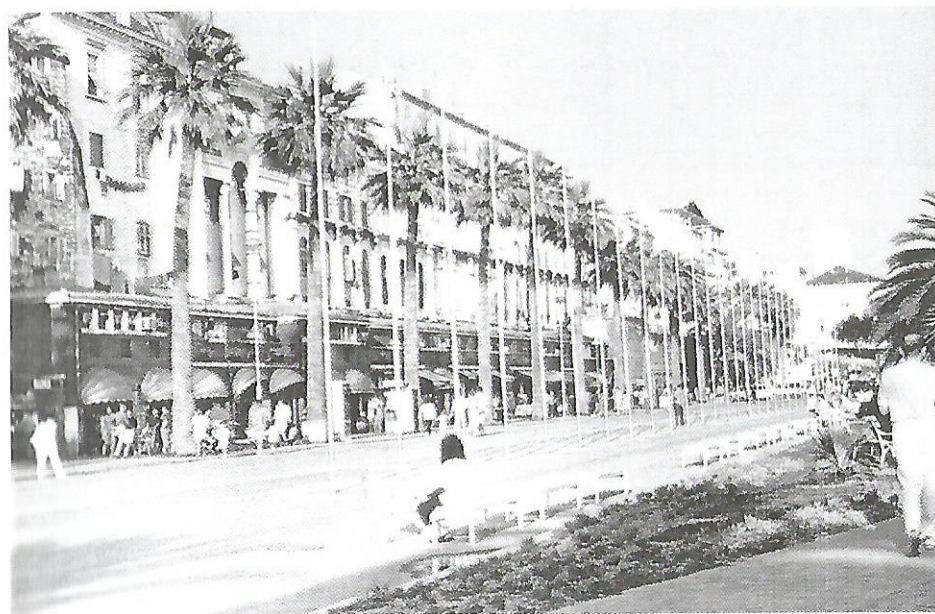
Il giorno successivo lo stesso equipaggio da Zagreb con 7 monitor vola alla volta di Split dove effettua un'ulteriore pernottamento.

Il 13 marzo 1993, per la coincidente assenza di Aviano e Napolitano a Zagabria, viene inviato Gusso il quale effettua un primo periodo di affiancamento nell'incarico di Ufficiale di Collegamento presso il Quartier Generale della Missione.

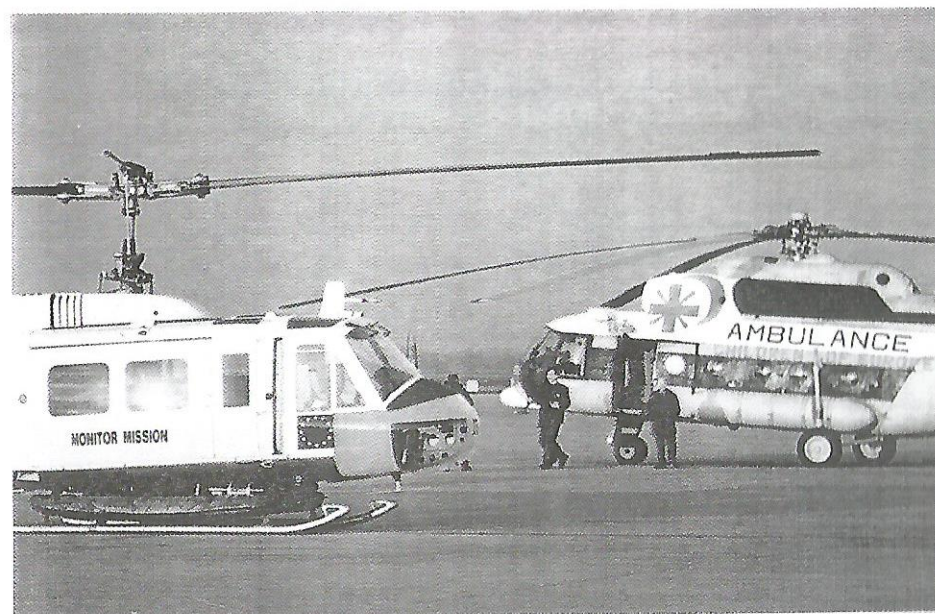
Il 17 marzo 1993, con volo diretto da Ljubljana, AVIANO (in rientro dall'off-duty) e CECCARELLI, a bordo dell'EC 553, raggiungono Split da dove, imbarcati i passeggeri, volano diretti a Zagreb con scalo tecnico per rifornimento a Losjani.



In volo verso Split.



Il lungo mare di Split.



Il piazzale di volo di Split.



Avvicinamento serale all'aeroporto di Zagreb.



In serata Aviano, dopo aver atterrato a Ljubljana, rientra a Zagabria per ultimare l'affiancamento a Gusso.

Verso il 18 marzo 1993, viene pianificata la prossima missione in Albania con rotta ZAGABRIA, UNGHERIA, BELGRADO, SKOPIJE, TIRANA e con tappa a Sofia al rientro.

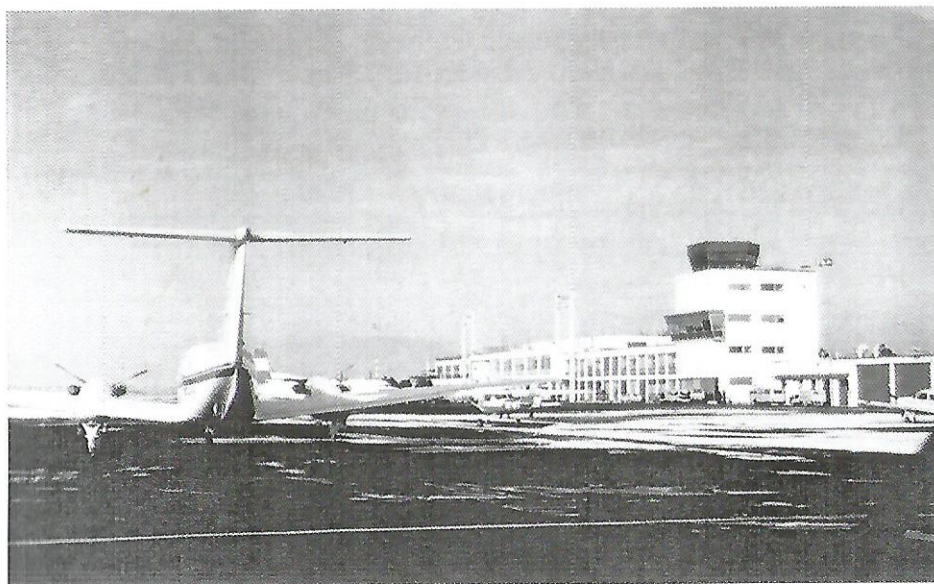
Il volo dovrebbe effettuarsi il 25 marzo, ma per condizioni meteo avverse decolla il 26 marzo; il velivolo è l'EC 279 con nominativo radio EURO 002 ed ai comandi il Magg. VENUTI ed equipaggio TROMBONI, CECCHIN e CANTATORE.

Dopo aver prelevato i passeggeri a Zagabria, nonostante le sfavorevoli condizioni meteo, il velivolo atterra a Belgrado, dove però rimarrà bloccato per parecchi giorni.

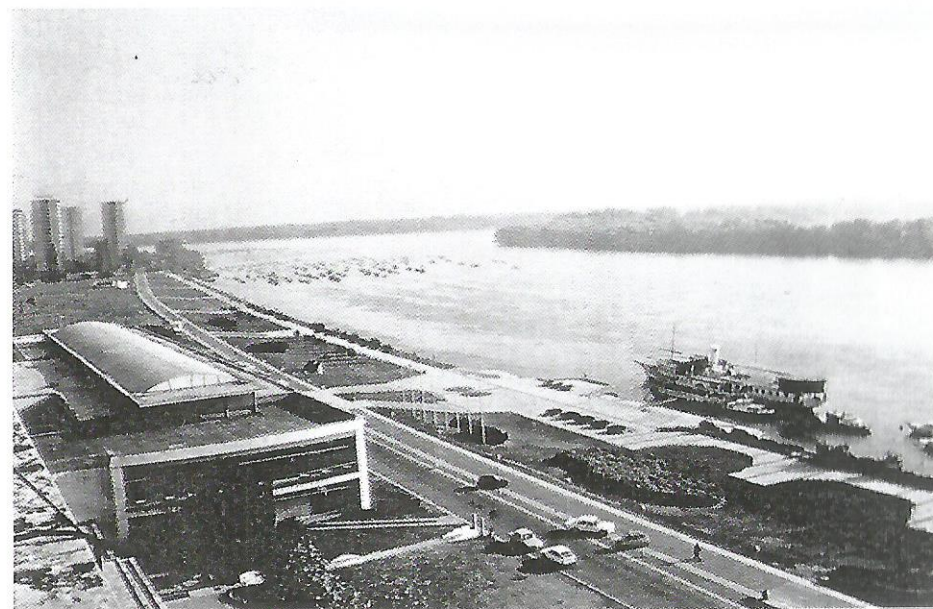
Il 27 marzo 1993, a causa degli impegni del personale trasportato, la missione, viste le persistenti condizioni meteo avverse, viene annullata ed i passeggeri rientrano a Zagabria mediante uno "shuttle", mentre il velivolo ritornerà a Lubiana due giorni dopo.

Il primo aprile 1993, giunge presso la missione il Serg. Magg. Luciano CORSI proveniente dal 2° RRALE di Bologna.

Con lui arrivano anche 200 cappellini dell'"HELICOPTER TEAM", che nel frattempo abbiamo fatto confezionare dalla ditta CARIOCA di Carpi.



L'aeroporto di Belgrado.



Il Danubio visto dal Centro Regionale della Missione di Belgrado.

Il giorno 2 aprile 1993, trasportando il Capo Centro Regionale di Szeged (Mr. BEAUMONT), l'EC 553 rientra a Zagabria, passando da PECS per una ricognizione su alcune aree che saranno oggetto di una successiva missione in Ungheria.

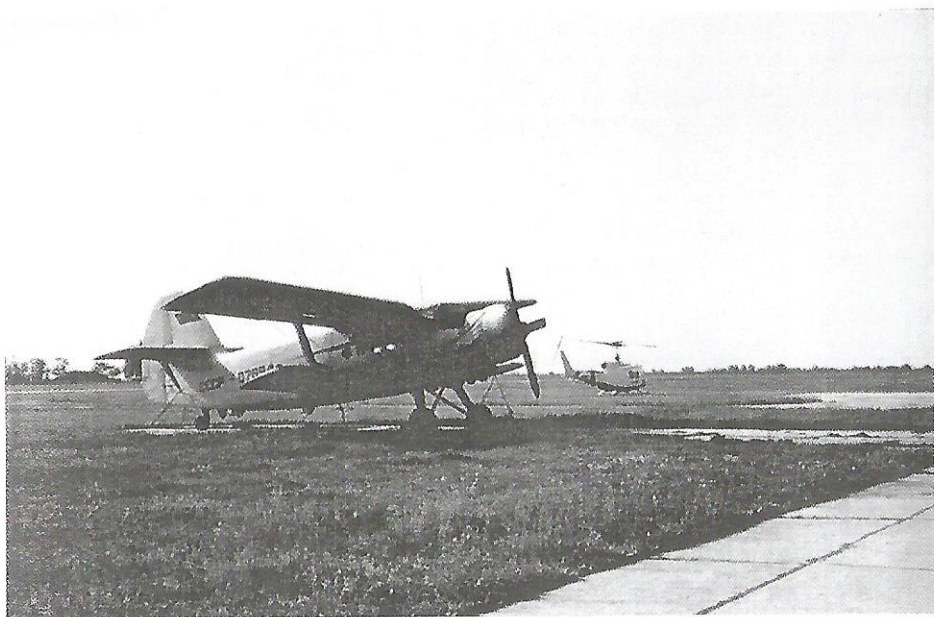
Il Serg. Magg. Luca MARZOLI del 1° RRALE di Bracciano, lascia la missione e rientra definitivamente in patria, è il 3 aprile 1993.

L'EC 278 EURO 001, il 6 aprile, decolla dal Quartier Generale di Zagabria: destinazione Szeged ove, grazie ad un favorevole vento, atterra dopo solo 1:40 di volo.

Nel pomeriggio, dopo un breve briefing presso il Centro Regionale, con a bordo otto passeggeri, il velivolo atterra nel cortile della caserma della "Border Guard" ungheresi di KISKUNHALAS.

Nel tardo pomeriggio, allo scadere delle effemeridi, si atterra anche a Pecs, nella caserma dello stesso Corpo militare. In questa località il velivolo viene parcheggiato per la notte.

La missione rientra da Pecs atterrando nella mattinata dell'8 aprile a Zagabria e, nel pomeriggio a Brnik.



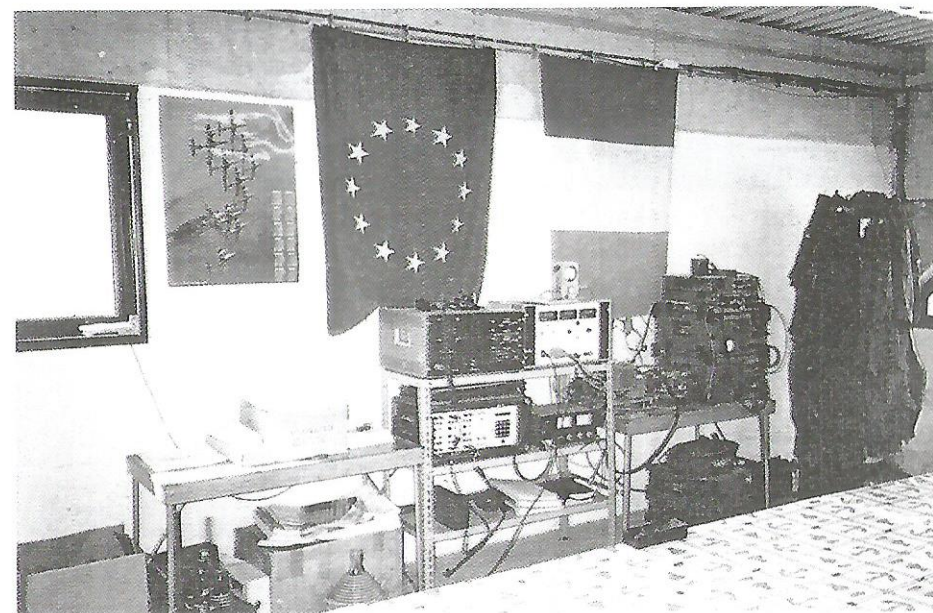
Aeroporto di Szeged, 6 aprile 1993.



6 aprile 1993, alla volta di Pecs sorvolando la Putza ungherese.



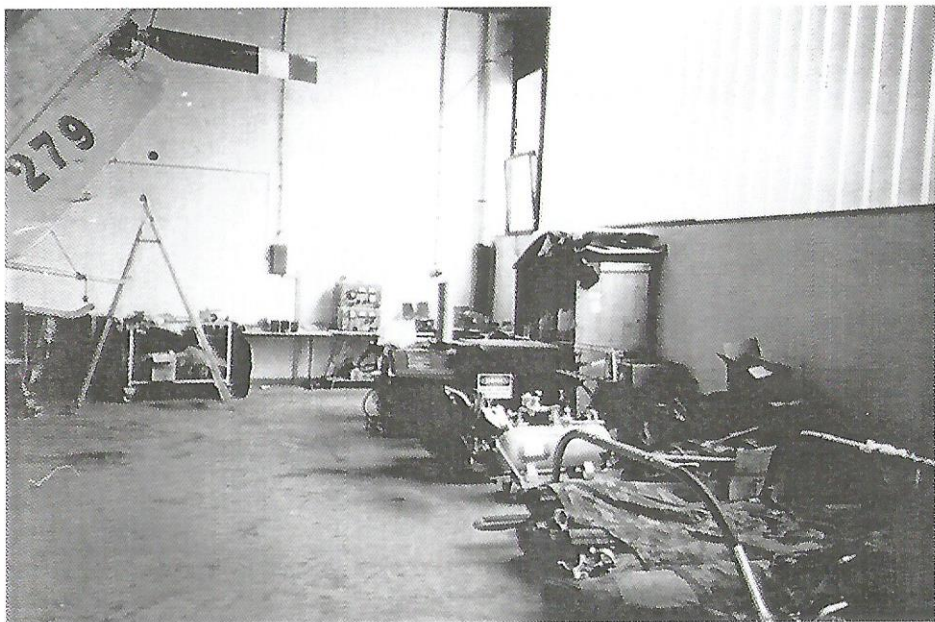
L'EC 278 nella caserma ungherese di Kiskunhalas.



Aula briefing. Apparatî radio per i collegamenti TBT della Sezione Elicotteri.

Abbiamo, in questi giorni, pianificato fino alla fine mese numerosi voli e stiamo anche preparando una nuova missione in Albania.

Del tutto inatteso arriva alla sera del 13 aprile 1993 una comunicazione telefonica da Roma che ordina, per motivi di sicurezza, la sospensione dell'attività di volo degli elicotteri italiani sui territori dell'ex Jugoslavia.



Hanger Elicotteri.

Alla pagina seguente,  
il messaggio pervenuto dall'ufficio operazioni dello Stato Maggiore dell'Esercito.

MODULO PER MESSAGGIO

RISERVATO PER USO DEL CENTRO/STAZ. DI TELECOM.

| TIPOLOGIA PER COMPET.  | QUALIFICA PER CONOSCENZA DIFFERITO | GRUPPO DATA ORARIO | ISTRUZIONI PER IL MSG.                   |
|--|------------------------------------|--------------------|--|
| 1) STATOESERCITO OPERAZIONI  |                                    | R O M A            | PREFISSO GR                              |
| 2) COL. MONTI<br>UFFICIALE ITALIANO DI COLLEGAMENTO<br>PRESSO E.C. MONITOR MISSION |                                    |                    | ZAGABRIA                                 |
|  |                                    |                    | CLASS. DI SEGRETEZZA<br>NON CLASSIFICATO |
|  |                                    |                    | N. DI PROT. DEL MITT.<br>250/FB          |

INFORMAZIONI)  
DIFESA GABINETTO R O M A  
STAMADIFESA R O M A  
ESERCITO ISPEALE R O M A (PROVV.)

N. 250/FB DATATO 14 APRILE 1993.

OGGETTO: SOSPENSIONE VOLI.

OGGETTO: DISPOSIZIONI VERBALI IMPARTITE DA DIFESA GABINETTO.

OGGETTO: SICUREZZA SUGGERISCONO NECESSITA' IMMEDIATA SOSPENSIONE ATTIVITA' DI VOLO ELICOTTERI (ESCLUSI CASI RIFERITI AT SITUAZIONI DI EMERGENZA) QUANTOMENO SINO AT NUOVE DISPOSIZIONI.

OGGETTO: SALA OPERATIVA COSME - 3.7379.

| 1_ DI_1_ PAGINE |   | MSG. DI RIFER. |     | NOME DEL COMPILATORE |         | UFFICIO  |  | N. TELEF. |  |
|-----------------|---|----------------|-----|----------------------|---------|--|--|-----------|--|
|                 |   | CLASSIFICATO   |     | CAP. BOCCIA          |         | OP.  |  | 3.7380    |  |
|                 |   | ---SI ---NO    |     |                      |         |  |  |           |  |
| ORE             | R | DATA           | ORA | SISTEMA              | OPERAT. | FIRMA DELL'UFFICIALE CHE AUTORIZZA LA TRASMISSIONE |  |           |  |
|                 | T | DATA           | ORA | SISTEMA              | OPERAT. | IL CAPO REPARTO<br>(Com. B. Ferraro BORIE)         |  |           |  |

La Sezione Elicotteri al completo, il giorno 16 aprile 1993, si trasferisce al Quartier Generale della missione ove in una semplice cerimonia il Capo Missione Ambasciatore Danese Dott. SKOV consegna la medaglia commemorativa della Comunità Europea ai membri della Missione (foto alla pagina seguente).

Il 26 aprile 1993, il Serg. Magg. Osvaldo TROMBONI lascia improvvisamente la Sezione Elicotteri e viene ricoverato all'Ospedale Militare di Udine per sospetta epatite di tipo "B".

Il giorno successivo lo stesso Sottufficiale sarà trasferito all'Ospedale di Padova ove, dopo circa 15 giorni di degenza, sarà dimesso completamente ristabilito.

Il 4 maggio 1993 presso il ristorante "SMUK" alla presenza di tutta la Sezione Elicotteri, escluso purtroppo il Tromboni, il Comandante Venuti, a nome dell'Heli-team, saluta e ringrazia il personale che nei giorni a venire lascerà la Missione.

Il 5 maggio rientra in Patria il Cap. Alfonso NAPOLITANO ed il Serg. Magg. Antonio CANTATORE.

I cinque nuovi componenti in arrivo dall'Italia sono:

- Cap. Stefano ZINNO, Ufficiale Tecnico proveniente dal 3° RRAL di Bergamo;
- Ten. Stefano SALVADORI, Pilota di EM-2 del 25° Gr. Sqd. ALE "CIGNO";
- Mar. Magg. Alfredo LENZI, TMA e consegnatario dei materiali, proveniente dal 25° Gr. Sqd. ALE "CIGNO";
- Mar. Ca. Maurizio CARLET, TMA proveniente dal 49° Gr. Sqd. ALE "CAPRICORNO";
- Mar. Ord. Carlo CECILIA, Pilota di EM-2 del 25° Gr. Sqd. ALE "CIGNO".

Il 7 maggio 1993, il personale di nuova assegnazione si reca a Zagabria, accompagnato dal Comandante, per essere presentato all'Ufficiale più elevato in grado della Delegazione Italiana: Col. Gianni MONTI.

Il 15 maggio 1993 lasciano definitivamente la Missione, l'Ufficiale Tecnico uscente: Cap. Gianfranco LAURIA PANTANO, ed il Consegnatario materiali uscente: Mar. Magg. Cosimo Sergio PITTERL che rientrano in Patria per fine mandato all'estero.

L'Ispettore dell'ALE, Gen. Siracusa, il 20 maggio autorizza il volo collaudo dell'AB 206 EC 553. Il volo avviene sul cielo campo di Brnik dopo 37 giorni di inattività.

Il 2 giugno 1993 una rappresentanza della Sezione Elicotteri partecipa, nella ricorrenza della festa della Repubblica, ad una cena offerta dall'AMBASCIATORE D'ITALIA A ZAGABRIA.



Zagabria, 16 aprile 1993. Cerimonia per la consegna della Medaglia Commemorativa della European Community Monitor Mission.



L'Ambasciatore della ECMM consegna al Col. Monti, Ufficiale più elevato in grado della Delegazione Italiana, la medaglia commemorativa per i nostri Caduti.

Alla presenza del Capo dello Stato, l'11 giugno 1993 si svolge a Viterbo la cerimonia per il 42° anno di vita della nostra specialità. In tale occasione, alla presenza di una nostra piccola rappresentanza, viene consegnata la **MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE ALLA MEMORIA** ai nostri Caduti in Jugoslavia e la **MEDIAGLIA D'ARGENTO AL VALORE DELL'ESERCITO** all'equipaggio scampato con perizia all'attacco del MIG serbo.

Di seguito le motivazioni come trascritte sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana pubblicata il 25.05.1993.

## Medaglie d'Oro

**Serg. Magg. A.L.E. MARCO MATTA**, nato il 7 gennaio 1964 ad Avigliana (Torino) - Sottufficiale pilota osservatore dell'aviazione dell'Esercito, membro della missione osservatori per il controllo del "cessate il fuoco", condotta sotto l'egida del comitato per la sicurezza e la cooperazione in Europa nei territori della ex Jugoslavia, si distingueva per coraggio, elevata professionalità e insigni virtù militari eseguendo numerose missioni di volo in situazioni ad elevato rischio. Pur nella consapevolezza dell'alto e costante pericolo derivante dalla possibilità di attacchi incontrollati da parte della fazioni in lotta nei territori sorvolati, persisteva nell'assolvimento del compito affidatogli. Durante una regolare missione di osservazione lungo la rotta preventivamente pianificata e concordata, perdeva la vita in un vile agguato a seguito dell'abbattimento dell'elicottero AB 205, del quale era secondo pilota, proditoriamente colpito da un velivolo delle forze armate jugoslave.

Mirabile esempio di dedizione al servizio portato fino all'estremo sacrificio.

Madzarevo (Croazia), 7 gennaio 1992.

**Mar. Ca. A.L.E. FIORENZO RAMACCI**, nato il 23 agosto 1958 a Viterbo - Sottufficiale tecnico meccanico dell'aviazione dell'Esercito, membro della missione osservatori per il controllo del "cessate il fuoco", svolta sotto l'egida del comitato per la sicurezza e la cooperazione in Europa nei territori della ex Jugoslavia, si distingueva per coraggio, elevata professionalità e insigni virtù militari prendendo parte, a bordo di elicottero a numerose missioni di volo in situazioni ad elevato rischio. Pur nella consapevolezza dell'alto e costante pericolo per possibili attacchi da parte delle fazioni in lotta nei territori sorvolati, persisteva nell'assolvimento del compito privilegiando sempre il servizio. Nel corso di una regolare missione, concordata e pianificata, perdeva la vita a seguito dell'abbattimento dell'elicottero sul quale volava, colpito proditoriamente da aereo delle forze armate jugoslave.

Madzarevo (Croazia), 7 gennaio 1992.

**Mar. Ca. A.L.E. SILVANO NATALE**, nato il 27 aprile 1951 a Riva del Garda (Trento) - Sottufficiale tecnico meccanico dell'aviazione dell'Esercito, membro della missione osservatori per il controllo del "cessate il fuoco", svolta sotto l'egida del comitato per la sicurezza e la cooperazione in Europa nei territori della ex Jugoslavia, si distingueva per coraggio, elevata professionalità e insigni virtù militari prendendo parte, a bordo di elicottero a numerose missioni di volo in situazioni ad elevato rischio. Pur nella consapevolezza dell'alto e costante pericolo per possibili attacchi da parte delle fazioni in lotta nei territori sorvolati, persisteva nell'assolvimento del compito privilegiando sempre il servizio. Nel corso di una regolare missione, concordata e pianificata, perdeva la vita a seguito dell'abbattimento dell'elicottero sul quale volava, colpito proditoriamente da aereo delle forze armate jugoslave.

Vittima innocente della malvagità umana e luminoso esempio di dedizione al dovere portato fino all'estremo sacrificio.

Madzarevo (Croazia), 7 gennaio 1992.

**Ten. Col. A.L.E. ENZO VENTURINI**, nato il 1° febbraio 1941 a La Spezia - Ufficiale pilota osservatore dell'aviazione dell'Esercito a capo nucleo elicotteri della missione osservatori per il controllo del "cessate il fuoco", condotte sotto l'egida del comitato per la sicurezza e la cooperazione in Europa nei territori in lotta della ex Jugoslavia, si distingueva per coraggio, elevata professionalità e insigni virtù militari eseguendo numerose missioni di volo in situazioni ad elevato rischio. Pur nella consapevolezza dell'alto e costante pericolo derivate dalla possibilità di attacchi incontrollati da parte delle fazioni in lotta nei territori sorvolati, persisteva nell'assolvimento del compito affidatogli. Durante una regolare missione di osservazione lungo la rotta, preventivamente pianificata e concordata, perdeva la vita in un vile agguato a seguito dell'abbattimento dell'elicottero AB 205, nel quale era al comando, proditoriamente colpito da un velivolo delle forze armate jugoslave.

Mirabile esempio di dedizione al servizio portato fino all'estremo sacrificio.

Madzarevo (Croazia), 7 gennaio 1992.

## *Medaglie d'Argento*

**Ten. A.L.E. RENATO BARBAFIERA**, nato a Trani (Bari) il 6 giugno 1961 - Ufficiale pilota osservatore dell'aviazione dell'Esercito - Membro della "missione osservatori" (Monitor Mission) della Comunità Economica Europea operante in territorio jugoslavo per il controllo del "cessate il fuoco", al comando di elicottero, in volo pianificato da Belgrado a Zagabria in formazione con altro aeromobile, veniva proditoriamente fatto segno di improvvisa aggressione armata da parte di due aerei delle forze armate Jugoslave che colpivano, distruggendolo l'altro aeromobile. Con prontezza e perizia eccezionali, effettuava una manovra evasiva con conseguente atterraggio di emergenza, riuscendo a sottrarre il velivolo all'offesa ed a salvare così la vita di tutto il personale trasportato, tra cui un diplomatico belga della Comunità Europea.

Chiaro esempio di coraggio e perizia nell'adempimento del servizio.

Madzarevo (Croazia), 7 gennaio 1992.

**Mar. Ca. A.L.E. SILVIO DI BERNARDO**, nato a Gemona del Friuli (Udine) il 24 agosto 1954 - Sottufficiale tecnico meccanico dell'aviazione dell'Esercito - Membro della "Missione osservatori" (Monitor Mission) della Comunità Economica Europea operante in territorio jugoslavo per il controllo del "cessate il fuoco", quale specialista di elicottero, in volo pianificato da Belgrado a Zagabria in formazione con altro aeromobile, veniva proditoriamente fatto segno ad improvvisa aggressione armata da parte di due aerei delle forze armate jugoslave che colpivano, distruggendolo, l'altro aeromobile. Con prontezza e perizia coadiuvava i piloti nell'attuazione di una manovra evasiva con conseguente atterraggio d'emergenza che, riusciti, consentivano di sottrarre il velivolo all'offesa e di salvare così la vita di tutto il personale trasportato, tra cui un diplomatico belga della Comunità Europea.

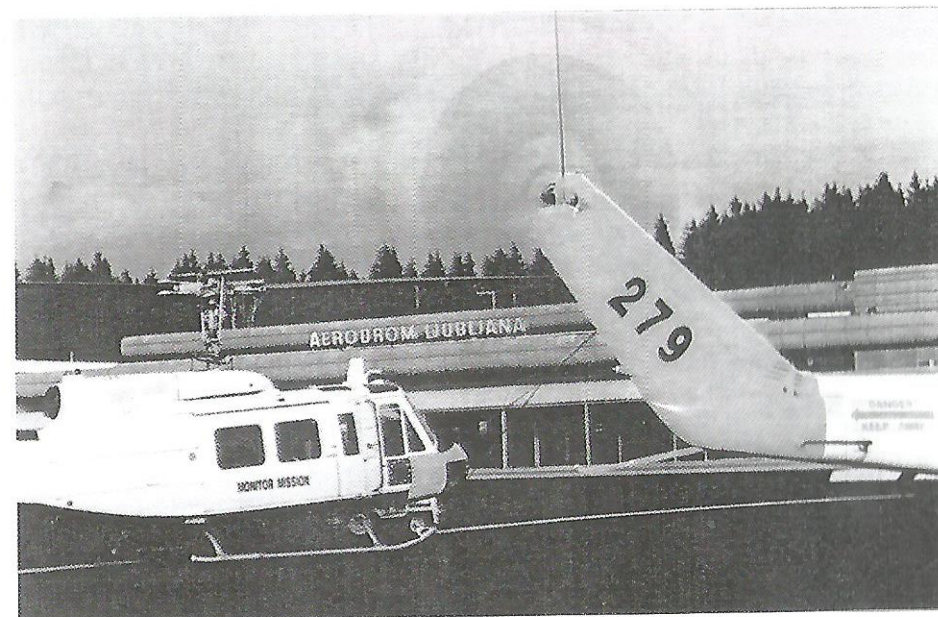
Chiaro esempio di coraggio e perizia nell'adempimento del servizio.

Madzarevo (Croazia), 7 gennaio 1992.

Serg. Magg. A.L.E. WILLIAM PAOLUCCI, nato a Liestal (Svizzera) il 4 maggio 1963 - Sottufficiale pilota dell'aviazione dell'Esercito - Membro della "Missione osservatori" (Monitor Mission) della Comunità Economica Europea operante in territorio jugoslavo per il controllo del "cessate il fuoco", quale secondo pilota di elicottero, in volo pianificato da Belgrado a Zagabria in formazione con altro aeromobile, veniva proditoriamente fatto segno ad improvvisa aggressione armata da parte di due aerei delle forze armate jugoslave che colpivano, distruggendolo, l'altro aeromobile. Con prontezza e perizia eccezionali effettuava una manovra evasiva con conseguente atterraggio d'emergenza, riuscendo a sottrarre il velivolo all'offesa e di salvare così la vita di tutto il personale trasportato, tra cui un diplomatico belga della Comunità Europea.

Chiara esempio di coraggio e perizia nell'adempimento del servizio.

Madzarevo (Croazia), 7 gennaio 1992.



Durante il periodo di non volo vengono effettuate le "messe in moto" dovute ed alcuni voli prova.

Con l'afflusso di alcuni nostri specialisti, che contribuiranno in maniera determinante all'attività manutentiva del 25° Gr. Sqd. A.E. "CIGNO", ha inizio il 16 giugno 1993 l'attività addestrativa di volo di tutti i piloti della Sezione Elicotteri.

Il 17 giugno 1993, la Sezione Elicotteri partecipa a Zagabria alla cena in onore del Col. MONTI che dopo due anni di servizio alla Missione Europea di Osservazione in Jugoslavia come Capo Centro Regionale ed anche Ufficiale più elevato in grado della delegazione italiana, rientra in Patria per raggiunti limiti di età.



Volo prova sul cielo campo di Brnik.

Il 22 giugno 1993, riceviamo la visita del nuovo Capo Centro Regionale di Zagabria, nonché Ufficiale più elevato in grado della Delegazione Italiana: Col. Natale FALCO.

Il 16 luglio 1993 dai vertici del Ministero della Difesa giunge la notizia che il Nucleo Elicotteri della EC Monitor Mission, deve ripiegare su Udine.

È un preavviso ufficiale anche se, modalità e dettagli dovranno essere stabiliti a mezzo messaggio che, atteso in giornata, ancora non è arrivato.

Il 19 luglio 1993, arriva il fonogramma definitivo n. 1000/143309 di STATE-SERCITO OPERAZIONI e, con questo, hanno inizio tutte le operazioni di ripiegamento su Udine Campoformido (copia del messaggio alla pagina seguente).

19/07 '93 17:36 38 41 52 47 38 AIRTRANSCELL ZG +++ HELI CELL LUBIAN 001  
 SAGGIECMM-ELC) DATA COPIA A: I, II, IV, V REP. E UGPPF  
 MODULO PER MESSAGGIO  
 SPAZIO RISERVATO PER USO DEL CENTRO/STAZ. DI TELEC.

|   |                          |                                   |  |
|---|--------------------------|-----------------------------------|--|
| QUALIFICA PER COMPET.<br>IMMEDIATO          | QUALIFICA PER CONOSCENZA | GRUPPO DATA ORARIO<br>19/620/B Wg | ISTRUZIONI PER IL MSG.                   |
| DA (FM) STATESERCITO OPERAZIONI             |                          | R O M A                           | PREFISSO GR                              |
| A (TO) ISPEAVIAZIONE<br>CEE MONITOR MISSION |                          | R O M A<br>ZAGABRIA               | CLASS. DI SEGRETEZZA<br>NON CLASSIFICATO |
|   |                          |                                   | N. DI PROT. DEL MITT.<br>1000/143309     |

PERCO (INFO)  
 DIFESA GABINETTO R O M A  
 STAMADIFESA R O M A  
 REGTOMILES NORD EST PADOVA  
 QUINTO CORPAMILES VITTORIO VENETO

NCL N. 1000/143309 DATATO 19 LUG. 1993  
 OGGETTO: MISSIONE DEGLI OSSERVATORI DELLA COMUNITA' EUROPEA NELLA EX JUGOSLAVIA (ECMM).  
 SEGUITO COMUNICAZIONI VERBALI.

- IN OTTEMPERANZA AT DECISIONI DI DIFESA GABINETTO IN MERITO AT PROBLEMATICA IN OGGETTO, DISPONESI CHE:
  - SEZIONE ELICOTTERI AVIAZIONE ESERCITO DISLOCATA NELLA EX JUGOSLAVIA RIENTRI IMMEDIATAMENTE IN ITALIA RISCHIERANDOSI SU AEROPORTO DI CAMPOFORMIDO (UD) CON ORIENTAMENTO DI IMPIEGO AT FAVORE MISSIONE CEE. FINO AT FORMALIZZAZIONE RITIRO DEFINITIVO;
  - 53 SOTTUFFICIALI ADDETTI AT TRASPORTI TERRESTRI NON SIANO AVVICENDATI ALL'ATTO RIENTRO IN PATRIA AT TERMINE MANDATO. CONTESTUALMENTE SIANO PROGRESSIVAMENTE RIMPATRIATE AUTOVETTURE ITALIANE ASSEGNATE ECMM.
- RELAZIONE QUANTO PRECEDE, ISPETTORATO IN INDIRIZZO EST PREGATO DISPORRE TEMPESTIVA ATTUAZIONE RISCHIERAMENTO CITATA SEZIONE, CHE CONSENTIRA' RIPRESA DELL'ATTIVITA' VOLATIVA NECESSARIA PER MANTENIMENTO OPERATIVITA' EQUIPAGGI. IN CASO DI EVENTUALI URGENTI ESIGENZE ET QUALORA DECADA ATTUALE DIVIETO DI ATTIVITA' VOLATIVA IN LOCO, ELICOTTERI POTRANNO ESSERE NUOVAMENTE RISCHIERATI SU LUBIANA.
- EST TUTTORA ALL'ESAME STATESERCITO POSSIBILITA' INCREMENTARE EVENTUALMENTE ATTUALE TEAM UFFICIALI OSSERVATORI ITALIANI PER ECMM DI 1 AUT 2 UNITA'.
- RESTASI ATTESA CONOSCERE DATA ATTUAZIONE RISCHIERAMENTO SEZIONE ELICOTTERI.
- PDC. SALA OPERATIVA - COSME: 3.7379.

|                      |   |   |                                     |   |                     |
|----------------------|---|---|-------------------------------------|---|---------------------|
| PAGINA 1 DI 1 PAGINE |   | MSG. DI RIFER.<br>CLASSIFICATO<br>---SI ---NO | NOME DEL COMPILATORE<br>CAP. FAZARI | UFFICIO<br>OP.  | N. TELEF.<br>3.7380 |
| PER USO DELLO        | R | DATA ORA                                      | SISTEMA OPERAT.                     | FIRMA DELL'UFFICIALE<br>CHE AUTORIZZA LA TRASMISSIONE |                     |



Già in serata vengono recuperati i due ACM 80 che erano distaccati a Zagabria presso la Transport Cell.

Il 20 luglio 1993 viene effettuato il caricamento dei camion che, con la prima mandata, nel pomeriggio raggiungono Udine.

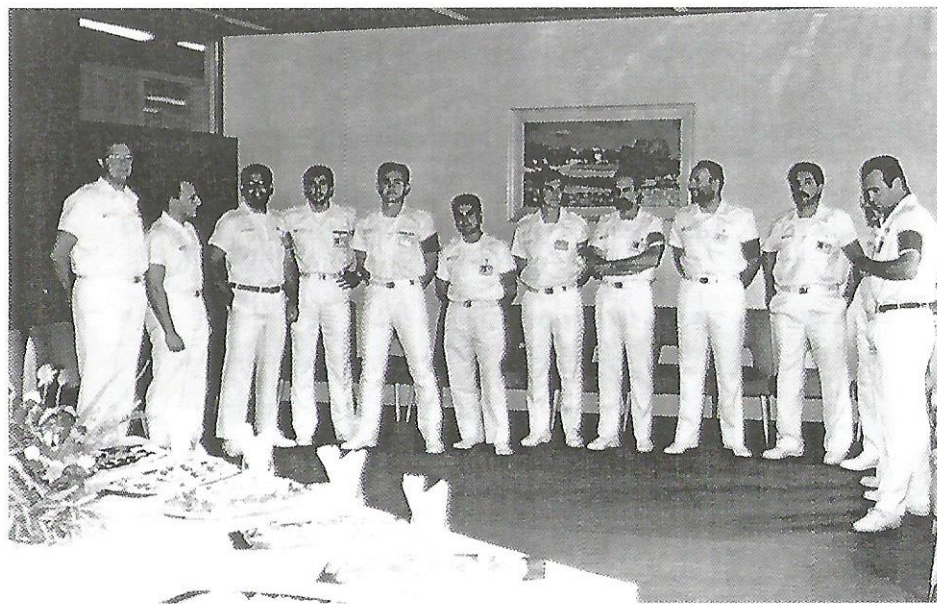
Il 21 luglio 1993 gli autocarri, dopo aver scaricato il materiale in un locale allo scopo destinatoci dal Comando del 25° Gr. Sqd. AE "CIGNO", rientrano su Brnik per un successivo caricamento.

Il 22 luglio fervono i preparativi per il rientro e si cominciano a smantellare le infrastrutture logistiche non indispensabili, procedendo al caricamento della seconda mandata.

Il 23 luglio 1993 alle ore 06:30 parte la seconda mandata di trasporti per Udine e già nel primo pomeriggio i mezzi rientrano sull'aeroporto lubianese di Brnik.

Il 24 luglio 1993 viene effettuato il caricamento della terza ed ultima mandata sulla quale troveranno posto tutti i materiali di officina e d'ufficio rimasti.

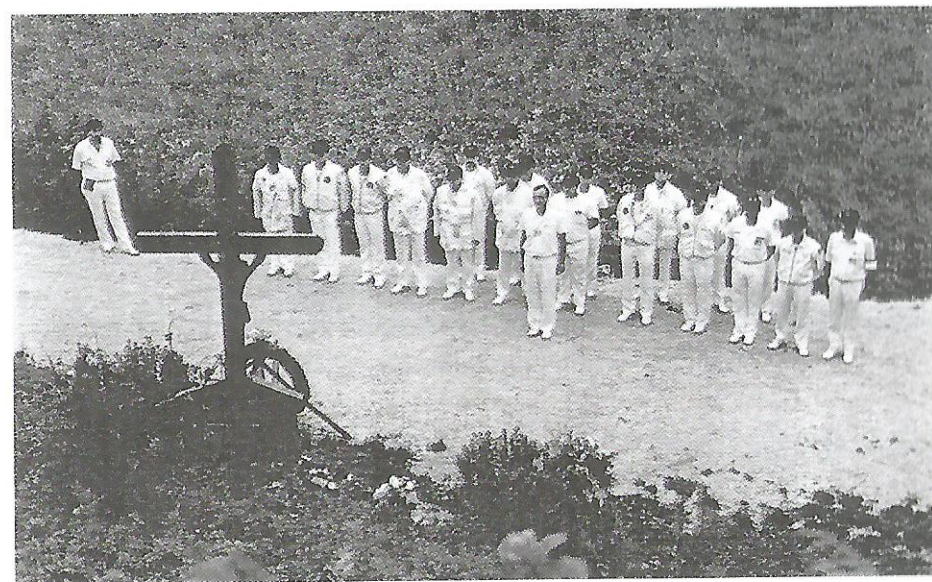
Domenica 25 luglio 1993, alle ore 16:00, presso l'Hotel Kokra al Brdo, la Sezione Elicotteri viene salutata ufficialmente dall'Ambasciatore Belga della Missione Europea di Osservazione in Jugoslavia, dr. Jacques DE BAENST. Il Belgio, infatti, allo scadere del semestre è subentrato, nella Presidenza alla Danimarca.



L'Ambasciatore della ECMM saluta la Sezione Elicotteri.

Lunedì 26 luglio 1993. Tutta la Sezione Elicotteri si reca a Zagabria per il commiato ufficiale da parte dell'Ambasciatore Italiano in Croazia Dr. CILENTO. Successivamente la Sezione, in forma strettamente privata, si reca a Podrute per rendere omaggio ai colleghi Caduti.

In questo luogo oggi ricordiamo: Enzo, Fiorenzo, Silvano e Marco che, caduti per la pace, con il loro tributo di sangue onorano l'AVIAZIONE DELL'ESERCITO E DELL'ITALIA.



Podrute, 26 luglio 1993. La Sezione Elicotteri onora i suoi Caduti.

Martedì 27 luglio 1993, con la partenza dei due ACM/80 si conclude il trasferimento delle parti di ricambio e dell'impedimenta varie sull'aeroporto di Udine Campoformido.

Alla pagina seguente la foto degli autocarri che lasciano definitivamente l'aeroporto di Brnik.

Mercoledì 28 luglio 1993, ore 10:00. Dall'aeroporto di Brnik, la formazione elicotteri della ECMM composta dal EC 553, EC 278 ed EC 279 decolla alla volta dell'Italia.

È l'ultimo atto di una intensa attività di volo che la Sezione ha svolto sulla difficile e tormentata area dei Balcani. È doveroso e significativo che a bordo dei velivoli trovi posto tutto il personale in forza alla Sezione Elicotteri.

Sezione, che con questo ultimo trasferimento raggiunge 1087 ore di volo.



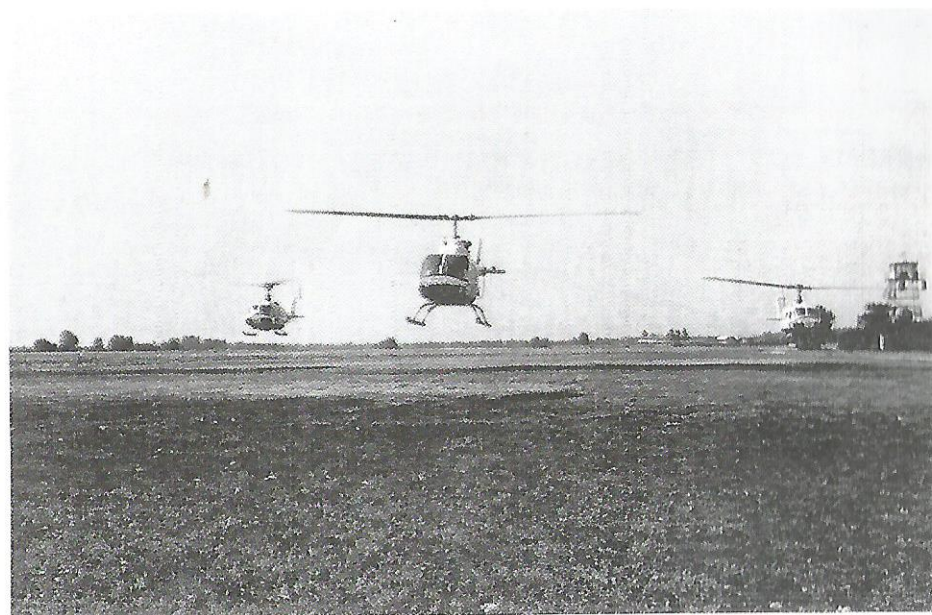
Gli autocarri lasciano l'aeroporto di Ljubljana.



Gli elicotteri decollano alla volta dell'ITALIA.

Dopo circa 45 minuti di volo tutta la formazione raggiunge l'aeroporto di Udine.

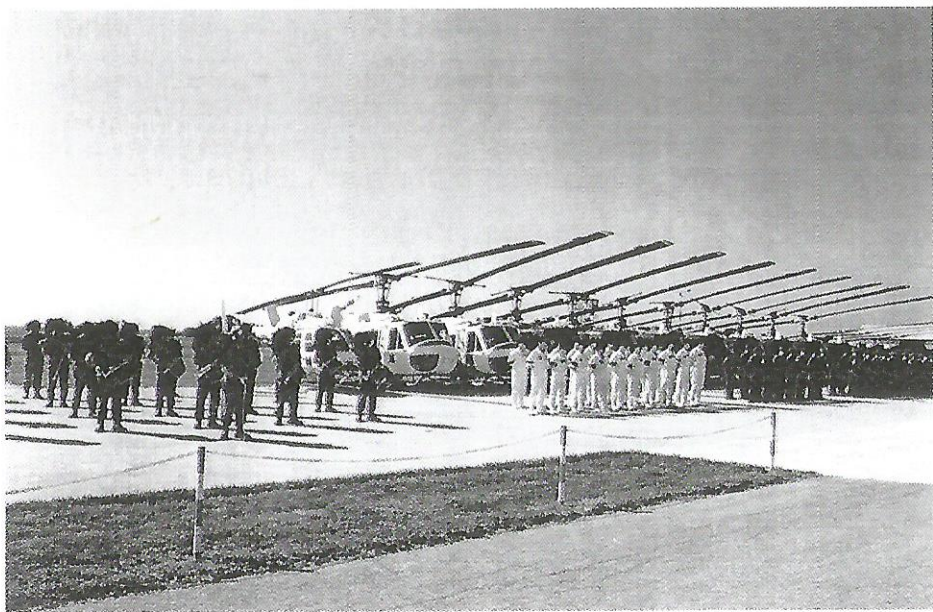
*L'esperienza "YUGOSLAVIA" è conclusa.*



Gli elicotteri si avvicinano al piazzale di volo del 25° Gr. Sqd. AE "Cigno".

Venerdì 30 luglio 1993, alla presenza del C.te del 5° Corpo d'Armata Gen. Ghino ANDREANI, la Sezione Elicotteri dell'ECMM viene salutata ufficialmente al suo rientro in Patria con una cerimonia che si svolge presso l'Aeroporto di Campoformido.

Sono presenti Autorità Civili e Militari, colleghi, parenti ed amici dei componenti della Sezione Elicotteri che dall'inizio della missione, 1.10.1991, si sono avvicendati sul territorio della EX YUGOSLAVIA.



La cerimonia all'aeroporto di Udine Campoformido.



Foto ricordo del "Nucleo Storico".

Da sinistra in piedi: Mar. Magg. Mario CARDASSI, Serg. Magg. Rosario MARRA, Serg. Magg. Francesco OCCHIPINTI, Cap. Dionigi Maria LORIA, Magg. Ilio VENUTI, Mar. Ca. Francesco RAUCCI, Serg. Magg. Alessandro MUZII, Cap. Domenico BARBAGALLO, Mar. Ord. Sandro TOMBOLESI.

Da sinistra accosciati: Serg. Magg. William PAOLUCCI, Mar. Ca. Vincenzo SANTANASTASO, Mar. Ca. Nicola VILLANI, Serg. Magg. Oreste DI GENNARO, Ten. Renato BARBAFIERA, Mar. Ca. Silvio DI BERNARDO.



La Sezione Elicotteri al completo pochi attimi prima del rientro definitivo in Patria.  
Brnik, 28 luglio 1993.

Da sinistra in piedi: Mar. Ord. Carlo CECILIA, Mar. Ca. Fabrizio MANZINI, Mar. Magg. Gianantonio TRAINOTTI, Mar. Magg. Alfredo LENZI, Serg. Magg. Rino RUIU, Serg. Magg. Francesco BALESTRIERI, Mar. Magg. "A" Luciano SECONDI, Mar. Magg. Alessandro PINI, Serg. Mark LUCE, Mar. Magg. Pietro CECCHIN, Magg. Ilio VENUTI.

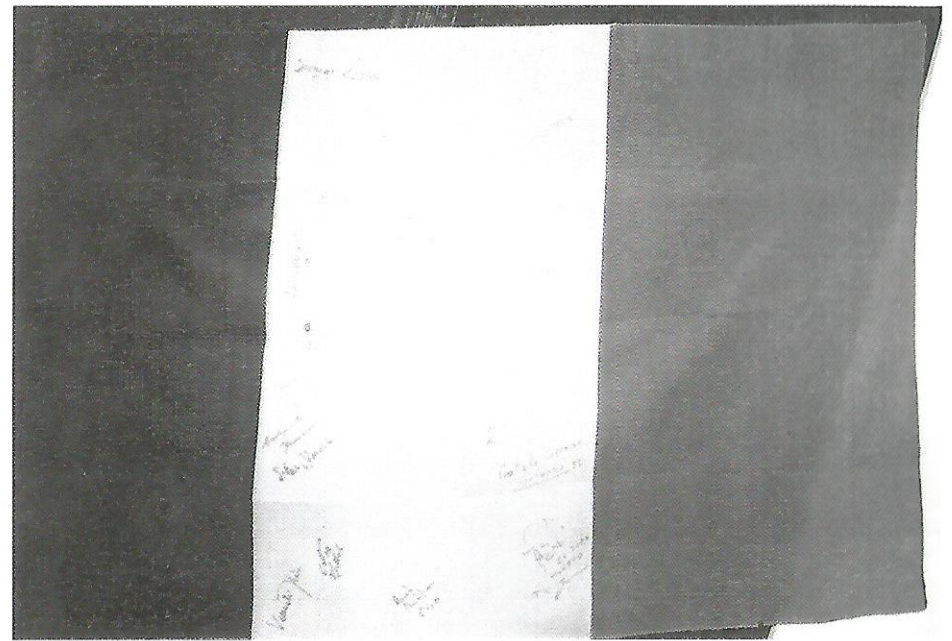
Da sinistra accosciati: Ten. Piergiorgio GUSSO, Serg. Magg. Luciano CORSI, Serg. Magg. Sergio MARTINA, Cap. Stefano ZINNO, Ten. Stefano SALVADORI, Serg. Magg. Luciano CECCARELLI, Ten. Peter AVIANO, Mar. Ca. Maurizio CARLET.

## Personale avvicendatosi nella Sezione Elicotteri

| GRADO | CASATO | REPARTO               | INCARICO      | ABILITAZ.   | ARRIVATO | PARTITO  | NOTE            |
|-------|--------|-----------------------|---------------|-------------|----------|----------|-----------------|
| 1     | T.C.   | VENTURINI ENZO        | 25 CIGNO      | C/te PILOTA | EM2 ERI3 | 01/10/91 | DECEDUTO 7/1/92 |
| 2     | MAGG.  | VENUTI ILIO           | 25 CIGNO      | C/te PILOTA | EM2 ERI3 | 01/10/91 | 28/07/93        |
| 3     | CAP.   | NAPOLITANO ALPONSO    | 26 GIOVE      | PILOTA      | EM2      | 01/05/92 | 05/05/93        |
| 4     | CAP.   | BARBAGALLO DOMENICO   | 25 CIGNO      | PILOTA      | ERI3     | 01/10/91 | 20/11/92        |
| 5     | CAP.   | LORIA DIONIGI M.      | 2 RRALE       | U.SPEC.     | EM2 ERI3 | 01/10/91 | 10/05/92        |
| 6     | CAP.   | LAURIA GIANFRANCO     | 3 RRALE       | U.SPEC.     | EM2 ERI3 | 28/04/92 | 15/05/93        |
| 7     | CAP.   | ZINNO STEFANO         | 3 RRALE       | U.SPEC.     | EM2 ERI3 | 05/05/93 | 28/07/93        |
| 8     | TEN.   | BARBAPPIERA RENATO    | 25 CIGNO      | PILOTA      | ERI3     | 01/10/91 | 20/11/92        |
| 9     | TEN.   | AVIANO PETER          | 49 CAPRICORNO | PILOTA      | ERI3     | 30/10/92 | 28/07/93        |
| 10    | TEN.   | GUSSO PIERGIORGIO     | 49 CAPRICORNO | PILOTA      | EM2      | 19/11/92 | 28/07/93        |
| 11    | TEN.   | SALVADORI STEFANO     | 25 CIGNO      | PILOTA      | EM2      | 05/05/93 | 28/07/93        |
| 12    | M.M.A. | SECONDI LUCIANO       | 4 RRALE       | T.E.A.      | EM2 ERI3 | 02/07/92 | 28/07/93        |
| 13    | M.M.   | CARDASSI MARIO        | 25 CIGNO      | T.M.A.      | ERI3     | 01/10/91 | 03/07/92        |
| 14    | M.M.   | PITTERL COSINO        | 49 CAPRICORNO | T.M.A.      | ERI3     | 01/05/92 | 15/05/93        |
| 15    | M.M.   | TRAINOTTI GIANANTONIO | 55 DRAGONE    | T.M.A.      | ERI3     | 02/12/92 | 28/07/93        |

|    |      |                          |                  |         |           |          |          |                      |
|----|------|--------------------------|------------------|---------|-----------|----------|----------|----------------------|
| 16 | M.M. | CECCHIN                  | 5 RIGEL          | PILOTA  | EM2       | 19/11/92 | 28/07/93 |                      |
| 17 | M.M. | PINI<br>ALESSANDRO       | 55 DRAG.         | PILOTA  | ERI3      | 02/12/92 | 28/07/93 |                      |
| 18 | M.M. | LENZI<br>ALFREDO         | 25 CIGNO         | T.M.A.  | ERI3      | 05/05/93 | 28/07/93 |                      |
| 19 | M.C. | DE SANTO<br>GENNARO      | LEONESSA         | OP.RAD. | MARCONIS. | 19/03/92 | 31/07/92 |                      |
| 20 | M.C. | RAUCCI<br>FRANCESCO      | LEONESSA         | OP.RAD. | MARCONIS. | 01/10/91 | 03/07/92 |                      |
| 21 | M.C. | SANTONASTASO<br>VINCENZO | LEONESSA         | OP.RAD. | MARCONIS. | 01/10/91 | 20/03/92 |                      |
| 22 | M.C. | RANACCI<br>FIORENZO      | 3 RRALE          | T.M.A.  | EM2 ERI3  | 01/10/91 |          | DECEDUTO<br>07/01/92 |
| 23 | M.C. | NATALE<br>SILVANO        | 53<br>CASSIOPEA  | T.M.A.  | EM2 ERI3  | 01/10/91 |          | DECEDUTO<br>07/01/92 |
| 24 | M.C. | DI BERNARDO<br>SILVIO    | 25 CIGNO         | T.M.A.  | ERI3      | 01/10/91 | 02/12/92 |                      |
| 25 | M.C. | VILLANI<br>NICOLA        | 2 RRALE          | T.M.A.  | EM2 ERI3  | 01/10/91 | 31/07/92 |                      |
| 26 | M.C. | MANZINI<br>FABRIZIO      | 25 CIGNO         | T.M.A.  | EM2 ERI3  | 02/07/92 | 28/07/93 |                      |
| 27 | M.C. | CARLET<br>MAURIZIO       | 49<br>CAPRICORNO | T.M.A.  | EM2       | 05/05/93 | 28/07/93 |                      |
| 28 | M.O. | TOMBOLESI<br>SANDRO      | 25 CIGNO         | PILOTA  | ERI3      | 01/10/91 | 02/12/92 |                      |
| 29 | M.O. | CECILIA<br>CARLO         | 25 CIGNO         | PILOTA  | EM2       | 05/05/93 | 28/07/93 |                      |
| 30 | S.M. | PAOLUCCI<br>WILLIAM      | 25 CIGNO         | PILOTA  | ERI3      | 01/10/91 | 03/07/92 |                      |

|    |       |                          |               |         |           |          |          |                      |
|----|-------|--------------------------|---------------|---------|-----------|----------|----------|----------------------|
| 31 | S.M.  | DI GENNARO<br>ORESTE     | 25 CIGNO      | T.M.A.  | EM2 ERI3  | 01/10/91 | 03/07/92 |                      |
| 32 | S.M.  | MARRA<br>ROSARIO         | 2 RRALE       | T.M.A.  | EM2 ERI3  | 01/10/91 | 20/11/92 |                      |
| 33 | S.M.  | OCCHIPINTI<br>FRANCESCO  | 4 RRALE       | T.E.A.  | EM2 ERI3  | 01/10/91 | 03/07/92 |                      |
| 34 | S.M.  | PILUTTI<br>FRANCESCO     | 25 CIGNO      | PILOTA  | ERI3      | 02/07/92 | 02/12/92 |                      |
| 35 | S.M.  | MATTA<br>MARCO           | 55<br>DRAGONE | PILOTA  | EM2       | 01/10/91 |          | DECEDUTO<br>07/01/92 |
| 36 | S.M.  | MUZII<br>ALESSANDRO      | 25<br>CIGNO   | PILOTA  | ERI3      | 01/10/91 | 03/07/92 |                      |
| 37 | S.M.  | CECCARELLI<br>LUCIANO    | 55 DRAG.      | PILOTA  | ERI3      | 02/07/92 | 28/07/93 |                      |
| 38 | S.M.  | MARZOLI<br>LUCA          | 1 RRALE       | T.M.A.  | EM2 ERI3  | 31/07/92 | 03/04/93 |                      |
| 39 | S.M.  | BALESTRIERI<br>FRANCESCO | 25 CIGNO      | T.M.A.  | EM2 ERI3  | 02/07/92 | 28/07/93 |                      |
| 40 | S.M.  | RUIU<br>RINO             | 2 RRALE       | T.M.A.  | EM2 ERI3  | 19/11/92 | 28/07/93 |                      |
| 41 | S.M.  | TROMBONI<br>OSVALDO      | 53 CASS.      | PILOTA  | EM2       | 01/05/92 | 26/04/93 |                      |
| 42 | S.M.  | CANTATORE<br>ANTONIO     | 53 CASS.      | T.M.A.  | EM2 ERI3  | 01/05/92 | 05/05/93 |                      |
| 43 | S.M.  | MARTINA<br>SERGIO        | LEONESSA      | OP.RAD. | MARCONIS. | 02/07/92 | 28/07/93 |                      |
| 44 | S.M.  | CORSI<br>LUCIANO         | 2 RRALE       | T.M.A.  | EM2 ERI3  | 01/04/93 | 28/07/93 |                      |
| 45 | SERG. | LUCE<br>MARK CIRO        | LEONESSA      | OP.RAD. | MARCONIS. | 31/07/92 | 28/07/93 |                      |



La Bandiera della Sezione Elicotteri con le firme di tutti i componenti  
la formazione iniziale, partiti per la Jugoslavia il 1° ottobre 1991.

*Soggetto e direzione*

Magg. Pilota Ilio Venuti

•

*Redazione*

Cap. Pilota Domenico Barbagallo

Ten. Pilota Piergiorgio Gusso

Cap. Specialista Gianfranco Lauria Pantano

Cap. Pilota Alfonso Napolitano

•

*Tipografia*

Serg. Magg. Pilota Luciano Ceccarelli

Mar. Magg. Pilota Alessandro Pini

•

*Grafica*

Mar. Magg. Pilota Pietro Cecchin

Mar. Magg. Specialista Gianantonio Trainotti

Si ringrazia, infine, tutto il personale  
che ha fornito il materiale fotografico.