

Redatto da: Cap TRINCA - Cof SORINO

RELAZIONE

"L'opera del 15° Stormo S.A.R. (A.M.I.) svolta
a favore delle popolazioni della Campania e
Basilicata colpite dal sisma del 23.11.1980"

I N D I C E

1. GENERALITÀ	Pag.	1
2. SVOLGIMENTO		
a. Il 15° Stormo ed il Servizio di Soccorso Aereo	"	2
b. Cronologia essenziale degli eventi	"	3
c. Alcune missioni viste da dietro l'obiettivo	"	5
d. Difficoltà tecniche ed operative	"	23
3. CONCLUSIONI	"	27

RELAZIONE

OGGETTO: L'opera del 15° Stormo S.A.R. (A.M.I.) svolta a favore delle popolazioni della Campania e Basilicata colpite dal sisma del 23.11.1980.

1. GENERALITA'

Il giorno 23 Novembre 1980 la terra trema in Campania e Basilicata: è l'inizio di una tragedia i cui atti si susseguono interminabili per mesi. Sono pagine dolorose della storia recentissima del Sud, pagine scritte da tutti gli Italiani e da tutti i cittadini del mondo che in qualche modo hanno contribuito all'opera di soccorso delle popolazioni colpite.

Anche il 15° Stormo ha partecipato a quest'opera e pertanto lo scopo di questa relazione è proprio quello di fornire una sintetica visione dell'attività svolta e delle particolari difficoltà che lo Stormo ha dovuto ancora una volta affrontare, mettendo a dura prova la perizia tecnica e la stessa resistenza fisica degli uomini.

Pertanto sarà fornita di seguito una nota introduttiva sulla missione del 15° Stormo ed una cronologia essenziale degli eventi in oggetto; saranno quindi esaminati alcuni fatti salienti, le difficoltà tecnico-operative e, nelle conclusioni, saranno forniti alcuni dati riassuntivi che, al di là delle aride cifre, testimoniano l'eccezionale impegno del 15° Stormo. Si riportano fra l'altro una invero scarsa (se rapportata al numero delle reali operazioni) documentazione fotografica che può essere di aiuto all'interpretazione di quanto trattato, ed in allegato alcune recensioni stampa che testimoniano ancora u-

na volta l'interesse del Paese per il Servizio di Soccorso Aereo.

Si evidenzia infine, quale limite generale della presente, la difficoltà riscontrata nel tentare di tracciare un consuntivo, reperire documentazioni ed attestati di Autorità Civili. Infatti gli elicotteri del 15° Stormo basati ad Avellino, Napoli e Potenza, hanno operato nelle varie zone terremotate ivi permanendo solo il tempo strettamente necessario alle operazioni di carico e scarico ed avendo quindi scarse possibilità di contatto con le Autorità locali. D'altro canto quando si lotta per salvare vite, quando ogni chilogrammo trasportato è di vitale importanza, non si ha tempo per scrivere o far scrivere e gli stessi elevati rischi affrontati nelle missioni di volo hanno quasi sempre sconsigliato di accettare a bordo fotografi e Stampa.

2. SVOLGIMENTO

a. Il 15° Stormo ed il Servizio di Soccorso Aereo.

La medaglia d'argento al valore militare e quella al valore civile, i numerosi riconoscimenti, le 4000 vite salvate a tutt'oggi dai mezzi del 15° Stormo appartengono al passato. La realtà odierna vede una completa ristrutturazione, tuttora in atto, del Servizio di Soccorso Aereo con la costituzione di quattro Centri S.A.R. a Ciampino, Brindisi, Rimini e Trapani. Il nuovo elicottero Sikorsky HH-3F, di cui si riportano in allegato A le caratteristiche tecniche, è stato assegnato al Servizio S.A.R. (Search and Rescue) per meglio assolvere i compiti istituzionali: " Effettuare missioni di ricerca, soccorso e

salvataggio di naufraghi, dispersi od infermi in mare o su terra, in ambito nazionale ed internazionale". Proprio per assolvere a tale missione, specificamente richiesta in ambito internazionale nell'Annesso 12 dello O.A.C.I. è istituito il Servizio di Allarme S.A.R., assicurato attualmente da un 1° HH-3F pronto al decollo in 30 primi e da un 2° HH-3F pronto in due ore.

b. Cronologia essenziale degli eventi.

La sera del 23 Novembre 1980 alle ore 21.30 circa viene dato l'ordine di decollo al suddetto HH-3F di 1° Allarme: nominativo radio ISSGA, destinazione Capodichino per trasportare un carico di plasma. Infatti a seguito del sisma la pista di atterraggio di Napoli era stata chiusa al traffico ed un aereo G 222 dell'A.M.I., che era ivi diretto per trasportare il suddetto carico, era stato dirottato a Ciampino. L'ISSGA vola dunque di notte a Capodichino, durante l'avvicinamento, su richiesta degli Enti del Traffico Aereo, controlla il corretto funzionamento del sistema di atterraggio strumentale (I.L.S.), atterra sul piazzale dell'aerostazione e consegna in tempo utile il prezioso carico. E' praticamente il primo velivolo ad atterrare in zona terremotata.

Nel frattempo e nelle ore successive le notizie corrono incerte, via via più concitate, e si comincia a configurare la tragedia. Il giorno 24 sull'aeroporto di Capodichino è istituito il Centro di Coordinamento e Soccorso ed un HH-3F viene messo alle sue dipendenze. Nello stesso giorno due HH-3F ed un elicottero AB 204, provenienti dal Centro S.A.R. di Brindisi, iniziano ad operare

da Potenza.

Il giorno successivo giungono a Napoli altri due HH-3F da Ciampino ed uno da Rimini, Centro non ancora operativo. Le missioni in soccorso alla popolazione si moltiplicano. A Potenza intanto, in un ristretto spiazzo alla periferia della città, l'A.M.I. installa un eliporto di fortuna per garantire una minima assistenza agli elicotteri S.A.R. . Nei locali di una vicina industria si cerca di creare il supporto logistico indispensabile a uomini e mezzi.

Il giorno 26 si è praticamente in "guerra", la tragedia ha assunto proporzioni terrificanti, ~~con i télex riportati in allegato B e C~~ vengono abolite le ispezioni fasate (quelle cioè che consentono di assicurare la buona efficienza dell'elicottero) e sono prorogati del 20% i limiti operativi di funzionamento dei turbomotori. Viene quindi praticamente annullata la manutenzione preventiva per permettere a tutti gli elicotteri disponibili di operare contemporaneamente nelle zone terremotate, anche se evidentemente a discapito della sicurezza. Tale misura viene adottata soltanto in tempo di guerra. Dunque la sicurezza delle macchine e delle vite degli equipaggi rimane affidata all'esperienza professionale dei piloti, degli Ufficiali tecnici e degli specialisti di volo; questi ultimi effettuano le ispezioni giornaliere e la manutenzione correttiva di ripristino in modo eccezionalmente rapido e con infrastrutture di fortuna.

I risultati sono immediati: il giorno 28 operano ben 17 elicotteri (~~allegato D~~) cioè il 100% delle macchine disponibili. Le zone terremotate vengono raggiunte da tre

elicotteri AB204 del 1° Distaccamento S.A.R. di Milano Linate. Gli equipaggi hanno sfidato le eccezionali e avverse condizioni meteorologiche e sono riusciti a condurre le macchine sino ad Avellino, eliporto di fortuna non adatto all'atterraggio strumentale.

Praticamente in quei giorni, ~~come mostrato nell'allegato II~~, tutto il personale ed i mezzi del 15° Stormo e dei dipendenti Centri S.A.R. sono schierati nelle zone terremotate; nelle Sedi è rimasto solo uno sparuto pugno di uomini a custodia delle infrastrutture.

I giorni che seguono vedono un costante impegno dello Stormo ai livelli citati; dalla seconda metà di Dicembre, ~~come è possibile rilevare dall'allegato F~~, decresce il numero di missioni richieste, in concomitanza della diminuzione di trasporti urgenti di feriti e materiali e di una crescente normalizzazione delle comunicazioni e delle strutture organizzative. Le operazioni in Campania e Basilicata perdurano fino al 28 febbraio dalla base di rischieramento di Napoli Capodichino ~~e a tutteggi su richiesta del X.C.M.T. dalla base di Ciampino. Attualmente tutto il personale ed i mezzi del Soccorso Aereo sono rientrate alle rispettive sedi di servizio.~~

Il servizio di allarme SAR, mai interrotto neanche durante il periodo di calamità, riprende presso le consuete sedi del 15° Stormo.

o. Alcune missioni viste da dietro l'obiettivo.

Come già premesso nel paragrafo precedente, delle 1336 missioni effettuate nel periodo che va dal 23/11/1980 a tutto il mese di febbraio, solo le poche riportate di seguito

guito hanno una documentazione che va oltre gli aridi dati dei documenti ufficiali dei giornali di bordo (quelli statistici finali sono comunque riportati nelle conclusioni). Tuttavia questa breve documentazione fotografica, decisa dai servizi ufficiali, da documentazione di reporters e da alcuni privati, può fornire una incompleta visione dell'opera generale svolta.

(1) Avellino - Campo sportivo.



In questo improvvisato eliporto, sono state trasportate con gli elicotteri del 15° Stormo tonnellate di viveri

e medicinali per le popolazioni. Le operazioni si sono svolte di giorno e di notte e spesso all'interno di esso si sono trovati contemporaneamente 5 HH-3F e 8 AB.204 costretti all'atterraggio dalle avverse condizioni meteorologiche.

(2) Balvano.



E' il 25 Novembre, l'elicottero HH-3F nominativo radio "ONDA 4" trasporta S.S. Giovanni Paolo II a Balvano per portare conforto spirituale alla popolazione. E' il primo elicottero ad atterrare nella posizione mostrata dalla foto. Nei giorni seguenti le missioni operative nella stessa zona di atterraggio si moltiplicano; gli eli-

cotteri a pieno carico, poichè la località è situata a quota 3000 ft ed essendo gli stessi adatti ad operare principalmente a livello del mare, sono stati costretti ad atterraggi senza possibilità di hovering. La manovra in molte altre circostanze ha richiesto audacia ed elevata perizia professionale non consentendo nè errori, nè prove di appello.

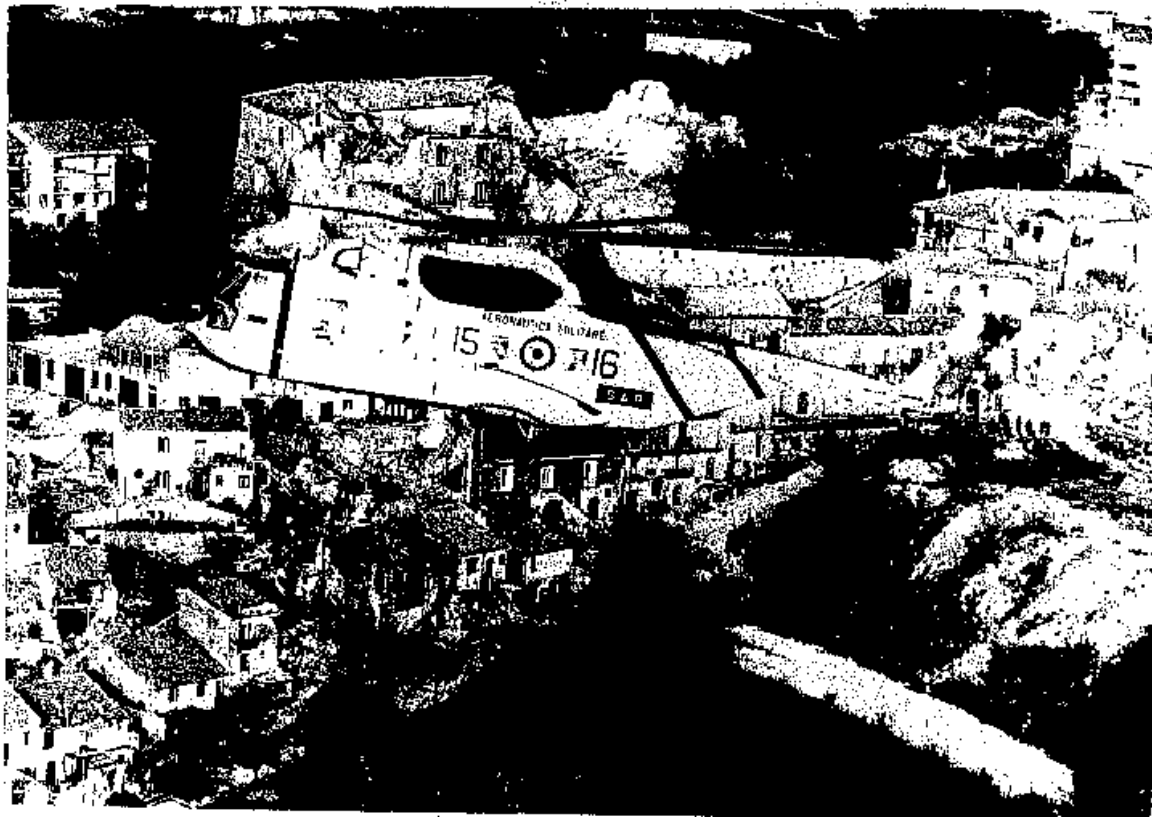
(3) Teoria.



L'OH-6A, nominativo radio "ONDA 21" ha trovato uno squarcio fra le nubi ed ha potuto raggiungere uno spiazzo su una collina prospiciente il paese e sbarcare 11 medici dell'Ospedale Niguarda di Milano. Le precipitazioni nevose ed il reper

tino abbassarsi della base delle nubi al di sotto dei rilievi hanno costretto spesso gli elicotteri a lunghe e pericolose navigazioni a bassissima quota tra le montagne ed in assenza di radioassistenza.

(4) S. Angelo dei Lombardi



E' uno tra i paesi più colpiti dal sisma ed è che vedendo questa immagine che il personale del 15° Stormo ha tratto impulso per lavorare sicuramente al di sopra delle proprie possibilità.



la foto mostra, come la precedente, un elicottero HH-3F che sorvola il paese e trasporta Commissioni Governative che effettuano sopralluoghi e stima dei danni per accelerare il processo di ricostruzione delle zone terremotate.



Il giorno 30 Novembre l'Onda 21 al rientro da un trasporto a Balvano di generi di prima necessità sorvola Conza della Campania. Dall'ospedale da campo un aerosoccorritore vede la figura familiare dell'HH-3F e lo chiama sulla frequenza di emergenza usando la radiolina del survival kit: è necessario trasportare con la massima urgenza un militare dell'E.I. rimasto gravemente ferito al capo. L'Onda 21 atterra e riparte immediatamente, supera il valico di Monteforte Irpino con visibilità zero e riesce a raggiungere Napoli avendo per unico riferimento l'immagine confusa dell'autostrada sottostante a meno di cento metri



Nella foto l'accompagnatore di un ferito, già a bordo su barella, da trasportare d'urgenza ad un ospedale napoletano. Quando si è potuto si è evitato di separare ulteriormente i nuclei familiari già provati dalla sciagura.

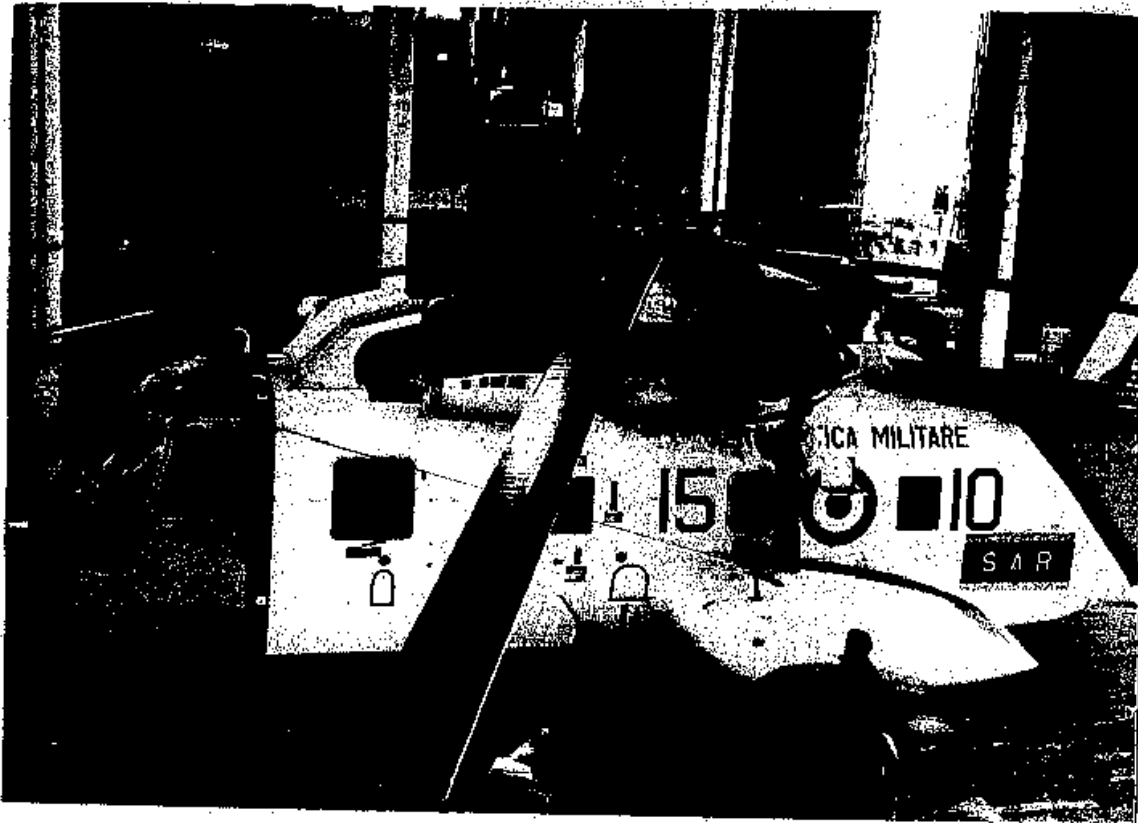


Elicottero HH-3f nominativo radio Onda 22. Poichè il locale ospedale, a causa dei danni provocati dalle scosse, non dispone delle attrezzature necessarie ad assistere una neonata prematura, viene richiesto l'intervento dell'elicottero del 15° Stormo. L'Onda 22, durante la notte, preleva infatti la neonata e la trasporta all'ospedale Cardarelli di Napoli.



Il maltempo imperversa e sfidandolo l'elicottero si insi-
nua nelle valli e sui rilievi riuscendo a raggiungere il
paese quasi nascosto dalle nubi. A bordo è un prezioso ca-
rico di viveri e ferri chirurgici.

(10) Capodichino. Hangar del 5° R.T.A. adibito a magazzino per il materiale da smistare e ad officina per la manutenzione



Gli specialisti del Reparto hanno fornito un'opera insostituibile dando prova del più alto senso del dovere e di spirito di sacrificio. La loro opera si è svolta tra innumerevoli difficoltà ambientali, senza l'ausilio di tutte le attrezzature necessarie e con orari e turni continui di servizio sia di giorno che di notte. Il giorno in volo con i piloti la notte al lavoro per ricondizionare e rendere efficienti gli elicotteri.



Alcuni feriti prelevati a Lioni vengono sbarcati ed affidati alle autoambulanze dell'A.S.I. per essere smistati agli ospedali cittadini.



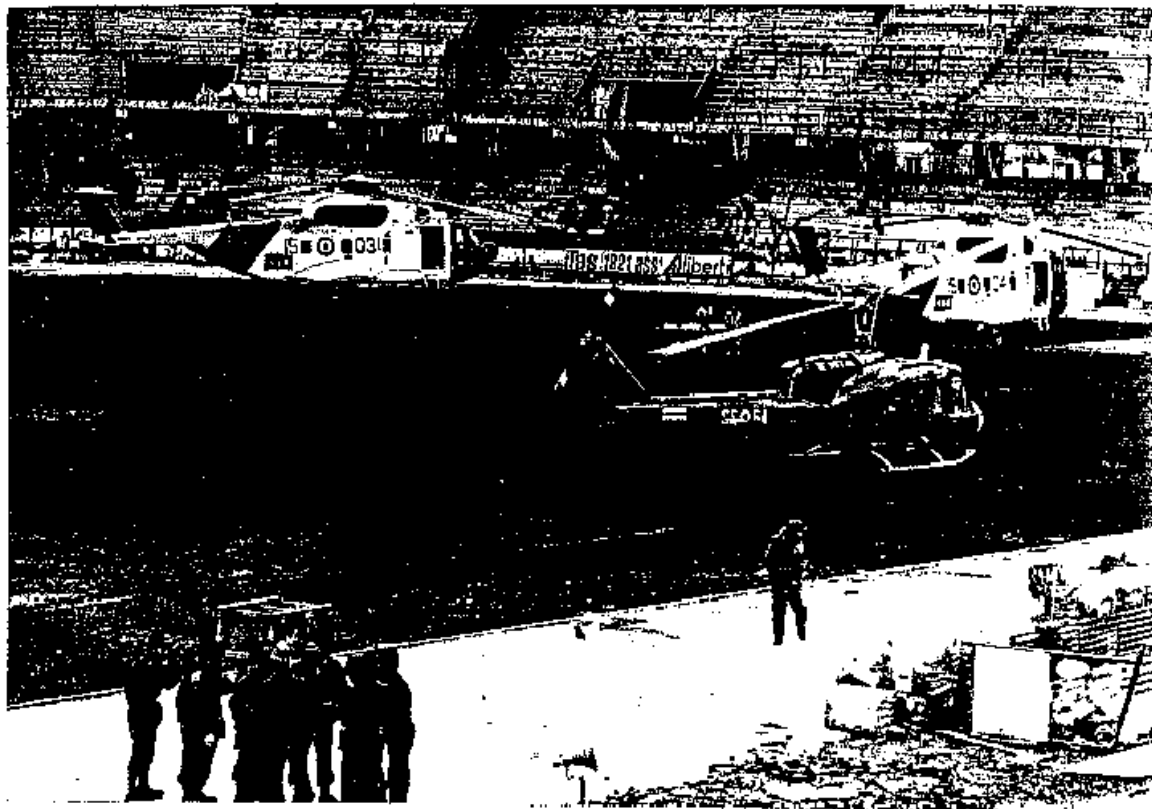
Un anziano superstita raccolto sotto le macerie di Iioni
viene affidato ai medici della C.R.I.



Un carico di coperte ed indumenti viene distribuito alla popolazione locale.



L'insidia dei fili dell'alta tensione, sempre presente, è stata evitata anche questa volta e l'elicottero è atterrato nello spiazzo per continuare la distribuzione delle coperte.



La foto mostra le difficoltà incontrate dagli elicotteri HH-3F ed AB 204 per decollare dal campo sportivo carichi di materiale e superare l'ostacolo rappresentato dalle alte gradinate.



L'HH-3F e l'AB 204 trasportano un carico di tende ed alcuni medici. La foto mostra come ogni fazzoletto di terra sia stato sfruttato dai piloti del 15° Stormo pur di atterrare il più vicino possibile alle località colpite.



Elicotteri HH-3F nominativi radio Onda 3 ed Onda 4 in atterraggio su una superficie improvvisata eliporto per scaricare attrezzature per un ospedale da campo e medicinali. Gli spazi ristretti hanno spesso costretto gli equipaggi a delicati atterraggi vicino ad altri elicotteri.

d. Difficoltà tecniche ed operative.

(1) Condizioni meteorologiche:

il periodo delle operazioni in Campania e Basilicata è stato caratterizzato da condizioni meteorologiche particolarmente avverse. Infatti il tempo inclemente unitamente ai danni provocati dal sisma hanno causato enorme disagio fisico sia alle popolazioni che ai soccorritori.

Tuttavia il disagio è fatto di importanza secondaria se confrontato con le difficoltà operative.

Infatti, nonostante fossero stati istituiti dei posti di osservazione meteorologica di emergenza, la situazione che poteva essere fornita ai piloti era di carattere generale ed inerente solo ad alcuni punti nevralgici per lo scorrimento del traffico a bassissima quota.

Pertanto, quasi ciascuna delle missioni di volo effettuate dal 15° Stormo è stata caratterizzata da reiterati tentativi di trovare un varco fra valli e gole per raggiungere le località più impervie ove necessitava soccorso. Spesso le possibili vie di accesso si presentavano sbarrate da minacciose formazioni nuvolose, altre volte violenti nubifragi o tempeste di neve riducevano la visibilità a pochi metri, costringendo gli equipaggi ad atterraggi precauzionali.

L'elicottero infatti è una macchina estremamente versatile ma anche molto sensibile alla turbolenza che si incontra nei temporali e nelle zone montagnose. Inoltre la formazione di ghiaccio compromette le caratteristiche di volo già rese critiche dagli elevati carichi imbarcati.

Soltanto la tenacia e la perizia professionale dei piloti hanno consentito di portare a termine le missioni assegnate, senza perdite di uomini e mezzi.

(2) Missioni ognitempo.

L'alto addestramento dei piloti al volo strumentale nelle nubi e di notte ha consentito di svolgere missioni operative con ogni condizione di tempo e di luce.

L'avionica dell'HH.3F é un validissimo supporto tecnico per lo svolgimento di siffatta attività, tuttavia l'elevata iniziale inefficienza di apparati Tacan e Radar ha richiesto ai piloti di sopperire con un maggiore impegno nella navigazione e di affidarsi quando possibile ai radars del controllo. Tenendo conto dei turni di lavoro effettuati, di cui si tratterà specificatamente più avanti e dello stress conseguente alle condizioni di volo, il carico di lavoro per pilota ha raggiunto punte elevatissime. Soltanto l'elevata motivazione e l'attaccamento al dovere può giustificare la resistenza fisica e morale prolungata e lo sprezzo del pericolo dimostrati dal personale. A titolo esemplificativo si citano due missioni svolte nei giorni 26 e 28 Novembre. La prima da Napoli a Calabritto ha richiesto una navigazione a vista di notte ed un avvicinamento ad un'area ristretta e densa di ostacoli, illuminata da una fotoelettrica che fra l'altro abbagliava i piloti. La seconda da Lioni direttamente all'interno dell'ospedale "Cardarelli" di Napoli, sempre di notte, con pioggia battente senza radioassistenze e con atterraggio su area ancora una volta non illuminata e densa di ostacoli.

(3) Problemi di carico ed aree di atterraggio.

La particolare natura dei carichi da trasportare e l'orografia del terreno hanno costituito spesso un problema per la cui soluzione si richiedeva da parte degli equipaggi elevata perizia tecnica e coraggio. Infatti, per quanto riguarda il carico, si osserva subito che per l'impellenza stessa della situazione, esso doveva essere il massimo trasportabile

sia in peso che in volume, quale dei due veniva raggiunto prima. Se si raggiungeva il peso massimo sorgeva immediatamente il problema di imbarcare solo il carburante indispensabile: e cioè, tenuto conto dell'incertezza dei percorsi da seguire per le condizioni meteorologiche avverse, costituiva già un fattore di rischio. Se invece veniva saturato il volume del vano di carico non era più possibile effettuare i controlli di sicurezza previsti durante il volo.

Per quanto riguarda le zone di atterraggio, alcune, quali S. Angelo dei Lombardi, Morra de Sanctis e Balvano si trovano a 3000 ft di quota o più, altre sono a quote più favorevoli ma con elevate pendenze oppure in quei giorni con fondi fangosi. Nelle prime, poiché l'HH-3F è progettato per operare specificatamente sul mare, la potenza disponibile non era sufficiente a consentire avvicinamenti all'hovering con carichi elevati. Quindi si è reso spesso necessario effettuare avvicinamenti senza hovering in condizioni di sicurezza limite. Nelle seconde, cioè nei punti di atterraggio con elevate pendenze è stata messa a dura prova la capacità dei piloti nel controllare la macchina in assetti accentuati poggiando un carrello principale a monte e mantenendo sospeso in aria l'altro.

Il fondo fangoso e sdruciolevole di diverse piazzole non sosteneva il peso dell'elicottero (22.000 libbre) e spesso creava problemi di risonanza con il rotore che potevano, se non controllate, portare al ribaltamento della macchina.

Anche l'uso di campi sportivi, come eliporti, ha presentato alcune difficoltà in quanto queste aree erano spesso occupate da tendopoli, materiali ed altri elicot-

teri che potevano essere danneggiati dal vento del rotore in concomitanza con l'uso di elevate potenze. Oltre a ciò si deve tener conto che le dimensioni dell'HH-3F, 22 metri secondo l'asse longitudinale e 19 metri secondo l'asse trasversale, sono tali da richiedere la disponibilità di una superficie di almeno 650 metri quadrati per poter atterrare in sicurezza.

(4) Impegno di lavoro del personale ed efficienza degli elicotteri.

Il provvedimento di sospensione di alcune ispezioni, già riportato nei citati Allegati B e C, unitamente all'impegno incondizionato del personale tutto, ha avuto quale effetto immediato quello di raddoppiare l'efficienza media giornaliera delle macchine. Nelle prime due settimane di operazioni, tale efficienza iniziale, mantenuta grazie all'impegno, come già citato totale, del personale tecnico, ha consentito di rispondere completamente alle numerose richieste di intervento, ed in alcuni giorni gli elicotteri avrebbero potuto svolgere un numero ancora maggiore di interventi.

Praticamente non sono stati effettuati turni, bensì servizio continuato con brevi periodi di riposo quando possibile. I piloti, quando non impegnati in missioni notturne, erano pronti al decollo un'ora prima dell'alba e rientravano normalmente un'ora dopo il tramonto, gli specialisti degli equipaggi di volo, al ritorno dalle missioni invece si univano alle squadre di manutenzione per riparare, durante la notte, le inefficienze riportate dalle macchine. A notte inoltrata andavano a riposare i membri degli equipaggi in programma per le sortite all'alba, ed al primo mattino quelli impegnati nella tarda mattinata.

I lavori sono stati effettuati spesso all'aperto sotto la pioggia e si sono avute diverse affezioni delle vie respiratorie e finanche un ricovero in ospedale.

Il maggior numero di inefficienze verificatesi è stato dovuto soprattutto alle condizioni di impiego dei mezzi; l'uso degli elicotteri in missioni "torna e riparti" ha compromesso le frizioni delle unità ausiliari di potenza, mentre gli atterraggi pesanti e su terreni fangosi hanno richiesto una continua manutenzione dei carrelli. Si è pure verificata un'avaria alla trasmissione principale che ha costretto l'Onda 10 ad atterrare a Mercogliano in emergenza. Anche in questo caso il personale ha dimostrato abnegazione riuscendo a sostituire la trasmissione in 24 ore, mentre il tempo richiesto per tale provvedimento è normalmente di 4 giorni.

3. CONCLUSIONI

L'opera svolta dal 15° Stormo a favore della popolazione colpita dal terremoto del 23.11.80 si può riassumere in 1336 sortite, pari a 1036 ore di volo per trasportare 1144 persone e feriti e 127.155 Kg. di materiale.

Come si è visto tale opera rientra nei compiti istituzionali dello Stormo, ma l'impegno e l'ardimento che gli uomini hanno profuso nello svolgerla può essere compreso solo nel quadro delle proporzioni della tragedia.

Le eccezionali difficoltà tecnico-operative incontrate, sono state superate dall'elevato addestramento del personale, dalla perizia professionale e dallo sprezzo del pericolo.

La documentazione fotografica e le recensioni stampa in allegato documentano solo in parte l'opera generale svolta

dal 15° Stormo S.A.R. che, pur facendo parte di un doloroso capitolo della storia della Nazione, costituirà certamente una pagina altamente meritoria per l'Aeronautica Militare.

ELENCO ALLEGATI

- Allegato "A": Caratteristiche tecniche dell'elicottero Sikorsky HH-3F.
- Allegato "B": Telex di Aerispelog IL3/13/17821/C4-1/HH-3F.
- Allegato "C": Telex di Aerispelog IL3/13/18077/C5-1/HH-3F. AB204.
- Allegato "D": Prospetto attività volativa del 15° Stormo del 28.11.1980.
- Allegato "E": Grafico che illustra quantitativamente il personale del 15° Stormo rischierato.
- Allegato "F": Efficienza ed impiego degli aeromobili del 15° Stormo.
- Allegato "G": Rassegna stampa da IL TEMPO del 28.11.1980
- Allegato "H": " " " LA REPUBBLICA del 30.11.80
- Allegato "I": " " " PAESE SERA del 30.11.80
- Allegato "L": " " " IL GIORNALE D'ITALIA del 1°12.1980
- Allegato "M": Rassegna stampa da IL MATTINO del 3.12.1980
- Allegato "N": " " " IL TEMPO, IL MESSAGGERO, L'UNITA' e LA STAMPA del 5.12.1980
- Allegato "O": Rassegna stampa da IL CORRIERE DEL GIORNO del 19.12.1980
- Allegato "P": Rassegna stampa da IL GIORNALE D'ITALIA del 28.1.1980
- Allegato "Q": Notizia stampa dello S.M.A. diramata il 29.11.1980

Allegato "A"

D - AGUSTA SICORSKY HH.3F (Mezzo SAR specializzato)

- Elicottero bimotore anfibo con rotore a cinque pale
- Motori : 2 turbine General Electric T58-S da 1500 SHP
- Carburante : JP-4 o JP-5 o JP-1
- Lubrificanti : MIL-L-23699 NATO 0-156
- Peso massimo al decollo : 22050 lbs
- Velocità massima operativa : 142 KTS
- Velocità di crociera operativa : 130 KTS
- Velocità di ricerca : da 80 KTS (max. autonomia oraria)
a 130 KTS (max. autonomia chilometrica)
- Raggio d'azione : 300 NM + 20' di hovering
- Autonomia : 680 NM
- Equipaggio : 2 piloti e 2 specialisti
- Equipaggiamento di navigazione :
VOR/ILS
TACAN
RADIO COMPASS
RADAR DOPPLER / COMPUTER DI NAVIGAZIONE
RADAR ALTIMETRO
MAP DISPLAY
IFF TRANSPONDER
- Equipaggiamento radio :
2 VHF/AM (116-149,975 Mhz)
1 UHF/AM (225-399,975 Mhz)
1 VHF/FM1 (30-75,95 Mhz)
1 VHF/FM2 (150-173,995 Mhz)
1 HF/SSB (2000-29900 Khz)
- Equipaggiamento SAR :
Homer su VHF/AM - VHF/FM1 - VHF/FM2 - UHF/AM - LF (190-1799,5 Khz) - HF/SSB (2182 Khz)
Radar
Computer per guida rastrelli ricerca QKP 1 / QKP 2 / QKP 3 / QKP 0
Verrucella idraulica
Rampa di carico posteriore
Materiale di soccorso lancabile : canotto pneumatico da 10 posti con materiale di sopravvivenza
Segnalazioni : Marker fumogeni - fluorescenti - razzi Very red e verdi
Possibilità di accogliere 15 baralle.

DE LIRA 009 TO 15° ST.

-058

OO RIFTM

DE RIFTA 12415 3311224

ZNR UUUUU

O 261155Z NOV

FM AERISPELOG 3° REP 1° UFF ROMA

TO RIFTM/15° AEROSTORMO SAR CIAMPINO

RIFTM/31° AEROSTORMO CIAMPINO

RIFTHF/83° AEROGUUPPO RIMINI

RIFTJA/84° AEROGUUPPO BRINDISI

RIFTR/AEROSCUOLA FROSINONE

RIFTHA/653° AEROSQUADRIGLIA CAMERI

RIFTIA/512° AEROSQUADRIGLIA PALESE MACCHIE

RIFTJT/AEROSPERIMENTI PRATICA DI MARE

RIFTJRA/SPERINTER PERDASDEFOGU

RIFTJL/COMAEROP TRAPANI BIRGI

RIFTHE/AERODISTACCAMENTO SAR MILANO LINATE

RIFTJT/6° AEROGEE PRATICA DI MARE

RIFTKB/10° RIPAEROMOBILI VICENZA

INFO ZEN/STATAEREO 3° REP ROMA

ZEN/STATAEREO QUARTO REP ROMA

RIFT6/AEROREGIONE PRIMA MILANO

RIFTE/AEROREGIONE SECONDA ROMA

RIFTI/AEROREGIONE TERZA BARI

PAGE TWO RIFTA 2415 UNCLAS

RIFTD/COMAEROSCUOLE GUIDONIA

ZEN/COSTARMAEREO ROMA

BT

UNCLAS IL3/13/17821/C4-1/HH-3F

OGGETTO: ELICOTTERI SERIE HH-3F ET AB-204

RIFE: SMA 324/10227/638-11 DATATO 26/11/1980

TESTO: SCOPO ASSICURARE MASSIMA DISPONIBILITA' ELICOTTERI

OCCASIONE CALAMITA' NAZIONALE SI DETTANO LE SEGUENTI

DISPOSIZIONI DI EMERGENZA:

1) EST BOSSESINO AT NUOVO ORDINE OBBLIGO ESEGUIRE:

A) ATTIVITA' MANUTENTIVE PROGRAMMATE RELATIVE AT I P

PASATE ET SPECIALI ET INTRODUZIONE PP TT SU ELICOTTERI HH-3F

B) ATTIVITA' MANUTENTIVA PROGRAMMATA IP FUNZIONAMENTO I P

INTERMEDIA ET INTRODUZIONE PPTT SU ELICOTTERI AB204.

2) VICEVERSA RESTANO IN VIGORE ESECUZIONE I P GIORNALIERA,

I P PRE-VOLO ET POST-VOLO INSIEME AT OGNI ALTRA ISPEZIONE

MANUTENTIVA RITENUTA STRETTAMENTE NECESSARIA AT GIUDIZIO UFFICIALE

TECNICO IN RAPPORTO AT STATO IMPIEGO ELICOTTERI ATTA AD

ASSICURARE SICUREZZA VOLO. RACCOMANDASI MASSIMA ATENZIONE

ET SCRUPOLOSITA'.

3) SONO INTERESSATI AT SUDETTE DISPOSIZIONI SOLO ELICOTTERI

IMPEGNATI IN ATTIVITA' SOCCORSO ZONE COLPITE DA CALAMITA'.

PAGE THREE RIFTA 2415 UNCLAS

4) SEGUIRANO EVENTUALI ULTERIORI DISPOSIZIONI

BT

DE LIRA 012 TO
VV TFA054
99 48 5.

DE RIFTA 13200 3371455 24/12/80
ZNR UUUUU
O 021450Z DEC
FM AERISPELOE 3 REPARTO 1 UFFICIO ROMA
TO RIFTM/15 AEROSTORMO SAR CIAMPINO
RIFTM/31 AEROSTORMO CIAMPINO
RIFTHF/82 AEROGRUPO RIMINI
RIFTJA/84 AEROGRUPO BRINDISI
RIFTR/AEROSCUOLA FROSINONE
RIFTHA/653 AEROSQUADRIGLIA CAMERI
RIFTIA/312 AEROSQUADRIGLIA PALESE MACCHIE
RIFTJT/AEROSPERIMENTI PRATICA DI MARE
RIFTJRA/SPERINTER PERDASDEFOSU
RIFTJL/COMAEROP TRAPANI
RIFTHE/AERODISTACCAMENTO SAR MILANO LINATE
RIFTJT/6 AEROGEE PRATICA DI MARE
RIFTKB/10 RIPAEROMOBILI VICENZA
INFO ZEN/STATAEREO 3 REPARTO
ZEN/STATAEREO 4 REPARTO
RIFIG/AEROREGIONE PRIMA MILANO
RIFTE/AEROREGIONE SECONDA ROMA
RIFTI/AEROREGIONE TERZA BARI

120 B/S

23-12-80.

CS-1

PAGINA 2 RIFTA 3200 UNCLAS
RIFTU/AEROSCUOLE GUIDONIA
ZEN/COSTARMAEREO
BT

UNCLAS IL3/13/18077/C3-1/HH-3F AB204/
OGGETTO: TURBOMOTORI SERIE T58 PER ELICOTTERI NH-3F ET
TURBOMOTORI Gnome per AB204.
RIFE: IL3/13/17821/C4-1/HH3F DATATO 26 NOVEMBRE CORAN.
TESIO: 1. SEGUITO DISPOSIZIONI IMPARTITE CON TELE AT
RIFE ET SCOPO ASSICURARE MASSIMA DISPONIBILITA' ELICOTTERI
OCCASIONE CALAMITA' NAZIONALE COMUNICASI CHE EST CONCESSA
PROROGA 20 PER CENTO SU SCADENZA LOF IP 600 ORE H.P.I.
PREVISTA PER T/M O-TORI SERIE T58. EST CONCESSA PROROGA 20
PER CENTO SU SCADENZA LOF IP 600 PREVISTA PER TURBOMOTORI
GNOME H-1200. INCORPORANTI MOD 2000/2.
2. SUNT INTERESSATI AT SUDDETTA DISPOSIZIONE SOLO
ELICOTTERI IMPEGNATI IN ATTIVITA' SOCCORSO ZONE COLPITE
DA CALAMITA'
3. ENTA TECNICI INTERESSATI AT PRESENTE DISPOSIZIONE DOVRANNO
COMUNICARE STESSO MEZZO AT SCRIVENTE M.H. IVESTORI CUI EST
CONCESSA PROROGA ET PREANNUNCIARE AT MAGGIORAMENTO 700 ORE

VEL. IMP. SOR ORE

85°

ONDR 3	5	4.10
ONDR 10	3	4.15
ONDR 16	5	3.10
ONDR 20	5	3.10
ONDR 21	5	3.00
ONDR 22	4	2.55
MONTE 13	1	0.30
MONTE 20	1	0.30
MARE 31	4	2.35

84°

ONDR 5	3	2.30
ONDR 12	1	0.20
ONDR 14	1	0.20
MONTE 25	3	2.40
MONTE 53	6	5.20

83°

ONDR 4	6	3.20
ONDR 11	2	3.20

1° Dist

MONTE 5	3	4
MONTE 15	3	4
MONTE 28	3	4.05

GIORNO

HH-3F	85° Gr.	84° Ce.	83° Ce.	1° Dist.
VEL. IMP.	6	2	2	
SORTITE	24	4	8	
ORE	17.40	2.50	6.40	

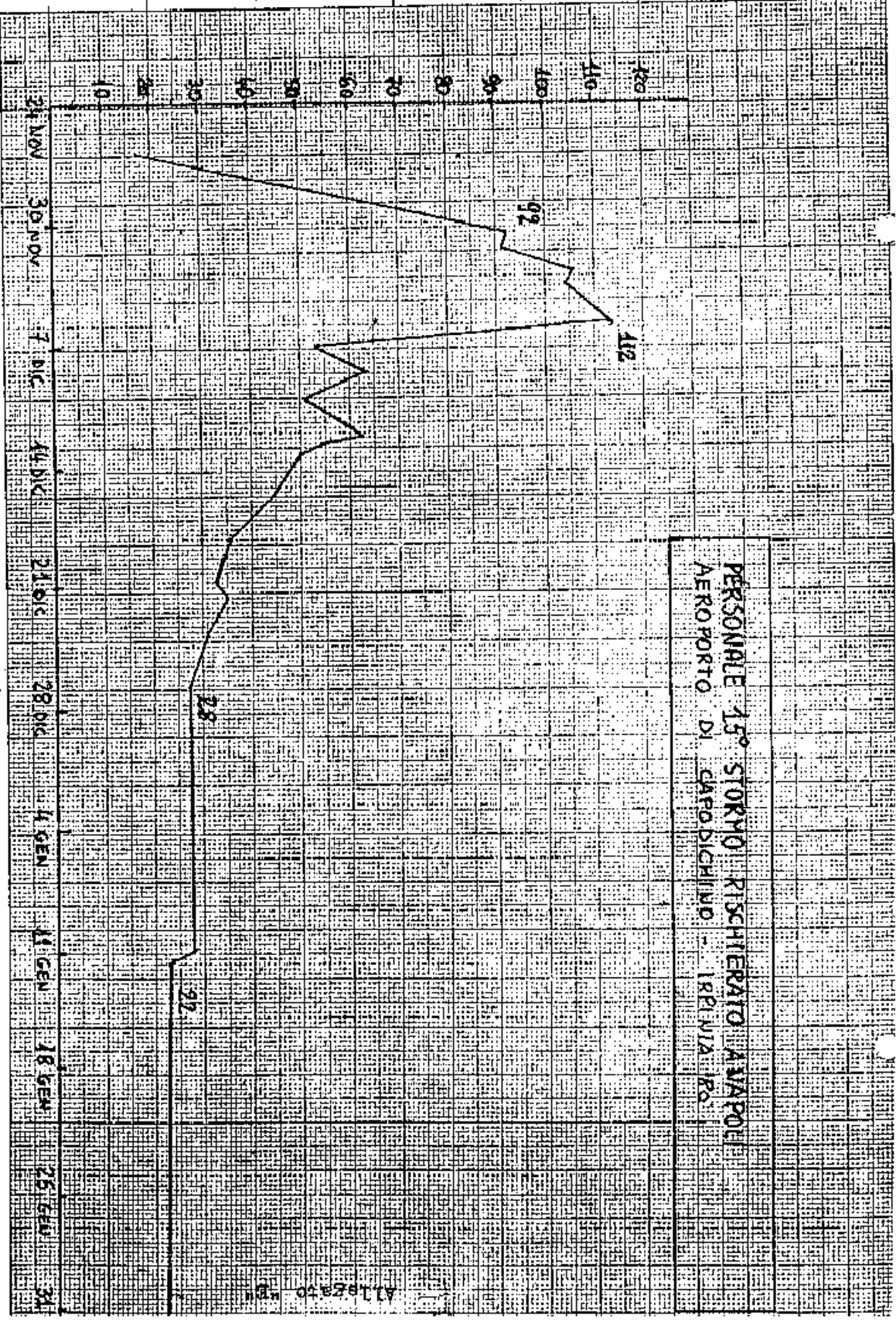
AB 204	85° Gr.	84° Ce.	83° Ce.	1° Dist.
VEL. IMP.	1	2		3
SORTITE	1	9		9
ORE	0.30	8.00		12.05

P466	85° Gr.	84° Ce.	83° Ce.	1° Dist.
VEL. IMP.	1			
SORTITE	4			
ORE	2.35			

	85° Gr.	84° Ce.	83° Ce.	1° Dist.	15° STORMO
VEL. IMP.	8	4	2	3	17
SORTITE	32	18	8	9	62
ORE	20.45	10.50	6.40	12.05	50.20

Allegato "D"

PERSONALE 15° STORMO RISCHIERATO AVIAPOLE
 AEROPORTO DI CAPODICHIAMO - IRELLIA (RA)

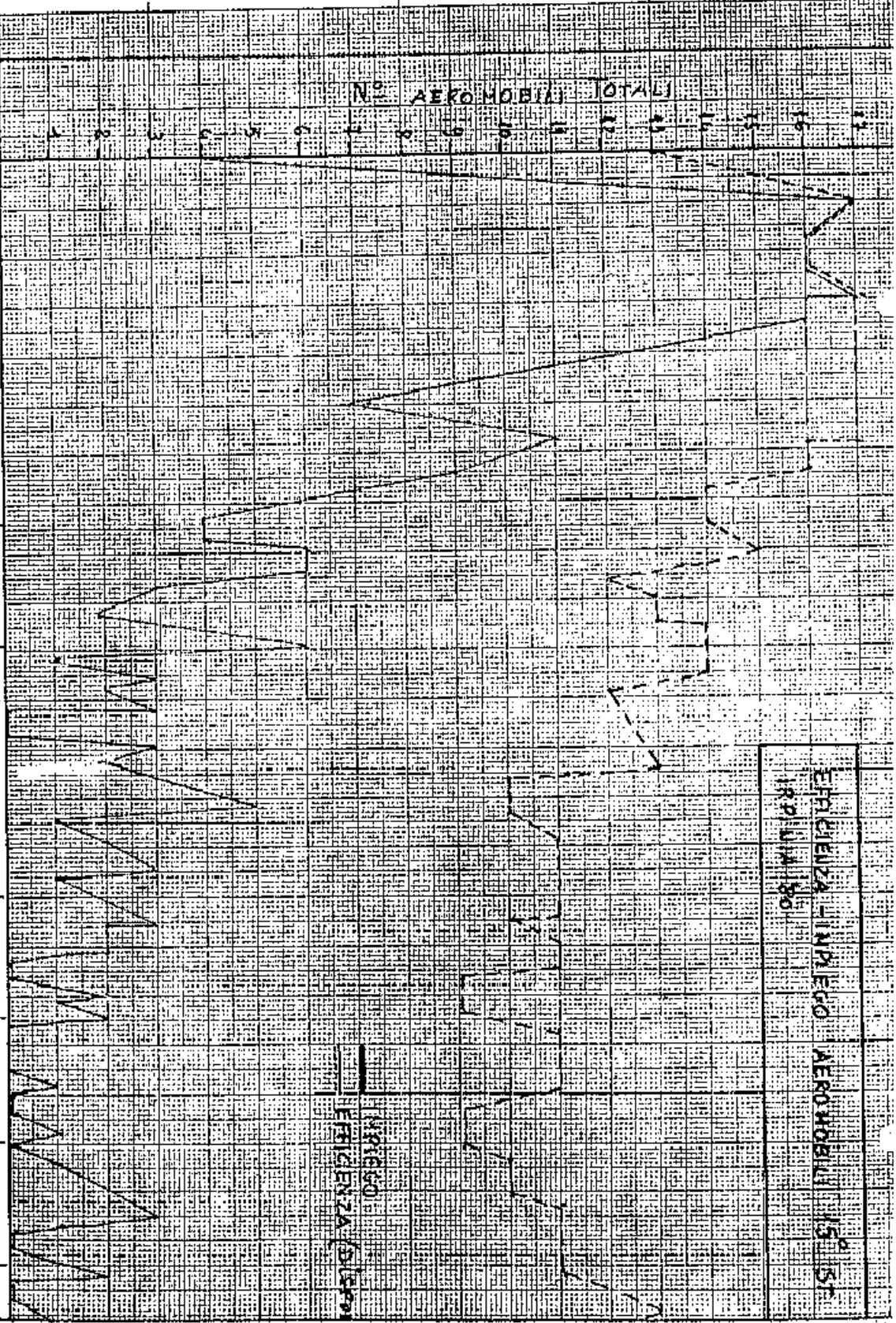


Alligato 421



Nº AEROMOBILI TOTALI

24 Nov 30 Nov 7 Dic 14 Dic 21 Dic 28 Dic 4 GEN 11 GEN 18 GEN 25 GEN



EFFICIENZA LINEARE AEROMOBILI (SIST. RIPIUNIBILI)

AEROMOBILI
EFFICIENZA (SIST. RIPIUNIBILI)

CON VOLI, CHE SPESSO SONO ANCHE RISCHIOSI, SULLE ZONE TERREMOTATE

Infaticabile la spola degli elicotteri carichi dei generi di prima necessità

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

Potenza, 27 novembre

«Da Caliri siamo rientrati. Qui serve benzina, si benzina. Poi insulina, disinfettanti, attrezzature per piccola chirurgia, infermieri, apparecchiamenti telefonici. No, no, riseri basta.»

«Parlato Andretta!»

Ad Andretta e Bisceccia (due piccoli centri abitati, n.d.r.) è tutto o.k.: «No, non serve più niente. Avvertite di non fare assolutamente rientrare gli emigranti. Negativo, negativo. Non, ripeto, non fare rientrare... non saprebbero dove metterli.»

«Martina Franca? State parlando? Caricanti insulina, biancheria intima, sacchi a pelo, coperte, letti per bambini, omopneumoni, vaccini, si vaccini anti-tifoi, benedisse per le fratture.»

«Qui Calabritto, stanno sacchinando la gente, ma servono tende e coperte, pioce a diratto. E' urgente, non mandate più viveri ma tende e coperte.»

E' appena un minuto di comunicazioni nella asisa operativa del centro elicotteri comandata dal colonnello Lippolis, del centro soccorso aereo di Martina Franca. Ed è la contropartita che si continua a vagare nel buio, inviando quello che non serve e negando l'indispensabile.

Da questo campo di fortuna ai piedi della città, ospitati dalla «Sanicola Lucana», perché a Potenza non c'è neppure un eliporto, partono gli elicotteri per i centri terremotati. I piloti rischiano brutto, avventurandosi fra gole e torre per giungere ai centri strimen-

ti inavvicinabili come Canale San Giuliano, Campo Campagna, e così via. Si dice dal museo nero e giallo, i più leggeri elicotteri, vanno e vengono.

In continuazione, i piloti si scambiano le impressioni: «Attenzione su Calabritto, c'è vento e volare nella gola è pericoloso»; «Io sono venuto giù a vela, portato dalle raffiche di vento»; «Si, va bene, ma che facciamo, lasciamo crepare tutti lassù?»

Mezz'ora e l'elicottero è di nuovo pronto: ottocento chili tra acqua minerale, materassi, cuscini, coperte. Questa volta si va a Contursi. Saliamo anche noi, con i capitani Gilberto Sanabò e Giorgio Biondi. Piove, ci sono nuvole basse e vento. Ma si va.

Sotto di noi sfilano le cime degli Appennini. Sorviamo la desolazione. Dove una volta c'erano paesi pieni di vita, ora si estendono soltanto macerie. Dall'alto sembrano morte pietre. Ci vuole la carta topografica per poter dire: «Quello è Conza di Campania, Castelnuovo di Conza, Santamaria». A Contursi la gente guarda l'elicottero appena atterrato con gli occhi sbarrati, incapace di muoversi, di alzare un dito. La voce dell'aviere li scuote tutti: «Fate la catena, forza che ci sono altri che aspettano».

Uno ad uno, timidamente, cominciano a scaricare. Mezz'ora e siamo vuoti. L'ufficiale ascolta il sindaco, prende appunti, si riparte. Anche qui la stessa storia: «Tende, occorrono tende!»

E si va ancora: questa

volta la destinazione è Rionero in Vulture. Quindici-mila abitanti, due morti per il terremoto e un suicida per paura, l'ottantacinque per cento delle case lesionate. Il sindaco, Enzo Cervellino, ha aspettato invano gli aiuti, poi si è fatto sentire, ha alzato la voce. E qualcosa è arrivato.

«Occorrono tende, tende per questa gente che dorme all'addaccio e adesso sotto la pioggia — ci ha detto — abbiamo sistemato cinquecento persone in un centro sportivo e abbiamo rimediato altri duecento posti letto e quindi tende la notte scorsa. Ma troppo ce ne vorranno ancora. Ma quali viveri! Le tende, quelle servono.»

I piloti prendono appunti, possono soltanto riferire. Purtroppo le tende debbono arrivare con i camion.

Al centro elicotteri, il colonnello Lippolis è ancora attaccato al radiotelefono: «Va bene, vaccini, battito, ne abbiamo 4.000 dosi».

Piloti ed elicotteri sono qui da lunedì mattina e non si sono mai fermati un momento. «Soltanto ieri abbiamo trasportato 6.394 chili di materiali — dice il colonnello — avanti e indietro avanti e indietro per tutto il giorno. Sa quale è stata la fortuna? Che in Italia tutti giocano a pallone, così abbiamo trovato ovunque un campo di calcio sul quale scendere. Se adesso ci mettono le tende, addio. Non potremo più atterrare».

U. F.

Viaggio in elicottero sotto la bufera

In volo sui paesi della morte "Così dev'essere la guerra..."

Il velivolo trasporta soprattutto filo spinato. Viene accolto come la manna nelle zone terremotate e subito steso intorno ai magazzini.

"Ci sono gli sciacalli", spiegano.

"Quei pochi che si muovono rubano; gli altri sono pietrificati"

NAPOLI, 29 — Ormai è il momento del filo spinato. L'onda 10, elicottero dell'aeronautica militare con il quale decolliamo da Capodichino in direzione delle zone terremotate, è pieno per due terzi di rotoli di recinzione metallica, con tanto di punte acuminate.

Serviranno per difendere i magazzini di abiti e viveri dalla gente affamata e infreddata dal freddo, ma soprattutto dai saccheggiatori per profitto.

Lo spazio rimanente è diviso tra due giornalisti e due tende dirette a Potenza, dove non arriveranno mai.

Su Napoli e su tutta la regione infuria la tempesta e, per due ore e mezza il pilota attenderà invano una schiarita che consenta di decollare.

IL PILOTA, spazientito, decide infine di muoversi anche se il volo sarà sul filo della sicurezza. «Tanto è come in guerra», spiega.

Il volo bassissimo, folate di vento a ripetizione consigliano un atterraggio imprevisto ad Avellino. Nel campo sportivo.

Qui troviamo almeno una ventina di elicotteri di tutte le armi e di tutti i tipi. Qualcuno trasporta medici, altri cuscini o bare: tutti attendono che l'ira del cielo si plachi. Nel frattempo fuori del perimetro dello stadio la gente urla e piange sotto la pioggia per avere coperte. Si risponde di no perché molli, troppi, accaparrano e poi rivendono questo ed altro genere di aiuti.

Un colonnello

estrae la pistola

Alcuni soldati distribuiscono giacche a vento a vigili del fuoco, volontari, militari. Si crea una piccola folla pressante e minacciosa. Un uomo con indosso un lungo pastrano che grida di essere un colonnello estrae la pistola e minaccia di far fuoco. Su quello che fa un campo di calcio e che ora è un pantano stanno a marciare casse dal contenuto imprecisato. Gli elicotteri arrivano, scariamo, ma non ci sono i camion militari per raccogliere. «Ho aspettato due ore», dice un pilota che attende di ripartire per Ariano Irpino. «Dove li metto i cuscini, nel fango?», impreca un altro.

Riparte l'elicottero, sorvoliamo Lioni: nel paese c'è molta animazione, si continuano a trovare superstiti, anche se il

blimbo estratto nella notte tra venerdì e sabato non ce la farà. Poche le tende, pochissime le roulotte, mentre c'è abbondanza di mezzi meccanici, autambulante e lunghe, lunghi, lunghi code si soccorri.

Subito dopo Lioni, il passaggio cambia ed è palude: il fiume Ofanto si è guadagnato in questi tre giorni di pioggia torrenziale nuovi incredibili spazi nella campagna martoriata. E ovunque, pantani, smottamenti, fango. L'elicottero passa su Conza: nessuno ricostruirà mai su questo spuntone di terra dove ogni casa è frantumata sull'altra. Il paese è deserto, almeno visto dall'alto, giù, a valle, vicino a quel che resta della stazione ferroviaria, una serie di baracche prefabbricate. No, non è un miracolo organizzativo, è la «fortuna» che è toccata ai superstiti di Conza: un cantiere per la costruzione di una superstrada con tanto di alloggiamento per gli operai. Ora nelle baracche requisite ci sono 310 scampati, i morti accertati sono 168, gli abitanti erano un po' più di mille. Qualcuno è scappato, gli altri sono lì sotto e nessuno li tirerà mai fuori. A Conza c'è un reparto dell'aeronautica che ha fatto miracoli, ma soprattutto c'è gente organizzata e decisa venuta da fuori che tutto organizza e dirige. Il dottor Ficini, di Prato, ha vaccinato tutti ed ha ricomposto un'anagrafe. Non mancano né medicine, né viveri.

Ma, anche se qui hanno le baracche, non potranno resistere all'inverno. Moltissimi poi sono ancora nei casolari, accanto ai loro animali a semiplicemente inchiodati sulla lo-

ra terra. Non vogliono muoversi, non vogliono andarsene. Una comprensibile ma tremenda apatia avvolge tutti gli scampati. Non collaborano, non aiutano, aspettano soltanto. Poco prima che arrivassimo hanno scoperto dei camion di finti soccorritori che facevano incetta di abiti per poi rivenderli. L'altra notte, in paese, si è sparato contro gli sciacalli che hanno tentato di saccheggiare i negozi.

Il filo spinato viene accolto come una manna e subito steso intorno agli improvvisati, ma ricolmi magazzini. «Ci vorrebbe la polizia, i carabinieri, questa è zona di guerra», dice il comandante, un medico dell'aeronautica. «Quei pochi che si muovono rubano, gli altri sono pietrificati. Aspettano, come se tutto fosse loro dovuto. Ma forse non è colpa loro, li abbiamo tenuti così per secoli».

Il pericolo

degli sciacalli

Ci dirigiamo verso il paese: ce lo sconsigliano, ci vogliono affidare una scorta armata, dicono che non c'è nessuno al lavoro, solo il pericolo degli sciacalli. Non risulterà vero: in quel che resta di Conza lavorano i vigili del fuoco e continuano a estrarre salme, qui di vivi non ce n'è più. Ma Conza continua a crollare: la strada che ieri sera era in piano si è ora inclinata, oltre le macerie del Duomo non si va. Al limite i soldati guardano a vista le bare, anche queste possono diventare un bottino.

Continua a piovere senza sosta, ogni pochi passi c'è un

guado, mentre la neve — dicono — è questione di giorni. Di nuovo in volo verso Muro Lucano. Dall'alto il paese appare quasi intatto, ma sapremo poi che ha il 90 per cento delle case lesionate. Dieci-quindecimila i senzatetto, mentre sono arrivate tende giganti che nessun anfratto di questo paese arrampicato sulla montagna può contenere.

Il comando militare è in un spiazzo ai piedi del monte: non si può atterrare. Il fango arriva alla caviglia. Il comandante, un ufficiale di marina, è sul elicottero che resta immobile, sospeso. Nel frastuono dei motori ci consegna una superstita che deve raggiungere Napoli e chiede che vengano inviate stoviglie di plastica, stivali, cibi freschi, passamontagna, piccole tende. «Anche se servono a poco», aggiunge, «ci vengono a dormire, poi la mattina spariscono con le coperte e ogni altra cosa e tornano nei casolari. Su migliaia di senzatetto nella tendopoli gli ospiti fissi sono novanta». «Ho dei malati», continua, «tutti di broncopolmonite. Qui si rischia di morire assiderati».

Lasciamo Muro Lucano, cento morti accertati, altrettanti sotto le macerie e l'elicottero torna indietro su Conza in tempo per vedere le squadre di disinfezione all'opera. «Per ora è solo formaldeide, ci avevano detto, ma la calce viva è già pronta».

Il pilota tenta di dirigersi su Potenza ma il velivolo non ce la fa. Sta calando una notte precoce e gelida. E allora si punta verso il mare, verso Salerno. Sulla strada c'è Lavierno: sventratà, martoriata, un

ammasso di calcinacci ferocemente battuto dalla pioggia. Intorno, la solita tendopoli nel fango e colonne di automezzi civili che attendono di scaricare e di consegnare a qualcuno quello che ormai non serve più.

Cumulo di abiti vecchi e nuovi

Abbiamo visto cumuli di abiti vecchi e nuovi diventare poltiglia sotto la pioggia, cataste di viveri destinati a marcire nonostante il gelo. Nessuna autorità prende in consegna nulla: si invita a distribuire liberamente perché in realtà di questa roba non c'è bisogno. Servirebbero tende, roulotte e prefabbricati. L'unica soluzione sembra una sorta di dolorosissima deportazione di massa verso gli alberghi requisiti o da requisire e i villaggi delle vacanze. Ma questa gente non vuole andarsene. Ci hanno urlato, mentre entravamo nelle tende: «Viviamo come zingari». E il terrore di diventare zingari a vita è più forte di ogni discorso sui pericoli che corrono a restare nel fango e sotto la pioggia. Sanno che buona parte dei loro paesi non potrà essere ricostruita, ma non riescono a staccarsi dalla illusione di poter tornare a vivere come prima. Un insegnante ci ha chiesto: «È il 29 del mese, me lo pagheranno lo stipendio anche se non ho più i documenti?». E subito ha aggiunto: «Voi che state a Roma non potete fare qualche cosa?».

MINO FUCILLO

Il generale che coordina i mezzi aerei

«Nessun piano per la protezione civile»

NAPOLI, 30 — Lunedì mattina, dodici ore dopo il terremoto, a Couza nei pressi della diga era già operante l'ospedale da campo autosufficiente dell'aeronautica. Centocinquanta uomini comandati dal maggiore Bizzari fin da quel momento iniziano la loro opera ospitando nelle baracche, che prima servivano al personale del cantiere, oltre trecento feriti. In un pullman funziona la sala operatoria. Durante la notte gli elicotteri avevano già fatto la spola tra le zone distrutte e gli ospedali di tutta la regione.

Dunque, l'aeronautica non è stata colta impreparata dal disastro? Il generale Franco Pisano, che coordina tutti i mezzi aerei impegnati nel soccorso alle popolazioni terremotate, risponde con le cifre e non si avventura in giudizi elogiativi o critici. Anzi sottolinea che l'aviazione militare, per le sue naturali caratteristiche, è tecnicamente privilegiata rispetto ad altre armi. Sono impegnati attualmente 30 elicotteri dell'Aeronautica, venti dell'Esercito, sei americani, quattro dell'Agusia, tre svizzeri e nove della Finlandia (questi ultimi sono mezzi leggeri in grado di trasportare due persone o 150 chilogrammi). Vanno e vengono dall'aeroporto di Capodichino 40 G-122, 12 C-130, i velivoli del 31° stormo e i bimotori della prima, seconda e terza regione aerea, più tutti gli aerei degli altri paesi. Considerando anche il personale che opera a terra c'è un impiego di 5000 uomini.

Finora sono state effettuate 560 missioni in elicottero e sono sta-

te trasportate 6.500 tonnellate di viveri, medicinali, indumenti anche con automezzi AM.

— Generale Pisano, come vi siete organizzati?

«Abbiamo qui in Aodatermia, a Pozzuoli, una centrale operativa che dà assistenza agli assistenti, ossia serve a rifocillare e far rapidamente riposare gli uomini. Qui passano anche i militari venuti da altri paesi, come i cinquecento uomini del Genio tedesco. Al Comiliter opera un settore che incamera tutte le informazioni che vengono poi trasmesse a Capodichino, dove giungono in continuazione dall'Italia e dall'estero centinaia di carichi. Nel giro di pochi minuti tonnellate di materiali vengono scaricati, portati nell'hangar, smistati sugli elicotteri che partono rapidamente verso le zone da cui sono partite le richieste. Oltre Capodichino abbiamo creato tre sottocentri a Potenza, Avellino e Salerno autosufficienti che intervengono ancora più celermente».

— Tutto fila liscio?

«Finora, grazie all'abnegazione del personale, consentiamo ad un aereo di ripartire nel giro di pochi minuti. Altrettanto dicasi per gli elicotteri che stanno fermi a terra pochissimo».

— Generale, la sua sembra una visione idilliaca, che contrasta con le accuse di inefficienze e di ritardi riscontrati in questi giorni nelle operazioni di soccorso.

«Non mi sento di condividere, almeno per l'Aeronautica. Certo lo sforzo iniziale è stato

inteso ad aiutare il più presto possibile ed è potuto capitare di portare soccorso al posto sbagliato. Una cosa è certa: siamo in guerra. E siamo in guerra non solo contro la disgrazia ma anche contro il fattore meteorologico, l'erografia tormentata, la dislocazione urbanistica dei paesi colpiti. E se è una guerra ci possono essere anche errori, ma a chi è esposto in trincea bisogna portare il consenso, il calore, il supporto di chi è in retrovia».

— Lei sa, però, che finora le critiche non sono state mosse agli uomini che si stanno prodigando ma al «cervello» delle operazioni.

«Il problema è un altro: non c'è in Italia un sistema per la protezione civile. Speriamo che questa drammatica lezione serva».

Pisano si mantiene comprensibilmente abbottonato, evita di dare giudizi sul ruolo dell'Esercito, delle Prefetture, del commissariato. Tiene soprattutto a mettere in luce tempestività, quantità e qualità degli interventi delle forze e dei mezzi che dirige. Accenna soltanto alla questione del caos delle informazioni sulle richieste di aiuto. «Alla crescita delle informazioni è corrisposta quella dell'organizzazione. Più che di tempi morti parlerei di tempi tecnici». Tempi tecnici che, però, visti dal Comiliter di piazza Plebiscito, si sono tramutati, nel caos dilagante, in tempi mortali per centinaia di uomini e donne sotto le macerie.

M. C.

Ponte aereo organizzato dall'Aeronautica militare

Prosegue il ponte aereo tra gli aeroporti dell'alta Italia, Pisa, Ciampino, e Napoli Capodichino. Nell'arco della giornata di ieri 15 velivoli da trasporto dell'Aeronautica militare hanno compiuto 41 missioni impiegando oltre 46 ore di volo e trasportando oltre 100.000 kg. di materiale costituito da letti, sacchi a pelo, latte, medicinali, coperte, tende, prodotti per la disinfezione e bare.

24 elicotteri, operanti dalle basi di Capodichino, Potenza, Avellino, Pontecagnano, hanno compiuto 86 missioni per oltre 68 ore di volo, distribuendo alla popolazione il materiale pervenuto ai centri di raccolta sia tramite il ponte aereo sia via terra, trasportando persone e feriti, tra cui 4 traumatizzati gravi in frangente pericolo di vita, estratti dalle macerie, ed un bambino nato prematuro. L'impegno complessivo dei velivoli dell'Aeronautica militare è salito a 544 missioni per oltre 567 ore di volo. Il materiale trasportato con il ponte aereo ha superato i 500.000 kg. mentre è inalterabile il carico trasportato dagli elicotteri operanti direttamente nella zona terremotata.

IL GIORNALE

Le foto del disastro

Egregio direttore, in merito all'articolo di Federico Orlando «Un esercito disarmato contro i disastri» apparso sul «Giornale» relativamente ad una presunta mancata ricognizione fotografica dei paesi terremotati desidero precisare che:

— nella mattinata di lunedì 24 l'Aeronautica Militare ha impiegato l'unicaccia ricognitrice G-91Y del 32° Stormo (Brindisi) per la ricognizione fotografica di tutta l'area;

— alle ore 18 dello stesso giorno le fotografie aeree e l'ufficiale fotointerprete erano alla Prefettura di Avellino (37 comuni);

— nella mattinata del 25 sono stati fotografati altri 25 comuni e le fotografie sono state inviate ad Avellino dove si era trattenuto il fotointerprete.

Man mano che le fotografie aeree venivano sviluppate i dati sintetici venivano comunicati dallo Stormo di Brindisi al Centro operativo dello Stato Maggiore (sotto forma di percentuale dei danni) e da qui alla sala operativa del ministero degli Interni.

gen. B.A. Enrico Ripamonti
capo del 5° Reparto
dello S.M.A.M.

Roma

Nuovo rilevamento fotografico dell'area devastata

E' cominciato ieri e sarà completato oggi un nuovo rilevamento fotografico dall'alto di tutto il territorio interessato dal terremoto. A una settimana dal primo rilevamento di lunedì scorso si vuole ottenere una nuova documentazione a media e bassa quota per rilevare tutti i dettagli della zona colpita ed avere un quadro completo della situazione attuale.

Nell'operazione sono impegnati tre stormi dell'Aeronautica militare, il 32.mo di Brindisi, il terzo di Villafranca e l'ottavo di Cervia, con 23 aerei tipo «G91Y» e «P-104».

IL TEMPO

IL MESSAGGERO



Un gruppo di sinistrati parte a bordo di un elicottero dell'Aeronautica

Impegnati 30 mila soldati

Il Ministero della Difesa ha comunicato che il concorso delle Forze Armate all'opera di soccorso nella zona terremotata era questo: 33.172 uomini impiegati (27.050 dell'Esercito, 1.222 della Marina, 4.900 dell'Aeronautica), 2.253 automerzi, 171 mezzi speciali, 108 ambulanze, 7 ospedali da campo, 7 unità mobili per la disinfezione, 150 serbatoi d'acqua.

L'UNITA'

Elicottero Italiano soccorre

elicottero Usa

A Conza in Campania, un elicottero della marina americana addetto ai soccorsi è stato costretto ad un atterraggio di emergenza per una grave avaria tecnica. I fumogeni verdi di segnalazione sono stati notati da un elicottero dell'Aeronautica militare italiana che ha provveduto a riportare l'equipaggio Usa alla base di Napoli Capodichino.

LA STAMPA

Elicottero Usa soccorso da HH-3F italiano

ROMA — Un elicottero italiano è venuto in soccorso di un apparecchio gemello Usa, costretto a un atterraggio di fortuna per avarie al motore. Entrambi gli apparecchi erano impegnati in operazioni di soccorso nella zona di Conza.

Un nostro «HH-3F» ha notato i fumogeni verdi di segnalazione, usati dall'equipaggio americano per segnalare l'emergenza.

I dati riferiti alla Camera

Comuni colpiti	485
Salme recuperate	2.960
Dispersi	1.574
Feriti ricoverati	7.418
Attendati	201.680
in	9.207 tende
In roulottes	28.570
in	13.000 roulottes



Forze presenti nelle regioni sinistrate

ESERCITO	17.400	GUARDIA DI FINANZA	1.203
AERONAUTICA	4.900	GUARDIE DI P.S.	4.207
MARINA MILITARE	1.222	STRANIERI	983
GUARDIE FORESTALI	591	PERSONALE CIVILE	676
CARABINIERI	9.650	VIGILI DEL FUOCO	4.792

Secondo i dati riferiti dal ministro Rognoni sono stati impiegati inoltre i seguenti mezzi: 7 ospedali da campo, 376 cucine mobili, 22 fotoelettriche, 814 mezzi speciali, 160 apripiste.

Subito in azione gli elicotteri dell'A.M.

Dal cielo la salvezza di tante vittime del sisma

Gli aeromobili dell'Ente gruppi SAR hanno preso a bordo i feriti più gravi, distribuendo viveri e medicinali

La «mobile gara», che impegna in questi giorni forze armate e civili a favore dei fratelli, colpiti negli ultimi mesi e nei mesi dal sisma, al colera di tante fucine dovute a certo moralismo politico o sciacallaggio, non nuova nella nostra storia. Tutti e con questo richiamo alla realtà drammatica, che ha colpito il Mezzogiorno, non vogliamo imbarcare seppimenti a difesa degli uni e degli altri e, tantomeno, in torbide le acque di più con l'intento di creare inerte ed equivoci anche sulle verità più lampanti. Vogliamo solo circostanze prendendoci lo spunto dai fatti di casa nostra, proprio in materia di soccorso.

In passato, ci siamo occupati dell'attività di un organismo all'opera psicologica che la sua centrale operativa va, presso il 3° R.O. dell'A.M. di Marina Franca, comandato dal gen. di f.a. Romeo Mariani, nel Centro di coordinamento soccorso, diretto dal ten. col. pil. Guglielmo Ippolito.

Centro il quale fornisce i mezzi e gli uomini per le operazioni d'intervento nelle località ove si verificano condizioni di emergenza, amministrando una vasta area dello spazio italiano racchiusa, partendo a nord di Ancona, tra una ipotetica mediana dell'Adriatico, la dorsale appenninica, lo Ionio, parte del Mediterraneo centrale e il basso Tirreno. Quindi, anche la Basilicata e la Campania.

Intorno i feriti invertebrati in questi giorni. In altre parole, hanno orbitato e preso a bordo i feriti più gravi, che sono stati, da alcuni aeromobili in parte, trasportati all'ospedale civile di Potenza e, in parte, a quello di Bari.

Il R.A.M. ha, quindi, iniziato la propria attività di soccorso in modo che, per la parte più difficile, dove alla consegna. Si tratta di uomini che avevano già esperienze del genere, tutte in occasione del terremoto del Friuli e dell'alluvione in Calabria e che, peraltro, avevano come monarca. Loro che, nei primi giorni, sono stati fatti volare per un totale di 87 ore e 10 minuti, trasportando e distribuendo 1.700 kg. di medicinali dell'A.M. fra i quali quelli di pronto soccorso (plasma, soluzioni varie per il ferro, emulsionati ecc.) e

11.492 kg. di viveri, consistenti in razioni militari e in pacchi fatti confezionare espressamente e celermente dal questore di Potenza.

Gli elicotteri dell'A.M. sono aggiunti anche quelli della Guardia di Finanza di Taranto e dei carabinieri di Portecagnano. Ogni macchina è stata utilizzata secondo le proprie capacità e gli uomini hanno dato il meglio delle loro forze per soccorrere i terremotati, correndo non pochi rischi in vero.

Non da meno sono stati i soccorsi aerei che, oggi, con le elicotteri trasportano acqua alle tendopoli di Belluno, Balvano, Muro Lucano ecc., così come i medici e gli infermieri, gli addetti al supporto logistico, che è indispensabile in quanto le macchine devono volare

N. B. L.

Il centro che è in attesa di servizio 24 ore su 24, avvertito il sisma, ha immediatamente fatto scattare il dispositivo di emergenza e ha allertato i piloti e gli equipaggi degli elicotteri dell'Ente Gruppo SAR schierato sull'aeroporto di Brindisi. Alle prime luci dell'alba, quando le condizioni di visibilità hanno consentito il decollo degli aeromobili, gli elicotteri dell'Ente

gruppi SAR hanno preso il volo dirigendosi alla volta di Potenza, dove sono giunti alle 6,30 di lunedì 24 novembre, per mettersi a disposizione delle autorità.

In nottata erano, intanto, pronti altri uomini e automezzi per organizzare, in quella città, la base logistica indispensabile per l'assistenza ai velivoli. Tante che, quando gli elicotteri sono giunti nel cielo di Potenza, via radio e con le comunicazioni fumate colorate, sono stati guidati sullo spiazzo erboso trasformato in elporto. Spiazzo posto a disposizione dal «Seminificio Luciano» insieme agli uffici, dove sono stati impiantati torri di controllo, radio rice-trasmittente, magazzini ecc.

Va detto che i primi a rendersi conto del «cataclisma» sono stati proprio i piloti e gli equipaggi degli elicotteri che, secondo il piano di volo, sono passati proprio sulle zone più colpite dal sisma: Conza, Muro Lucano, Balvano, Pescopagano, ecc. Va, altresì detto che sono giunti a Potenza con a

Per l'impareggiabile dedizione nelle operazioni di soccorso

Riconosciuto in tutto il mondo il valore degli elicotteristi italiani

L'eroismo degli elicotteristi italiani nell'attività svolta a soccorso delle popolazioni colpite dal terremoto del novembre scorso è stato riconosciuto — così un telex ed Air Press dalla California — da Hsi, Helicopter Association International, in occasione della 33° «Convention» e mostra elicotteristica in corso ad Anaheim.

Durante una cerimonia — 22 gennaio scorso — cui hanno preso parte oltre duemila tra piloti, operatori, industriali del settore ed esponenti militari e delle autorità, una targa — che, secondo le intenzioni di Hsi, dovrebbe essere esposta in sede opportuna come testimonianza di questo significativo riconoscimento del valore e dell'abnegazione degli elicotteristi italiani da parte dei loro colleghi di tutto il mondo — è stata consegnata al nostro addetto militare ed aeronautico a Washington, gen. le B.A. Giorgio Santucci.

Alla cerimonia era presente anche il presidente di Rai — Registro aeronautico italiano — dr. Saverio Rana.

Questo il testo della targa: «I membri di Helicop-

ter Association International, con questa speciale occasione, esaltano le azioni eroiche e piene di dedizione di coloro che hanno svolto le operazioni elicotteristiche che seguirono il terremoto in Italia durante il novembre 1980.

La targa è stata consegnata da Gian F. Blower, della società Italiana Elitas e membro di Hsi, che, prima di porgerla al gen. Santucci — riferisce Air Press —, ha detto tra l'altro: «Nel novembre 1980 un terribile dramma focalizzò l'attenzione del mondo sugli elicotteri, i loro piloti e le loro capacità uniche, non appena le operazioni di soccorso fecero seguito al terremoto in Italia.

L'alba non era ancora spuntata — ha detto Blower — e già i primi elicotteri erano in viaggio: i primi di un complesso che ha riguardato tutti i tipi di elicottero operanti in Italia, per un totale di 4.464 missioni; vi hanno partecipato 217 piloti, e 405 meccanici hanno tenuto in efficienza le macchine.

Meritano di essere citate Agusta e Breda-Nardi per l'eccezionale supporto fornito.

Medicine, cibo e tende furono portati ovunque necessario; più importante di tutto, furono salvate migliaia di vite».

Il gen. Santucci, scrive da Anaheim il corrispondente di Air Press, ha così risposto: «Sono riconoscente e onorato nel ricevere questo riconoscimento in rappresentanza dei piloti italiani che parteciparono alle operazioni di soccorso per il terremoto. In ogni regione colpita, i piloti — questa categoria internazionale di altruisti di professione — intervennero senza esitazioni. La loro dedizione non ebbe soste. «Giorno dopo giorno risposero all'appello del dovere, soddisfacendo ogni possibile esigenza per difficile e pericolosa che fosse...».

Il gen. Santucci ha così concluso: «L'amicizia e la generosità del popolo americano, specialmente nei momenti difficili, è ben nota. Ma questo riconoscimento da parte vostra è anche più apprezzato, proprio perché viene da esperti, i membri dell'Associazione degli elicotteristi. Il vostro riconoscimento, come diciamo noi militari, va molto al di là del dovere».

STATO MAGGIORE AERONAUTICA

5° REPARTO

Ufficio Documentazione e A. P.

NOTIZIA STAMPA

N. 76

Diramata il 29.11.1980

Alla mezzanotte del 28 Novembre un elicottero HH 37 dell'Aeronautica Militare è atterrato senza assistenza ed in volo notturno, a Lioni, per prelevare un bambino di 8 anni dissepolto ancora in vita dalle macerie. L'operazione si è conclusa felicemente ed il bambino è ricoverato attualmente all'Ospedale "Cardarelli" di Napoli.