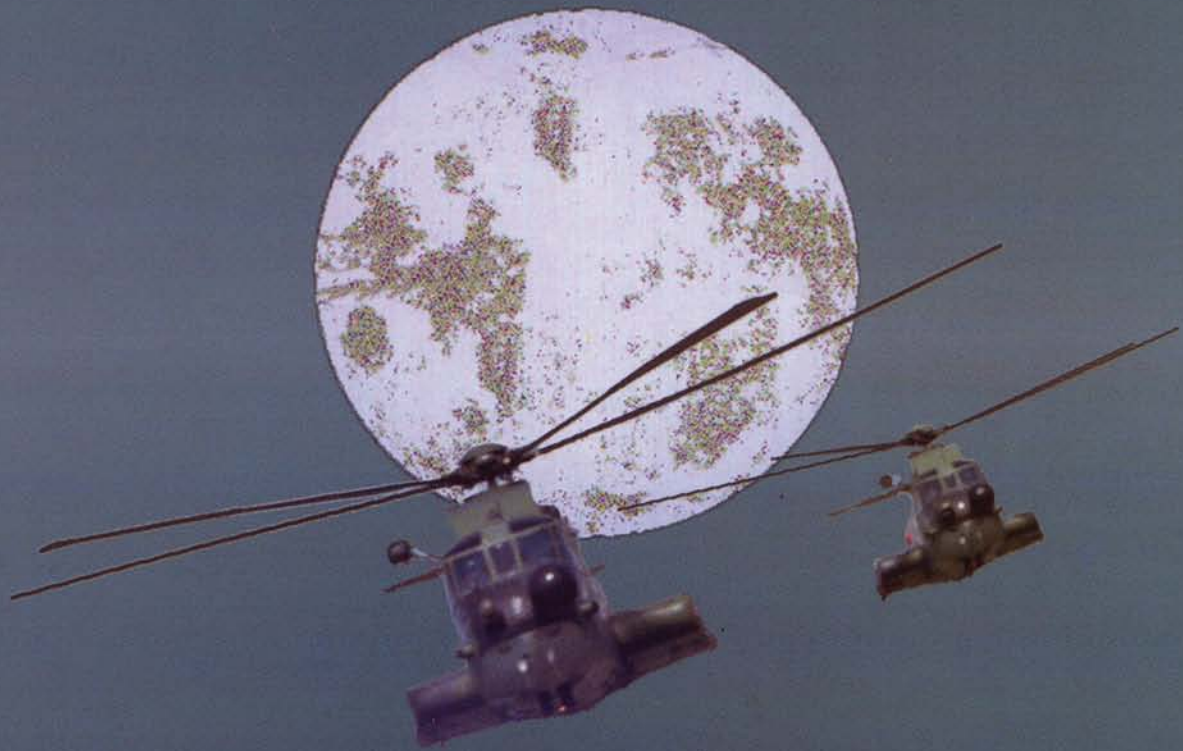


"NEC IN SOMNO QUIES"



Il Quindicesimo



Ciampino 1985-1995

PREFAZIONE



Nel 1985 fu pubblicato il volume "Nec in somno quies", una particolare autobiografia del 15° Stormo.

Si trattò di un lavoro di ricerca storica e di acquisizione di testimonianze autentiche svolto con profondo impegno dagli uomini del Reparto e da alcuni "membri onorari".

Fu così che ritrovammo le nostre radici più lontane, fino al fatidico 1931, anno in cui comparve il "15°" e quelle, più recenti, della sua ricostituzione nel dopoguerra.

Ci piacque, allora, sapere chi eravamo, quali geni guerrieri e quali umanitari si nascondessero nell'anima del Reparto, cosa questo allegorico DNA avesse prodotto in termini di "uomini" e di "fatti". Rimanemmo stupiti, ma forse meno lo fu chi ci conosceva, nel constatare quale pianta forte e rigogliosa fosse cresciuta su quelle radici lontane e vicine.

Oggi, trascorsi dieci anni da quella prima fatica, si è sentita prepotente la voglia di scrivere ancora. Non per mera ricerca di notorietà, bensì per cogliere quel fuggevole continuo saettare verso l'alto di questo strano albero del 15°.

Si è trattato di cogliere per capire, per spiegare, per tramandare l'evoluzione compiuta attraverso altre generazioni di uomini che si sono via via aggiunte, che hanno apportato nuove idee, hanno affrontato altri sacrifici ed hanno reso più splendido il numero 15.

Nel primo volume "Nec in somno quies" il filo conduttore delle lettere S.A.R. attraversa le pagine del ventennio '65 - '85; in questo volume esse sono precedute dalla lettera "C" di "Combat".

È questo il carattere evolutivo saliente dell'ultimo decennio, ma non aggiungo altro, in questa sede, per non privare il lettore del piacere di coglierne il significato più profondo.

In fondo al libro, si avrà una visione un po' diversa del 15^o, eppure sempre uguale per carica umana ed affettiva.

Certo è che con questa diversità un altro elemento di varianza è stato aggiunto al patrimonio genetico del Reparto: un elemento in più da poter giocare nella eterna sfida per la sopravvivenza da cui neanche noi, Reparti di Volo operativi dell'Aeronautica Militare, siamo esentati.

Chissà, nell'anno 2001, chi comanderà lo Stormo avrà l'occasione di celebrare il 70^o Anniversario del 15^o e anche di raccontare dove saremo giunti, su questa strada o magari su un'altra ... chissà.

Credo che comunque l'importante sarà farlo.

Ciampino, primavera 1995

Col. Pil. Gianfranco Zucchi

Introduzione

ovvero un breve riassunto della puntata precedente

Noi del 15° non ce la siamo mai presa comoda

Come il gatto che finge di avere un padrone ma che in effetti gestisce in proprio la sua esistenza, peraltro suddivisa nelle faticose sette vite, per fare un breve raffronto, ce la siamo spassata così:

1[^] VITA : nel 1931 viene costituito il "15° Stormo Bombardamento Diurno" su velivoli BR.3 e poi S.81 ed S.89; combattendo in Africa ci prendemmo la prima medaglia d'Argento al V.M. alla Bandiera.

In seguito provano a farci salire sui Caproni CA.313 ma non se ne fa nulla; diveniamo, quindi, su velivoli CR.42 il "15° Stormo da Combattimento" e ci addestriamo a Vicenza tanto poco da essere ritrasformati ancora in "15° Stormo d'Assalto" inviato in Africa dal 9/42 al 5/43.

Di lì, stremati, ci ritrasferiscono in Sardegna ed in Sicilia a difesa del suolo patrio con gli ormai ansimanti CR.42. Da queste isole a Firenze, dove ci coglie l'armistizio dell'8 Settembre 1943 e dove la nostra 1[^] vita ci abbandona.

2[^] VITA : ancor prima che nascesse il primo 15° Stormo, agli albori della Regia Aeronautica sorgeva l'altro ceppo di questo nostro Reparto: nel '24 nascono i Gruppi 82°, 83°, 84° e 85° R.M.L., "imbarcati" su velivoli idro; spargiamo come tentacoli le nostre Squadriglie in tutto il Mediterraneo fino a raggiungere, ai primi bagliori della 2[^] Guerra Mondiale, un totale di 15 Squadriglie e 5 Sezioni Autonome Costiere armate con velivoli CZ.501 e 506, S.24 e RS.14.

Nel frattempo operiamo dal '40 al '43 come "Soccorso Aereo" con i vecchissimi S.66 e poi con i CZ.506, CZ.506/S sorvolando il Mediterraneo fino a Lero e Rodi, operando, nel contempo, anche dalla Corsica. Dopo l'armistizio "ripariamo a Sud" e ci identifichiamo nei Reparti della costituenda "Aeronautica Militare".

3[^] VITA : ce la spassiamo con un ballo di tanti idrovolanti "ex conflitto" un po' a Vigna di Valle, un po' a Cadimare e così via, fino a denominarci nell'aprile del '46 con l'appellativo di pace "Centrale Soccorso".

Ballando, ballando, nel '47 ci chiamiamo "Servizio Ricerca e Soccorso dell'Aeronautica" con 6 Centri di Coordinamento basati a Linate, Venezia, Roma-Centocelle, Brindisi, Catania ed Elmas, con ulteriori 7 Sezioni idrovolanti basate a Cadimare, Venezia-S.Nicolò, Vigna di Valle, Brindisi, Taranto, Augusta ed Elmas, queste "corollate" da ulteriori 3 Sezioni Aeree dislocate a Linate, Guidonia e Lecce e, chi più ne ha più ne metta, con 7 Sezioni di motoscafi. Reparto troppo complicato e sicuramente destinato a riduzione; infatti la "cosa" si riduce e cominciamo ad avere nuovi velivoli: nel '51 il primo anfibia P.136,

nel '52 il primo G.212, nel '53 i primi due elicotteri Sikorsky H.19, nel '58 il primo SA.16 (HU.16/A), nel '59 i primi Agusta-Bell 47J.
Tra le varie aperture, chiusure, riaperture e richiusure di Gruppi, Squadriglie e Sezioni ci stiamo assestando e preparando le carte per ridar vita, dopo svariati anni, al glorioso 15°.

4^a VITA : 30.9.'65 : siamo di nuovo 15° ma "15° Stormo S.A.R." armato su velivoli Grumman HU.16/A "Albatros", elicotteri AB.204/B, AB.47J e J3 "Ranger" con un Comando centrale a Ciampino a cui fanno compagnia l'85° Gruppo e l'84° Gruppo, con altri due fratelli chiamati rispettivamente 1° e 3° Distaccamento S.A.R. i quali operano rispettivamente da Linate, solo con elicotteri, e da Grottaglie con HU.16 e AB.204; così tiriamo avanti fino al '73 con il solo pretesto di farci dare una medaglia d'argento al V.C. alla Bandiera (1966).

5^a VITA : l'1.1.'73 perdiamo dal nostro stemma la sigla S.A.R.. Non cambia niente, siamo di nuovo 15° Stormo con ancor più grande retaggio. Perdiamo gli obsoleti HU.16 ed i fenomenali AB.204 insieme agli J, perchè cominciano ad arrivare i primi HH-3F "Pelican" (1977) e si cambia marcia. A Brindisi ricostituiamo l'84° Gruppo con il nome di Centro S.A.R. a cui seguirà a Rimini l'apertura dell'83° Centro e quasi contemporaneamente dell'82° Centro a Trapani; l'85° Gruppo rimane a Ciampino. Tra una ristrutturazione e l'altra, nel 1981 ci prendiamo una medaglia d'argento al V.A. alla Bandiera.

Siccome eravamo ancor pochi, sempre a Ciampino viene ricostituito il 46° Centro Protezione Civile con velivoli antincendi Canadair CL.215 "Water Bomber" e G.222 A/I e poco dopo la 615^a Squadriglia Collegamenti "tutto fare".

Con 5 Gruppi ed una Squadriglia, una ventina di "H3", quattro CL.215, tre G.222 A/I, sei AB.212, due A.109, due P.166/M e due S.208 più che ad uno Stormo rassomigliamo sempre più ad una Brigata aerea e mezza.

6^a VITA : in effetti era troppo! Lasciamo ad altri i Cl.215 e chiudiamo il 46° Centro dando alla 46^a Brigata i G.222 A/I, ci disfiamo degli A.109, di alcuni AB.212/AMI, dei P.166 e di un S.208, mantenendo un Gruppo Volo, tre Centri S.A.R. ed una Squadriglia Collegamenti.

Senza Alcuna Remora, continuiamo a sembrare una brigata aerea che ormai integra la sua antica sigla "S.A.R." con la più completa sigla "C/S.A.R." (Continuando Senza Alcuna Remora).

Se ci consideriamo "iniziati" dalla R.M.L., ci stiamo migliorando da ben 71 anni, o se volete, partendo dal 1931, da 64 anni.

7^a VITA : Quien sabe...? l'avventura continua

Massimo FILOGONIO

05.10.85 Iniziano le manifestazioni del cinquantenario. In verità non sono trascorsi 50 anni dalla fondazione dello Stormo, avvenuta il 1° giugno del 1931 sull'aeroporto di Ciampino. Il fatto è che ne sono comunque passati 20 dalla ricostituzione e, anche se con un po' di ritardo, riusciamo a dar sfogo alla gran voglia di incontrarci tutti, gente in servizio ed ex, del periodo prebellico e del dopo guerra. I preparativi sono stati avviati, alla fine dello scorso inverno, dal Col. Maurizio Pastorino e da quel momento non ci siamo certo annoiati. Un manipolo di uomini, denominati quelli della notte, ha curato le varie iniziative anche con l'ausilio di qualche amico dello Stormo. Tra questi, Romano Nodari ci ha aiutati a realizzare il Numero Unico, il cui titolo, Nec in somno quies, oltre a dirla lunga sugli uomini del 15°, fotografa la frenetica attività dei giorni che precedono l'evento.



Copertine di "Nec in somno quies" 1985

Nel primo giorno di celebrazioni, ha avuto luogo il volo postale. A bordo di un HH3F è stato costituito, rarità unica, un Ufficio Ambulante Postale Aereo che, partito da Ciampino, tocca le basi sede dei Centri SAR di Rimini, Brindisi e Trapani.

15° STORMO 85 Gruppo

RELAZIONE DI MISSIONE

CLASSE SOSTITUIZIONE: N/C
 ALLEGATI: MAN. PASQUAN. CASERNO. VNA
 ORD. MIX. FATTURE (DOC. INVI)
 N° CO. V. AERON. NOMIN. NATURA DEL VOLO DATA MIX. CARO EQUIPAGGIO
 15-04. 051101. 040510 85. AL. 0510 85. IN. 4. 1504051

EQUIPAGGIO: PASI - SEVEROSTI - TRAPANE - PIR - GIO FIC - JEN - LAS. ZANA

IPR: VPR: INCR: IMCS: NOTT: Tot. ore volo: TOTIPAX: Tot. kg. mit.

SE	SP	1° TRATTA	2° TRATTA	3° TRATTA	4° TRATTA	5° TRATTA
DA	DA	ROMA-CIAMPINO	TRAPANI	TRAPANI	TRAPANI	TRAPANI
A	A	R. INVIATI	S. INVIATI	S. INVIATI	S. INVIATI	S. INVIATI
B	B	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
C	C	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
D	D	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
E	E	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
F	F	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
G	G	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
H	H	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
I	I	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
L	L	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
M	M	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
N	N	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
O	O	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
P	P	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
Q	Q	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
R	R	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
S	S	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
T	T	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
U	U	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
V	V	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
X	X	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
Y	Y	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.
Z	Z	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.	OPR. ADD.

Relazione di missione con annulli postali

In ciascuna località viene apposto un diverso annullo sulla corrispondenza viaggiante tra i diversi aeroporti.



Annullo postale dell'84° Centro SAR Brindisi

... un sabato

Medaglia celebrativa della costituzione del 15° Stormo dell'Aeronautica Militare realizzazione dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato



Dritto

Il Leone che nel sonno vigila con un occhio aperto l'ordine del nemico, fu ideato dal Gen. Biseo a simbolo della IX Brigata Aerea.

Al suo scioglimento il 15° Stormo, che ne aveva fatto parte, l'adottò e sulle sue ali sopravvisse fino al 1943.



Rovescio

Le antiche ali del "Soccorso Aereo" spiegate a protezione dell'Italia e dei suoi mari: è il simbolo del ricostituito 15° Stormo "Ricerca, Salvataggio e protezione civile", che vigila dalle basi di Ciampino, Brindisi, Rimini e Trapani

Accanto all'iniziativa filatelica non poteva mancare un oggetto che ricordasse a tutti i radunisti l'evento. Decidemmo di far coniare tre medaglie commemorative: in bronzo, argento ed oro.

Per renderle di maggior interesse numismatico, furono numerate e ne fu limitato il conio a: 100 in oro, 450 in argento e 1000 in bronzo.

La numero uno in oro



Le numero uno di ciascun tipo sono rimaste allo Stormo e sono conservate accanto alla Bandiera di Guerra ed al ritratto del Gen. Stefano Cagna.



Le Medaglie insieme al ritratto del Generale Cagna e la Bandiera di Guerra del 15° Stormo.



Manifesto del raduno



Spettatori al raduno

06.10.85 La mattina della domenica a Ciampino ci sono più di mille radunisti.

È uno spettacolo emozionante, un susseguirsi di abbracci fra gente che non si vede da anni, un intrecciarsi di ricordi e di storie che vengono raccontate.

Ognuno ha voglia di far sapere agli altri che "quella volta c'ero anch'io".

I radunisti vengono accolti presso gli hangars dello Stormo dove vengono distribuite le medaglie, gli annulli postali ed il nostro stupendo numero unico.

Comunque ci accorgiamo che il raduno non è solo nostro.

La voce si è sparsa ed intorno all'aeroporto, in una giornata climaticamente perfetta, si sono radunati circa ventimila romani, desiderosi di vedere la manifestazione aerea. Ed ecco che viene dato il via al momento più spettacolare.

12 elicotteri HH3F, splendenti, tirati a lucido come bolidi di formula uno, sono perfettamente allineati nei parcheggi.

Gli equipaggi iniziano le operazioni per la messa in moto e siamo in attesa dei momenti più emozionanti.

E chi li ha mai visti 12 pellicani, mostruosamente enormi, muoversi insieme come fossero il corpo di ballo della Scala! Siamo con l'orecchio teso a quando sentiremo esplodere il rombo di 24 motori che verranno accesi simultaneamente ed a quando 12 rotori, inizieranno a muoversi insieme per sprigionare tutta la loro potenza.

Anche chi è a terra va con l'immaginazione agli ordini del capo formazione e con lui scandisce il susseguirsi degli avvenimenti.

Ed ecco che avviene l'imprevisto. Un elicottero non si mette in moto: ha noie ad un motore.

domenica stupendi

Ce ne accorgiamo quando vediamo girare 11 rotori, mentre uno resta fermo.

La meravigliosa sincronia si incrina, proviamo un tuffo al cuore di dispiacere. Ma è solo per un attimo, perchè Tonino, l'elicottero è infatti il suo, le prova tutte ed alla fine ce la fa.

Così il corpo di ballo si muove e dà vita ad uno spettacolo emozionante, le geometrie si intrecciano e ne vengono fuori immagini uniche. Ma non ci sono solo loro.

Il CL215 mostra tutta la sua potenza e ci fa restare tutti senza fiato quando, con una improvvisa picchiata verso terra, scarica un paio di tonnellate d'acqua per simulare un attacco al fuoco.

Poi la manifestazione procede con tanti altri interventi e, come tradizione vuole, viene chiusa dall'esibizione delle frecce tricolori.

Con quelle immagini negli occhi, che nessuno potrà farci mai dimenticare, ci riuniamo tutti nell'hangar dell'85°, trasformato per l'occasione in ristorante.

Il brusio continua, si passa da un tavolo all'altro per salutare quelli che, nella grande confusione, non abbiamo avuto modo di incontrare.

E la festa continua ma, come ogni cosa bella, pian piano tutto finisce e la domenica lentamente si chiude.

Chi ha partecipato alla organizzazione tira un sospiro di sollievo.

È andato tutto bene, anzi più che bene!

Diavolo d'un Pastorino, aveva proprio ragione lui, il cinquantenario andava fatto.

Comunque ora dobbiamo leccarci le ferite. Abbiamo bisogno tutti di un bel periodo di riposo.

Ed è così che.....



Lo schieramento



Attacco al fuoco



Tramonto

08.10.85 Un gruppo di terroristi si impadronisce della nave passeggeri italiana "Achille Lauro". Allertiamo 4 HH-3F e ci avventuriamo nell'Egeo. Il tempo è pessimo ma giungiamo ugualmente all'alba dell'indomani ad Akrotiri. Le cose a bordo della nave si complicano e sembrano volgere al peggio; poi tutto trova una soluzione ed il 10.10.1985 rientriamo via Rodi-Atene. È una giornata di sole e siamo tutti contenti di tornare a casa.

20.10.85 Rischieramento a Pantelleria

11.11.85 Riceviamo a Ciampino la visita del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica militare, Gen. S.A. Basilio Cottone.



Distintivo ore volo

06.04.86 Partecipiamo con un HH-3F in mostra statica alla Fiera Campionaria di Milano.

21.06.86 La 615^a Squadriglia partecipa a Pescara alla cerimonia dell'anniversario del primo volo su elicottero.

27.06.86 Effettuiamo in Adriatico una ricognizione per un inquinamento marittimo. Dopo tre ore di volo scopriamo e segnaliamo tra le isole Tremiti una chiazza oleosa larga 5 metri e lunga 8 Km.

14.07.86 Prendiamo parte con due elicotteri alla S.A.R. competition a Koksido.



AB-212 in volo

08.08.86 Ci vengono assegnati 2 A109 dalla Protezione civile.

19.08.86 Recuperiamo 3 marittimi dalla nave "BRUNA I." al largo di Otranto, in imminente pericolo di vita per intossicazione e ferite varie, e li trasportiamo all'ospedale civile di Lecce.

27.08.86 Effettuiamo con un AB212 una ricognizione al largo di Ponza per un inquinamento marittimo.

01.12.86 Con Decreto del Presidente della Repubblica viene concessa la Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico (alla memoria) al Cap. Pil. Francesco Asti (B.U. n° 5 del 1 marzo 1987).

DELL'ACHILLE
 Aerei e navi verso l'unità sequestrata

...che cosa prevedeva il piano
 per liberare "Achille Lauro"

Cominciamo

Senza

Adeguato



ostaggio
 Ricognitori Atlantic di Brindisi e Ciampino

L'ALLERTA MILITARE
 dell'Aeronautica italiana hanno raggiunto nella tarda mattinata Cipro, attendendo alla base inglese di Akrotiri. I migliori reparti scelti delle forze armate - la Folgore, gli incursori della Marina, il San Marco - sono in allarme. Reparti di commandos britannici sarebbero a Cipro, mentre l'ammiraglia della Sesta flotta e altre navi Usa convergerebbero verso il Mediterraneo Orientale dove è già presente gran parte della Squadra navale italiana.

Già uccisi
 Un comunicato di una radio libanese - Il capo «Vogliamo negoziare con Israele e carceri europee - I messaggi in

verso Cipro o, secondo la stazione della televisione libanese di nuovo in Egitto. Cosa vuole, in con Omar? Sul 307 uomo equipaggio e sui 62 per navi, portati in giro per do, sequestrata dal di palestinesi, fa minaccia: «Se non epola tra le acque quelle siriane. Ammatico boicottati dal Medio Oriente e gli altri. Achille Lauro è balla di...»

«Facile catturare una nave ma è pericoloso liberarla»
 Forsyth, che aveva immaginato in un libro l'assalto all'aereo è meno sicuro. Non invidio le trattative difficili: gli americani hanno a cuore la liberazione di un

L'atterraggio degli elicotte
 concesso per motivi umanitari
A bordo teste di cuoio?
Stato di allerte

Nicosia, 8 ottobre
 Quattro elicotteri del soccorso aereo dell'Aeronautica con personale militare e medico a bordo sarebbero giunti dall'Italia via Grecia all'aeroporto della base di Akrotiri nell'isola di Cipro nel pomeriggio di oggi secondo informazioni strettamente riservate, poiché l'ufficio stampa delle basi britanniche ad Akrotiri ed Episcopi presso Limasol rifiuta ogni conferma o smentita.
 La missione italiana avrebbe il molteplice scopo di poter essere immediatamente presente, in Siria o in Cipro stessa, a tutti gli effetti.

Caparbio Seguito di Anelato Rinnovo



Del Combat SAR era da parecchio che se ne parlava. Qualcosa, a livello sia teorico sia pratico, si era anche fatto, ma mai nulla che avesse contemporaneamente coinvolto lo Stormo nella sua globalità.

Il tutto era iniziato con una “gita sociale” ad Aviano di tre piloti dell’allora giovanissimo 84° Centro, durante una Display Determination agli inizi degli anni ‘80, dalla quale i tre se ne erano ritornati con un rinnovato entusiasmo per la nuova “ideologia” e con un manuale declassificato dell’USAF, fotocopiato quasi furtivamente (e, credo, ancor oggi conservato come una reliquia da qualche anonimo dello Stormo).

Cominciò così l’opera di catechizzazione per la diffusione e la creazione di una dottrina “Combat” nello Stormo. Questa prima attività fu seguita da un altro paio di partecipazioni ad altrettante Display, sempre a livello di osservatori, da parte di gente di Ciampino, dove l’idea “Combat” aveva iniziato ad attecchire.

Negli anni successivi, si organizzarono, sempre in concomitanza delle Display, due partecipazioni attive, con tanto di SARCAP, survivors,

esfiltrazioni eccetera, alle quali parteciparono equipaggi dei Centri più vicini all’area interessata.

Presso gli altri Gruppo/Centri, fiorirono nel frattempo tante idee e tante discussioni, condite con missioni addestrative più o meno autarchiche, le quali si concretizzavano in sortite di navigazione, di aviolancio e di ricerca, tutte condotte a bassissima quota, con grande divertimento degli intervenuti!!! Durante questo primo periodo “storico” degli albori del CSAR, la caratteristica principale fu la creatività nonché la relativa indipendenza e disgiunzione degli sforzi e delle iniziative.

Un giorno, finalmente, ci venne però offerta la possibilità di coinvolgere tutto lo Stormo!

Le Superiori Autorità avevano concesso l’autorizzazione ad impiegare estensivamente gli HH-3F in una esercitazione internazionale ed interforze - una joint and combined exercise - per dirla alla inglese, una esercitazione alla quale avrebbero partecipato sia la Marina Militare Italiana, che la Navy ed i Marines degli USA, oltre a forze terrestri spagnole e francesi.

L’importanza di questa decisione risiedeva nel fatto che, oltre a coinvolgere lo Stormo, per la

prima volta, in una esercitazione del genere, si era ormai consolidato il concetto di delegare a noi la partecipazione alla planning conference e noi, armati di quello spirito piratesco che avevamo sviluppato in anni di oscuro apprendistato alla dura scuola del corso Squalo, ci accingemmo a sfruttare l'occasione fino in fondo ... ed oltre!

Durante la planning conference della Sardinia 86, così si chiamava l'esercitazione, prese forma l'idea che ci era venuta per coinvolgere tutti i Gruppo/Centri dello Stormo in questa nuova avventura del Combat SAR.

Che poi, a pensarci bene, nuova non lo era affatto. Di nuovo aveva certamente il nome anglofilo, ma il concetto era vecchio come il soccorso.



Decollo su allarme

Forse che non erano azioni di Combat SAR quelle eseguite con tanta perizia ed abnegazione, e perché no anche con gloria, dai nostri padri predecessori, durante la Seconda Guerra Mondiale? Forse che l'essenza stessa del soccorso ai piloti caduti od abbattuti in tempo di guerra non prevedeva di andarli a "pescare" dovunque? Anche in ambiente ostile?

La differenza risiedeva nel fatto che lo Stormo nuova maniera, quello degli HH-3F, per intenderci, mancava ancora di tutte quelle infrastrutture tecniche, organiche ed operative che fanno la differenza tra una buona idea e la capacità di eseguirla nella realtà. Mi riferisco agli allestimenti tecnici, alle apparecchiature dedicate, agli armamenti necessari, alle dottrine e procedure di impiego, alle informazioni intelligence, all'addestramento specifico che fanno sì che oggi lo Stormo sia davvero "Combat SAR capable". Ma torniamo a noi ed alla planning conference della Sardinia 86. Il tema della esercitazione era il solito sbarco di marines e di truppe del Battaglione San Marco sulle martoriate spiagge di Capo Teulada, da rag-

giungere dopo una interminabile navigazione del convoglio navale, il quale, partito da Brindisi e diretto in Sardegna, avrebbe zigzagato per il Mediterraneo alla folle velocità di nodi sette (diconsi sette!!) per circa una settimana. Dopodichè, sarebbero seguite azioni di sbarco e di tiri reali, con la partecipazione di un intero Air Wing imbarcato sulla immane portaerei USA, la Coral Sea, se ricordo bene. E qui entravamo in gioco noi! Il nostro intervento si sarebbe articolato in due fasi. Nella prima fase avremmo fornito la copertura CSAR alle operazioni aeree contro il convoglio, nelle finestre di attacco prepianificate dal ROC, durante i sette giorni di navigazione.

Nella seconda si sarebbe dato vita alla attività di CSAR vera e propria insieme con l'aviazione della Marina USA, con due finestre giornaliere durante i due ultimi giorni di attività a Capo Teulada.

Noi ci avremmo messo gli elicotteri ed i survivors e loro ci avrebbero messo i velivoli per la SARCAP, il Comando e Controllo e la scorta ravvicinata. Infine, un rappresentante del 15° si sarebbe imbarcato sulla LPH-7 Guadalcanal, dalla quale, insieme al suo omologo americano, avrebbe diretto la parte CSAR della esercitazione.

Essendo lo scopo che ci eravamo prefissi quello di ottenere il massimo possibile da questa occasione che ci veniva offerta, stabilimmo di far partecipare un elicottero e due equipaggi per ognuno dei tre Centri e del gruppo di Ciampino, con un programma che avrebbe permesso a tutti di volare almeno una missione, dal momento che erano previste due missioni al giorno di due sortite l'una, per un totale di 8 sortite. Una delle conquiste più squisitamente gratificanti ottenuta durante la planning conference fu quella riguardante gli appontaggi giornalieri sulla Guadalcanal.



Recupero "survivors"

Per consentire ai due direttori della operazione nonché ai survivors del giorno di essere depositati a terra, stabilimmo di utilizzare uno dei nostri elicotteri, il quale, ogni mattina, sarebbe appontato sulla Guadalcanal, avrebbe caricato distaff e survivors e li avrebbe depositati a terra.

Analoga manovra sarebbe avvenuta la sera, a fine esercitazione. Così facendo, avremmo avuto la possibilità di sperimentare anche gli appontaggi su di una vera portaerei, con buona pace di chi riteneva che per fare ciò, fosse necessario un particolare tipo di addestramento all'appontaggio che solo lui riteneva di essere in grado di poter fornire ...

Durante la prima fase, l'elicottero di Rimini si rischierà a Brindisi e quello di Ciampino a Trapani.



In appontaggio sulla "Guadalcanal"

I primi due fornirono inizialmente la copertura alle finestre di attacco da Brindisi, poi, man mano che il convoglio progrediva da Brindisi alla Sardegna, essi si spostarono a Sigonella prima e quindi a Trapani, per fornire copertura alle varie successive, mentre i due schierati a Trapani effettuarono le coperture delle finestre allocate all'ultimo tratto della rotta del convoglio, quello compreso tra il traverso di Malta e la Sardegna.

Finalmente, l'ultimo giorno della prima fase, i quattro elicotteri partirono in coppie alla volta di Elmas per la fase finale, sempre fornendo copertura CSAR durante il tragitto.

Così, un bel giorno di marzo del 1986, ci ritrovammo ad Elmas con quattro elicotteri ed otto equipaggi provenienti da tutti i Centri e dal gruppo di Ciampino, pronti all'azione!

Il piano che avevamo ideato era il seguente: di primo mattino un HH-3F appontava sulla Guadalcanal, incrociante al largo di Capo Teulada, caricava distaff e survivors e li deposita-

va sull'area di esercitazione.

Ad un orario stabilito dalla direzione dell'esercitazione e noto solamente ai distaff, il survivor emetteva un segnale di soccorso con la sua radiolina di emergenza.

Il segnale veniva captato da uno qualsiasi degli F-18 in azione nell'area, il quale diveniva immediatamente l'OSC, ossia l'on scene commander della missione di soccorso.

Entrato in contatto con il survivor, l'OSC provvedeva, per prima cosa, alla identificazione del supposto pilota abbattuto con il metodo delle domande personali, avvenuta la quale si dava corso alla azione SAR vera e propria.

Il controllo tattico veniva assunto dal radar volante della Coral Sea, un E-2C, il quale faceva scremlare la coppia di F-18, tenuta in deck alert sulla portaerei per fungere da SARCAP.

Se l'OSC aveva autonomia residua sufficiente, manteneva la posizione e si dedicava alla localizzazione a terra del survivor, altrimenti egli rientrava ed il suo posto e funzione venivano rilevati dal leader della SARCAP.

La localizzazione della posizione al suolo del survivor avveniva per successivi passaggi del OSC, a seguito delle informazioni dategli via radio dal survivor stesso.

Una volta localizzato il survivor, si entrava nella fase di recupero, quella per noi più interessante e che ci vedeva protagonisti.

Durante tutte le azioni sin qui descritte, i due HH-3F mantenevano una orbita di attesa a circa 15 miglia in territorio "amico".

Ma appena il survivor veniva localizzato, mentre la SARCAP teneva i cieli ed il terreno liberi da "nemici", l'OSC li guidava sino al luogo del recupero.

Il bello di tutta l'azione era che gli HH-3F si tenevano bassissimi, a non più di 50 o 100 piedi sul terreno, ed avanzavano alla cieca, guidati soltanto dalle indicazioni dell'OSC, nel quale riponevano tutta la loro fiducia. Gli elicotteri volavano in formazione tattica, separati da alcune centinaia di metri, con il leader destinato al recupero vero e proprio ed il gregario in funzione di copertura e di riserva.

Quando, nella loro cieca corsa, gli HH-3F giungevano nelle immediate vicinanze del survivor, questi veniva invitato dall'OSC ad accendere il proprio candelotto fumogeno.

Questo comando serviva al leader della coppia di elicotteri per iniziare la fase di arresto rapido ed al gregario per iniziare un circuito intor-



A. Marino

no al leader, a protezione del recupero.

Toccare terra, imbarcare il survivor e ridecollare, scomparendo tra le rughe del terreno non richiedeva che pochissimi secondi.

In meno tempo di quanto non serva per raccontarlo, gli HH-3F si allontanavano dalla scena del recupero, ponendo in essere violente ed astute azioni evasive, con il totale sfruttamento del mascheramento fornito dal terreno.

Il realismo della azione veniva ancor più esaltato dalla presenza delle truppe impegnate nelle azioni di sbarco e di contrasto, le quali, per i nostri scopi addestrativi, erano considerate tutte ostili e, pertanto, da evitare.

Da allora il CSAR al 15° ha fatto passi da gigante, come dimostrano le testimonianze che si leggono in questo secondo volume di "Manco de notte ce lasseno n' pace" pardon, volevo dire di "Nec in somno quies".

Ma l'esperienza della Sardinia 86 fu importante nella storia del 15°, perchè essa rappresentò per lo Stormo il punto di svolta, il passaggio dalla pubertà alla adolescenza, nel lungo cammino

dello sviluppo del concetto operativo del Combat SAR, come le parole di plauso, di seguito riportate, del Capo di Stato Maggiore pro tempore ampiamente dimostrano.

"... gli Alti Comandi nazionali ed alleati organizzatori hanno voluto espressamente sottolineare, con lusinghiere espressioni, il brillante comportamento e la professionalità del personale del 15° Stormo che ha preso parte alle operazioni di COMBAT SAR previste nell'ambito dell'esercitazione medesima.

Nel compiacermi di tali giudizi, tanto più motivo di soddisfazione in quanto riferiti a risultati conseguiti in un settore nel quale solo recentemente la F.A. ha potuto dedicare le proprie risorse.... esprimo al Comandante del 15° Stormo, ed al personale dipendente, il mio più vivo apprezzamento per l'elevato livello d'addestramento di cui ancora una volta il Reparto ha saputo dare prova."

Giorgio BINDONI

Calibrando Scelte Assicurarsi Risultato

Gira la voce allo Stormo che ci sia un pilota che, a causa delle sue attuali 9000 ore di volo effettuate, riesca a parlare agli elicotteri.

Ulteriormente lo strano consiste nel fatto che pare che essi gli rispondano ed interloquiscano con lui, in quanto, con quasi 30 anni di servizio attivo presso il 15°, è il più blasonato, è quello che ha imparato meglio di tutti il linguaggio di questi stranissimi coleotteri.

La storia seguente è un fatto realmente accaduto poco tempo fa, e descritto qui sotto dal "nostro" che l'ha vissuta.

Da poco tempo non prendevo più parte ai turni di allarme S.A.R. con l'elicottero HH-3F, ma una notte fui chiamato ancora perché serviva la mia esperienza per salvare una vita umana.

Contattato telefonicamente, raggiunsi la base in fretta.



AB 212 AMI-SAR

Dal BOC, presa visione della missione, mi precipitò all'elicottero; un AB212 AMI/SAR già "pre-volato" dagli Specialisi e dal Secondo Pilota. Briefing all'equipaggio: destinazione Monte Ca-



Recuperi in montagna

micia (Gran Sasso) e recupero di una persona ferita. Sul posto è già presente un elicottero HH-3F che non è riuscito a recuperare l'incidentato perché a quella quota la sua potenza disponibile è inferiore a quella necessaria per l'impresa.

L'HH-3F, un caro e vecchio amico che avevo lasciato da pochi mesi perché destinato ad altro incarico. Ciò dopo tante ore di volo (3000 e più) fatte insieme su terra e su mare, fino a nord del 52° parallelo e ad ovest oltre le colonne di Ercole, fino alle Canarie dove, per la prima volta, insieme a lui raggiunsi lusinghieri risultati portando a termine numerosissime missioni operative.

Questa volta il caro amico non è riuscito ad operare, ma non per sua colpa.

Lui è prestante ed invincibile sul mare e un giorno mi disse che la montagna non la gradiva molto perché c'è poca pressione e i suoi motori hanno bisogno di questo elemento per sviluppare tutta la potenza necessaria per sostenersi.

Raggiunto il campo base, il caro amico HH-3F era lì ai piedi di quell'aspra montagna con tutte le luci accese e con le "orecchie", pardon, le pale abbassate. Quelle luci che si accendevano e spegnevano erano frasi che voleva sicuramente trasmettermi.

Forse voleva chiedermi scusa di avermi fatto scomodare a quell'ora tarda o forse voleva dirmi: "Vai tu amico, fai quello che non ho potuto fare io". Gli diedi subito la risposta: "Vedrai caro amico, anche se non possiamo andarci insieme, quell'uomo lo salverò".

Raccolti gli ultimi dettagli dal personale del CAI presente al campo base, riguardo il punto

di recupero, accendo i motori, faccio i controlli pre-decollo, poi decollo e salgo a quota 3000 metri con l'altro amico AB212. La notte è stellata e le luci poste sui caschi dei soccorritori si confondono con la nera montagna e con il cielo. Avvisto il punto dove è il ferito da recuperare, effettuo la ricognizione alta e bassa. Una fotoelettrica posta al di là del M.Camicia fa stagliare nitide nel cielo le sue graffianti rocce.

Il "finale" lo imposto controllando le piccole luci dei caschi dei soccorritori. Entro in effetto suolo e mi rendo conto che il posto è molto stretto e i pattini ci entrano appena appena. Tocco il suolo con tutta sicurezza, mi viene in mente l'amico HH-3F e gli dico:

"Hai fatto bene a far venire me a questa quota e con questa macchina perchè tu sei cosciente e sai dire anche di no".



Distintivo della 615^a Squadriglia.

Recupero il ferito e scendo al campo base dove sta in attesa l'ambulanza e il personale medico, che lo trasporta in ospedale. Noto, caro Pellicano, che mentre si procede al trasbordo del ferito sull'ambulanza, le tue pale si muovono festose come voler dire qualcosa. Forse sei contento e vuoi ringraziarmi per quello che ho fatto, anche se con un altro mezzo?

Non te lo chiedo, visto che le tue cinque pale girano allegramente e il tuo faro si illumina per il decollo.

Torniamo tutti a casa soddisfatti e contenti. Durante il volo di rientro ti vedo gioire, mentre la tua sagoma inconfondibile si proietta nel cielo che ormai si va schiarendo per l'alba.

Claudio CAMPI

07.06.87 Prendiamo parte con 9 HH-3F e 3 CL 215 alla parata aerea "ROMA 87" in occasione dell'anniversario della Repubblica.

20.07.87 Veniamo inviati a soccorrere le popolazioni alluvionate della Valtellina.

27.08.87 Partecipiamo a Pantelleria alla manifestazione aerea "Giornate Azzurre".

02.10.87 In occasione dei festeggiamenti per la SS. Madonna di Loreto, un HH-3F dell'83° CENTRO provvede al trasporto della statua da Loreto a Lugo di Romagna.

Alcuni giorni dopo la stessa statua, con lo stesso elicottero, viene trasportata per altre cerimonie a Bagnocavallo e successivamente a Ravenna.



14.11.87 Ci viene assegnato il premio "SCUDO DI SAN MARTINO".

Condizioni Sataniche e Ardimentosi Rimorchi

Il caro, vecchio HH-3F è unanimamente considerato un "Padre di famiglia", può avere tanti piccoli difetti ma difficilmente ti pianta in asso..., quando però lo fa, inguaia sul serio noi poveri manutentori, costringendoci alle invenzioni di turno per riportarlo a casa ...

Corre l'anno 1987, per l'esattezza è il 31 Agosto, ed il 15° Stormo, come ogni anno, sta consumando la sua estate di soccorsi a favore di tanta gente che, vogliosa di divertirsi, come al solito, si è cacciata nei guai.

È l'ora di pranzo. quando all'85 Gruppo arriva la richiesta di una ricerca a largo di Salerno: sembra che una barca a vela sia in serie difficoltà.

Con la consueta rapidità "Onda 14" ed il suo accaldato equipaggio decollano, si portano in zona di operazioni, ed iniziano a cercare l'imbarcazione.

Sono passate due ore quando il C.E. si accorge che qualcosa all'impianto di lubrificazione della trasmissione principale non va...

La pressione è bassa, tende a diminuire con una certa rapidità e lascia ipotizzare una perdita di olio che subito viene confermata dai controlli interni degli specialisti in equipaggio.

È ancora giorno, il mare è calmo, ma l'elicottero si trova a 20 miglia dalla costa e... con la trasmissione principale non si scherza!

Ettore è un Capo Equipaggio esperto e, tranquillizzato l'equipaggio, si predispone ad un ammaraggio d'emergenza, cercando allo stesso tempo di guadagnare spazio prezioso verso la costa; per questa emergenza il manuale "garantisce" 40 minuti di funzionamento, e di tempo ce ne è in abbondanza. Invece, solo un paio di minuti dopo si iniziano ad udire strazianti rumori metallici.

Ettore decide che fidarsi è bene, ma a volte non fidarsi... è molto meglio, non attende oltre ed ammara in prossimità di un motoscafo d'altura, in crociera verso chissà dove. Appena in tempo!



Imbarco motore

Ammaraggio dolce, motori spenti, a.p.u. accesa ed il rotore che nel frattempo si ferma da solo, accompagnato da un tremendo stridore metallico (e i famosi 40 minuti?).

I nostri hanno perso tutto l'olio della trasmissione, ma non la calma, e comunicata via radio l'emergenza e la posizione, "ingaggiano" il proprietario del motoscafo (che si era avvicinato incuriosito da questo elicottero in alto mare ...) per un traino verso costa.

Il traino inizia e procede bene, l'elicottero flotta che è una meraviglia (è anfibio davvero) ed in questa situazione sicuramente seria ma anche un po' comica, rispunta qualche sorriso ... che sparisce di lì a poco quando ci si accorge che il motoscafo ha esaurito la spinta per mancanza di carburante!

È vero che a caval donato ecc. ecc., ma qualche imprecazione scappa lo stesso e non rimane che attendere l'arrivo della motovedetta della Capitaneria che, questa volta con successo, traina l'elicottero fino al porticciolo di S.Marco di Castellabate.

Qui si aspettano i soccorsi per il giorno dopo, si ormeggia l'elicottero ad una boa, e Mario con Renato fanno "ginnastica" per tutta la notte con la pompa di sentina.

La mattina arrivano i soccorsi da Ciampino, si affitta una chiatta, vi ci si carica l'elicottero e si fa rotta sul porto di Salerno, dove si arriva dopo qualche ora, sbarcando sulla banchina il povero malato. Che si fa? La trasmissione è completamente bloccata, in alcuni punti ha assunto una colorazione marrone-biscotto, i motori sono ben salati e di materiali di ricambio neanche a parlarne (ma non è una novità...).

E allora ? Allora non potendo sostituire la trasmissione e i motori, non potendolo abbandonare fra banane e container..., si decide di smontarlo e di riportarlo a Ciampino via A.N.A.S.! A questo punto vi chiederete perché non via mare, con quella bella e comoda chiatta, magari fino a Fiumicino od Ostia?

Perché manca l'Autorizzazione, manca il Capitolo, mancano i Soldi sul Capitolo, è Agosto, già in passato si è fatto così, ecc. ecc. ... quindi, la cosa più facile diventa la più difficile!

Comunque, si dimentica in fretta che è il 1 Settembre, che alcuni di noi sono stati richiamati dalle vacanze, ci rimbocchiamo le mani e cerchiamo di venire fuori da questa situazione prima possibile.

In cinque giorni l'elicottero viene smontato pezzo per pezzo e trasportato a Ciampino, rimane sulla banchina soltanto la fusoliera (sembra un autobus...).

Riusciamo ad avere il pianale per i trasporti eccezionali, e Giovanni, veterano dei "recuperi fuori campo", inizia la delicata opera di sistemazione di quello che ne rimane sui supporti all' uopo realizzati per consentirne il trasporto sul piana-

le (progetto "originale ed esclusivo" dell'85° Gruppo), aiutato da frequenti pause a base di una "bibita rinfrescante" prodotta ai Castelli Romani...

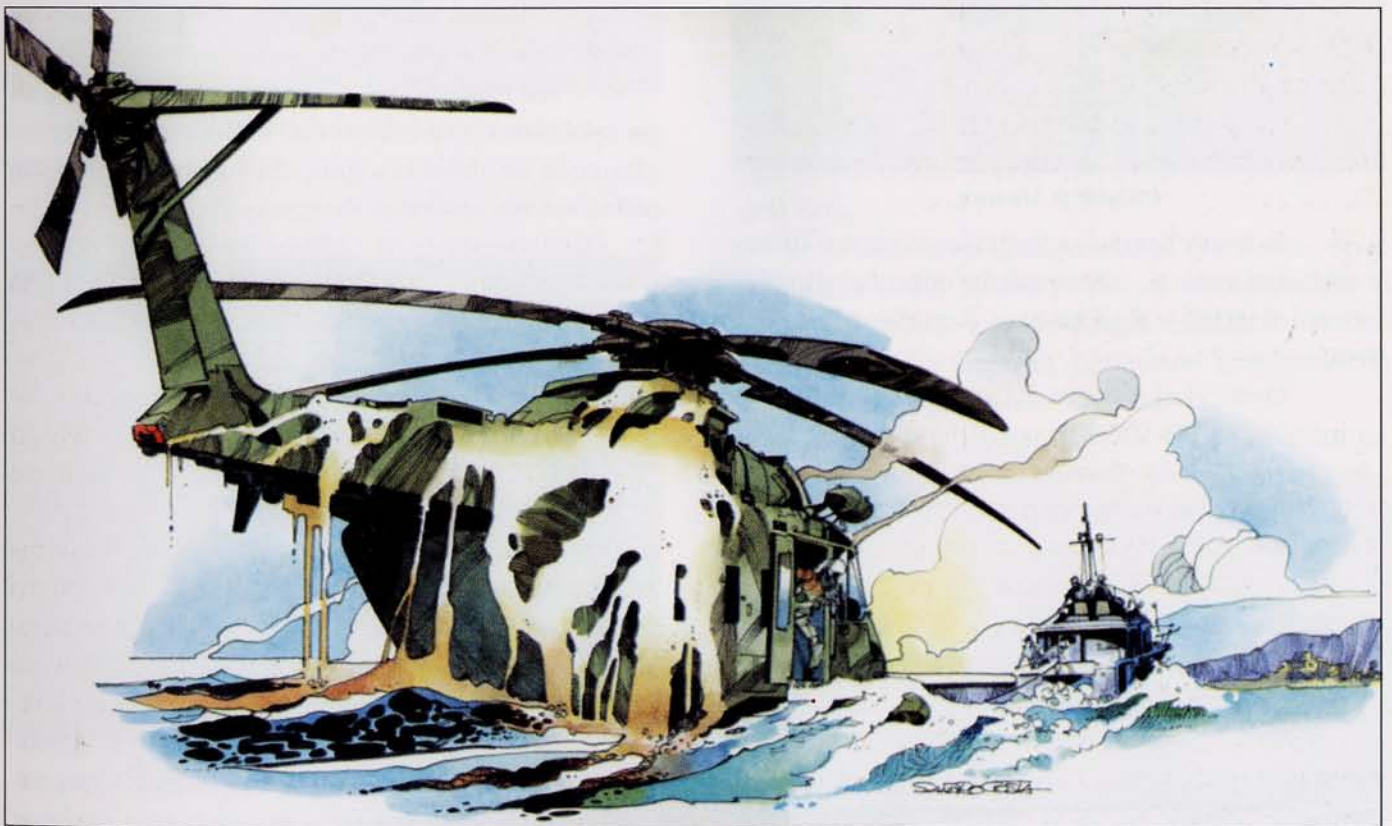
È tutto pronto per il trasporto, ma in assetto di marcia siamo alti 5.25 mt, vorremmo attraversare Salerno, prendere l'autostrada ed arrivare a casa..., ma purtroppo in città c'è la rete elettrica che serve il filobus (è alta 5.60-5.70 mt) ed i viadotti dell'autostrada sono "di norma" costruiti ad un'altezza di 5.60 mt ...

Ed i caselli ?

Non tutti hanno il passaggio per i trasporti eccezionali!

Scopriamo così, che filobus permettendo saremo costretti ad effettuare un giro turistico della Campania, via Avellino e Benevento, per evitare i caselli non abilitati e riportare a casa il nostro malato.

Il problema filobus viene risolto mandando in missione speciale in giro per Salerno una squadra di "misuratori" che, armati di pali in legno, avranno il compito di "quotare" la rete elettrica per i filobus, i cavi del telefono ed altri ostacoli presenti sul percorso.



S. Costa

Dopo aver suscitato la curiosità della metà degli abitanti di Salerno (l'altra metà è in vacanza....), tornano con la certezza di avere ben 50 cm di spazio per passare.

Per i viadotti dell'autostrada, Qualcuno, Infinitamente più Elevato in Grado di noi, Vedrà e Provvederà!

Organizzata la scorta con i nostri amici Carabinieri, ed in possesso di tutte le autorizzazioni del caso (Vigili Urbani, Soc. Autostrade, Polstrada, ecc.) decidiamo, all'alba di un giorno che speriamo fortunato, di partire.

Il nostro autista è simpatico, in gamba, entusiasta, ma appena partiti, capisco perché i colleghi lo chiamino "Ayrton"... sembra alla guida di una moto e non di un bestione largo 3 mt e lungo più di 20 metri!

Raccomandiamo le nostre anime a chi di dovere e dopo aver superato indenni Salerno, ci lanciamo (è il termine esatto...) sull'autostrada.



Imbarco Motore

In breve tempo si forma un codazzo di automobilisti curiosi, impegnati in improbabili spiegazioni a mogli e figli su cosa è quello strano oggetto.

Ogni viadotto è un'emozione, soprattutto se inforcato a 90-100 Km orari! Non riesco ad alleggerire il "piede pesante" di Ayrton e mi rassegnò a perdere un anno di vita per ogni viadotto attraversato.

Dopo un "veloce" viaggio che in verità ci sembra durato un secolo, riusciamo a raggiungere il G.R.A., e qui, Roma ci accoglie con il tipico ingorgo; riusciamo comunque a "guadagnare" l'Aeroporto di Ciampino ed il nostro hangar, dove un comitato di accoglienza, con tanto di striscioni, spumante, cibarie, ci dà il "BENTORNATO ONDA 14!".



Manutenzione Rotore di coda

Il più contento sembra essere il Comandante di Gruppo, che credendo di assistere al ritorno del figliol prodigo, già si frega le mani all'idea delle ore di volo prossime future da "spremere" (non sa che Onda 14 impiegherà altri 2 mesi per tornare a volare, causa mancanza materiale di ricambio...).

A noi della "spedizione", non sembra vero di essere riusciti a riportarlo a casa sano e salvo e di non esserci incastrati sotto qualche viadotto in giro per l'Italia del Sud, o peggio, di non essere rimasti folgorati sulla via di... Salerno!

Alla luce di tutto questo "la domanda sorge spontanea": se è vero che il Soccorso soccorre chiunque ne abbia bisogno, chi soccorre il Soccorso?



Imbarco trasmissione principale

Ernesto VICINANZA

Ricordo che la prima volta che mi fu ordinato di svolgere il Servizio di Alfiere al Gruppo Bandiera, nella cerimonia del Cambio della guardia al Palazzo del Quirinale, fui pervaso da un crogiolo di sentimenti diversi: orgoglio per la fiducia che veniva in me riposta e, nel contempo, timore per la responsabilità che avrei avuto.

La mente mi tornò alle parole di un ufficiale superiore, nostro insegnante al 96° Corso per Allievi Ufficiali di Complemento: “La Bandiera di Guerra di un Reparto di Volo rappresenta il simbolo più alto e significativo della storia e della vita degli uomini che per essa hanno lottato, spesso a prezzo della loro stessa vita”.



Uscita dalla Dataria

Nei giorni immediatamente precedenti a questo mio primo servizio di rappresentanza, mi trovai a leggere la Storia del 15° Stormo e della sua Bandiera di Guerra alla quale sono state conferite tre Medaglie d'Argento nel segno del riconoscimento dello Stato alla ininterrotta attività operativa dello Stormo.

Mi fu spiegato dai due marescialli di scorta alla Bandiera, quali fossero le procedure formali e le mie competenze durante la cerimonia. Essi, sapendo che l'emozione mi avrebbe reso meno lucido, mi rassicurarono che in ogni momento della cerimonia non avrebbero mancato di suggerirmi sul da farsi: “Alzi la Bandiera!”, “Abbassi la Bandiera!” e perfino “Avanti march!”.

Venne il giorno della cerimonia e la mia preoccupazione maggiore era se avessi avuto la marzialità necessaria durante la cerimonia.



In marcia verso il Quirinale

Quando fu il momento di prendere la Bandiera, io e i due Marescialli entrammo nella stanza del Comandante: il suo sguardo fu più loquace di qualsiasi discorso.

Durante il trasferimento da Ciampino verso la Caserma Montezemolo in Roma, cercai di distrarmi osservando gli antichi ruderi romani, che costeggiano la Via APPIA su entrambi i lati. Nella Caserma, dove ci unimmo alla Compagnia Avieri che garantisce il servizio di guardia al Quirinale, la sosta fu piacevole.

Prima dell'inserimento del Gruppo Bandiera nello schieramento, i marescialli di scorta ebbero un bel da fare affinché io non conficcassi il puntale della Bandiera in qualche muro del vano scale, piuttosto basse rispetto alla lunghezza dell'asta.

Finalmente giungemmo al Quirinale, dove dopo una breve attesa si formò nella Dataria il raggruppamento con la Banda musicale, il Comandante della Guardia, il Gruppo Bandiera e la Compagnia degli Avieri V.A.M...



Bandiera sul piazzale del Quirinale

Sicuramente fu quello il momento più emozionante della cerimonia. Lo schieramento uscì dalla Dataria, marciando tra due ali di folla di turisti e curiosi nella Piazza del Quirinale fino a scomparire, poco dopo, nell'ingresso del palazzo stesso.

La tensione che si prova in quei momenti, è dovuta a diversi fattori: la difficoltà di stare a passo con la musica della banda mentre la gente applaude, la lunga asta della Bandiera sollecitata dal vento provoca dei leggeri sbandamenti, il drappo della Bandiera spesso finisce sugli occhi ostruendo la visuale dell'Alfiere.

Eppure è proprio grazie alla concentrazione derivante da tali difficoltà, che si riesce a tenere il giusto passo, l'asta salda tra le mani, il lembo della Bandiera teso in modo che non vada a finire davanti agli occhi.



Entrando

24 ore dopo la guardia lasciò di nuovo il Quirinale e attraversò la piazza per tornare nella Dataria da dove avrebbe abbandonato il palazzo.

Fu in quel breve tragitto che mi capitò un'esperienza, che lasciò in me un profondo senso di orgoglio, rinnovato ogni qualvolta ho avuto modo di svolgere questo servizio.

Tra la folla, durante il passaggio della Bandiera, vidi la nobile figura di un vecchio, dal volto scavato da rughe profonde, dall'aspetto fiero, il sorriso commosso, il quale, posto sull'attenti, salutava la Bandiera.

È questa l'immagine che voglio conservare scolpita nella memoria ogni volta che mi troverò davanti alla sacralità del tricolore.

Roberto DE DONATIS

25.04.88 L'ultimo Comandante del 46° Centro P.C. lascia l'incarico



Distintivo 46° Centro P.C.

21.05.88 Cediamo i due A109.

30.06.88 Ci consegnano il premio di addestramento della II Regione Aerea quale miglior Reparto per l'anno 1987.

09.08.88 L'84° Centro recupera con un HH3F quattro bambini e due donne profughi albanesi da una imbarcazione in difficoltà a 65 NM a nord di Brindisi.



Recupero

11.08.88 L'83° CENTRO ricerca e recupera due ragazzi naufraghi dell'età di 14 e 15 anni da un gommone ad est di Ancona.

Care Storie

Ciampino 22 Dicembre 1985

Dopo quattro ore di volo con te, caro "CiElle", spegnere i tuoi motori al parcheggio è come svegliarmi in un'altra realtà: il mondo è finalmente fermo sotto i miei piedi, tutto l'intorno sembra essere avvolto da un irreale silenzio.

Mi sento un po' stordito ed imbambolato, ed anche l'aria mi sembra diversa, con strani profumi di olio bruciato ed essenze irriconoscibili che si mescolano: c'è anche l'odore del mio stesso sudore che, nelle giornate di agosto come in quelle di dicembre, come oggi, ha inzuppato la tuta da volo.

Quando scendo dalla scaletta, le eliche ferme, i motori ancora caldi che crepitano come ceppi nel camino, sembrano quasi ringraziarmi per non averli troppo maltrattati; a dir la verità, fanno fin troppo bene il loro mestiere e dovrei essere io a dir loro grazie.



CL-215 al parcheggio

È quasi quattro anni che per me si ripete questa stessa scena, eppure solo ora mi appare così "patetica": forse perché questo che ho fatto oggi è stato l'ultimo mio volo con te; già, fra qualche giorno il 46° Centro chiuderà ed io dovrò riconsegnare anche la cuffia, i manuali ...

Mi incammino verso l'hangar.

Cento passi davanti a me. Ad ogni passo ripenso a qualcosa, o qualcuno che in questo tempo mi ha lasciato un segno: quella "dozzina di cagnaglie" che qualche anno fa si ritrovarono dalla sera alla mattina trasferiti qui a Ciampino da quasi tutta Italia e sapevano solo di essere "il Quaranta-

Alla Rinfusa



seiesimo Centro" e non sapevano ancora i guai a cui sarebbero andati incontro.

Certo di problemi ce ne sono stati tanti, ma tanti sono stati risolti ed alla fine, proprio adesso che il meccanismo è così ben rodato e lubrificato ... si chiude! Ma come? Questi mesi, questi anni di sacrifici a cosa sono serviti? Quante discussioni, e quante litigate anche tra di noi, che sono servite soprattutto a conoscersi meglio ... ed ora?

Mentre cammino, mi fermo un attimo e mi volto per rivederti: sei lì, fermo, e sembri guardarmi imbronciato. "Ma che fai? Torna qui!" ho l'impressione che mi dica.

Ormai mi sono così affezionato a te, caro "Ci Elle", che mi sembra che tu abbia un'anima, con tutte le sensazioni e le sensibilità umane. Anche con quell'aspetto così "retrò" e sotto certi aspetti buffo mi ispiri simpatia e tenerezza: sembri un grosso brutto anatroccolo che non diventerà mai cigno.

Negli anni dei jets, dei turboreattori, dei mach 2, appari fuori moda quasi anche davanti gli occhi di chi "è del mestiere", come se ti fossi messo addosso un vecchio vestito degli anni '60 con i pantaloni a zampa di elefante e la camicia con il colletto a pizzo. Ma nei momenti giusti sai tirare fuori un carattere ed una grinta che anche i più giovani ed i più forti di te non hanno; così, ti sei conquistato la stima e la benevolenza di tutti, anche di quelli che qualche anno fa maledicevano il momento in cui ti avevano conosciuto.

Tu ci hai sempre ripagato con grandi soddisfazioni, perdonandoci sempre i tanti errori ed il male fatto (ti ricordi del “pesce sponson” o della “grattata sul fondoschiena”?) (p73) ed a me in particolare hai veramente insegnato a volare, trasformandomi da un “mezzo pinguino” ad un “mezzo aquilotto”.

Ma soprattutto mi hai dato la possibilità di conoscere un fantastico gruppo di scalmanati che, se da un lato mi ha sempre considerato come la classica “scheggia”, da Tenente che ero, dall’altro, inconsapevolmente mi ha aiutato a maturare come individuo, riuscendo a darmi delle certezze e delle sicurezze interiori che in nessun altro modo avrei potuto ottenere.

Ricordi Carletto, quello con il sigaro acceso anche durante il sonno e la sua inconfondibile risata ... il piccolo Bobo, sempre “incavolato con gli altri” ... Mauro, l’istruttore che mi fece vedere i sorci verdi ... Pietro, sempre allegro e con i sempre in ordine ... “Zampirone” e la sua passione matta per il volo ... e tutti gli altri che, in un modo o nell’altro hanno lasciato un segno.

Fino a qualche mese fa, quando ancora si ventilava solamente l’ipotesi di una possibile chiusura del Centro, nelle parole di quasi tutti c’era come la speranza che ciò non avvenisse al più presto, anche se in fondo in fondo non era così.

Infatti, oggi che si sta verificando tutto ciò, quasi tutti sono increduli e confusi come me ed in più con l’incertezza del proprio reimpiego futuro.

Comincia a piovere ed affretto i miei passi verso l’hangar: gli ultimi dieci passi ed eccomi dentro.

Mi ritrovo a guardarti caro “Ci Elle”: “grazie per la magnifica esperienza che ho trascorso con te!”.

20 Febbraio 1995

Sono appena sceso dal volo con l’HH-3F, del quale adesso sono il Capo Equipaggio.

D’un tratto riconosco il familiare rumore dei motori di un CL-125 in fase di decollo ed anche oggi, così come capita tutte le volte di sentirlo, mi volto a guardarlo.

Antonello ALBANESE



Volo in formazione

20.08.88 L’85° Gruppo trasporta da Ponza a Lattina una puerpera e due gemelli in imminente pericolo di vita.

27.09.88 Trasportiamo il Presidente della Repubblica, On. F. Cossiga, con un HH3F dell’82° Centro da Trapani a Canicattì e viceversa.

29.09.88 L’84° Centro recupera 8 naufraghi nella zona di mare antistante Brindisi.



In flottaggio

15.12.88 Iniziamo le lunghe ricerche dei naufraghi dell’imbarcazione “Posillipo Loran”.

23.12.88 Riusciamo a trovare l’unico superstite dell’imbarcazione suddetta.

Centellinando Sublimi Antichi Rimedi

Dal Canto XXXV degli Inferi :

*“... Alce Rossa lo Duce,
d’orribili orde condottier,
che avea lo vizio di perpetrar
continuo furto dalla cantina
dello suocer suo onde lenir
l’immane sete delle sue
orripilanti schiere”*

*“... Duca, più avanti veggio
un ostello che sembrami osteria,
con tre anime sedute allo desco
senza però coppa ed allegria;
chi son costoro ?”*

“Costoro son gli astemi dello Stormo ...”

Dalla Cantica finale dello Paraiso:

*“... lo Duce si tenea in una vigna
et grappoli d’or curava in val toscana,
seco avea schiera poco arcigna
di ‘quasi’ astemi figli di”*

*“... lo Toro ricordò allo suo Duce
che alla festa dello Riparto
lo Berto travasò tre damigiane
in dieci et due bottiglie quasi piene,
sansa versar goccia alcuna a terra:
lo resto dello vin rosso, poi, sparì d’incanto !”*

(Filo '94)



Cocchieri Supremi d'Ala Rotante

Siamo a Castellaneta, un paese in provincia di Taranto, nella tarda mattinata del 4 gennaio 1988. Alcuni ragazzi giocano a pallone, in Via Punto del Capillo; una ringhiera li separa da una gravina che sprofonda per circa 180 metri.

Ad un tratto la palla finisce al di là della ringhiera ed un ragazzo del gruppo, Giovanni De Bellis, si sporge oltre la protezione nel tentativo di recuperare il pallone, scivola e precipita nel vuoto: la sua caduta è di circa 50 metri.

Il primo tremendo impatto avviene con un cumulo di spazzatura, che providenzialmente si trovava in quel punto della gravina. Malgrado l'urto frenante, il ragazzo continua a rotolare giù per le pareti scoscese per ulteriori 30 metri.

Sul luogo, prontamente avvertito, interviene il Comandante della locale Stazione dei Carabinieri che richiede l'intervento dei Vigili del Fuoco e degli uomini del C.A.I.

Il ragazzo però, sebbene posto su una barella del Soccorso Alpino, non può essere recuperato a causa di sporgenze rocciose sulla sovrastante parete.

Visti i vani tentativi di recupero, si decide di effettuare una richiesta di concorso aereo al Rescue Coordination Center di Martina Franca, che ordina alla Sala operativa dell'84° Centro SAR, dipendente dal 15° Stormo e di stanza sull'aeroporto di Brindisi, l'impiego di un elicottero HH3F.

Immediatamente dopo, avviene il decollo con l'equipaggio d'allarme.



Rientro dalla missione

L'elicottero arriva sul luogo dell'incidente verso la periferia est, dove il paese termina sulla gravina tra una moltitudine di persone, di Vigili

del Fuoco e di Carabinieri. Vigili del fuoco e personale del C.A.I. verso il basso, al termine della parete che discende a picco per circa 60 metri, si adoperano per soccorrere il ragazzo: probabilmente è ancora vivo nonostante la tremenda caduta.

Ancora più in basso la gravina degrada, meno aspramente per ulteriori 130 metri.

Un primo esame fa ritenere impossibile un intervento con l'elicottero posto in "hovering" immediatamente sopra il ciglio del burrone, data la notevole distanza dal punto di recupero.

L'esecuzione dell'operazione presenta un alto grado di difficoltà a causa della posizione del ragazzo, molto prossima alla parete rocciosa: per potere operare con sufficiente precisione sarà necessario entrare con l'elicottero all'interno della gravina avvicinandosi il più possibile alla verticale del ferito, calare l'aerosoccorritore con la barella e procedere al recupero, tenendo sotto costante controllo il costone del dirupo.

Si decide di alleggerire il più possibile l'elicottero.

Sul ciglio opposto al punto di recupero, viene scaricato il personale ed il materiale non strettamente necessari all'effettuazione dell'intervento: inoltre viene accesa una fumata della durata di 45 minuti, normalmente impiegata per operazioni in mare, per fornire, durante tutta la fase di intervento, la direzione di provenienze del vento.

Una serie di passaggi, effettuati sempre più a bassa quota, consentono un'analisi più precisa della situazione: c'è la presenza di un forte vento turbolento all'interno della gravina, occorre la massima potenza per l'hovering fuori effetto suolo, l'unica rotta di scampo esistente è quella di prendere velocità all'interno della gravina, passando sotto una linea di alta tensione, per poi tirare su ed uscire fuori.

Visto che non c'è nessun altro modo per far risalire la barella con altri sistemi al di fuori dell'uso dell'elicottero, il Capo Equipaggio analizza con il verricellista e l'aerosoccorritore le possibilità di riuscita e le modalità di intervento: si decide di tentare il recupero; con gesti indica ai Carabinieri, presenti sulla sommità della gravina di far allontanare la gente dal ciglio, dà un'ultima oc-

chiata alla fumata per avere conferma della direzione di provenienza del vento. Con l'HH3F si entra nella gravina per disporsi il più possibile vicino alla verticale del ferito. Viene fatto verricellare l'aerosoccorritore: questi, dopo una discesa di circa 30 metri ha il primo contatto con il terreno, che essendo in forte pendenza e non fornendo alcun appiglio gli consente l'arresto dopo circa 10 metri di scivolata.

L'aerosoccorritore si sgancia dal cavo e risalire la parete per portarsi nei pressi del ferito. Il ragazzo si trova nella barella del C.A.I. e le sue condizioni appaiono molto gravi. L'aerosoccorritore fa cenno di calargli la barella; una volta sganciata, in essa viene posto il ragazzo con tutta la barella del C.A.I. per evitare ulteriori dannosi spostamenti. Il cavo viene prontamente recuperato: subito dopo una raffica di vento, più forte delle altre, ci obbliga ad effettuare una riattaccata passando sotto i cavi della linea di alta tensione che attraversa la gravina.

Intanto la barella con il ragazzo viene spostata qualche metro più in basso per agevolare il salvataggio. L'elicottero si ripresenta per il recupero del ferito: ciò obbliga le pale del rotore a ruota-

re molto vicine alla parete.

L'adrenalina è al 100% e il Capo equipaggio si sente come se fosse un tutt'uno con l'elicottero. Dalla parte opposta della gravina, intanto, il resto dell'equipaggio che era stato lasciato a terra, segue con trepidazione questa pericolosa fase dell'operazione di recupero. La barella viene aganciata e, mentre viene sollevata, il Capo equipaggio arretra l'elicottero, per aumentare la separazione dalla parete e lo ruota per essere in condizioni di maggior sicurezza. Intanto la barella che contiene il ragazzo continua a salire e ruota indotta dal flusso del rotore. Il Capo equipaggio decide di iniziare a "traslare" in avanti, poiché il movimento riduce la rotazione della barella. In quel momento il verricellista, con perfetto tempismo, riesce a portarla all'altezza del portellone ed ad introdurla nell'elicottero.

Successivamente, il ragazzo ferito viene trasportato sul campo sportivo di Castellaneta dove l'elicottero atterra e lo consegna all'ambulanza ed ai medici che lo trasferiscono in ospedale, dove viene ricoverato con prognosi riservata per fratture multiple. Si salverà.

Antonio MORINI



06.04.89 Recuperiamo e trasportiamo in ospedale un passeggero della nave maltese "EN-DEAVOR" in navigazione a 100 NM a sud di Cagliari. Il recupero è stato possibile dopo svariati tentativi, malgrado il forte vento e le condizioni avverse del mare.

10.04.89 A seguito della collisione tra le due navi "Deval" e "Selin" di nazionalità turca alla latitudine di Vieste ma in acque territoriali jugoslave, viene soccorso e trasportato il Comandante della nave "Deval" perché ferito e traumatizzato. A seguito del successivo affondamento della "Deval", l'R.C.C. di Martina Franca ordina all'84° Centro una nuova sortita per recuperare i 14 naufraghi della nave i quali, ritrovati tra i resti del naufragio, vengono tratti in salvo dal nostro HH-3F coadiuvato da un AB212 della 660^a Squadriglia. Il soccorso è terminato all'inbrunire con un totale di quasi 8 ore di volo.

10.04.89 Riceviamo il "trofeo di Regione" assegnato definitivamente al nostro Reparto per essersi classificato primo tra quelli della II R.A. negli anni 1976, 1982 e 1988.

07.06.89 Viene costituito nell'ambito del Comando di Stormo il Centro Addestramento e Standardizzazione Equipaggi (C.A.S.E.).



Distintivo C.A.S.E.

20.06.89 Cediamo alla 46^a Brigata Aerea i tre G222 A/I del 46° Centro Protezione Civile.



29.09.89 L'84° Centro decolla in missione di ricerca e soccorso di alcuni naufraghi avvistati a bordo di un materassino, di un surf e di una imbarcazione al largo di Brindisi. L'equipaggio dell'HH-3F ritrova invece in zona due imbarcazioni a vela di una locale scuola velica, naufragate per le avverse condizioni del mare e salva dal naufragio nove giovani allievi velisti.



Recupero con verricello

29.09.89 Un HH-3F dell'84° Centro ricerca per ore un motoscafo naufragato a 35 miglia



ad est di San Cataldo (LE). Rientrando al termine dell'autonomia, nota un puntino bianco sulla superficie del mare. Si dirige sul posto e lì trova, molto distante dalla posizione data, il motoscafo naufragato e recupera le due persone a bordo.



Distintivo della 288^a Sq - 85° Gruppo

I Comandanti nel decennio

Dal settembre 1986 Col.Pil. Cesarino FERRARA

Dal settembre 1987 Col.Pil. Francesco De LIGUORO

Dall'ottobre 1988 Col.Pil. Nello BARALE

Dal settembre 1991 Col.Pil. Luciano MASSETTI

Dal settembre 1993 Col.Pil. Maurizio CONTI

Dal settembre 1994 Col.Pil. Gianfranco TRINCA

09.11.89 Riceviamo il Premio di addestramento quale miglior Reparto per l'anno 1988 dal Comando della II Regione aerea.

Civette

Sacre

Alla

Riscossa

Lo squillo del telefono “spacca” un meraviglioso primo sonno. Anch’io con l’occhio sempre vigile, visto che appartengo alla famosa gabbia dell’85° Gruppo, afferro la cornetta. “C” è l’esecutivo per un recupero da una nave”.

“Dove?” rispondo mentre tento di aprire l’altro occhio.

“Mi hanno dato delle coordinate ma mi sembrano errate poiché corrispondono ad un punto al centro del Tirreno” mi risponde l’operatore al B.O.C.

“Arrivo”. Guardo l’orologio e realizzo che sono le 3.00; nel frattempo, due pensieri mi corrono nella mente, il primo di far presto poiché ho solo 30 minuti per decollare, l’altro quello di razionalizzare le cose da fare per portare a termine la missione.

Intanto, m’infilo la combinazione da volo e in un attimo sto in macchina pigiando l’acceleratore mentre tengo aperto il finestrino per cercare di svegliarmi.

Arrivo al BOC e controllo le coordinate, capisco che è proprio tra la Sardegna e la Sicilia.



Cabina di pilotaggio HH-3F

“Come sono i bollettini meteo?” chiedo al secondo pilota.

Dal suo sguardo capisco che era meglio fargli un’altra domanda mentre si delinea una bella nottata. Squilla la “diretta” con l’RSC di Ciampino che conferma l’ordine di recuperare 8 persone a bordo di una nave che sta affondando.

Lascio all’operatore il compito di completare l’ordine di missione e mi avvio con il secondo pilota verso l’elicottero.



Sul mare

Trovo l’equipaggio che sta “rabboccando” come su mia indicazione l’elicottero e capisco che ne vogliono sapere di più.

Li metto al corrente della situazione cominciando a “legarmi” e procedo con la messa in moto. Usciamo da Tor San Lorenzo e l’elicottero incontra la prima avisaglia della “fogna” che prima avevo letto nello sguardo del secondo.

Tra un tuono che copre i pensieri e fulmini che sorgono improvvisamente nelle tenebre a illuminare il mare “incavolato nero”, rilevo che siamo a circa 30 NM ad Ovest dell’isola di Ponza.

Fedele il VORTAC fa il suo dovere indicandoci la nostra precisa posizione e mentre continuo a domare l’elicottero, chiedo al “secondo” di ricalcolare la prua per il punto del naufragio.

Come spesso accade in queste occasioni vedo l’altro pilota darsi subito da fare difendendosi dagli scrolloni che il tempaccio ci affibbia e nel

contempo facendo in modo preciso il suo lavoro.

Metto subito in "prua" il valore da lui indicato mentre intorno a noi è un succedersi di bagliori accecanti, ticchettii violenti di grandine sul metallo della fusoliera e raffiche di vento che soffia e ci "spintona" a destra e sinistra, su e giù.

Dopo una buona mezz'ora di sferzate violente, il nostro grosso elicottero ci conduce sul luogo del disastro proprio quando un barlume di luce comincia a farsi strada nelle tenebre.

Vedo sotto di noi uno spettacolo terrificante e affascinante allo stesso tempo.

La nave porta-container di colore arancio è tutta adagiata su un fianco e, nonostante la sua mole, il mare forza 9 la avvolge di onde da parte a parte. Vicino al relitto scorgiamo un'altra imbarcazione ferma a sua volta per prestare soccorso.

Tra un gracchiare e l'altro della radio riusciamo a contattare il Comandante della nave soccorritrice che con una parola inglese, una spagnola e niente italiano ci fa capire che ha già recuperato 7 degli uomini in difficoltà, mentre solo uno, purtroppo, resta su una scialuppa di salvataggio e non riescono a recuperarlo.

Cercando lo stesso vocabolario del Comandante gli comunichiamo che proviamo noi il recupero dato che abbiamo in vista la scialuppa. In un attimo decido il piano di azione dando di-

sposizioni a tutto l'equipaggio.

L'aerosoccorritore, come al solito, nonostante il mare così grosso, si offre subito per calarsi e tentare il recupero, ma ritengo che sia troppo rischioso e gli dico che proviamo prima calando la sola braga.

Vista la poca luce, cominciamo l'avvicinamento alla scialuppa con una specie di procedura strumentale. Ricordando esperienze già vissute, con un mare così, avverto il "secondo", di non lasciarsi impressionare dalle onde quando saremmo stati a quota di recupero.

Un "non ti preoccupare per me" mi suona negli auricolari del casco ma è tempo di pensare al naufrago: mi preoccupa il pensiero se sarà in grado di imbragarsi da solo o se correrà il rischio, come dire, di "cadere dalla padella nella brace".

Grazie alla precisa guida dello specialista fermo l'elicottero sopra la scialuppa mentre "montagne d'acqua" ci corrono sotto la pancia.

Lo sguardo mi cade, per un attimo, sul "secondo" e mi rendo conto che "Mare forza 9" lo sta tenendo a battesimo (glielo avevo detto!).

"Un po' a sinistra" continua a urlare nel mio casco lo specialista con l'interfono.

"Un po' indietro", "Ha preso la braga", "Comincio a tirarlo su"; "Viene su senza problemi", "Non oscilla".



S. Costa

“È a tre metri dalla porta, si è imbragato più veloce di un fulmine!”.

“È dentro la porta di carico”, “Possiamo andare via!” .

Comunico l'avvenuto recupero dei 7 uomini da parte della nave e dell'ottavo da parte nostra e di rimando l'RSC mi fa comunicare alla nave di sbarcare i naufraghi a Trapani (porto lungo la rotta) e per noi di rientrare a Ciampino.

Comunico tutto, salgo di quota, livello, ormai è giorno, dirigo verso “casa”.

Cedo i comandi al “secondo” e chiedo al medico a bordo le condizioni del naufrago:

“Sta bene”, “È solo infreddolito”, “È di nazionalità polacca e si chiama Nzpqskeckz!”. “Ok, hai detto Naufragskeckz!”

Tra circa un'ora siamo a terra”, rispondo percependo una gioia palpabile in tutti i membri dell'equipaggio.

“Comandante” mi chiama il dottore “Posso parlare”, “Avanti “ gli dico.

“Volevo dirglielo dopo ma c'è il naufrago che mi sta mostrando la foto della sua famiglia e mi ha fatto capire che sua moglie e sua figlia ci ringrazieranno per tutta la vita per quello che abbiamo fatto.....!”.

Non so cosa rispondere mentre ho la pelle d'oca, digli “ehm”. “È solo il nostro lavoro.....!”.

Finalmente giungiamo a “casa”, sono circa le otto del mattino, parcheggiamo, mentre ci viene incontro il Comandante di Stormo e ci fa le sue congratulazioni.

Lasciamo l'elicottero e insieme al naufrago ci avviamo al bar per bere qualcosa di caldo. Ne abbiamo tutti bisogno.

C'è l'uomo con ancora una nostra coperta addosso, mezzo nudo, che tira fuori non si sa da dove dei soldi per pagare e mostrarci la sua riconoscenza.

Lo ringraziamo ma gli facciamo capire che siamo una “Ditta” seria e, pertanto, quello compete ancora a noi.

Mi stringe forte la mano, mentre sale sull'auto della polizia che lo accompagnerà all'Ambasciata Polacca.

Chissà dove sarà ora?

Michele FUCCI

05.02.90 Un HH-3F dell'85° Gruppo tenta di prestare soccorso ad una persona scivolata in un crepaccio sul Monte Camicia ma a causa della quota elevata non riesce. Interviene quindi un AB212 della 615^a Squadriglia, più versatile, e recupera l'incidentato. Il tutto si è svolto di notte.

29.04.90 Il traghetto “ESPRESSO TRAPANI”, nell'atto di entrare nel porto di Trapani si ribalta ed affonda velocemente. Due elicotteri HH-3F dell'82° Centro vengono inviati per il recupero naufraghi ma avvistano subito alcuni cadaveri. Vista l'impossibilità di portare soccorso procedono al vettoramento di alcune motovedette della Capitaneria di Porto per il recupero delle salme.

05.05.90 Nel piazzale antistante l'hangar Comando del 15° Stormo viene inaugurato il nuovo monumento ai Caduti del Reparto.



05.08.90 In un incendio sviluppatosi in località Castel di Decima, il quale minaccia alcune abitazioni e gli abitanti, viene inviato un HH-3F dell'85° Gruppo in missione antincendi che collabora insieme a mezzi della Forestale e dei Vigili del Fuoco allo spegnimento.

06.11.90 Un HH-3F dell'84° Centro assiste al largo di Brindisi un B.737 con incendio a bordo fino all'atterraggio.

Cosciente

Sfida

Appagata

Ragione

La cena con gli amici del Gruppo sta andando "alla grande": vari antipasti, vari primi piatti, e tutto a base di buon pesce.

Qualche secondo è già stato consumato, il vino è a volontà ... beh, a volontà solo per gli altri perchè io sono d'allarme e, a dir la verità, la tuta da volo che indosso serve anche a ricordarmelo.

L'allegria in aria è tanta ma io cerco di mascherare quel sottile filo di gelosia nei confronti di chi mi è vicino con accanto i figli, la moglie, la fidanzata, mentre io sono lontano da tutti i miei cari...

Inoltre, è Novembre, fa un freddo cane e sta piovendo: insomma una bruttissima serata. Le finestre sono appannate e si intravedono gli alberi scossi da forti raffiche di vento.

Il telefono è vicino me, e verso di lui, simulando indifferenza, è rivolta costantemente la mia attenzione, in attesa della chiamata con la fatidica parola "esecutivo!".

Ma possibile che capiti proprio stasera? È quasi un mese che non parto di notte per una missione reale.

Non ci pensare Antonello, - penso fra me - se capita, capita.

Nella mia mente mille pensieri si affollano accavallandosi:



Sul mare

"Buona questa spigola... chissà se già dorme mio figlio... accidenti, fa caldo; sarebbe meglio spegnere i riscaldamenti... ma l'elicottero d'allarme ha il radar efficiente? ... cavolo hanno cominciato

a fumare ... devo fare il tagliando alla macchina ... ho pagato la bolletta del telefono? ...

.....no, non è per me, meno male. Sono le 23.15, siamo quasi al dolce, i tavoli sembrano dei campi di battaglia ... ed ecco il tiramisù! Come lo fanno qui non lo fanno da nessun'altra parte.

Il cucchiaino affonda con sapiente avidità nella morbida e soffice crema profumata, ed ecco che ... squilla il telefono ... un tuffo al cuore ... chi risponde al telefono mi guarda annuendo... "ESE-CUTIVO!".

Cavolo! Avessi almeno potuto assaggiare il tiramisù! Salgo in macchina e corro in linea volo; l'asfalto è viscido, piove a dirotto e nella fretta, scendendo dalla macchina immergo un piede in una pozzanghera inzuppandolo.

Fa freddo, il vento è forte e soffia a raffiche e fa scrosciare la pioggia a tratti; il cielo è nero e rende la serata ancor più cupa.

"Comannà, che famo? Mica annamo co' sto tempo?" uno specialista mi fa questa domanda alla quale rispondo in modo fin troppo rassicurante; in verità non sono però tranquillo perché i bollettini meteorologici e le previsioni sono piuttosto brutti, in più il task prevede di andare all'isola di Capraia per prelevare un embolizzato e trasportarlo a Pisa. A spanne ci sono circa 70 minuti "di mare" da fare a bassissima quota.

La decisione sulla fattibilità della missione è tutta mia.

Se non vado qualcuno rischia di morire, se vado il rischio invece è tutto nostro. Tocca a me decidere. Inoltre non conosco il punto d'atterraggio; mi viene detto che è una piazzola, ma io non la conosco.

Dopo pochi minuti siamo in volo ... questa è stata la mia decisione.

Le nove tonnellate dell'HH-3F sembrano una foglia in balia del vento: la turbolenza è così forte che tutti i membri dell'equipaggio stanno muti, seduti e legati ai propri posti.

Dopo il decollo non si riesce a salire a più di 500 piedi: la visibilità anteriore è minima ma, per fortuna, quasi nei pressi della linea di costa, il tempo migliora: infatti non piove più.

Adesso lasciamo la costa; il mare sotto è più nero del cielo sopra; sono in completa condotta strumentale a 500 piedi sul mare.

Le imbardate dell'elicottero mi fanno capire che fuori tira un forte vento che, per il momento, è in coda.

Il mare sotto non lo vedo, ma lo immagino; se ci succede qualcosa adesso, siamo fatti.

Mentre tento di tenere fermo l'elicottero, il secondo pilota è intento a seguire la navigazione sulla carta, a tracciare radiali, a fare le comunicazioni radio e ad inserire dati sul computer di bordo: al posto suo mi sarebbe già venuto il mal d'aria.



Sull'isola

Sul radar cerco di vedere l'isola di Capraia ma ancora siamo troppo lontani; cominciano a bruciarmi gli occhi, fissi come sono sulla strumentazione di bordo, ed in più ho la gola secca ... mi ritorna in mente il tiramisù ...

L'ondeggiamento dell'orizzonte artificiale, gli scossoni dell'elicottero, le imbardate incontrollate mi fanno quasi entrare in disorientamento: ho l'impressione di essere in virata ed invece non lo sono, e mi faccio forza a credere nella strumentazione di bordo.

Finalmente sul radar intravedo una macchia: è Capraia; accidenti quanto è piccola! Speriamo almeno che la piazzola sia bene illuminata.

Il radar mi dice che siamo a 16 miglia ed ogni tanto guardo fuori nella speranza di vedere almeno una lucina sul mare.

Siamo ora ad 8 miglia, ma l'isola ancora non si vede.

Eccola !! Siamo però solo a 2 miglia; capspita, ma possibile che non si vedano le luci del paese?

Ed infatti non si possono vedere perché coperti da un piccolo rilievo.

Riesco a vedere finalmente una luce, do-

vrebbe essere proprio l'area di atterraggio; mi dirigo verso di essa, e scorgo tutta la piazzola di atterraggio, o meglio, le quattro luci che la delimitano, ma non riesco a vedere assolutamente quello che c'è intorno.

Decido di sorvolarla, di virare poi a destra verso il mare e di effettuare un cappio a sinistra per provare un primo avvicinamento.

All'atto del sorvolo mi rendo conto che la piazzola è sottovento ad una collinetta che in cortissimo finale potrebbe crearmi dei problemi di turbolenza; ma è l'unica cosa che vedo nel circondario.

Ho terminato il cappio, e mi rendo conto che quello che vedo è solo la piazzola di atterraggio, e il campanile di una chiesa che dovrò lasciare poco a sinistra: dovrò dunque passare tra il campanile a sinistra e l'ignoto a destra.

Mi avvicino pertanto il più possibile a questo campanile, e soltanto adesso con il faro di ricerca mi rendo conto che quello che per me era "ignoto" è un bel rilievo di circa 700 piedi! Sono ormai in discesa a circa 300 metri dalla piazzola, il vento è forte e aumenta anche la turbolenza; devo atterrare al primo tentativo: ma ecco che una fortissima corrente ascensionale mi solleva ed in un attimo mi ritrovo sulla verticale della piazzola, fermo, a 250 piedi di altezza.

L'anemometro segna 60 nodi!

Sono costretto a riattaccare; la virata a sinistra per portarmi sul mare ed avere la certezza di separarmi da ogni eventuale ostacolo a me invisibile è d'obbligo.

Bisogna riprovarci, solo che questa volta dovrò effettuare un avvicinamento molto più piatto.

Riecco il campanile, questa volta lo vedo quasi più alto di me, ma vedo bene anche la piazzola ... questa volta non mi lascio fregare.

Anticipo gli effetti della turbolenza, riaffronto la corrente ascensionale ... perfetto ... speed tutti avanti ... carrello giù ... atterriamo.

Fatto! Il vento è fortissimo e sembra voglia staccare la manica a vento da come è tesa.

Un attimo di riposo; rivivo tutto il volo, ed in particolare il momento del decollo e l'atterraggio: rifletto allora sul fatto che spesso noi del soccorso aereo ci troviamo al limite di ogni margine di sicurezza, e che nessuno ci dirà mai grazie per quello che facciamo.

In fondo rischiare la propria vita a favore di quella degli altri è una vera e propria missione, e come tale può trovare soddisfazione solo nel

proprio intimo, nella certezza di sapere che quello che si fa è giusto e basta.

Intanto, l'infortunato è già a bordo, e siamo quasi pronti per il decollo.

Ho il piede destro ancora inzuppato e si è letteralmente congelato, e mi si è congelato addosso anche il sudore.....potevo almeno finire il tiramisù.....

Tutto è pronto, il rotore ha ripreso a girare, gli ultimi controlli ... tutta potenza ... siamo di nuovo in volo.

Il vento è tutto da sinistra e riesco a contrastarlo con difficoltà: la turbolenza ci fa sbalottare ... le condotte è già completamente strumentale a 150 piedi, e sta ricominciando a piovere.

Dirigiamo verso l'aeroporto di Pisa guardando il radar meteorologico, ma così a bassa quota il clutter è così forte che non abbiamo indicazioni attendibili.

Cerco di evitare i piovaski, ma è impossibile; mi rendo conto che non posso più mantenere quelle condizioni di volo e contatto Pisa Approach per avere un vettoramento radar anche al fine di evitare i numerosi temporali presenti nella zona; anche sull'aeroporto di Pisa c'è un temporale in corso e la visibilità è di 500 metri.

Adesso siamo a 3000 piedi, completamente in volo strumentale, sotto la guida degli Enti di Controllo del traffico aereo che ci stanno portando ad inserirci sul sentiero ILS.

Intanto mi tengo informato sulle condizioni del paziente che è semiparalizzato: bisogna fare in fretta.

Siamo ormai in discesa sul sentiero ILS... speriamo che alle minime si vedano le luci dell'aeroporto.

Siamo prossimi alle minime, se non vedo le luci devo effettuare la procedura di mancato avvicinamento ... cavolo! Perderemo un'altra mezzora!

Minime! ... guardo fuori ... niente ... 200 piedi sotto ancora niente ... 300 ... decido di riattaccare; speed avanti.....tutta potenza ... ma a destra vedo una serie di luci al suolo: c'è un buco, devo approfittarne; viro in discesa cercando di vedere sempre quelle luci, e poco dopo sono in contatto visivo con il suolo.

I tergicristalli, pur oscillando al massimo della velocità non riescono a spazzare via la pioggia; riesco finalmente a vedere le luci della pista vicinissime, di poco a sinistra; mantengo la quota, ed eccoci sulla testata.

Siamo finalmente al suolo: il nostro HH-3F

si è confermato la macchina eccezionale che è: e tutto sommato un po' di merito va anche a tutto l'equipaggio che lo ha fatto lavorare al meglio anche se al limite.

Rullando sotto la pioggia intravedo la luce lampeggiante dell'autoambulanza che ci sta aspettando, e mi dirigo verso di essa.



In rullaggio

Pochi minuti dopo il paziente è già stato portato via; l'elicottero è fermo al parcheggio, con i motori spenti: sta piovendo a dirotto e siamo ancora costretti a ripararci dentro.

Il silenzio che c'è è rotto solo dallo scrosciare della pioggia e dal rombo dei tuoni che però sembrano allontanarsi.

Dopo circa un paio d'ore smette anche di piovere e, guardando il cielo, si intravedono qua e là anche le stelle; il tempo sembra migliorato, possiamo ritornare a casa.

Il volo di ritorno è il contrario di quello all'andata: il tempo si è rimesso, ed il nostro elicottero sembra volare con la morbidezza e la tranquillità di un airone.

Ci vorrebbe però un caffè! E' quasi l'aurora, il cielo sta schiarendo e fra mezz'ora siamo a Ciampino: speriamo che il bar di Gruppo sia aperto.

Ore 05.45: siamo a terra al parcheggio; qualcuno già ci sta aspettando; le solite battute, le solite domande, ma il mio pensiero numero uno è quello di assaporare un buon cappuccino caldo nel bar di Gruppo già aperto.

Entrando, scorgo un messaggio per me attaccato al frigorifero: "ANTONELLO, TI ABBIAMO PENSATO. GUARDA DENTRO".

Apro il frigorifero. Trovo una fetta di tiramisù.

Antonello ALBANESE

MARE 8



“Guardian A T E”

Le peregrinazioni di una Sentinella

In occasione dei Campionati Mondiali di Calcio che dovevano svolgersi nel 1990 in Italia, venne approvato un rifacimento ed ampliamento delle aree di parcheggio aeromobili nella parte sud dell'Aeroporto di Ciampino.

I tecnici designati, già al principio del 1989, ci avevano riferito che il quadrato praticello su cui faceva bella mostra di sé MARE 8, sarebbe stato fagocitato dalla nuova pavimentazione in cemento. A noi del 15° sorse subito uno spontaneo, atroce dubbio: “che ne faremo del Grumman? Dove lo metteremo se abbiamo già gli hangars stracolmi ed i parcheggi esterni limitati all'essenziale?” A MARE 8 cominciarono a lacrimare i parabrezza ed il suo nasone nero si inumidiva sempre di più, perché non solo pensava di lasciare il suo incarico ma anche la sede dove aveva trascorso la sua vita operativa. Forse temeva di terminare la sua gloriosa vita di salvatore in un negletto rottamaio o di finire fatto a fette da qualche orrenda macchina devastatrice.

Noi del 15° provammo allora ogni espediente nei riguardi di chi ci voleva far togliere di lì



Mare 8 “in lifting”

il nostro Guardian ma, malgrado reiterati sforzi, perdemmo la battaglia; MARE 8 doveva andar via e subito! Il Calcio è importante!

Il Comandante di Stormo di allora chiamò il suo Vice, antico soccorritore, dicendogli: “Sal-



Balzo finale

vami mare 8 !”

“È una parola!” rispose quest'ultimo “Dove lo metto ‘st’Albatros; non è mica un “paperozzo”! È più grosso del Pellicano!”

“Fai come ti pare, però, ti do una “dritta”: ammainati col Comando Aeroporto e, vedi tu”. Cominciò così la grande fatica. MARE 8 aveva le “gomme” bucate a causa di precedenti lavori di intaglio fatti al loro tempo da ignoti.

Non essendoci più camere d'aria disponibili, furono sostituite con quelle da camion. Per tirarlo già dal “trespolo” su cui era issato, occorreva una gru più forte della Belotti. Ne prendemmo una in prestito da una ditta civile: una bella gru da 45.000 Kg la quale nell'opera di sollevamento riportò dei danni, forse perché mal posizionata o forse perché il Guardian si era abbarbicato tenacemente per non essere estirpato. In effetti MARE 8 era molto più pesante del suo peso.

Scoprimmo infatti, una volta terminato il suo ricovero in hangar, che esso aveva la fusoliera stracolma di "ciarpame" e che nel suo scafo panciuto nascondeva circa tre tonnellate di acqua piovana accumulatasi negli oltre dieci anni di guardia.

Nell'hangar del Comando fu alleggerito anche delle ali e delle logore superfici mobili rivestite in tela. Allora il Vice chiamò "Giotto", cioè un attempato verniciatore in forza allo Stormo e gli disse: "Rifammelo come nuovo !"

Furono cercate e trovate le vernici originali e, in un tempo sorprendentemente breve (circa un anno), Giotto riuscì con 80 Kg. di tinta a rifare il "maquillage" al vecchio trifibio.

Però, già a metà verniciatura erano iniziati i lavori di restauro delle ali e delle superfici mobili, quest'ultime rivestite, per durare di più, in sottile alluminio ed anche i lavori di "ammoina" nei riguardi dell'allora Generale Comandante l'Aeroporto di Ciampino avevano preso l'avvio: "Vede Comandante quanto sta venendo bene? E' un peccato buttarlo via!" "Perché buttarlo via" aggiungeva il Vice "Potremo darlo al Museo o, perché no, potrebbe rimanere qui a Ciampino in bella mostra da qualche parte".

Gira e rigira, dopo circa tre mesi, il Generale accettò di farlo trasferire di fronte al suo Circolo Ufficiali e di porlo in bella mostra su un'aiola a forma di stella corredata anche di illuminazione notturna. Cosciente o meno la decisione da lui paritorita coincideva perfettamente con quanto ipotizzato assai tempo prima da noi del 15°. La "moina" aveva avuto il suo effetto. Vane furono le proteste di alcuni altri reparti di stanza sulla Base di Ciampino. MARE 8 avrebbe vissuto ancora a lungo in un posto in cui sarebbe stato ancor più ammirato ed apprezzato.



In posa

Arrivò il giorno del nuovo insediamento. Ci accorgemmo subito che anni ed anni di immobilità gli avevano creato problemi artrosici alle gambe. Fu trainato, alla pazzesca velocità di mezzo chilometro all'ora, fin dietro la palazzina comando dell'aeroporto. Il giorno successivo, con un enorme gru, gli facemmo saltare, in barba ai 25 nodi di vento presenti, la cinzione della zona militare e lo deponemmo sul suo nuovo trespolo, nel bel mezzo del prato a stella di fronte al Circolo Ufficiali.



Guardian Gate

Lì, MARE 8 riebbe le sue ali e le sue superfici mobili e pochi giorni dopo, nel 60° Anniversario della costituzione del 15° Stormo, ebbe anche una stele commemorativa e una bella targhetta dorata posta sul lato destro del suo musone, dove a giusto titolo si ricordano gli uomini che idearono l'impresa e che contribuirono all'avverarsi della stessa.

Si ricorda infine che, nel giorno della cerimonia in cui avvenne il passaggio di carico di MARE 8 dal 15° al Comando Aeroporto, era presente un vecchio pilota, un certo Albertone, che aveva condiviso con il vecchio aereo qualche migliaio di ore di volo. Negli immediati giorni successivi, questo Albertone lo si trovava spesso, ritto ed immobile, a guardare il musone del Grumman.

Qualche maligno giura che quando Albertone si trovava lì, in quella posizione, avesse gli occhi lucidi. Noi del 15°, amici suoi, la interpretiamo così: forse la causa degli occhi lucidi era la disperazione di trovarsi ambedue a terra definitivamente uno di fronte all'altro o forse era la commozione di aver ritrovato un vecchio, caro, eroico compagno d'armi.

Massimo FILOGONIO

Cime Solitarie Ancor Ricognendo

Una Domenica invernale come tante altre, svolgendo il servizio di reperibilità in attesa della tarda serata, quando incontrerò i miei colleghi per questo ennesimo turno di allarme.

Un po' di Sport nel pomeriggio, un giro in centro, una giornata di relax sempre restando "a portata di Teledrin", pronto ad un rapido intervento in caso di allertamento.

Una cena a casa di amici conclude il tutto.

Sono ormai alle 21.30 quando, mentre mi appresto a prendere congedo da questa atmosfera gioviale e cordiale, sento squillare il telefono.

Avevo lasciato alla Sala Operativa il mio recapito, ma non credevo che quel suono fosse per me.

Invece, una voce ormai amica dopo anni di S.A.R., mi informa: "Devi partire!"



Elicottero "d'allarme"

"Partire ... per dove? Gabicce Monte? ... Ma si trova proprio dietro all'Aeroporto! ... Cosa è successo? ..."

"Va beh ... arrivo subito ... poi mi spieghi!"

Un rapido ciao a tutti i presenti e via di corsa verso Miramare. Durante il tragitto i soliti pensieri: La tuta da volo è dietro nel bagagliaio, appena arrivo contatto Monte Venda, prendo le Meteo, compilo il piano di volo, e ... si va! ... a Gabicce Monte ... ma cosa può mai essere successo in un luogo così tranquillo e niente affatto impervio? Perché chiamano il S.A.R.? Giunto in Aeroporto, il Capo Equipaggio mi informa di due ragazzi dispersi dal primo pomeriggio lungo il crinale di alcune colline che dal paese si affacciano sul mare, un luogo che ho sempre considerato

spettacolare in virtù di un precipizio di alcune centinaia di metri dall'acqua, ma comunque accessibile ed innocuo, sede peraltro di una notissima discoteca.

Quei due, penso, sono ormai da qualche parte al caldo, però nessuno lo sa e quindi ci mandano a cercarli! Comunque sia ci predisponiamo per l'intervento.

Visori notturni montati, equipaggiamento ed elicottero controllati, dopo pochi minuti siamo in volo.

Giusto il tempo di effettuare i controlli post-decollo e siamo in zona. I numerosi locali notturni illuminati, la Statale densamente trafficata, tutto come al solito. Poi però ci immergiamo nel buio percorrendo la parte bassa del crinale, sulla battaglia.

E tutto appare diverso e molto meno familiare.

Incontriamo due squadre a terra che, meravigliate, ci chiedono tramite contatto radio come possiamo operare una ricerca senza utilizzare alcun tipo di faro. In realtà le condizioni consigliano l'utilizzo dei visori notturni. Per poter trovare un uomo occorre volare bassi e lenti, e solo l'ausilio dei visori ci garantisce la separazione dagli ostacoli.

Il secondo passaggio avviene a mezzacosta, e sono costretto a rivedere le mie idee circa l'agibilità di questa zona. Il crinale è interamente coperto da una fitta vegetazione, alberi ed arbusti alti circa un paio di metri nascondono completamente il suolo. Inoltre un forte vento proveniente dal mare ci pone ulteriori difficoltà.

Durante questo secondo passaggio una squadra a terra richiede il nostro intervento nella loro zona. Dicono di udire della urla, ma non riescono a scorgere nulla. Per discriminare quale squadra ci stia contattando chiediamo loro di effettuare alcuni lampeggi con il faro di ricerca che stanno utilizzando.

Una volta identificati, la nostra volontà è di portarci in hovering in loro prossimità, ma l'elicottero è invero ancora pesante ed impegnativo da condurre, quindi prima di manovrare vicino al suolo verifichiamo la fattibilità sul mare, liberi da ostacoli.

Poi, gradatamente, ci avviciniamo.

In effetti stiamo lavorando al limite della potenza disponibile, e mentre il Capo Equipaggio mantiene la posizione, l'equipaggio stesso fornisce le indicazioni di separazione dagli ostacoli ed il Secondo Pilota monitorizza parametri di volo e motore.



HH-3F in montagna

Stiamo risalendo gradatamente il crinale quando una voce in interfono cattura l'attenzione generale: "Eccoli! A sinistra!".

Stupito, guardo nella direzione indicata, ed in effetti riesco a scorgere una persona che, immersa nella fitta vegetazione, si sbraccia vistosamente verso di noi.

Segue la radioguida sulla verticale mentre Aerosoccorritore ed Operatore al verricello si preparano al recupero. Il vento intenso e l'area molto scoscesa ostacolano l'operazione, allungando notevolmente il tempo d'intervento.

Quindi ancora controlli degli strumenti, giri rotore ed Ng, temperatura olio trasmissione e motori, ... ma, appunto la temperatura olio motore uno ... cosa ci fa a fondo scala? Altro che arco rosso, siamo ben oltre!

Proprio ora, con due persone appese al verricello! Calma ... analizziamo bene gli altri parametri: tutti entro i limiti, la pressione olio motore tiene, tutto è regolare. Ora la temperatura incriminata fluttua per tutto l'arco di valori dello strumento, dal minimo al massimo. La cosa non è così negativa come appare, con tutti gli altri valori costantemente nei limiti una variazione così vistosa è ingiustificata; a mio avviso si tratta di un malfunzionamento dello strumento.

Informo Capo Equipaggio ed equipaggio tutto dei sintomi, includendo la mia personale conclusione, che viene poi avvalorata dagli altri. Si continua, anche perché stiamo "tirando dentro" il secondo ospite, l'ultimo. Poi via di corsa verso

casa.

Incuriosito guardo dietro, verso i seggiolini posteriori. Vedo due ragazzi stupiti, spaventati ma incolumi. Racconteranno poi di essere stati colti dal buio durante un'escursione con amici, mentre distaccatisi dal gruppo, percorrevano una scorciatoia. Invero mi sono identificato un poco in loro, in virtù delle numerose occasioni in cui anch'io mi sono sentito un po' perso, durante divertenti quanto affaticanti camminate montane.

E per un momento mi sono sentito orgoglioso. Assorto nel pensiero che è bello che uomini possano garantire in qualche modo una sicurezza ad altri uomini, che ne facciano la loro professione, si addestrino a questo fine e maturino nelle loro esperienze uno strumento per attuare tutte quelle procedure, quelle azioni, che portano ad intervenire in sicurezza laddove altri hanno trovato pericolo.

Poi un bagliore scuote il mio torpore, riportandomi alla realtà. Dopo tanto buio le luci della città ... dell'Aeroporto. E quindi di nuovo occhi fuori, attenzione alla temperatura olio del numero uno ... ancora oscilla ma tutto il resto è OK ... no



Distintivo 141^a SQ. - 83° S.A.R.

non siamo in emergenza.

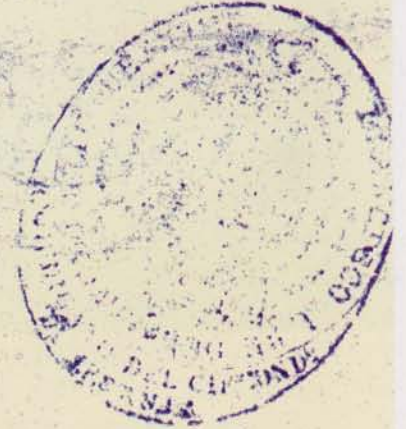
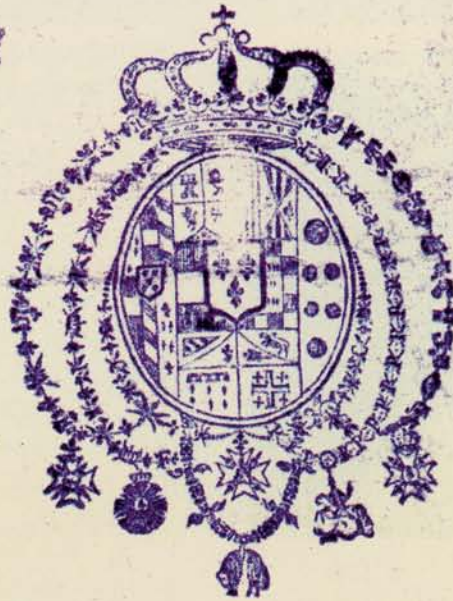
Poi i controlli pre-atte­rraggio, e subito il contatto con la Torre per avere le necessarie istruzioni:

"Rimini Torre da R-ILA, 2 miglia dal campo già con tre verdi per l'avvicinamento ... e ... per cortesia, avvisate l'infermeria che abbiamo due passeggeri a bordo".

Massimo BANDINI

10. 10.
Visto dal Regio Giud.
Provincia di

1717 nel bello di gran...
L'anno 17. Maggio 1878.
M. ...
R. ...



FRANCESCO II.

PER LA GRAZIA DI DIO

RE DEL REGNO DELLE DUE SICILIE,

DI GERUSALEMME ec.

DUCA DI PARMA, PIACENZA, CASTRO ec. ec.

GRAN PRINCIPE EREDITARIO DI TOSCANA ec. ec. ec.

Chi Storia Artefatta Racconta

Vi siete mai chiesti quanti significati può avere il termine "storia"?

Esso può significare: narrazione di una serie di vicende, fatti ed episodi veramente accaduti e documentati che si sono succeduti nel tempo; oppure: racconto immaginario o falso su fatti e personaggi leggendari.

Nel primo caso si ricostruisce in modo critico la storia di un popolo antico; nel secondo caso si narra una favola.

Ma dov'è la linea di demarcazione se si considera che molti dei documenti classici usati

come riferimenti, sono la storicizzazione di leggende? E gli storici dove li mettiamo?

Avete mai sentito da più persone la stessa versione di un fatto a voi noto? Certamente no! Per cui secondo voi quanti storici hanno rispettato la "Storia" presentandola come l'assoluta verità? Ahimè ben pochi!

Non vi allarmate e continuate a leggere, questa disquisizione filosofica era d'uopo, perché come buon vero storico della corrente di Giambattista Vico (quello dei corsi e ricorsi storici) mi accingo a raccontare la ...

Historia de la Colubrina Perduta

Nel 1860, correndo lo maggio, quando lo principe di Castelcicala Governatore di Palermo, avuta notizia da lo Ambasciatore de lo Regno de le Due Sicilie in Torino de lo imbarco de lo filibustiere Garibaldi pe la Sicilia, decretò che una forza mobile pe lo mare e pe la terra fosse avviata pe debellare la ciurma di malfattori che osavano insidiare la sovranità de lo Regno.

Tre navi da guerra, la fregata "Partenope" e li brigantini a palo "Palermo" e "Pantelleria" furono avviate in crociera tra la isola di Ustica e le isole de le Egadi.

Li torri di Tazzolino, Scieri, Roccazzo, Isolilla, Porto di San Matteo, Scopello e Alca grossa furono armate di cannone e per anche lo Avamposto 82° di Birgi di quattro uomini e Colubrina fu animato.

Lo Avamposto di Birgi, in cui anticamente dicesi avessero sostato molte soldatesche e persone fra le quali alcune erano commendabili per la nobiltà di stirpe, alcune per la gloria de' maggiori ed altre per la cultura d'ingegno, era sito ne la parte estrema de la Trinacria in lido de lo Mediterraneo.

La piana de lo Birgi assai si prestava a lo sbarco nimico e lo Avamposto co la sua Colubrina bene difendea la terra e lo mare fino a la isola di Favignana, ancorché di torre di segnalazione fosse privo.

Perlochê affm di ovviare a questo inconveniente lo Comandante de lo osservatorio militare di Erice, lo nobile Maresciallo di Campo Esposito Gennaro, chiaro ne li ordini era stato:

"Ogni giorno a la una, sparerete nu colpo di cannone pè fà sapè che o pranzo è stato buono".

"Duje colpi pà avvisà naviglio nimico in vista".

"Tre colpi pè fà sapè che ve ne state fujeune".

Laonde Garibaldi all'alba de lo 11 maggio, saputo da lo pilota Strazzeria che la piazzaforte di Trapani era ben munita e che la costa era presidiata, passò co i vapori "Piemonte" e "Lombardo" dietro la isola di Favignana e approdò a Marsala senza alcuno colpo ferire.

Li pochi militi borbonici in Marsala ignari e sgomentati a la vista di cotanta gente che sortiva da li due pirovascelli domandarono a lo loro superiore: "Capità, fuimm?"

E lo nobiluomo impassibile rispose: "Aspettate l'ordine".

E l'ordine arrivò immantinente quando la prima salva de li cannoni de la "Partenope", a lo largo di Marsala, non centrò la banchina ma la cantina della famiglia inglese "Woodhou".

"Fuimmucenne" gridò lo Capitano e in gran fretta si accinsero a ripiegar in Trapani.

Oltrepassando lo Avamposto 82° di Birgi diedero lo annuncio de lo accaduto a li artiglieri li quali, leciti a non violar li ordini, spararono tre colpi di cannone e poi, per non far cadere in mano a lo nimico lo pezzo da fuoco lo privarono de lo affusto e lo immersero in una giara d'olio che per lo cucinar serviva.

Non ostante tutte le ragioni in contrario, grosso fosso fu scavato e la giara sotterrata col barile de la polvere e la cassa de le insigne, prima di abbandonar lo avamposto e ripiegar in Trapani.

Lo susseguirsi de li eventi fu cagione de lo ignorar la Colubrina che costì, occultata giacque per più di un secolo a l'ombra de la palma e de lo olivo accanto lo Avamposto che si sgretolava sotto lo flagello de lo tempo.



L'avamposto oggi

Nel 1960, lontani da periodi bellici ma non in piena pace, fu decisa la costruzione di un aeroporto militare nella piana di Birgi per far fronte alla potenziale minaccia di alcuni emergenti paesi nord africani.

Per livellare la piana che degradava dal timpone al mare, ed era anche attraversato dal fiume Birgi, furono riportate tonnellate e tonnellate di terreno tufaceo prelevato dalle colline di Chini-sia. Essendo la quantità di terreno trasportato dai camion superiore a quella che potevano livellare le ruspe, esso alcune volte fu accatastato e così si formarono qua e là delle piccole collinette.

E così avvenne che fu scaricato del terreno anche vicino ai ruderi di una vecchia costruzione e, piano piano, camion dopo camion, si ricoprirono i muri sgretolati e si affogarono i vecchi olivi e la bella palma.

Nel 1982 fu ricostituito sulla base di Trapani Birgi l'82° Centro S.A.R. che con i suoi elicotteri doveva assicurare il soccorso aereo anche agli estremi lembi della penisola italiana.

Il Comando del Centro S.A.R. fu attivato in una bassa palazzina di fronte alla quale sorgeva una sgraziata collinetta al cui apice sporgeva un vecchio ulivo così basso da sembrare nano e, qua e là affiorava dall'incolta vegetazione qualche

grosso e squadrato macigno semisotterrato.

La tozza collinetta però era destinata a sparire poiché da lì a poco, al suo lato sinistro fu costruita una cabina elettrica che doveva alimentare il vicino hangar.

Per il collegamento elettrico si cercò di attraversare la collinetta con uno scavo, ma invano, infatti durante i lavori il cucchiaio meccanico dell'escavatore trovò notevoli difficoltà e quindi si preferì aggirare il montarozzo e far passare i cavi sul bordo della strada. Anni dopo anni fu prelevata altra terra dalla collinetta e pian piano incominciò a venire alla luce un muro che delineava una antica costruzione. Più terra veniva rimossa e più si materializzavano i resti di una solida costruzione a pianta quadrata ed anche gli olivi incominciarono a scoprire il loro tronco e la palma poté abbassare i suoi rami.

Dopo qualche tempo il rudere si poteva ammirare in tutta la sua solidità e la sua struttura che mancava di pertinenze, lasciava presagire che non fosse stato costruito per una abituale dimora di contadini ma per altri scopi.

Sul dilemma si chiese la consulenza di un vecchio muratore del luogo: lo "Zu Vito", il quale ci raccontò che quando da bambino andava insieme al nonno a coltivare la vigna, prima di iniziare a lavorare si legava l'asino all'ulivo ed a mezzogiorno, mentre si faceva colazione all'ombra delle vecchie mura, il nonno gli raccontava antiche storie su "chillu postu di surdati".

Nelle vicinanze dell'ulivo più vecchio, una



Il vessillo Borbonico

straña buca per la sua perfetta regolarità del bordo, un giorno attrasse la nostra attenzione e, dopo aver chiamato il vecchio muratore "Zu Vito" che ne ripulì l'orlo con una pala, si intravide una vecchia giara sotterrata semipiena di una poltiglia di terra che emanava un nauseabondo odor di rancido.



La Colubrina

Pian piano a colpi di piccone bene assestati ed ad attente palate, fu dissotterrata la vecchia giara, e l'euforia dei presenti era difficile da contenere perché tutto faceva presagire al ritrovamento di un antico tesoro. Quando la giara fu afferrata per essere spostata essa si sgretolò tra le mani degli ignari ed improvvisati archeologi e tra la melma di fango del suo interno si intravide un pezzo cilindrico di metallo.

Questo strano e pesante oggetto, fù subito ripulito con potenti getti d'acqua ed alla fine si rivelò in tutto il suo antico splendore come una bella e brillante bronzea colubrina.

Accanto alla giara fu ritrovata anche una piccola cassa di legno di quercia che, benché tutta inumidita e fradicia, aveva conservato bene le poche cose al suo interno. Alcuni fogli di carta ormai erano completamente sbriciolati ma un vessillo borbonico, accuratamente piegato e un po' ingiallito si era ben conservato e dopo averlo aperto si poteva ancora leggere "Regno delle Due Sicilie 82° Avamposto". Ed in fondo alla vecchia cassa fu ritrovata anche una bottiglia mezza vuota di vino li-

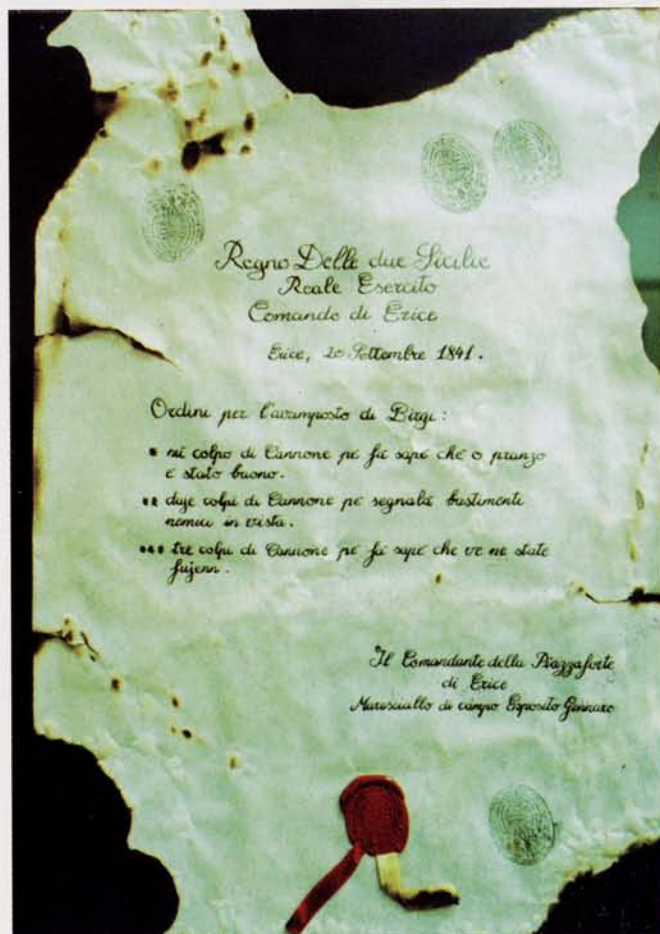


L'etichetta
del Vino

quoroso con una strana etichetta di stile farmaceutico.

Tutti questi cimeli militari furono acquisiti ed accuratamente conservati dal Comandante pro-tempore dell'82° Centro SAR che per diritto di rinvenimento e per rimembrar antichi fasti li dispose nella sua stanza e fece della colubrina l'arma di Reparto.

Fu vera storia? Ai futuri storici l'ardua sentenza. Noi esaminando le evidenze: i ruderi dell'Avamposto, la bronzea Colubrina, il vessillo Borbonico, gli ordini dell'Avamposto e la targhetta di un elisir usato per scopi terapeutici, possiamo affermare che la tale storia ci fa riscoprire le nostre radici militari e riprendere delle antiche tradizioni per rafforzare il nostro spirito goliardico. Per cui non vi allarmate se qualche volta nelle prime ore pomeridiane sentirete dalla zona del S.A.R. un colpo di cannone. Esso da alcuni anni segnala a



Gli ordini dell'avamposto

tutti gli uomini della base di Trapani Birgi che l'82° Centro S.A.R. ha terminato una riunione conviviale ed il pranzo è stato buono.

Luigi RICCIARDI da Benevento

Cuori Sensibili Alla Risposta

Il vento e la pioggia si accaniscono sul "GUARDIAN GATE"; i suoi vecchi piani di coda fischiano sotto l'incalzare del maestrale e sbattono quasi a scardinarsi. L'Aviere VAM corre contro vento per aprire il cancelletto ed io mi ritrovo in un'attesa umida di pioggia.

Il Sergente Rossi lo trovo immerso nella Sala Operativa di Stormo intento a sgranocchiare appetitosi panini che la "su mamma" gli ha preparato ieri sera. Tra un boccone e l'altro mi informa che c'è un preallarme per una barca con tre uomini a bordo in balia del mare. Mi porge un panino accompagnato da un buon bicchiere di vino. Vorrei rifiutare per delicatezza ma non ho ancora cenato.

Se la serata non promette nulla di buono e meglio impegnare lo stomaco con qualche cosa da fare.

Una telefonata al Servizio Meteorologico:

<Mare: stato 7-8; avviso di burrasca; vento 40 nodi e più>.

L'equipaggio è arrivato al B.O.C. ed è al completo ed ognuno sta controllando la propria attrezzatura specifica. Ennio, col suo solito accento campano, pronuncia la sua solita frase:

<Vedrete che stanott scoppia l'allarme!>

Come anime condannate al Limbo passiamo alcune ore in attesa, mentre fuori si alternano scrosci di pioggia a folate impetuose di vento che comincia ad ululare; la "Domenica Sportiva" è finita: tutti a nanna ma con un occhio solo, come suggerisce il vecchio leone dello stemma di Gruppo.



Pronti al decollo

Vengo svegliato alle 3 e 10 ed alle 3 e mezza sono già in volo ... il tempo ! ... c'è poco da

stare allegri.

Il Secondo Pilota è alle prese con tutte le radio di bordo per contattare i vari Enti di Soccorso.



In navigazione sul mare

Remo e Marco, due specialisti attempati, con l'abitudine del volo ad alto rischio, nella semioscurità interna dell'elicottero sballottato dalla turbolenza si stringono nelle rispettive imbragature.

Il silenzio del medico e dell'infermiere è inumano, forse sono androidi, freddi, efficienti, lucidi ed intelligenti.

Durante il volo nella tempesta parlo un po' con "Totò" per stabilire una sequenza d'intervento. Troviamo una barchetta strapazzata dal mare, la inondiamo di luce, ci giriamo sopra e cominciamo a interpretare i vari dati del problema:

- barca di 6/7 metri con l'albero al centro (vorrei vedere!);
- uomini a bordo: tre vivi e con salvagente di colore rosso;
- barca assicurata con funi e trainata da un rimorchiatore che offre la prua al mare;
- mare forza 7/8;
- vento da 270° - 40 nodi.

L'aerosoccorritore Totò chiede di avvicinarsi il più possibile in modo da vedere meglio l'imbarcazione alla luce delle "Flood Hover Lights"; l'albero della barca ci minaccia, siamo in hovering appena dietro di loro, poi a destra ed a sinistra; la porta è aperta e fa un freddo cane; giriamo in tondo per un po' e poi riprendiamo quota.



Discesa con verricello

Mi accorgo che è troppo buio e nella speranza che tutto rimanga così, riproveremo alle prime luci

Concitate e febbrili comunicazioni ... il mare è troppo grosso, fa molto freddo ... non voglio pensare al peggio; attendo l'alba !

In aeroporto mi rigiro sotto due coperte, sento il vento che muove minacciosamente le persiane; rassetto il cuscino ... non ci riesco.

Mi alzo e mi faccio la barba, mi lavo i denti; si affollano i pensierini della notte, ... i capelli si diradano sempre più (quelli rimasti si intende), ho gli occhi cerchiati, il vento è forte, il mare è forte; se non li prendiamo noi ... No!!! Li prendiamo perché siamo forti!!! Mi sveglio finalmente!

Ore 6 del mattino, il caffè del bar di gruppo è sempre il massimo suona l'allarme ! !

6 e 20, "Rescue India Golf Bravo" è in volo verso l'obiettivo. Abbiamo parlato poco fra noi perché si sa quello che ognuno deve fare. Piloti e Specialisti cercheranno di mettere a poppa della barca il cavo del verricello con la braga di salvataggio e l'aerosoccorritore dovrebbe intervenire nel caso che un naufrago cada in mare dalla barca.

Dopo un lungo, interminabile hovering (difficile da realizzare in queste condizioni) la "braga" è afferrata dai naufraghi e issata a bordo; ma il freddo, la stanchezza, lo stress, sono in agguato. Il cavo si impiglia ad una delle sartie dell'albero, un movimento brusco della piccola imbarcazione lo trancia con un rumore secco e terribile. Niente da fare ...??!! Noo ! Via a tutta velocità in aeroporto per cambiare elicottero ... Tranquilli, ora torniamo !

In aeroporto parlo a lungo con Totò, mentre l'elicottero già "cekkato" dal personale a terra, è trainato fuori dall'hangar: si decide per l'inter-

vento in acqua.

Un aerosoccorritore non basta, è troppo rischioso, il mare in tempesta.

L'A.P.U. è accesa: si fanno i controlli a bordo; si avviano i motori e, prima di togliere il freno rotore vedo arrivare il Sergente Verdillo, un altro aerosoccorritore: basta un gesto ed un urlo, capisce al volo e con la velocità di un fulmine, è a bordo dell'elicottero e già si spoglia per indossare la muta. Decolliamo e mi accorgo che abbiamo cambiato uno specialista, è salito l'amico Adriano.

Parlo con Verdillo e gli spiego che cosa ci aspetta, lui non batte ciglio e mi risponde ... "va bene" ... i due aerosoccorritori si pianificano l'intervento insieme a me che gli do le ultime direttive.



Recupero con il verricello

Siamo in zona: tra Ostia e Castel Porziano; si apre la porta e, adesso che sono le 8 e 20 tutto è più terribile, terribilmente chiaro.

Il tempo sembra dilatarsi: i minuti diventano ore, le ore attimi: è come scendere nell'Ade mitico.

Tengo l'elicottero in hovering a circa 75

piedi e ad una distanza di 80-100 metri dalla barca.

Totò e Verdillo scendono insieme attaccati al cavo del verricello, la barca sparisce per poi ricomparire in cima ad un colle d'acqua; gli aerosoccorritori sono entrati in acqua: tutto è pianificato.



Sottocosta

Primo viaggio: Verdillo strappa letteralmente una persona e la trascina verso l'altro aerosoccorritore che gli va incontro trainando il capo del verricello e due braghe attaccate.

Il naufrago è un uomo di circa 55 anni, lo rigirano bruscamente e lo imbragano insieme a Verdillo: il verricellista mi dice che lo sta "Tirando su".

Giro un attimo l'elicottero verso destra per controllare la situazione e vedo Totò trascinato troppo lontano dall'elicottero dalla corrente, mentre il mare gli sta facendo compiere evoluzioni tipo otto volante; mi avvicino a lui e lo recupero con il verricello.

Appena è dentro, comincia a parlare con Verdillo: Va tutto bene urla ansimando Adesso scendiamo giù e ci invertiamo i compiti.

Dalla cabina dò una veloce occhiata al naufrago che è stato spogliato ed ha addosso coperte ... medico ed infermiere si occupano di lui; è sorridente.

Di nuovo rimando gli aerosoccorritori in acqua ed essi vengono accolti da un'ondata che li sommerge con un tonfo raccapricciante.

Non hanno molto tempo per pensare, sono concentratissimi sul loro compito.

Totò parte a razzo e recupera il secondo uomo; lo cala in acqua. Lo trascina incontro al Verdillo.

Rimanda su il Sergente con il secondo uo-

mo.

Lui, più alto in grado, resta a mollo: dura lex... sed lex !

Recupero di nuovo Totò che sicuramente è stremato e gli dico di riprendere fiato.

Il mare è veramente forte, ma lui è ben allenato e Verdillo è un vero pesce volante.

I due uomini già recuperati mi avvisano che il terzo uomo è quello che più di tutti ha sofferto questa brutta avventura. Così, una volta in acqua, i due "pesci" vanno insieme a prendere il tizio.

È il più giovane dei tre.

Se lo "tirano" in acqua e lo trascinano sotto la perpendicolare dell'elicottero.

Verdillo lo abbraccia per essere sicuro di non perderlo e sale insieme a lui.

Totò, come suo solito, a fine recupero organizza uno dei suoi soliti show: nuota davanti al muso dell'elicottero e a circa 100 piedi di distanza, salta in groppa a un'onda che lo fa salire di quota e con un gesto saluta noi piloti che non possiamo fare altro che rispondere.

Come se nulla fosse stato, egli prende una fumata dalla muta e l'accende.

È il segno che è tutto finito, come nei fuochi artificiali.

Andiamo a recuperarlo e lo tiriamo su dolcemente, rispettando il suo vecchio scheletro che oggi di botte ne ha prese tante dal suo solito avversario.

A bordo ha anche la forza di congratularsi



Ritorno a casa

con tutti; ci dice che noi siamo stati dei veri leoni, (e lui e Verdillo no ?).

Così anche oggi abbiamo avuto il nostro "premio di produzione, la nostra gratifica: la vita di tre uomini che torneranno alle rispettive famiglie. "Vi pare poco ?".

Anonimo NAPOLETANO



Curando Sino Alla Rottura

UN PAPPAGALLO PERMALOSO

I raggi del sole, insinuatisi soffusamente attraverso le imposte socchiuse della mia cameretta, avevano ormai sufficientemente illuminato il mio comodo e caldo giaciglio provocando quindi un lento e piacevole risveglio.

Nonostante fosse uno dei tanti Sabati dedicati al turno d'allarme, sembrava una tranquilla giornata primaverile, (ed ho detto bene sembrava!), fino a quando la dolce sinfonia ed i piacevoli gorgheggi dei miei piccoli amici pennuti furono bruscamente sopraffatti dal trillo argentino del mio "teledrin".

Cercai affannosamente il telefono sul mio comodino e, quasi come un'automata, composi il numero della sala operativa del mio gruppo. La voce squillante, concitata del nostro operatore, mi confermò che bisognava, ancora una volta, condurre il nostro buon "DUMBO dalle orecchie rotanti" in mezzo al mare per salvare qualche sprovveduto che si era cacciato, e credo sia proprio il caso di dirlo, in un mare di guai. Grazie alle informazioni fornitemi dall'operatore, riuscii a riorganizzare quelle poche idee confuse che un normale

essere umano ha di solito dopo un così brusco risveglio.

Mi fiondai al gruppo e dopo aver raccolto le informazioni necessarie, effettuati il "briefing" all'equipaggio ed i vari controlli previsti, il nostro pachiderma mimetico staccò le ruote dalla pista in un tempo da record. Il nostro "target" era una imbarcazione inglese, dal nome "LAZY DEVIL", che era in avaria e rischiava di affondare a venti miglia a sud di Pantelleria.

Durante la navigazione, a parte le indicazioni che il nostro capo equipaggio, soprannominato "DURACELL", dava ai vari componenti dell'equipaggio, ognuno di noi lavorava con alacrità sperando di vincere ancora una volta questa terribile ed estenuante battaglia contro il tempo.

Avvicinandoci al punto, via etere, l'R.C.C. di Martina Franca ci avvertiva che un mercantile russo era già sul posto e stava manovrando per prestare i primi soccorsi e dare la sua assistenza. Sembrava che il tutto cominciasse ad andare per il verso giusto tranne per il vento che, purtroppo, aumentava d'intensità stuzzicando il mare che sembrava sempre più infuriato. Interpellato, il nostro aerosoccorritore, osservando il moto ondoso, ci

informò sullo stato del mare che, secondo una sua stima, aveva raggiunto forza sei o sette. Il nostro "Coccodrillo" aveva ragione e prossimi al punto cominciammo a prepararci.

Finalmente avvistammo l'imbarcazione e riuscimmo a stabilire il primo contatto radio con loro.

Il comandante inglese ci spiegò cosa era accaduto, e francamente la loro situazione era abbastanza critica poiché si era sfilato l'asse di una delle due eliche provocando una falla di grosse dimensioni che aveva fatto allagare in poco tempo la sala macchine, sbilanciando il meraviglioso panfilo bianco che si mostrava ai nostri occhi come un grosso cetaceo ferito.



Saline trapanesi

Il comandante e l'equipaggio della LAZY DEVIL rifiutarono, comunque, al momento, di abbandonare la nave poiché erano riusciti a tamponare i danni provocati dalla falla, con la chiusura delle porte stagne del compartimento motori.

Chiedeva, pertanto, al comandante del mercantile russo di rimorchiarlo fino a Pantelleria per salvare l'equipaggio, l'imbarcazione e sé stesso. Nel frattempo ci eravamo predisposti ad effettuare un eventuale recupero, tramite il verricello del nostro elicottero, sorvegliando dall'alto la "L.D." e seguendo con attenzione e occhi vigili, quasi fossimo ormai i loro angeli custodi, le operazioni di soccorso del mercantile russo fino al termine della nostra autonomia di volo.

Atterrammo a Pantelleria e facemmo rifornire l'elicottero per un'altra eventuale sortita in attesa di ordini da parte del nostro R.C.C. Nelle pri-

me ore del pomeriggio arrivò una telefonata da parte della nostra sala operativa, la quale ci diceva che eravamo autorizzati a rientrare a Trapani, perché il mercantile era riuscito ad accostarsi ed a lanciare una cima sul "L.D." nonostante le proibitive condizioni del mare, ed aveva così iniziato a rimorchiare lentamente l'inerte imbarcazione verso il porto della salvezza. Decollammo, quindi, da quella meravigliosa e affannosissima isola, qual è Pantelleria. Prima di rientrare a Trapani, effettuiamo, comunque, una ricognizione sul L. D. e salutammo gli equipaggi che proseguivano con i loro natanti verso Nord.

Sembrava, comunque, che il buon Nettuno, quella mattina, si fosse svegliato con la luna storta e si fosse particolarmente accanito nei confronti dei nostri amici, che comunque avevano la situazione sotto controllo. Questo ci rasserenò e ci rinfanciò molto.

Rientrando alla nostra base guardando il sole che cominciava a calare, pensavo che i nostri amici erano vicini all'isola e, soprattutto, ad una agognata minestra calda ed ad un accogliente e caldo letto dove far riposare le loro stanche e provate membra. Quindi, fortunatamente, la nostra mix operativa aveva avuto un lieto fine, ed anch'io stanco, dopo aver salutato "Duracell", "Coccodrillo", quei simpatici di "Manazza" e di "Tafano" dopo aver svolto le pratiche e compilati i moduli e le scartoffie inerenti al soccorso effettuato, già pensavo ad una rigenerante doccia calda ed ad una gustosa cena, che il telefono della sala opr. cominciò a squillare. La L.D. era affondata!!



In flottaggio

Bisognava fare presto. Ormai il sole stava lentamente scomparendo inghiottito dal quel mare che non era stato affatto generoso nei confronti dei

nostri amici inglesi. Decollammo nuovamente nonostante fossimo consapevoli del fatto che saremmo giunti a Pantelleria con le tenebre e, durante il trasferimento, preparammo la pianificazione della ricerca da effettuare e ci predisponemmo ad utilizzare i visori notturni come ausilio per poter ritrovare, in quella grande macchia di inchiostro nero, i nostri naufraghi.

Cosa era accaduto di preciso non lo sapevamo, ma l'unica cosa da fare in quel momento era di correre il più possibile per salvare quella gente in balia della furia scatenata dagli elementi.

Arrivati in zona, con i nostri N.V.G., riuscimmo ad individuare, dopo appena circa dieci minuti dall'inizio della ricerca, un battello autogonfiabile dove l'equipaggio inglese aveva momentaneamente trovato la sua salvezza.

Il capo equipaggio diede le ultime disposizioni all'aerosoccorritore e gli raccomandò di essere prudente e, una volta entrato in acqua, di tenersi agganciato al cavo del verricello.

Ormai eravamo pronti e, lanciata una fumata nelle vicinanze del battellino, ci affiancammo a quest'ultimo restando in "hovering".



Ritorno a casa

A questo punto cominciammo a calare in acqua l'aerosoccorritore ed iniziò così l'operazione di recupero. L'intrepido "Cocco", nuotò fino al battellino di salvataggio recuperando uno per uno gli infreddoliti naufraghi.

Durante il recupero avvenne una cosa alquanto inaspettata ed anche divertente: il primo naufrago era una donna e la cosa divertente era che sotto il suo maglione, sul petto, custodiva un pappagallo che, una volta a bordo dell'elicottero, liberato dalla sua amica, cominciò a dimenarsi cercando di beccare a destra e a manca chiunque gli capitasse a tiro.

Comunque, il primo malcapitato che aveva già ricevuto la sua dose di beccate, era stato proprio il povero aerosoccorritore che durante il primo verricello, fatto con la donna in braga doppia, si sentiva mordere continuamente le braccia.

Ma quello che più lo aveva indispettito era che più cercava di cingere con un forte abbraccio la donna, per evitare che scivolasse e cadesse in mare, più questa lo respingeva con forza.

"Ma guarda questa acida e vecchia zitella!"- pensava il povero "Cocco" - "Io mi ammazzo di fatica spezzandomi la schiena in due, e codesta osa respingermi pensando che io, da buon italiano, stia facendo il cascamoto" (è sottinteso che questa è la versione ingentilita e tradotta dal volgare palermitano del soggetto in questione).

Ma dopo la comparsa del piccolo Lorito, capì che la donna, allontanandolo dal suo torace, non faceva altro che proteggere il suo pappagallo per il quale, dopo essersi salvato dall'affondamento del panfilo, dopo aver fatto naufragio, dopo aver sopportato tanti disagi, morire schiacciato e soffocato da un forte abbraccio di un uomo e non di una bella e dolce pappagalina, sarebbe stato veramente troppo ed inconcepibile secondo la sua filosofia di vita.

Una volta giunti a terra, soddisfatti che tutto si fosse risolto per il meglio, davanti a una buona tazza di caffè bollente, riuscimmo finalmente a sorridere per lo scampato pericolo e per le disavventure che il povero Lorito insieme ai suoi amici avevano passato.

Giandavide GUADALUPI



Distintivo 139^ Sq.

24.04.91 Arriva a Ciampino Onda 25, il primo dei 15 HH3F codice "B" assegnati al Reparto.

Gli altri elicotteri della stessa versione saranno consegnati in rapida successione.

18.06.91 Riceviamo la visita ufficiale del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Generale S.A. Stelio NARDINI.

10.11.91 Otteniamo per la seconda volta il premio "Scudo di S.Martino".

09.12.91 Il Generale S.A. Adelchi PILLININI Comandante la II R.A. effettua una visita ufficiale al nostro Reparto sulla base di Ciampino.

28.03.92 Ci viene dato il premio di benemerita "ICARO" per le lunghe operazioni di ricerca effettuate dagli equipaggi di tutto lo Stormo in seguito al naufragio dell'imbarcazione "Posillipo Loran" avvenuto il 15/12/88.

14.12.92 Veniamo allertati per la partecipazione al contingente italiano "IBIS" nell'ambito dell'operazione "Restore Hope" in Somalia.

Da quella data operiamo giorno e notte per provvedere a completare l'addestramento degli equipaggi al Combat SAR e lavoriamo alacremente per le pianificazioni logistiche e operative.

22.12.92 Parte da Livorno per Mogadiscio la nave "Isola delle Stelle" con a bordo due HH-3F, un primo nucleo di Ufficiali e Sottufficiali, tende, materiali di linea volo e tutto il necessario all'organizzazione di una base campale A.M. sull'aeroporto somalo.

Cercammo Sicuramente Abbreviare Ritorno

Al lago di Tiberiade ci fu la moltiplicazione dei pani e dei pesci.

Da noi, al 15°, avveniva solo metà miracolo: la moltiplicazione dei pesci.

Da qualche tempo, però, il "buon Pesciarolo" arrivava al lavoro con il vento in poppa e chiunque incontrava al Reparto, compreso il suo temerario "Vice", Filo, gli cazzava la randa a tutto spiano per fargli sfruttare al meglio il vento e "prendere l'Onda" al più presto.

Tutti si domandavano il perché di tanto rabbonimento.

Il "Pesciarolo", nello spargere prodotti ittici "a gratis" ora aveva cura di sceglierli piccoli, freschi, morbidi e senza aculei.

Una bella mattina, egli arrivò a vele spiegate, con tutto il "Gran Pavese" appeso sugli alberi e con un sorriso così largo che dovette lasciarlo per metà nel corridoio; poi entrò nell'ufficio del fido BraccoAldo dicendo: "Preparati che partiamo!!".

Tutto fu chiaro all'istante: era arrivato il



"Onda 25" - Primo cod. "B"

fatidico momento del ritiro dell'Onda 25, il primo HH-3F Combat/SAR.

Il "Pesciarolo" era al 7° Cielo, le sue bianche penne luccicavano al sole ed il suo becco arancione era più arancione che mai! Tutto era pronto: casco, tute, scartoffie e gli N.V.G. con i quali si vede verde; tanto era abituato a quegli ultimi tempi a veder verde che il Pesciaiolo pensava che "tutto sarebbe andato per il meglio".

Distribuiva, perciò, pesciate così dolci in quei momenti, che era un piacere riceverle.

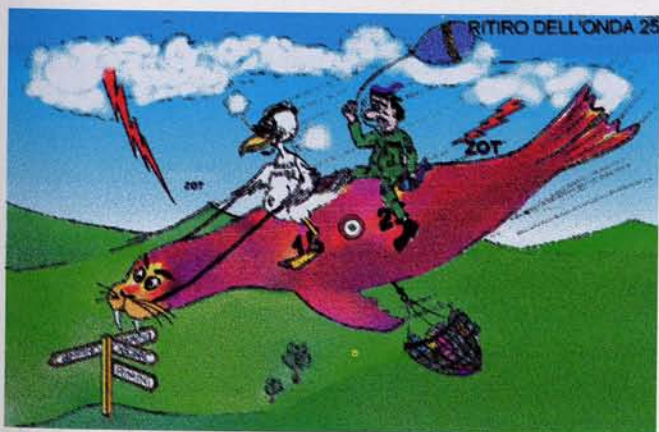
Imbarco, quindi, da Ciampino con un P.D. superveloce per recarsi a Vergiate dove c'era l'ONDA. Scopo: fargli muovere i primi battiti di rotore e poi portarlo a casa.

A Vergiate, subito arrivò il momento più atteso: il traino del "neonato H3 Combat" in piazzola di volo.

Ricordo ancora, con una certa tenerezza, la faccia del Pesciaiolo che stava seduto dietro al trattore a dirigere le operazioni di traino. Quello fu il primo approccio di affetto.

La telecamera a spalla mi impedì di vedere con ambedue gli occhi, l'alone di felicità che regnava nell'inquadratura; in sostanza la scena appariva così: c'era un figlio neonato di 110 quintali che rivolgeva, contraccambiato, il suo primo affettuoso sorriso al suo papà di 95 chili, seduto dietro al trattore.

Tra decine di voli prova e decine di giri serali nelle varie ferramenta della zona, arrivò il giorno dell'accettazione e del rientro con il tanto desiderato "Tricheco", così chiamato e rappresentato, a nostra insaputa, in un disegno del Filo.



Il tempo come previsto nel disegno, andava a porsi nella parte opposta di quello che normalmente viene definito "CAVOK".

Ma il nostro Tricheco aveva a bordo, oltre che un equipaggio super, tutto il necessario per

non farsi spaventare dal maltempo, anzi di più: nuovo radar a colori, Flir, R.W.R., Loran, Autopilota, Ibis, Tric-Trac e bombe a mano.

Saremmo arrivati a casa in un batter d'occhio.

Però, strada facendo, le cose meteorologiche si complicavano sempre di più: il radar si colorava di rosso sempre più persistente (segno di peggioramento) ad ogni miglio che passava.

A Ciampino erano preoccupati per il neonato e per il suo papà.

Il rientro stava diventando duro, come nel disegno del Filo che, con un estro a non finire, lo aveva riproposto come il "novello volo della fenice in versione C/SAR". La rotta scelta per tornare a casa era la più ovvia e diretta: Vergiate - Genova via Turchino, Ciampino via mare.

Cercando di superare il maledetto passo, ci accorgemmo che di turchino c'è n'era ben poco! In compenso di nero, nell'aria, ne avevamo in abbondanza.

Dopo vari infruttuosi tentativi, tornammo indietro verso Torino, città natale del Pesciarolo, per rifornire a Caselle e tentare il passaggio a Sud-Est, via Cameri, Rimini, Ciampino.

Ma già a Cameri il peggioramento ulteriore.

Lì atterrammo e pernottammo in attesa di tempi migliori. Non andammo neanche in ferramenta quella sera!

Venimmo a sapere che, a causa di una nostra "lieve" dimenticanza, il Filo ci stava da tempo cercando presso i C.D.A. di mezza Italia con crescente preoccupazione.

Nottetempo, a Cameri, quelli della tigre, forse per farci pagare le tasse di atterraggio, ci marchiarono il neonato con il loro stemma in virtù del più raffinato spirito goliardico che affratella noi aeronautici.

Nel mattino successivo, appena ci rendemmo conto della goliardia, la acquisimmo come buon augurio per il ritorno: saremmo tornati a casa con il neonato e con la tigre!

Decollo diretti a Rimini, per far vedere a quelli dell'83° il neonato capostipite di una nutrita prole.

Decollo da Rimini senza perderci in quisquiglie per arrivare nel pomeriggio a Ciampino, attraversando l'Appennino.

Era Sabato inoltrato.

Il tempo peggiorava ancora divenendo anche bizzarro: si "apriva" davanti e si "chiudeva"

dietro di noi.

BraccoAldo cominciava a nutrire seri dubbi sul "poter passare" i monti ma il Pesciarolo mostrava un eufemistico becco arancione del tutto particolare.

Però il tempo andava ancor più sul nero antracite.

Noi dell'equipaggio cominciammo a scommettere su cosa sarebbe successo nell'immediato futuro! Ci saremmo addormentati la sera nel nostro letto o avremmo dovuto rimetterci i nostri abiti borghesi cincischiati e pieni di grinze dovute alle innumerevoli riposizioni in valigia?

Tenta che ti ritenta, tra canali e valli, a zig - zag per passare, arrivammo alle, ormai famose da quel volo, "Colonne d'Ercole di Carsoli" a trenta chilometri da Ciampino: nulla da fare muro totale! A causa del "fuel", 180 e ritorno a Rimini, con la scusa di far apprezzare meglio il nostro neonato, così fuggacemente mostrato in mattinata.

Noi dell'equipaggio, in fusoliera, ridevamo come pazzi al solo pensiero di riindossare i nostri panni spiegazzati!

Arrivati di nuovo a Rimini cogliemmo serie di sguardi interrogativi nel personale della linea di volo; pareva dicessero: "Questo neonato l'abbiamo già visto ieri sera e stamattina!".

Andammo quindi a cena con gli abiti cincischiati e... finalmente potemmo gustare pesce fresco di paranza. A tavola, strategicamente, decidemmo la via del ritorno a casa: Rimini - Ciampino diretto, alternato Brindisi, per salvare la faccia in caso di ulteriore insuccesso.

Era comunque cosa buona e giusta far vedere a quelli dell'84°, al di là della "Cortina del fico d'India" la nuova, eccezionale creatura.

Il tempo fu meno avverso il giorno dopo e fu la volta buona!

Arrivammo a Ciampino a metà mattinata e già in finale vedemmo gli occhi del Filo brillare di luce piena.

Nella sua mente tutto si era ricollocato al suo posto; egli era sicuramente il più preoccupato. Ora, che sapevamo che era tranquillo anche dal lato della Essevù, da quando per telefono aveva rintracciato a Rimini noi, sue pecorelle smarrite, dopo circa quarantotto ore di tentativi infruttuosi, gli giocammo un tiro mancino in modo da prenderlo in contropiede ed evitare così i suoi giusti rimbrotti.

Il modo di rendergli "pan per focaccia" lo inventammo lì per lì, quasi al parcheggio: mettem-

mo un avambraccio finto, completo di mano, acquistato nelle varie peregrinazioni tra una ferramenta e l'altra, nella chiusura rampa di carico posteriore, in modo che sporgesse visibilmente.



L'avambraccio

Al parcheggio, dopo l'attimo di comprensibile smarrimento di chi ci attendeva, ivi compreso il Filo accompagnato dal suo figliolo adolescente, a motori e rotori fermi, scendemmo vincitori dal neonato e scoppiamo tutti insieme in una sonora risata, seguita da strette di mano ed abbracci.

Seguì la faticata "foto ricordo" ed una ristretta festicciosa a base di pasticcini e spumantino fresco usciti da non si sa dove.

Però il disegno del Filo aveva previsto tutto meno che il braccio pendulo nella rampa! In fin dei conti, il neonato era arrivato a casa. Ora doveva crescere!

Nel ritorno battemmo comunque il "Record della lumaca": compimmo la tratta Vergiate-Ciampino in due giorni e mezzo alla velocità media di sei nodi, classificandoci al 1° posto tra i velivoli più lenti mai costruiti nel XX secolo.

Fabio DEL VITA

Condimeteo Sereno, Anzi Rovesci

Non si può certo dire che allo Stormo manchino momenti di grande responsabilità ed attimi di emozione. D'altronde se leggendo un articolo o ascoltando una cronaca televisiva di uno degli innumerevoli interventi degli elicotteri del 15° Stormo, ci si soffermasse un attimo a pensare che il 15° è sì l'HH3F o l'AB212 ma soprattutto è gli equipaggi, uomini che anche dopo migliaia di ore di volo e molti salvataggi hanno sempre le loro paure e preoccupazioni per risolvere al meglio ogni situazione, si potrebbero intuire i sentimenti e le emozioni che traspaiono tra le righe anche della più asettica cronaca, momenti unici quando, in situazioni critiche, riescono a portare a termine positivamente la missione.

Alla 615^a Squadriglia, oltre al compito di supporto all'HH in operazioni SAR, è affidato anche quello del trasporto di Personalità. La piccola ed a volte dimenticata Squadriglia ha sempre con grande professionalità agevolato, rendendo rapidi e sicuri, gli spostamenti di moltissime alte cariche dello Stato e straniera.

Incontestabilmente il Passeggero più importante ed oramai affezionato è Sua Santità il Papa il quale, in partenza o al rientro dalle frequenti Visite Pastorali in molti paesi del mondo o per i Suoi spostamenti per la residenza estiva di Castel Gandolfo, utilizza frequentemente l'AB212 dello Stormo.

Il racconto di uno, fra i tanti voli effettuati con Sua Santità a bordo, può evidenziare l'aspetto umano di questo tipo di volo operativo.

Il Santo Padre stava ritornando da una Visita Pastorale in Sicilia con un DC9 del 31° Stormo, il 212 del 15° Stormo doveva accompagnarlo dall'aeroporto di Ciampino all'eliporto del Vaticano. Inverno, tempo pessimo, temporali e rovesci che pareva concentrassero tutta la loro violenza sulla città, notte. Il DC9 sarebbe atterrato alle 19.00 e subito dopo l'elicottero doveva decollare per il Vaticano. Alle 18.30, rischierati sotto una pioggia battente sul piazzale dello scalo VIP non si vedeva ancora nessun miglioramento e sia il Meteosat che il previsore meteo non lasciavano sperare in alcun miglioramento.

Alcuni funzionari del Vaticano preoccupati mi chiedevano, quale Capo equipaggio, la fattibilità del volo. L'alternarsi di rovesci a momenti di calma e la brevità del tragitto da percorrere lasciavano spazio a qualche probabilità ma si doveva decidere per, eventualmente, organizzare il tragitto in auto il quale comportava alcune difficoltà, specialmente per il traffico, a quell'ora intensissimo. La scelta non comportava certo grandi decisioni, il trasporto in auto non era la fine del mondo, ma possibilmente da evitare. Decisi quindi per il volo, "conosco bene il tragitto!" ho concluso. Dalla sala operativa, alle 19.00 il pilota del DC9 in "corto finale" da me contattato per sapere le condizioni sulla città, riportava "forte turbolenza e scarsissima visibilità fino a bassissima quota".



Verso Roma

Sceso dal velivolo, con passo lento e volto sereno, il Santo Padre si avvicinò all'elicottero e stringendomi la mano mi rivolse qualche parola di saluto aggiungendomi che era pronto per l'imbarco. Quel momento ha allontanato ogni preoccupazione e, "ingaggiato" il rotore siamo decollati per il Vaticano. Volta la prua in direzione S. Pietro sotto una leggera pioggia con grande sorpresa ho visto sulla città un cielo così limpido e stellato da sembrare irreali. Non ho potuto fare a meno di girarmi a guardare il Santo Padre, quasi aspettandomi un cenno di consenso.

Rigirandomi avanti a guardare quel cielo così sereno e tranquillo e scuotendo lentamente la testa mormorai: "incredibile!"

Gianpietro GOBBO



Convinti Soccorritori Ampliammo Repertorio

Era un caldo pomeriggio di inizio settembre del 1992. All'epoca ero un anziano copilota sull'elicottero HH3F del 15° Stormo S.A.R. con molte missioni operative alle spalle. Nonostante ciò, a causa delle licenze estive e degli impegni addestrativi all'estero del Gruppo, ben poco del mio tempo poteva considerarsi libero. Così, proprio quando ero riuscito ad avere un giorno di meritato riposo, tra un turno d'allarme e l'altro, mi ritrovavo a casa, disteso sul letto con gli occhi appena socchiusi.

Poco prima mia moglie, con la quale ero sposato da due anni, mi aveva salutato per andare a casa di una sua amica a preparare un esame del suo corso di laurea in Giurisprudenza e mi aveva lasciato in consegna nostra figlia di nove mesi che io, da poco e con enorme fatica, ero riuscito a far addormentare vicino a me. A quel punto il telefono squillò. Allora rapidamente alzai il ricevitore. La voce che usciva dalla cornetta non mi sembrava di averla mai sentita, ma con il passare dei se-

condi riuscii a comprendere con chi inconsciamente interloquivo. "Capitano, sono il maresciallo del BOC, senta deve venire subito qui.

Prepari una valigia e ci metta dentro uno spazzolino e la biancheria "Ma io sono a riposo, mica reperibile" risposi "e poi subito subito? Dove bisogna andare? Ma che è uno scherzo?" e l'altro ribattè: "No è una cosa seria. Dove non glie lo posso dire" "Va bene però mi serve un po' di tempo perché sono solo a casa con la figlia" "O.K. però di corsa". Attaccato il telefono non riuscivo a capire cosa fosse successo. Tra me pensavo: "Che sia uno scherzo! Comunque bisogna andare.

Chissà poi perché non hanno chiamato l'equipaggio reperibile? Forse perché il copilota non è ancora abbastanza esperto. Allora deve essere qualcosa di serio!".

Mentre preparavo la borsa da viaggio mi sforzavo di capire quale potesse essere la destinazione e capii che erano due le aree calde in quel periodo: la Bosnia e il Libano.



Elicotteri "Combat SAR"

Cercai di prepararmi frettolosamente e poi telefonai a mia moglie dicendole che dovevo partire in missione e che non sapevo né il luogo né il tempo di permanenza. Così accompagnai mia figlia da lei e le salutai entrambe (forse è stata la prima volta che mia moglie mi salutava con la paura di non vedermi tornare) ed in fretta mi diretti verso l'aeroporto. Mi presentai, dopo poco più di un ora dalla telefonata, presso il B.O.C. del 15° Stormo pronto ma dubbioso. Subito l'operatore mi disse: "Ancora qui? Guarda che gli altri sono già sull'elicottero con l'APU in moto" "Sì va bene vado, ma dove? Si può sapere?" Risposi.

"Spalato, vai vai !" replicò un collega sorridendo. Uno scherzo! pensavo; eppure era una delle possibili destinazioni che avevo previsto.

Appena varcata la porta del gruppo gli altri membri dell'equipaggio mi fecero cenno di fare presto mentre i colleghi piloti si imbarcavano sull'elicottero. Velocemente indossai la tuta e presi la borsa da volo che un buon copilota di allarme SAR tiene sempre pronta per pernottare fuori ad ogni evenienza.

Imbarcatomi sull'elicottero decollammo quasi subito, tra le domande perplesse della torre che chiesta conferma della nostra destinazione, ci augurò buon viaggio.

Durante il volo guardai le montagne, i paesi, i fiumi che, nell'apparente silenzio del tramonto, sfilavano dietro di me ed io controllando la rotta, pensai che forse non avevo mai apprezzato fino in fondo la bellezza della mia terra.

Quando l'elicottero lasciò la costa adriatica il grigiore del mare fece da sfondo alle comunicazioni ed allora riuscii a capire che era successo qualcosa ad un aeroplano, poiché un elicottero U.S.A. in volo nella zona di un crash faceva conti-

nui riporti di situazioni.

Purtroppo era quasi notte e l'elicottero americano comunicava al direttore delle operazioni: "Qui ci sono molti, molti pezzi sparsi dell'aeroplano. E' quasi notte e ci stanno sparando contro con armi leggere. Noi dichiariamo le operazioni concluse, rientriamo alla base".

Queste parole gelarono il sangue a tutti coloro che a bordo comprendevano l'inglese. Ma anche gli altri, insospettiti dal tono della comunicazione, chiedevano una traduzione che gli veniva fornita. Comunque a tutti rimase impressa l'espressione: molti molti pezzi... ci stanno sparando contro.

Poco dopo arrivammo all'aeroporto di destinazione. Quando fummo al parcheggio, mentre scendevo dall'elicottero, notai subito l'atmosfera di guerra esistente tutt'intorno: buchi di proiettili su vetri e lamiere.

Ma più di tutti si notava un grosso buco sulla torre di controllo, sicuramente provocato da un colpo di artiglieria.

Di lì a poco atterrò anche l'elicottero proveniente dall'84 Centro di Brindisi con a bordo un mio collega di corso il quale, essendo stato in servizio presso la Sala Operativa, era a conoscenza di tutti i fatti. Così mi spiegò che un G222 della 46^a Brigata Aerea era scomparso nel pomeriggio sulla rotta Spalato-Sarajevo mentre trasportava un carico di coperte per la popolazione civile, e che il nostro compito era quello di ricercare e recuperare l'equipaggio caduto. Finalmente sapevo quello che si doveva fare!



Formazione tattica

Ma ricordando le comunicazioni dell'elicottero americano qualcosa mi sfuggiva.

Il G222 trasportava coperte, non aveva fatto comunicazioni di emergenza.

Il velivolo si era distrutto, sparavano addosso ai soccorritori con armi leggere.

Forse il velivolo aveva avuto una avaria elettrica grave ed era stato costretto ad atterrare in zona montuosa, ove fazioni di guerriglieri si erano precipitate a rubare il carico, pensando fosse di armi o chissà che altro. Era impensabile che si potesse abbattere un velivolo con un carico umanitario! Più tardi il Comandante del 15° Stormo insieme con gli altri C.E. ordinò di preparare gli elicotteri per andare a fare la ricerca nella zona del crash. Gli elicotteri vennero riforniti con molto carburante ed io controllai le dotazioni dell'elicottero ed i sistemi di bordo per effettuare una ricerca in ambiente ostile di notte.

Tutto era efficiente e tutti gli equipaggi erano pronti. Si pensava e si credeva che se lì dietro le montagne, oltre la linea del fronte di guerra, c'erano degli italiani vivi, bisognava fare di tutto per riportarli a casa.

Non ci si sentiva degli eroi ma tutti erano disposti a mettere a repentaglio la propria vita per salvare dei connazionali, colleghi, amici che si trovavano in pericolo.

Questo è lo spirito del Soccorso Aereo, l'essenza del 15° Stormo. La notte scorreva lenta sotto un cielo stellato. Si attendeva solo l'ordine di partire. Tutto era subordinato all'arrivo dell'elicottero dell'83° Centro di Rimini che doveva supportarci per effettuare la prima missione Combat S.A.R. nella storia del 15° Stormo.

I compiti e le modalità generali della missione erano stati definiti, mancava solo l'autorizzazione dell'O.N.U. per l'effettuazione dell'azione. Vicino agli elicotteri incontrammo due caschi blu italiani i quali ci informarono della situazione del momento.

Il fronte e le fazioni in lotta sparavano usualmente su tutto ciò che non conoscevano.



HH3F "Combat SAR"

Ci dissero: "Se voi andate lì con questi elicotteri così grandi state pur certi che vi spareranno addosso con ogni mezzo: considerate che hanno missili S.A.M..

E poi se i vostri colleghi del G222 sono ancora vivi state pur certi che ora proveranno a trovarli per ucciderli e rapinarli, cosa che farebbero anche con voi: questa è una guerra, la più balorda in assoluto".

Le parole "molti molti pezzi...ci stanno sparando contro" risuonavano sempre più forti nelle nostre orecchie.

A tarda notte ci informarono che l'elicottero dell'83° Centro SAR sarebbe venuto il giorno dopo, che noi non avevamo l'autorizzazione ONU per operare, che i primi caschi blu erano giunti sul luogo del disastro, situato a 30 Km da Sarajevo ed avevano individuato i resti di tre dei quattro membri dell'equipaggio. A quel punto tutto venne sospeso e il Comandante decise di lasciare l'aeroporto per andare a riposare in un albergo messoci a disposizione dall'ONU.

Così riuscimmo ad arrivare in un albergo sul mare che in tempo di pace doveva essere stato il sogno di tutti i turisti. Ora purtroppo la guerra lo aveva riempito di sfollati e sbandati.

Giunti in albergo, tutti speravamo di poterci rifocillare ma, data la tarda ora, dovevamo accettare l'idea di andare a dormire digiuni.

Dopo poche insonni ore ci ritrovammo tutti pronti a tornare in aeroporto.

Era l'alba, sulla strada si incontravano le prime persone che si recavano al mercato con le borse della spesa. La maggior parte delle persone che io vidi erano armate e molte erano in abbigliamento mimetico come se fosse una nuova strana moda. In aeroporto gli elicotteri vennero controllati e sistemati per la partenza.

Poi iniziò la lunga attesa.

In una stanzetta allestita da sala operativa, con un solo telefono, incontrai un mio collega di corso della 46^a Brigata Aerea, il quale mi spiegò che lui non si trovava in quell'aereo solo per una casualità e che già dai giorni precedenti c'erano stati dei lanci di missili S.A.M. contro aerei inglesi che, dotati di opportuni rilevatori erano riusciti ad evitarli.

Quel volo maledetto del G222 era stato autorizzato regolarmente ed era l'ultimo della giornata.



Volo in BBQ

Poco prima era passato sulla stessa rotta un Transaal tedesco che svolgeva lo stesso lavoro di trasporto coperte a Sarajevo.

“Sicuramente” ci disse “li hanno abbattuti e voi è inutile che siate qui!”

I fatti successivamente diedero purtroppo ragione al mio collega.

Un'ambulanza da Sarajevo era risalita sul luogo del disastro, ma lì era stata accolta da colpi di arma da fuoco e costretta a tornare.

Successivamente era ritornata scortata da un'autoblinda dell'O.N.U. che aveva dovuto sparare numerose raffiche di mitragliatrice prima di far desistere i barbari incursori.

Le vittime furono in tal modo ritrovate tutte e con loro si spensero anche le nostre speranze di riportarli a casa vivi.

L'atmosfera in tutto l'aeroporto era funerea; ogni persona che si incontrava dimostrava tutto il suo cordoglio verso noi italiani.

Molte persone croate che lavoravano presso il bar, l'edicola dei giornali e la banca, ogni volta che vedevano la nostra tuta da volo scoppiavano in pianto ed io pensavo:

“Come è possibile che uomini come loro, come noi, abbiano potuto compiere un'azione tanto ignobile!”

L'elicottero di Brindisi, in tarda mattinata fu autorizzato a rientrare in sede, mentre il nostro fu autorizzato a rientrare a Ciampino solo più tardi. Lasciammo lì l'entusiasmo di andare a salvare i nostri colleghi, la paura di essere abbattuti e morire e la rabbia di non aver potuto far nulla per cambiare quel triste destino!

Il volo di ritorno a casa si svolse al tramonto. L'esperienza passata ci aveva un po' cambiati. Ora tutto sembrava differente dalla sera prima. Passammo vicino al Santuario della Madonna

delle nevi e ognuno di noi volse un pensiero ai colleghi che si erano sacrificati per trasportare un mucchio di coperte per riparare dal freddo genti inermi e dalle quali pure era uscita la follia che li avrebbe uccisi.

Atterrammo a Ciampino intorno alle 20.00 e lì trovammo ad attenderci i colleghi di reparto desiderosi di sapere cosa avevamo fatto e allo stesso tempo tristi per l'accaduto.

Ci scambiammo rapide battute e si rimandò tutto al lunedì successivo.

Ognuno di noi aveva la frenesia di riabbracciare e tranquillizzare i propri cari.

Ancora oggi ricordo quell'esperienza con angoscia, come se tutta l'emotività accumulata in quelle ore senza preavviso e senza uno sfogo, tornasse a galla con la stessa forza.

L'orrore della guerra, la paura di essere abbattuti certo non appartiene al bagaglio normale di esperienze di un pilota militare cresciuto professionalmente in tempo di pace.

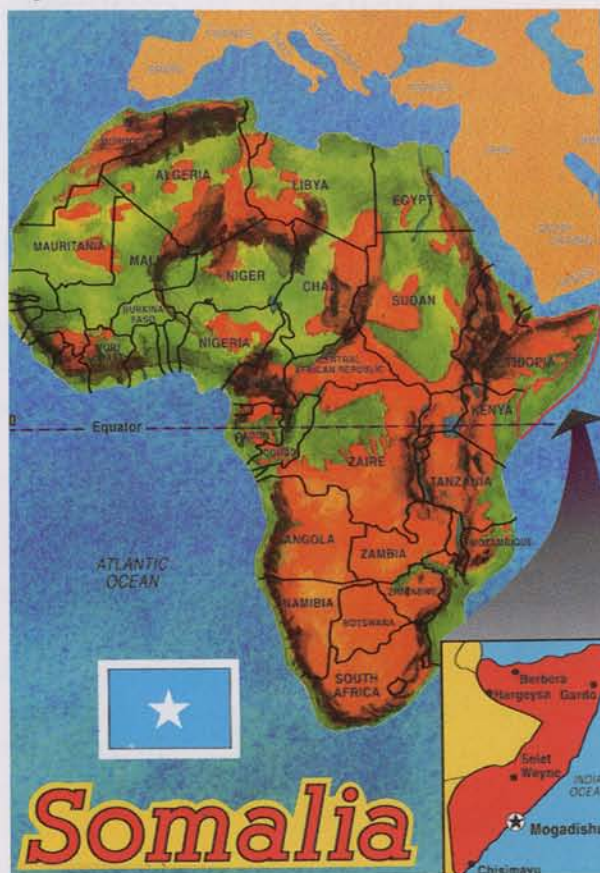


A. Marino

Tuttavia, ancora oggi questa è la realtà, una realtà che ogni militare vorrebbe cancellare, ma a cui deve prepararsi al meglio, non potendo, per propria scelta, sottrarsi ad essa.

Massimo PASSARANI

02.01.93 Parte da Pratica di Mare, a bordo di un B707 AMI il primo contingente del 15° Stormo formato da 11 Ufficiali, 24 Sottufficiali, 2 Medici, 4 Infermieri e 2 Armieri; la missione dell'A.M. che opererà a Mogadiscio è denominata "Albatross 93".



Cartolina Somalia

03.01.93 Il Colonnello L. Massetti assume il comando della cellula A.M. di Mogadiscio.

06.01.93 Nel frattempo in Italia recuperiamo 8 naufraghi della nave "m.Ariheta"

10.01.93 Vengono sbarcati nel porto di Mogadiscio gli elicotteri HH-3F Onda 28 ed Onda 34 insieme a tutti i materiali ed un Ufficiale e 3 Sottufficiali dello Stormo. Sotto la stessa data gli elicotteri, montati e con ai comandi i:
TC MANZONI / TC RUSSO (28) - TC RICCIARDI / MJ LEONETTI (34), ef-

fettuano il primo volo dal porto all'aeroporto di Mogadiscio.

11.01.93 Effettuiamo, in territorio somalo, il primo volo di ricognizione armata sul percorso Mogadiscio - Jalalassi e viceversa, per un totale di 2h,45' di volo e lo stesso giorno compiamo il primo trasporto sanitario a favore di un bambino somalo traumatizzato.



Porto-Arrivo degli elicotteri

13.01.93 Per la prima volta ci addestriamo con tiri reali aria/suolo, usando le mitragliatrici di bordo "Minimi".

13.01.93 Effettuiamo il primo appontaggio sulla nave S.Giorgio della Marina Militare ormeggiata in rada fuori dal porto di Mogadiscio.

03.02.93 Il Col. Massetti lascia il comando del Reparto Autonomo Volo di Mogadiscio forte di 2 HH-3F e 2 G222 al Col. Guidi.

04.02.93 Con l'arrivo del secondo contingente del 15° Stormo, il primo torna in Patria.

11.03.93 Operiamo con un HH.3F in qualità di scorta armata con un CH-47 dell'EI.

23.05.93 Effettuiamo una scorta armata per il primo lancio parà in Somalia.



Primo trasporto sanitario in Somalia

11.06.93 Riceviamo dal Rotary Club di Roma il premio "Paul Harris" per...

23.06.93 Soccorriamo in mare due militari USA in difficoltà. Il Comandante del corpo a cui i due soldati appartengono decora con una medaglia il nostro equipaggio.

03.07.93 Ultimo volo in terra somala da Kisimayo a Mogadiscio.



"Vecchio" Ascaro

05.07.93 Gli HH-3F vengono imbarcati su una nave che li riporterà in Italia. Gli ultimi uomini del contingente "Albatross" del 15° Stormo lasciano la Somalia e rientrano in Patria.

**ATTIVITÀ DI VOLO SVOLTA DAL 15° STORMO
PER L'OPERAZIONE ALBATROSS**

TIPO DI MISSIONE	ORE DI VOLO	SORTITE
RICERCA E SOCCORSO	185,40	201
SCORTA ARMATA ED OPERAZIONI DI SUPPORTO C/SAR	185,30	161
RICOGNIZIONE ARMATA	228,25	219
POLIGONO TIRI A/S	60,20	48
AVIOTRASPORTO	160,25	160
TOTALE	820,20	789

04.11.93 Su ordine dello S.M.A. ed anche per affinare le nostre tattiche al tiro Aria/Suolo effettuiamo la campagna "Mini Embow" su un poligono in Scozia.

05.07.93 La motonave "Vector II" si incaglia sull'isolotto di Maraone (TP). Le avverse condizioni del mare impediscono il salvataggio dell'equipaggio. Unica speranza è quella di tentare con un HH.3F dell'82° Centro, che decolla prontamente e recupera i sei naufraghi completando la sortita in 30' di volo.

Come Saper Arrivar Ruggendo



Al termine dell'orario di servizio, dopo aver salutato il Comandante ed i colleghi scivolo dentro alla mia macchina, spinto dal pensiero della notte romagnola che mi attende. Giro attorno all'edificio di colore verde scuro che accoglie il mio Gruppo di volo e mi affaccio sulla strada che mi condurrà verso la cameretta numero 12, dove è racchiusa in piccole parti, la realtà del paesino sulle rive del fiume Piave dove ancora affondano le mie radici, mai divelte.

Una voce, e lo sbracciare di un mio collega nello specchietto retrovisore, raccolgono la mia attenzione. Tanta concitazione poco dopo il termine dell'orario di lavoro, non è mai banale.

Addio serata romagnola! Forse è l'unico fine settimana libero del mese da immolare sull'altare degli affetti lontani che se ne va: il Comandante mi guarda severo; è arrivata una telefonata da Roma; dobbiamo andare in Somalia per supportare le operazioni del Contingente italiano; due piloti del mio Gruppo dovranno andare ed uno di loro sarò io, proprio io!

Non vedo nulla di quello che mi scorre davanti, durante il tragitto verso il mio alloggio. L'eccitazione è troppo grande. Finalmente avrò la possibilità di operare in un contesto multinaziona-

le, al di fuori dell'Italia ed in tempo di crisi, anche se la cosa mi impensierisce un poco: sarò in grado di operare al massimo delle mie possibilità? Riuscirò a rappresentare degnamente il mio Paese?

Inutile dire che tanta eccitazione aveva fatto nascere in me la notizia, quanto panico aveva indotto nei miei genitori, ed in special modo in mia madre.

Lei cercò in tutti i modi di indurmi a rinunciare, con la dolcezza e con le minacce, prospettandomi scenari rischiosi, non riuscendo a capire come potessi essere così entusiasta, io, suo unico figlio maschio, di andare a rischiare la pelle in paesi lontani. La mia ragazza invece capì, lesse nel bagliore dei miei occhi la felicità, la trepidazione dopo lunghi anni di studio impegnativo, e la responsabilità che prova un chirurgo il quale viene finalmente ammesso in sala operatoria, ed opera davvero.

Dopo una visita medica iniziale, volta ad accertare la compatibilità fisica con il lavoro in zone tropicali caratterizzate da elevate temperature, i "Somali" (così erano stati nel frattempo battezzati i fortunati prescelti), cominciarono a volare assieme, per provare i nuovi apparati di difesa, le armi di bordo e le procedure di volo a bassissi-



Lancio di flares

ma quota in ambiente ostile.

Fu proprio al termine dell'ultimo di questi voli, che io rischiai di non partire più.

Ero atterrato in un campo all'interno di un poligono nel quale avevamo effettuato alcuni lanci di "Flares", artifici luminosi che servono per ingannare eventuali missili lanciati contro i nostri elicotteri. Dopo l'atterraggio e lo spegnimento dei motori, scesi dalla scaletta dell'elicottero quando in un istante, il blu del cielo, roteando prese il posto del verde dell'erba. Mi sembrò di fermarmi sbattendo addosso ad un dolore lancinante che proveniva dal mio piede sinistro.

Mi rialzai a fatica e mentii spudoratamente affermando che non era successo niente.

Il giorno dopo, con la caviglia che sembrava un prosciutto, andai dal medico che mi diagnosticò una brutta distorsione con stiramento dei legamenti. Mi ritrovai ingessato fin sotto al ginocchio con l'obbligo di stare a riposo per almeno 3 settimane. Sembrò che il mondo mi crollasse addosso, in quanto la data della partenza era fissata di lì a 15 giorni!

Vedendo la mia disperazione il medico, per tirarmi un po' su, azzardò che forse, qualora fossi rimasto assolutamente immobile, in una decina di

giorni avrei potuto appoggiare il piede a terra. "No, non posso rinunciare alla Somalia, ci devo andare ad ogni costo!". Questo pensiero mi tormentò per tutto il pomeriggio, assieme alla consapevolezza che il mio gruppo di volo aveva bisogno di piloti al 100% della forma e che quindi avrei forse dovuto farmi da parte. In serata presi la mia decisione.

Le probabilità di farcela c'erano tutte; sorvolai sull'incidente e chiesi 11 giorni di licenza, paventando problemi familiari. Nello stesso tempo mi assicurai che ci fosse una persona pronta a prendere il mio posto.

La mattina del decimo giorno, con la mia ragazza lavorai ininterrottamente per quattro ore con il seghetto, per togliere l'ingessatura dalla mia gamba. Ogni pezzo di gesso che cadeva, avvicinava me alla Somalia ma aumentava l'apprensione della mia ragazza nei confronti di una cosa che la sua mente capiva, ma che il suo cuore non poteva facilmente accettare.

La sera della partenza ci vide tutti riuniti, orgogliosi, in attesa dell'arrivo del Generale Comandante la II Regione Aerea, che veniva a salutare il primo gruppo di uomini del 15° Stormo chiamato ad operare con le Nazioni Unite in Somalia (N.d.R. uomini del 15° Stormo lavoravano già da anni con l'O.N.U., in Libano).

Il buio della notte inghiottì il nostro aereo, quasi aspirato verso la Somalia dalla mia impazienza di arrivare ed era già avventura!

Atterrammo in un aeroporto del Nord Africa, per fare il rifornimento di carburante.



Aeroporto Mogadiscio - Campo UNOSom

Il comandante dell'aereo, navigato conoscitore di uomini e situazioni, con alcune bottiglie di vino dei "Colli Albani", risolse sul nascere tutta una serie di problematiche avanzate dal personale



“Tecnica” somala

dello scalo civile, riuscendo a decollare in orario.

Una luce più bianca del normale mi avvolse, quando posi il mio piede convalescente in terra somala.

L'aeroporto di Mogadiscio sembrava il set di un film sulla guerra del Vietnam ma era tutto vero.

Attorno alla lunga e grigia striscia di asfalto della pista di volo, vi erano dune di sabbia gialla, qua e là spianate, con radi ciuffi d'erba verde chiaro.

Sulle dune, accampamenti di tende scure, lontani l'uno dall'altro e circondati da filo spinato, dominavano la scena.

All'inizio della pista, sul lato sinistro, vi era un enorme piazzale, limitato su due lati dai containers bianchi, ove stazionavano le truppe del Contingente pakistano.

Delimitavano il terzo lato alcuni tristi aerei da caccia, abbandonati dalle truppe di Siad Barre.

E su tutto imperava un costante rombo di eliche e motori di aerei che continuamente arrivavano e partivano dal piazzale, dopo aver scaricato soldati ed enormi quantità di materiale. Sul lato destro dell'inizio pista vi era un ospedale da campo canadese e vicino ai bordi pista, per quasi tutta



Verso Jalalassi

la sua lunghezza, accampamenti militari vomitavano o fagocitavano truppe in continuazione.

Sul nostro aereo ci eravamo portati tutto, tende, viveri, acqua, vestiti ed equipaggiamenti vari.

Due litri di vino rosso da tavola “Tavernello” misero le ali a un militare francese che, con un enorme quanto provvidenziale sollevatore, ci scaricò i pallets dall'aereo.

Poco lontano, in cima ad una collinetta di sabbia, sventolava una bandiera verde bianca e rossa vicino a due piccole tende, era la Bandiera d'Italia, che segnava il punto dove sarebbe nato l'accampamento dell'Aeronautica Militare.

La prima settimana la passammo ad ingrandire il campo, a sistemare le docce, a riassettrare una piccola stradina, in attesa che i nostri elicotteri venissero portati dalla nave.



Aerei somali

Alle 5 del mattino ci svegliavano le preghiere dei militari del contingente pakistano, attorno alle 6 il sole saliva dal maestoso Oceano Indiano.

Il vento ci teneva costantemente compagnia portando con se la finissima sabbia gialla, quasi borotalco che ricopriva tutto, arrivando anche sotto gli abiti.

Le attività venivano interrotte a cavallo del mezzogiorno, a causa dell'elevata temperatura. Ci ritiravamo sotto le tende alla ricerca di refrigerio, ognuno sul proprio materasso steso a terra e sovrastato dall'indispensabile zanzariera.

Al calar del sole, dopo una frugale cena a base di pasta e fagioli in barattolo, carne in scatola e biscotti salati, si spegnevano ad una ad una le luci delle tende, e già verso le 20 e 30 il buio ed il silenzio calavano sull'accampamento, richiamando alla memoria ritmi di vita ormai persi nella notte dei tempi.

E con la notte, si accendeva un cielo di una bellezza mai vista prima, neanche nelle notti passate sui rifugi d'alta quota nelle Dolomiti.

Sulla volta celeste ondeggiava, da orizzonte ad orizzonte, il chiarore della Via Lattea, e la Croce del Sud riportava alla mente scenari lontani narrati da A. Exupery.

Ed il vento, ora fresco, continuava a soffiare, ma non era il vento consueto.

Portava con se strani odori, profumi diversi, sembrava carico di vita primordiale.

Una mattina fummo svegliati da una serie di boati. Tuta mimetica, scarponi, pistola e quasi senza accorgermene mi trovai fuori dalla tenda. A circa un chilometro e mezzo di distanza, gli americani stavano attaccando con elicotteri armati un gruppo di guerriglieri somali nascosti dentro alcuni edifici.

Stemmo tutti in piedi per circa 20 minuti a fissare gli elicotteri che arrivavano, lanciavano i missili, mitragliavano e se ne andavano, subito sostituiti da altri elicotteri. 20 minuti di boati e di crepitare di mitragliatrici, nonostante il vento, no-

nostante il cielo, nonostante la gente.

Qualche giorno dopo finalmente arrivarono i nostri elicotteri.

Con emozione mai sopita rivedo gli HH-3F sorvolare per la prima volta il nostro campo e dirigere verso la zona di atterraggio precedentemente concordata con gli Americani.

Le tre settimane che seguirono furono impareggiabili per attività ed impegno.

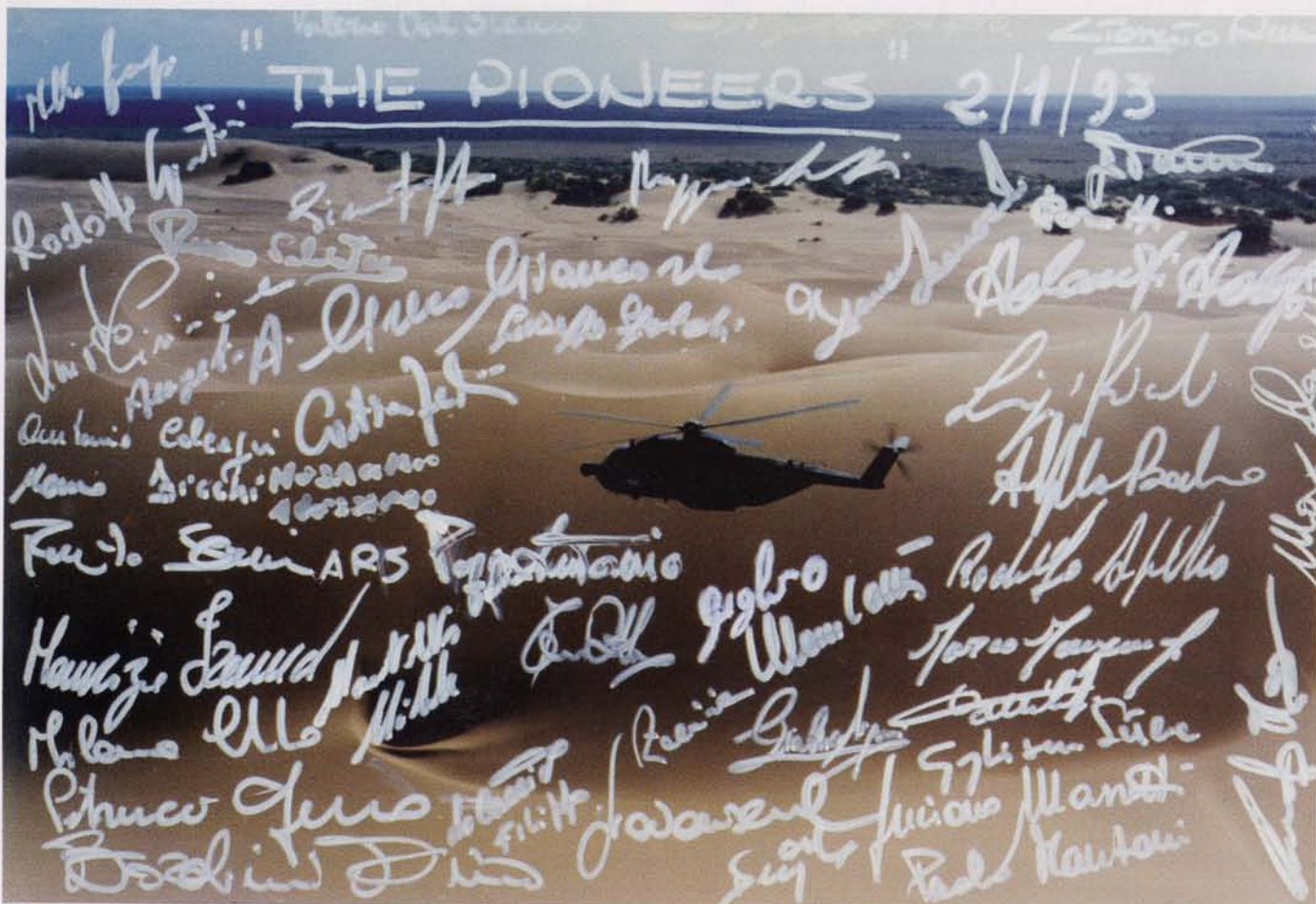
Ho volato con i colleghi dell'Esercito e della Marina, sono stato un ingranaggio di un oleato meccanismo che ha operato assieme a Forze Armate di altri paesi in voli di copertura e di supporto umanitario alla popolazione somala.

Ho volato sopra la Somalia, terra il cui fascino e la cui bellezza primigenia non potranno mai essere descritti compiutamente a fondo.

Ho visto villaggi di capanne, sottili strisce verticali sul cielo del tramonto sollevarsi da piccoli fuochi qua e là all'orizzonte.

Segnali di fumo da un presente lontano mille anni.

Valerio DAL BIANCO



Le firme dei primi uomini del 15° Stormo giunti in Somalia



Linea HH-3F ("Mamba")

Combat-Sarendo sull'Africa Remota

Mogadiscio - Maggio 1993.

L'Africa sorgeva dal mare con esasperante lentezza. Poi timidamente si riavvolse nelle vellutate vesti della notte sottraendosi di nuovo al nostro sguardo. Mi guardai intorno, era forse la centesima volta. Gli occhi degli uomini che mi circondavano nella carlinga dell'aereo avevano tutti la stessa espressione.

Un misto di curiosità, preoccupazione, stanchezza ed impazienza ci rendeva stranamente simili. Eravamo in viaggio verso la Somalia ormai da tante ore che tutti avremmo pagato un capitale per poter essere già arrivati. Poi, finalmente, l'aereo, sobbalzando, atterrò. Ci accolsero gli abbracci degli amici ed un'aria così calda che si faticava a respirare. Mi convinsi subito che avevo fatto ancora una stupidaggine, una delle tante, e che senza dubbio sarei impazzito in quell'assurdo caldo africano.

Poi gettai lo sguardo oltre la recinzione aeroportuale: bambini, a decine, con immensi occhioni neri spalancati, agitavano le mani in gesto di saluto.

Erano magrissimi e incredibilmente sudici, vestiti di pochi stracci, probabilmente affamati ma stavano sorridendomi. Un sorriso così carico di speranza che mi conquistò all'istante. Capii perché ero lì e per tutto il periodo che restai in Somalia

non ebbi più un solo istante di pentimento.

E furono giorni intensi, carichi di tutto ciò che un uomo del 15° Stormo può desiderare. Voli straordinari sfiorando le cime degli alberi maestosi, accarezzando la sabbia d'oro del deserto, lambendo la bianca schiuma delle onde oceaniche, mettendo in fuga branchi di facoceri o di veloci gazzelle. Ed ogni volo per portare aiuto e conforto: dal cielo arrivavamo a tendere le mani a chi ne avesse bisogno, e di gente bisognosa ce n'era fin troppa.

Giorni straordinari per l'intensità dei rapporti umani, per il continuo e piacevole riscoprirsi, uomini veri tra uomini veri, legati da indissolubili vincoli di stima e rispetto, dall'amicizia e dal dovere. Riuscimmo in questo modo a superare ogni difficoltà con uno spirito di iniziativa e di professionalità che ci fecero conoscere, rispettare e amare ovunque.

In quel periodo ebbi veramente modo di capire il senso del dovere, del coraggio, dell'inventiva, della capacità; mille episodi mi mostrarono l'effettivo valore di quegli uomini che vedevo da anni ma che forse non avevo mai veramente conosciuto.

Come quel giorno che dovevamo effettuare l'evacuazione degli Italiani da Marka. La situazione era degenerata un po' ovunque. Erano incomin-

ciati i bombardamenti a Mogadiscio e gli incidenti ed i disordini si erano intensificati in tutta la Somalia. Si riteneva non più sicura la permanenza di un piccolo gruppo di Italiani a Marka, una cittadina a circa 40 miglia a sud di Mogadiscio.

Vi erano stati degli scontri molto violenti con numerosi morti e feriti e gli abitanti erano fortemente ostili nei confronti di tutti gli stranieri.

Le strade erano interrotte e l'unico modo per portare in salvo i nostri connazionali era l'elicottero. Fummo inviati noi insieme ad un CH 47 dell'esercito.

A bordo portavamo una decina di parà che dovevano andare a prelevare gli Italiani da portare in salvo e scortarli fino all'elicottero.

Atterrammo sul bagnasciuga, una cinquantina di metri dietro all'elicottero dell'esercito e subito i parà ci lasciarono soli.

Dalle dune di sabbia, deserte al nostro arrivo, spuntarono all'improvviso migliaia di persone che avanzavano verso di noi gridando.

A bordo, oltre al copilota ed ad uno specialista avevo "Totonno"; un aerosoccorritore non più giovanissimo, alto poco più di una spanna e considerato da tutti il "macchiettista" numero uno per la sua simpatia e carica vitale.

Non ebbi nemmeno il tempo di fiatare che Totonno, imbracciando il suo SC70, balzò fuori dall'elicottero.



Popolazione indigena

Nessuno di noi poteva conoscere le reali intenzioni di quella gente ma certo il loro atteggiamento aggressivo non faceva presagire niente di buono, eppure Totonno non esitò un istante.

Quel piccolo grande uomo, con decisione incredibile, gesticolando nel suo più puro stile napoletano, si frappose tra l'elicottero e la folla ur-

lante.

Lo guardavo mentre ero intento a controllare l'elicottero in moto e mi sentii stringere la gola da un intenso groppo d'emozione.

Lui, così piccolo, si stagliava gigantesco nell'immenso cielo africano.

E tutto si fermò, come per magia.

Sembrò calmarsi anche il vento che gli scompigliava i radi capelli.

Forse in segno di rispetto.



HH3F sotto il sole d'Africa.

L'unico rumore che in quei momenti avvertivo, era il battito furioso del mio cuore gonfio d'orgoglio: quel novello Davide aveva fermato di nuovo il gigante Golia ed io ero suo amico!

Dopo minuti che sembrarono eterni ritornarono i parà con i nostri connazionali e senza problemi facemmo rientro al campo.

Poi arrivò il giorno della partenza.

Avevo nostalgia della famiglia e della vita comoda, di un buon bagno e di una camicia stirata di fresco, degli amici e di un soffice letto; ma lasciai quella terra con uno strano senso di disagio.

Quando l'aereo staccò le ruote da terra avvertii quasi un malessere fisico.

Era terminata, per sempre, quella magica avventura africana; la persona che stava partendo era diversa da quella arrivata poco tempo prima, forse migliore, non so, ma diversa.

Più completa.

Gian Mario GENEROSI



Come Salvammo Americani Ripescandoli

Lo ricordo e lo rivivo. Rivivere un momento della mia vita, che si è indissolubilmente intrecciata con il 15° Stormo, non mi è difficile, perché sono cose che fanno parte di me, sono entrate nelle mie cellule, ormai sono parte del mio patrimonio genetico.

Come mai avviene questo processo biologico?

Per parlarvene meglio esco di casa, vado al mare ... mi siedo su di uno scoglio ... sniffo la salsedine ... mi riscaldo al sole ... lo rivivo: è tutto qui. Se lo hai vissuto, se sei stato protagonista, se hai messo te stesso dentro, se sei uno che è disposto a pagare anche di persona, allora sei pronto. È un processo che avviene per gradualità, ci vogliono mesi e mesi di addestramento. Succede così anche per altre situazioni, succede così nello sport, nel lavoro, nella famiglia, tra amici.

Il mare batte forte sugli scogli, ma nella baia di Mogadiscio era un vero tuono; il vento è fresco e piacevole qui ... lì era un condensato di tutto, un mistero, era l'Oceano Indiano, era il cielo chiaro e accecante, era l'immensità, il refrigerio, il piacere che penetrava nella mia tenda piantata nel-

la sabbia di Mogadiscio.

Ero a letto quella mattina, perché la notte avevo fatto quella assurda e indivisibile ronda: una ronda fra le ronde, una veglia tra le veglie: vegliare il super-super sorvegliato. Dicevo quella mattina ero anche d'allarme.

Significa che per 24 ore sei disponibile al volo, sei l'equipaggio dell'elicottero pronto a decollare.



Il Campo "Albatross"

Avrei dormito ... sì avrei dormito nonostante le voci, nonostante il rumore del mare nonostante tutta l'attività di volo dell'aeroporto di Mogadiscio: era impossibile ... eppure l'avrei fatto. Diego CAVALLARO è un ragazzo impagabile, alle 7.30, dopo l'adunata di tutto il personale del campo, mi si avvicina: "Cavaliere ecco il caffè ... apri gli occhietti a purptiell e beviti questo caffè". Lo ha detto melodiosamente e deciso, come se cantasse "malafemmena".

Nella penombra mi sorride, mi offre il caffè ed alza di tono la sua melodia: - "T'vvò aizà? ... guarda che ti butto dal letto"

- "Eccomi ... asch, asch ... chi è d'allarme con me?"

- "Venato ..." - "Veenaatooo !!!?!!! ..." ho cacciato un urlo

- "Sono qui ! che cosa c'è ?"

- "Hai controllato l'elicottero ?"

- "Certo ! ... se aspetto te"

- "Ragazzi, il vostro vecchio Cavaliere, il vostro beneamato capo, er maschio de casa, la furia della natura ... se non si sbriga si fa la pipì sotto". E volo verso i bagni, salutato dal tipico fischio del Soccorso, dai "fatti guardare la prostata" "Sei vecchio ... tornatene a casa".

Ma ho sonno, mi accorgo che sto ancora dormendo. ... faccio una doccia ... e non riesco a svegliarmi... ... faccio la barba ... ancora sonno prendo un altro caffè ... niente sono le 10 e mezzo ... sono mezzo addormentato se mi togliessi la tuta di volo vorrei dormire ...

Fuori dalla tenda ARS c'è uno, no due soldati americani con i loro M16 a tracolla che parlano con grande concitazione con un gruppo di colleghi, sono sudatissimi ed agitati ...

- "Chiamate uno che parla bene con questi ", dice una voce

- "Che succede ? ... ohé !" dice un altro

- "Sembra che sia affogato un Mericano" dice un'altra voce

- "Cercano aiuto" ...

Siamo tutti con i sensi all'erta

- "Portiamoli alla tenda operazioni" si grida ...

- "**RENAATOOOO !?!**"

- "**DIMMI ?**"

- "**PRESTO PREPARIAMOCI**"

... Muta ... pinne ... maschera ... coltello ... accappatoio ...

- "**PORTA DEL CAFFE' ...**"

- "**AVVERTI IL MEDICO ...**" - "**PRESTO ...**"



"Arroyo" beach

Mi è passato il sonno, ancora non sò bene di che si tratta, ma il sonno è scomparso.

L'adrenalina è corsa a fiumi, mi hanno poi spiegato ... lo stato di vigilanza è al massimo : è vero. Poi non ho avuto più bisogno di dormire ...

E' sì ... agli ordini del Moro e con un equipaggio tanto assortito quanto affiatato li abbiamo recuperati. Erano in due, erano sopra una camera d'aria gigantesca, sarebbero sicuramente finiti male perché il mare molto mosso li avrebbe scaraventati, impietosamente, sugli scogli.

Altro che scogli, sono con rovesciati appuntiti e taglientissimi, sembrano messi apposta per proteggere l'aeroporto da un eventuale attacco terroristico portato via mare, è impossibile avvicinarsi, anche per gli americani.

Il tutto è durato pochissimo ed in barba agli squali. Dal campo americano, da quello neozelandese, da quello pachistano, dalle navi alla fonda, tutti hanno visto la rapidità con la quale l'elicottero ed il suo equipaggio portano a termine un'operazione del genere.

Ci hanno dato una medaglia, immediatamente. Proprio il Comandante dei due naufraghi, ce l'ha data e sul retro c'è scritto: **BEN FATTO SOLDATO**. Direbbe la buon anima del Principe de CURTIS :

- "Bazzeccole, quisquiglie e pinzillacchere"

No! mio buon uomo, no! questa volta no!

Questo è il processo che dicevo prima ... "il patrimonio genetico". Me lo ha trasmesso un certo leone che dorme sempre con un occhio solo.

Nec in SOMNO QUIES ...

Tradotto parafrasando il grande principe

"Nun stong quiet, manc quann rorm!"

"IL FISCHIO DEL SOCCORSO":

"Fi, FiRifi" .

Antonio TOSCANO

Cercansi Spedizionieri Anche Riciclati



Distintivo Reparto Autonomo di Volo

Nel Dicembre '92 avevamo dato fondo a tutte le nostre energie ed a tutto il residuo del magro straordinario concessoci nell'anno.

Solo lo sprone assiduo dell'instancabile Luciano ci dava la "forza" per sopravvivere agli incessanti preparativi che rappresentavano il prologo alla ben nota missione di pace in Somalia, di là da venire nel mese successivo. "Dunque, la nave Rol-Rol ci sarebbe, anzi c'è e sta a Livorno; là dovremo portare i codici "B"(*), smontarli ed imbarcarli; le tende, i condizionatori, le pale, i piccioni, i computers, la lavagna, la bandiera, le armi, i proiettili, le tute, i caschi, i giubbetti antiproiettile, il filo spinato, i medicinali, le attrezzature e gli uomini ci sono" diceva Luciano: "Ma manca il distintivo della missione che si chiamerà ALBATROSS come suggerisce Mimmo!"

"Massimo, buttami giù un distintivo che sia bello, significativo ed anche un po' "sorco".” concluse quella sera Luciano.

Ed il distintivo apparve nella sera successiva in tre o quattro versioni policrome; di queste se ne scelse la più rappresentativa che, con alcune modifiche di carattere araldico, fu approvata e mandata alle stampe: essa adornò tute da volo, magliette e persino pigiami.

I nostri prodi arrivarono a Mogadiscio sul far del Gennaio 93, con tutto l'armamentario di cui sopra, portando seco anche una discreta provvista delle famigerate "RAZIONI KAPPA" suddivise in due qualità: quella per "stitici cronici" e quella per "usuali dissenterici".

In Italia rimanevano, costretti a perpetuo esilio dalla Somalia, i tre cardini sui quali già da tempo cigolava tutto il 15° Stormo: tali Toro Seduto, Geronimo e Kocis, rispettivamente Massimo,

Vice-Comandante, Mimmo, Capo Ufficio Comando ed Angelo Capo Efficienza Linea.

‘Sti tre erano comunque, per le questioni somale, per dire “supervisionati” da un certo “Biondo”, di fatto Bruno, al quale era stato concesso un esilio temporaneo dalla Somalia e nei pochi periodi liberi in cui non doveva provvedere alle mansioni di Capo Ufficio Operazioni e di factotum (cioè di notte) aveva preso il deprecabile vizio di linciare alcuni mastri muratori che stavano ultimando la di lui magione.

Se il lettore ha letto attentamente, certamente si sarà accorto che a Mogadiscio, tranne gli oggetti operativi e di prima necessità, c'era ben poco di mangereccio, di voluttuario e d'igiene.

Tra l'altro, tutti i supermercati e le profumerie della città, per inspiegabili esigenze sindacali, erano da tempo in sciopero prolungato.

Anche i negozi di biancheria intima, gli alimentari, i bar e le tabaccherie avevano chiuso i battenti forse per solidarietà e fratellanza.

Dopo “manco” un paio di giorni dall'inseediamento a Mogadiscio, Radio Reparto Volo Autonomo sparò i seguenti reclami: “Ci mancano i rasoi “usa e getta” ed il sapone.” “C'è poca acqua, è per bere, e niente per lavarsi!” “Panem non habemus, neque circienses!”

“E' fornuta a' pummarola, vulimm' e maccherone!” “Xemo senza vin e senza sniape!” “C'iavamo fame e sete e nun se fuma pe gnente!” “Manca il vischi.”

“Non ci siamo portati l'asta per la bandiera!”

Cominciarono allora i preparativi per “inondare” il personale ALBATROSS con le più ricercate dovizie e delicatezze alimentari e non.

* B sta per Barale

Usufruento allora di un'assidua e quanto mai bisettimanale linea di collegamento aereo Italia-Somalia non-stop, architettata su gli "iceberg" G.222, "renegade" C.130 e su "non so se vo" B.707, cominciarono a partire da Ciampino, pro Reparto Volo Autonomo, generi diversi di prima necessità: ettolitri di acqua purissima sgorgante da 3000 metri insieme ad ettolitri di vino rosso del Piglio, rasoi, carciofini, tarallucci, ciambelle, pomodoro in conserva, maccheroni, tonno, saponi, carta igienica, carte da gioco, Coca-Cola, pane fresco, giornali, riviste e tutto il resto che poteva essere imbarcato sugli aerei già stracolmi.

Poi le richieste si fecero più serie: "Mandateci due elicotteri, perché uno s'è rotto, poi 3 motori ed una decina di windshields". - MANDATI!- Kocis, puntuale e preciso, esaudiva le richieste depauperando così le risorse dello Stormo, poiché i pezzi di ricambio sono e saranno sempre un problema acuto.



Boeing 707 T/T 14° Stormo

In un volo di ritorno dalla Somalia, atteso da mezzo Gruppo, ritornò il primo "reduce" abbronzato al massimo come se fosse stato in ferie alle "6Scelles": tale Pterodattilo E.M.B. (Elettromeccanico Mostruoso di Bordo).

Lo accogliamo come un figliol prodigo ed intorno a lui si riversò una moltitudine di colleghi che volevano offrirgli sigarette, giornali, caramelle, donne e champagne. Dopo un po' che l'andirivieni merceologico aveva preso aspetto di forma stabile, rientrò il primo Plotone Reduci per il necessario ricambio. Sebbene di media statura, i reduci più bassi erano ormai saliti perlomeno a quota 1 e 80, avevano bicipiti così, membra abbronzate alla COPPERTONE e tutti portavano una targhetta aggiuntiva sulla tuta in cui si leggeva: MITRAGLIERE, o CANNONIERE, o ARCIERE,



Le prime tende

o FROMBOLIERE; "Giggi" aveva persino una targhetta con su scritto: FORNIERE (sinonimo di fornaio). Al secondo rientro noi tre, cardini cigo-lanti, prevedendo che i cambi si sarebbero succeduti regolarmente e con le medesime dimostrazioni di coraggio, abbronzatura e virilità guerriera, ci organizzammo per tempo, affiggendo sulle nostre divise una targhetta con su scritto: SPEDIZIONIERE, il che significava che i suddetti guerrieri senza di noi si sarebbero sicuramente attaccati al tram!

Comunque si dica, gli spedizionieri sicuramente contribuirono dalla madre Patria alla buona riuscita della missione ALBATROSS ma è difficile capire il regime di superlavoro a cui essi si adattarono. Quanto sopra si può intravedere in uno sfogo personale di Angelino detto Kocis, tra l'altro assiduo operatore al computer: tramite la sua stampante produsse, un giorno, un mega-striscione di carta formato 4 metri per 50 centimetri con su scritto LA SOMALIA E' QUI !!! e sotto: SENZA DI NOI NON ANDAVATE NEANCHE A FRASCATI e lo attaccò sulla miglior parete del suo ufficio.-

Massimo FILOGONIO



OPR del Reparto Autonomo di Volo

14.06.94 A conclusione delle gare imperniata sulle specifiche attività S.A.R. effettuate da equipaggi dei Gruppo/Centri e dalla 615^a Sq., viene premiato l'82° Centro di Trapani, vincitore del 1° Trofeo "Francesco ASTI".

Il Trofeo è istituito in occasione del 10° anniversario della scomparsa del Cap. Pil. Francesco Asti avvenuta durante una missione di soccorso reale notturno al largo di Ponza per portare aiuto ad un marinaio di un sommergibile francese il giorno 18 agosto 1984.



16.11.94 Alluvione del Piemonte.

Un HH-3F dell'84° Centro SAR, rischierato ad Alessandria, in 4 ore di volo, malgrado le proibitive condizioni meteorologiche, riesce a recuperare ben 49 persone dai tetti delle case invase dall'acqua.

Anche un A.B. 212 della 615^a Squadriglia interviene da Ciampino per trasportare, nei 2 giorni consecutivi, viveri e materiali di prima necessità alle popolazioni alluvionate.

Trofeo "Francesco Asti"



Allarme, allarme!!!! Dove? ... chi? ... Come? ... Marinaio francese ... sommergibile ... peritonite ...

Via!!! Controlli, decollo, in rotta ... Eccolo là!!! Controlli patch ... l'acqua ... l'impatto ... il buio!!!

Così, quasi per caso, in punta di piedi, nell'intento di salvarne un'altra immolava la propria giovane vita il Capitano Pilota Francesco ASTI.

Non lo conoscevo bene, troppo poco il tempo trascorso insieme, però è intatto il ricordo di quell'Ufficiale longilineo, gentile nel tratto e nell'aspetto, sereno e sorridente, sempre pronto ad un cortese cenno di incoraggiamento per noi "nuovi" appena abilitati sull'HH.

Inutile dire che l'immagine di Franco ed il ricordo del suo tragico incidente ha accompagnato tutti noi in tutti questi anni fungendo da monito costante e da stimolo per migliorare.

Questo ricordo, è patrimonio inalienabile dello Stormo.

Ma il solo ricordo, soprattutto infisso nelle menti di chi ha conosciuto ASTI, può affievolirsi nel tempo e magari migrare con la persona nei nostri continui trasferimenti da Reparto a Reparto, lasciando nello Stormo un inevitabile "vuoto di memoria".

Occorre qualcosa di più forte del ricordo, qualcosa di più tangibile!

L'idea che già da diverso tempo stava nascendo, cominciò a prendere una fisionomia più marcata di giorno in giorno.

E di giorno in giorno, tra l'ammodernamento del Reparto, tra l'andirivieni delle missioni operative, tra gli svariati problemi e le svariate situazioni addestrative, si sta avvicinando una data, un anno che non poteva essere lasciato solo nel ricordo: erano passati ormai quasi dieci anni da quel

giorno funesto.

Così nelle nostre menti germogliò quel seme; quell'idea era ormai definita: ricordare Franco con un trofeo, che avrebbe coinvolto tutto lo Stormo in una competizione a gare strettamente legate alle attività specifiche del Reparto.



In volo di notte

Nella primavera del 1994 si dà l'avvio al primo trofeo.

Gruppo e centri chiedono notizie per predisporre, se non l'addestramento mirato e specifico, almeno un calendario per rendere disponibile il personale ...

TOP SECRET !!! non trapela nulla ...

Comunque tutti i Centri SAR, il Gruppo e la Squadriglia intensificano gli addestramenti, l'attività fisica degli aerosoccorritori.

Beninteso, vaghi sentori trapelano in tutta Italia ed ognuno si attrezza come può ... ma ecco!!! Finalmente sotto la data 19 maggio 1994 in un pranzo di Corpo, viene concordato l'elenco definitivo ed il calendario di dettaglio.

Ed eccoli lì, pronti, ansiosi di cominciare ... i primi sono i Principi del Soccorso, il braccio armato del verricello, il gancio Umano del SAR: gli Aerosoccorritori.

STAFFETTA PIANA E NUOTO.

Formazioni: Leoni, Pellicani e Canarini sono tutti Under 30; i Paperi sono decisamente Over 45, Struzzi: misti.

Risultati: Direttamente commisurati alla densità residua delle chiome dei concorrenti.

Perdite, nessuna, anche se in più di un caso si è rischiato il ricovero.

Tiri a fuoco: finalmente le "qualità nascoste" (e sono nascoste bene, lasciatevelo dire da chi lo sa) dei Paperi comincia a farsi vedere; CICCIO

O'GNURO pare Tex Willer.

Ma ecco un colpo di scena: con sublime dimostrazione di ... mira, un pellicano con problemi di vista, butta nel centro una lunga raffica di mitra.

Non si è ancora spento l'OHHH di meraviglia che i Canarini, con cognizione di causa, bisogna dirlo, cominciano a dimostrare chi è CICCIO e chi è DON CICCIO rivendicando per sé la seconda opzione (anche per ovvie prerogative territoriali) con risultati devastanti.

Tempo di manutenzione: avanti i Tecnici.

No, non è vero, nessuno conosceva la prova in precedenza.

Il fatto che alcuni preveggenti Specialisti appartenenti ad un non meglio identificato ma anch'esso preveggente GRUPPO si siano diretti verso il reostato senza fare ricerche guasti, dipende solo dalla loro eccelsa esperienza e ottima preparazione.

Scusa, di chi era l'elicottero? Ah, il loro...!!!

Finalmente si vola: Avanti gli equipaggi.

Ecco la pacifica (si fa per dire) invasione dei Giudici di gara: quante facce note, quanti vecchi amici... Neanche il tempo di salutarli tutti:

"Ok, andiamo" "Vengo anch'io" "No, tu no!" "Ma perché?" "Perché no, tu saresti di parte!"

E già, io, in quanto ex Leone, ex Pellicano ed ex Papero, potrei essere di parte, io

La sera voci non controllate (e rigorosamente ignote) narrano di Canarini perfetti, di Leoni e Paperi parimenti sperduti, mentre per i Pellicani si avviano le pratiche di "MISSING IN ACTION".

La solita malalingua sussurra: "Saranno andati a casa... sono quasi tutti Romani de Roma (e de Frascati!!)".

Gli Struzzi della 615^a si appellano a causa della loro "macchina" un po' meno prestante, non sapendo però che stanno andando bene in quanto a punteggi.

Altra giornata. Ci riprovo: "Vengo anch'io" "No, lo sai che qualcuno deve rimanere qui... e poi potresti essere di parte".

Atterraggio di precisione: la zona di atterraggio è conosciuta a tutti ma nessuno ha avuto modo di verificare i punti di riferimento.

Verricello di precisione: forse migliori sono i Pellicani per via di quel loro grosso becco con



I vincitori

la sacca per il recupero.

Le gare sono terminate... nulla trapela ... facce tese, preoccupate ... si possono leggere i pensieri: "Oddio, mica toccherà a noi organizzarlo l'anno prossimo!"

Gli unici tranquilli i Leoni: "Tanto, se tocca a noi ci penserà le Operazioni di Stormo, come sempre! Che problema c'è! E poi, qualcuno ha dubbi su quale sarà il GRUPPO vincitore?"

La Cerimonia: lo STORMO, schierato qui e lì, gli equipaggi partecipanti di là, ospiti a profusione, tutti molto graditi, per la verità.

Ecco il momento faticoso; la massima Autorità apre la busta e pronuncia: "Vincitore del primo Trofeo ASTI è..."

Tumulto nei cuori, pulsare di tempie, mani umide... I più scafati cominciano con i "si, figurati ..." ...Boato dei Centristi (no, la politica non c'entra niente!), facce incredole, altre sgomento... Toccherà riscrivere tutti i libri di storia: Spartaco

ha vinto!!! Hanno vinto i Canarini dell'82° CENTRO SAR di Trapani!!! Al di là di tutte le faccende, di più di qualche licenza prosaica, e delle mie frustrazioni voglio evidenziare quella molla che spinge i nostri squadroni a crescere e al tempo stesso a restare uniti e compatti intorno all'unica Bandiera dello STORMO nei momenti di bisogno. Il Trofeo ASTI ha rappresentato dunque per tutti noi, vecchi e nuovi dello STORMO, un'esperienza esaltante e un'occasione di incontro oltre che di sano confronto agonistico. Esso potrà, in virtù di quanto significa per noi, porsi quale trait d'union tra il passato, il presente ed il futuro del 15° e dei suoi appartenenti ed andare ad arricchire le già fulgide tradizioni della "Gente del Soccorso". Noi abbiamo posto le basi, ai posteri il compito di continuare il Trofeo e, con esso, mantenere il ricordo del nostro amico Franco e di quanti altri hanno immolato la loro vita nel tentativo di salvarne altre.

Stefano MARIOTTI

Cercando

Superstiti

Ancor

Respiranti



A. Marino

“**N**EC IN SOMNO QUIES” (neppure nel sonno la calma) è il motto che sottolinea la tradizione di abnegazione degli equipaggi del 15° Stormo prima di decollare per missioni di guerra dalle polverose piste dell’Africa settentrionale.

Ai giorni nostri significa operare senza tregua sulle infuocate terre della Somalia, o per i pattugliamenti di controllo dell’esodo degli Albanesi lungo le coste della Puglia o per effettuare missio-

ni di soccorso, a tutte le ore e con ogni tempo.

Ma gli “Angeli azzurri”, gergo codificato dai giornalisti, trascorrono il cosiddetto tempo libero addestrandosi con voli così detti notturni.

Quando suonerà davvero l’allarme, alle condimeteo si dovrà dare solo una rapida occhiata: il vento di burrasca, la pioggia, non possono arrestare la corsa per trasportare un bambino dal suo paese in un ospedale lontano o per trovare un gruppo di naufraghi allo stremo delle forze.

Dell’equipaggio, oltre agli Ufficiali piloti ed agli Specialisti, fa stabilmente parte un Aerosoccorritore che viene calato in mare dall’elicottero per agevolare le operazioni di recupero dei naufraghi.

Equipaggi fortemente motivati ed orgogliosi del loro lavoro, quelli dell’84° S.A.R. di Brindisi, gruppo del 15° Stormo. Appena qualche centinaio di metri più avanti della sede del Centro c’è il mare, principale avversario degli uomini dell’84° S.A.R.. È la direzione che gli elicotteri imboccano con maggiore frequenza, quando scatta l’allarme.

Uomini pronti a combattere una guerra; una guerra contro il tempo, contro le avversità meteorologiche, contro l’oscurità per garantire sempre quel soccorso in cui un uomo in difficoltà spera, tra le onde, oppure l’aiuto in un paesino di montagna ad un ferito od a un ammalato grave che attende di essere trasportato al più presto in un luogo di cura attrezzato.

Ero lì in attesa, in uno dei miei tanti giorni di servizio di allarme, insieme all’equipaggio.

Forse stavo pensando al lavoro degli uomini del S.A.R., in genere misconosciuto, senza ma-

nifestazioni apparenti ma senza dubbio valido ed efficace sotto ogni aspetto.

Improvvisamente, come sempre, la chiamata.

Si accende la luce sul pulsante della linea telefonica diretta con l'RCC di Martina Franca, Ente coordinatore per la ricerca e soccorso per l'Italia meridionale e peninsulare.

Rapidamente ci viene comunicato il tipo di intervento richiesto: si tratta di cercare un "gommoni" con tre persone a bordo a largo di Ostuni (BR) e possibilmente effettuare il recupero dei naufraghi.

Mentalmente faccio un rapido calcolo delle possibilità di successo della missione operativa e mi rendo conto che sono davvero poche.



Recupero in mare

Intanto penso che, dato che l'allertamento è avvenuto intorno alle ore 16.00 locali e le effemeridi scadono alle 17.10, il tempo di permanenza in volo sulla zona di operazioni per la ricerca ed eventuale soccorso è davvero poco.

Le condizioni meteorologiche in zona sono pessime: il vento soffia sui 40 nodi, il mare è a forza 5-6 (onde di circa 4 metri) ed un "diluvio" sta imperversando sulla zona.

In meno di 10 minuti decolliamo e subito

la realtà meteorologica sulla zona assegnata risulta peggiore di quella prevista a terra: c'è un mare bianco e schiumoso, una forte turbolenza che fa oscillare il nostro pesante HH-3F come un pendolo, una pioggia battente che, nonostante il tergivetro vada alla massima velocità, riduce la visibilità orizzontale a zero.

Cominciamo la "ricerca a bracci paralleli", come assegnataci dall'RCC (Rescue Coordination Center), ad una quota di appena 200 metri, la massima possibile con la base delle nubi che coprivano interamente il cielo, rendendo il tramonto ancor più minaccioso di quanto fosse in realtà.

Gli uomini dell'equipaggio sono rispettivamente ai posti di settore per l'osservazione e per cercare di individuare l'oggetto della ricerca.

Improvvisamente esso appare ai nostri occhi; è lui l'oggetto cercato, desiderato e voluto con rabbia.

Un grido unanime si leva dall'intero equipaggio ed in un attimo siamo sopra ai naufraghi.

Il gommoni è pieno d'acqua, le onde lo investono, lo coprono e passano oltre, subisce repentine salite e rapide discese sbalanzolato tra la cresta ed il letto delle onde, ha dei movimenti di rollio e di beccheggio di almeno 50°.

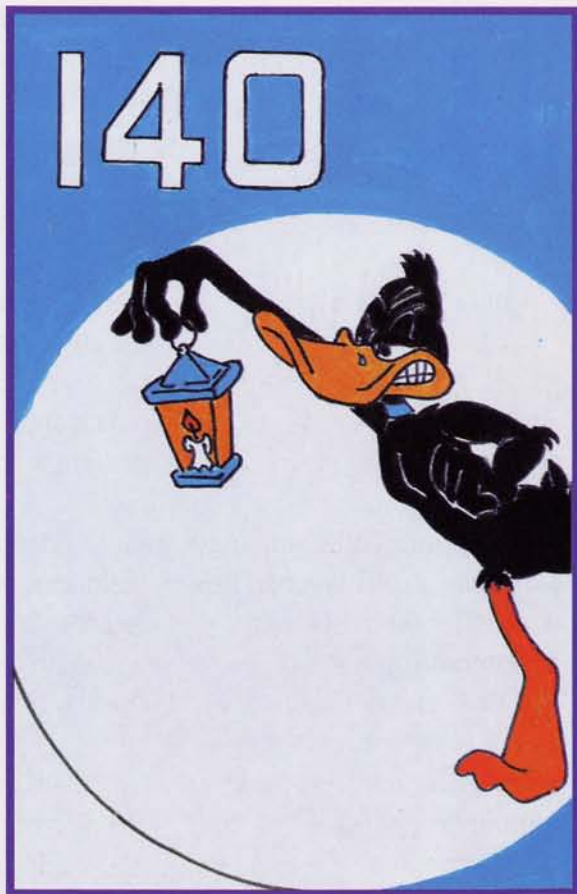
Dentro intravediamo tre persone completamente bagnate e distese carponi, impegnate in una fatica sovrumana nel tenersi per non essere catapultate fuori dall'imbarcazione.

Mentalmente ripenso alle tabelle di sopravvivenza in acqua e mi rendo conto che, sia per il lungo tempo di permanenza in acqua sia per il forte vento che abbassa notevolmente la temperatura corporea, le probabilità di trovarli ancor in grado di aiutarci a salvarli sono davvero scarse. Un pensiero va al buon Dio perché faccia in modo che il nostro intervento non sia giunto troppo tardi.

Tra il dire e il fare il recupero dei naufraghi viene completato.

Tra la zona di recupero e l'aeroporto di Brindisi corre una distanza non grande, per cui i tre giovani, in pochi minuti, dopo le prime cure ricevute a bordo dell'elicottero, vengono sbarcati e lasciati in consegna alla locale Infermeria aeroportuale.

Con quest'ultimo atto è terminato il compito dell'equipaggio del S.A.R.



Distintivo 140[^]Sq. - 84° SAR

Per questa missione è pervenuto al nostro Comando, da parte della Capitaneria di Porto di Brindisi un riconoscimento ufficiale.

Vari articoli sui giornali e televisioni regionali hanno dato merito alla rapidità ed alla tempestività del soccorso e hanno fatto rientrare questo intervento nella casistica di "ultimo minuto".

Rolando TEMPESTA



Continuando Sino Al Rigetto

Alessandria, 6 Novembre 1994.
Non credo che pensassi al Tenente Drogo e al suo Deserto dei Tartari, mentre lemme lemme l'elicottero avanzava nella nebbia verso Alessandria.

Eppure, non appena la mente per qualche istante poteva abbandonare le delicate questioni di un secondo pilota in quei frangenti, inconsciamente supponevo che della routine quotidiana questa missione avrebbe avuto ben poco.

Si giunge all'aeroporto di Alessandria, si valuta, si decide, si atterra; con la pioggia che insiste, nuvoloni di varie fattezze ma tutti minacciosi che ci circondano, visibilità aleatoria, il primo elemento che ci sorprende è l'assenza di uomini e mezzi. Il prato è soltanto fradicio. A rotore spento, contattiamo l'unico Carabiniere presente, che con gesti concitati ci indica come area di atterraggio la Scuola di Polizia, a sud della città. Solo durante i controlli per la messa in moto cominciamo ad intuire parte del dramma che avremmo vissuto pochi minuti dopo: da destra un fiume di fango si insinua tra le costruzioni, supera e travolge una recinzione, sta abbracciando celermente la pista; rapidi come gatti in caccia, riusciamo a decollare appena in tempo e subito troviamo l'area indicata, un bel piazzale ampio e circondato da ostacoli modesti. Nuovo atterraggio, coordinamento, nuovo decollo col compito di "recuperare eventuali persone in difficoltà": ecco un eufemismo!

Il tragico spettacolo che ci si presenta è indimenticabile: l'autostrada per metà sommersa; della ferrovia rimane in vista la linea aerea e qualche traversina, sulle quali hanno trovato scampo mucche più stordite che terrorizzate; solo case ed alberi fuoriescono dal fango vorticoso e pare che



Ospedale da campo

faticosamente resistano alla tentazione di lasciarsi trascinare; tutto il resto è una immane fiumana terrognola e giallastra, straordinaria nella sua veemenza, terribile nel suo potere.

Macchine su una macchina, se ci ripenso adesso, cominciamo ad intervenire: “4 persone su di un tetto ad ore 5!” “3 superstiti ad ore 9!” “5, no 6, sono sotto di noi!” Ogni casa ha sulla sommità un nugolo di figure sferzate dal vento che si sbraccia, tutti in quell’attimo giuriamo a noi stessi di non lasciarne lì neanche uno.

Comincia la giostra: Sandro viene calato e risale facile con una prima donna, poi con un ragazzo, poi con un vecchietto; Vincenzo e Mimmo lo manovrano al millimetro, lo appoggiano tra le antenne sul culmine del tetto, con voce suadente e decisa indicano a Franz le correzioni ed egli le ripete con la consueta flemma; Francesco riceve i recuperati, li consola, li fa accomodare.

C’è contrasto tra la violenza degli elementi e la nostra calma, tra i rumori dirompenti dell’elicottero in volo e le voci, tra il movimento turbinoso di tutto quanto ed il controllo delle nostre azioni.

Continuano i recuperi, si passa ad un’altra casa, “qua ce ne sono 7!” “Dicono che sotto, in soffitta, ci sono 25 persone, vecchi e bambini!” “Carichiamone fino a dodici e gli altri dopo!” E via, rientro al piazzale, e via, nuovo decollo. “C’è uno che dice che non viene su se non gli carichiamo anche la mucca!” “Uno si è portato il cane!” Sandro sale con una signora ed un fagottino in braccio: lo passa a Francesco, che si sente leccare la mano, è una bambina di due mesi, peraltro di ottimo umore. “Un’anziana di 95 anni non riesce

ad uscire dall’abbaino!” E giù anche Francesco ad issarsela sulle spalle per imbragarla.

Tenere l’elicottero fermo non è facile, tra vento e pioggia e faticosa è la separazione dagli ostacoli. Per una casa finalmente libera, altre decine davanti a noi sperano e aspettano, sui tetti si agitano ombrelli, fazzoletti e le prime torce, mentre le ombre scendono dal cielo che pesa di piombo.

Ormai l’acqua ha sommerso tutto fino al primo piano delle case e corre impazzita trascinandosi la roba più inverosimile. “Quanti ne abbiamo tirati su?” “48!” Ed io penso ai 96 hovering compiuti e mi inorgoglisco. Si decide l’ultima sortita prima della notte totale. Ma all’ennesimo decollo dalla Scuola di Polizia un rumoraccio da dietro e qualche strumento impazzito ci comunicano lo stallo ad un motore.

Macchine su una macchina, ognuno facilmente seleziona nella propria testa l’emergenza motore in decollo: condotta, controllo potenza, separazione dagli ostacoli, atterraggio in scaduta di giri, stop. E poi...

Che grande amarezza.

Quanti ci hanno visto salvare dalla casa vicina e hanno aspettato il loro turno, grati, pieni di speranza? Quanti si sono sentiti traditi?

Per quanti non è arrivato nessun altro?

La varia umanità ospitata nel grande salone alla scuola è commovente, un arcobaleno di sentimenti emozioni solidarietà disperazione difficili da descrivere. 48 di loro sono salvi per merito nostro, eppure non sappiamo darci pace:

“Se ci piantava durante il verricello...” “Se non vedevi quella gru...” “Di più non si poteva fare...” “Sì, però intanto quella famiglia era sul balcone e magari sul tetto non riusciva a salirci...”

Tra i diversissimi aspetti del nostro affascinante mestiere mi piace ricordare l’Attesa.

Drogo aspettò il giorno della gloria in una incrollabile fede nell’uomo e nella sua identità; noi, nelle lunghe ore d’allarme, aspettiamo che l’impegno nell’addestramento, l’entusiasmo, l’orgoglio vengano gratificati dalla possibilità di renderci utili a chi ne ha bisogno.

Quel giorno, ad Alessandria, i nostri Tartari sono giunti e, macchine su una macchina, li abbiamo affrontati come li avrebbe affrontati chiunque di noi e, fino a che abbiamo avuto una roba volante, ci siamo fatti valere.

Tomaso INVREA



S. Zaottini

Come Sempre Alla Ribalta

“... Così tanto sù, fino ad ora, certo non siamo mai andati!”.

Questo di sicuro fù uno dei tanti pensieri che, almeno per una volta, balenò nelle menti del manipolo di uomini che un bel giorno, a seguito della vittoria nel 1° Trofeo dedicato alla memoria del compianto Cap. Francesco Asti, venne a sapere che era destinato a rischierarsi per cinque giorni a Lossiemouth, nel nord della Scozia.

“Andare sù”, per uno che presta servizio a Trapani Birgi, è un’azione che praticamente viene effettuata nel 99% degli usuali spostamenti o rischieramenti.

Ora però si trattava di percorrere l’Italia, la Francia e la Gran Bretagna per tutta la loro lunghezza ... No, tanti paralleli il vecchio HH-3F e il suo equipaggio non li avevano mai scalati.

Comunque, passando per Alghero, Istrés, Dijòn e Lakeneith, dopo 15 x 200 miglia, 15 ore di volo, 15 gradi di escursione termica (si era lasciato l’aeroporto di Birgi alla vigilia del 15 Agosto..), 15 uomini del 15° Stormo ... no, no, questo “15” mi sta prendendo la mano, c’è qualcosa che non va ... comunque, dicevo, arrivammo senza particolari problemi. Tosti!

Sarà stata l’aria fresca e pungente, sarà stato il pensiero della SAR Competition che saremmo andati a svolgere, nei giorni a seguire, con statunitensi, danesi, canadesi, norvegesi, ecc., sarà stata (chissà?) la paura per il fantomatico “inquieti-

no” del vicino lago di Ness, in ogni caso ognuno di noi, appena sceso dalla scaletta di Onda 31 e toccata “la terra”, o meglio, “the highland” (di immortale memoria), percepì un’atmosfera tanto insolita quanto gradevole.

Entrambe le sensazioni vennero subito avvalorate dai primi contatti col popolo che, per antonomasia, è ritenuto parsimonioso.

Ciò, imparammo presto, non è certo sufficiente a rendergli giustizia.

Venne subito ad accoglierci il Comandante del locale SAR Squadron, persona di simpatia e disponibilità assoluta.



Atterraggio in Scozia

Tra le sue qualità, forse la migliore era una Tenente pilota del suo Gruppo, che subito riscosse favorevoli apprezzamenti dall’Italian Team.

Ciò che comunque rischiò di attentare alla nostra integrità, con pena delle rispettive donne lasciate nella terra natia, non fù né Venere né tabacco, quanto Bacco.

Difatti, nei “whisky party” e nelle varie bicchierate che fecero da contorno all’attività volativa di quei giorni, il consumo alcolico poteva competere con quello di “jet petrol”; persino il nostro Capo Missione, che a seconda dei casi (o degli autori?) era Furioso o Innamorato, pareva un’educanda al confronto con gli specialisti australiani o con i piloti olandesi.



Le bianche scogliere di Dover



Equipaggi della SAR Competition

I vari eventi previsti, sia a terra che in volo, scorsero serenamente, fatta salva la presenza costante di un sano spirito competitivo che subito si instaurò tra i vari equipaggi, e i "mea culpa" che ogni tanto qualcuno recitava alla fine delle prove non terminate al meglio.

La moltitudine di macchine ad ala rotante rischierate (i "cugini" Sea King, gli agili Puma, i gloriosi Wessex, l'ottimo AB412, l'ammiratissimo Pave Hawk ed il nostro sorprendente Pelican), usurpò a pieno titolo, in quei giorni, la parte di prima donna ai soliti jet che imperversavano nella base (bazzecole: 80 Tornado, 1 Squadron di Jaguar...).

Il giorno dell'Open Day balzammo agli onori della cronaca come unico elicottero ad effettuare la presentazione in volo, a beneficio delle folle accorse. Strappammo applausi.

In qualunque circostanza la collaborazione ed il supporto, sia materiale che morale, da parte di piloti e tecnici scozzesi, non venne mai a mancare. (In particolare uno specialista, Steve, dal primo momento ci "adottò", forse innamorato del nostro modo di essere, o forse semplicemente perché fummo i primi a giungere in quel di Lossie!



"Carburante" della SAR Competition

Vagamente somigliante a Ian Rush, il famoso calciatore del Liverpool (ma guai a dirglielo, tra "polentoni" inglesi e "terroni" scozzesi non corre buon sangue!), Steve si adoperò con efficacia ogni qualvolta ne avemmo bisogno.

Fu grazie a lui, per esempio, che il nostro Sottufficiale Montatore, "The Step", riuscì a risolvere un problema col raccordo dell'aria compressa, necessario per la carica degli ammortizzatori del carrello principale. Problema maggiore fu intendersi, dato che noi tecnici generalmente possiamo far affidamento solo sull'inglese imparato per conto nostro.

Venimmo poi a sapere, dal Comandante dello Sqd., che Steve era il miglior specialista di cui questi disponeva.

Per tutto il periodo della competizione fece il tifo per noi, brindò con noi, rise con noi.



Distintivo 149^a Sq. - 82° SAR

La sera in cui ci fu l'hangar party, e ci fu conferito dal Comandante della base il "Premio Simpatia", a sua moglie e a suo figlio ci presentò come "my friends, my Italian friends".

Da casa mi ero portato la nostra bandiera, e spesso era capitata l'occasione di esporla e agitarla.

Quando Steve mi chiese se gliela donavo, dargliela mi sembrò il gesto più naturale che potessi fare.

Non vincemmo la competizione, ma ottenemmo comunque i nostri trionfi.

Flavio RUSSO

13.02.95 Equipaggi e 2 HH-3F cod. "B" partono per la Norvegia per partecipare all'esercitazione internazionale "Strong Resolve".

23.02.95 Con foglio SMA117/1010/G3-6/6.1 vengono aggiornate le tabelle ordinarie e organiche del Comando di Stormo e dei dipendenti Gruppo/Centri.

I compiti assegnati sono ora adeguati al faticosamente nato concetto del C.S.A.R. e siamo riconosciuti come gente veramente speciale.

Gli organici prendono finalmente atto che la front-line degli HH-3F da qualche anno è raddoppiata.

La ricostituzione della 15° Aero-Brigata sembra sempre più vicina.

15° STORMO ATTIVITÀ DI VOLO SVOLTA

ANNO	ORE DI VOLO		N° PERSONE
	TOTALI	OPERATIVE	SOCCORSE
1985	8316.55	1943.55	268
1986	8933.35	2227.20	122
1987	9904.05	1340.50	93
1988	7584.55	539.00	192
1989	6279.10	530.25	150
1990	6596.15	482.20	106
1991	6582.40	1283.00	196
1992	7566.25	1042.30	89
1993	6891.45	1486.45	63
1994	6979.45	827.30	105

Cieli Scandinavi Artici Risvolti



Paesaggio norvegese

La proposta risultava allettante sin dall'inizio; l'opportunità di volare per un mese intero in Norvegia non era cosa da poco visto che non ci era mai stata offerta prima.

Inutile ribadire che per noi piloti di elicottero, abituati ad avere raggi d'azione estremamente limitati, sono veramente rare le occasioni che ci consentono di rompere il corto elastico che ci collega alle nostre basi.

Pensammo subito che, dopo aver volato nei cieli di Somalia, non poteva presentarsi un'op-



Finale fuori "campo"

portunità migliore di questa per ampliare ulteriormente la nostra esperienza professionale ed umana.

L' esaltazione iniziale con il passare del tempo lasciava il posto ad una semplice riflessione: la macchina che avevamo non aveva mai operato in quelle condizioni climatiche e, soprattutto, i piloti non avevano neanche la minima idea dei problemi che avrebbero potuto incontrare durante l'operazione.

Questa riflessione doveva averla fatta anche qualcun altro visto che, come per incanto, ci siamo ritrovati a volare nei posti più freddi disponibili in Italia e ad accendere fuochi con strumenti di fortuna su montagne innevate.

Dopo tanta attesa e molta fatica per organizzare questo mese "bianco", è arrivato il giorno della partenza.

I piani di volo avevano l'aspetto di un'offerta di vacanza fatta da un'agenzia di viaggio: "Offresi a prezzi modici giro d'Europa in elicottero con sorvolo delle principali aree metropolitane e pernottamento nei luoghi più vari".

Un'impresa mai tentata prima nell'ambito dello Stormo: l'attraversamento con due elicotteri in tre giorni di Francia, Belgio, Olanda e Danimarca per arrivare poco distanti da Oslo in Norvegia.

L'eccezionalità dell'impresa deve essere stata rilevata anche da parecchi controllori di volo stranieri ai quali non sembrava vero di poter osservare nei loro "freddi" cieli due "caldi" elicotteri italiani.

In tanti ci salutavano in italiano, risolvendo una lingua insegnata loro probabilmente nella loro infanzia da parenti italiani (erano molto più comprensibili le loro comunicazioni in inglese), mentre altri, non riuscendo a trattenere la curiosità, ci hanno chiesto addirittura un sorvolo del loro aeroporto per poterci osservare più da vicino.

Un viaggio veramente incredibile condotto interamente "a vista", con un tempo non sempre buono, ci ha consentito di memorizzare immagini incredibili ed uniche e ci ha portato, dopo il salto del mare del Nord, a sorvolare gli splendidi fiordi e le mille isolette del Sud della Norvegia.

Il benvenuto sulla pista di Rygge (località del rischieramento) ci è stato dato da tanti minuscoli pezzi di ghiaccio simili a diamanti che si sono distaccati dalla pista durante il nostro atterraggio.

Erano la prova evidente che il clima del posto era ben diverso da quello incontrato fino ad allora.

Il nostro stupore aumentava di giorno in giorno o, per meglio dire, di volo in volo.

Durante le prime navigazioni la scelta effettuata sulla carta geografica di alcuni laghetti e fiumi ritenuti di facile individuazione in volo, si è rivelata estremamente inopportuna dato che, a quelle latitudini e in quel periodo, laghi e fiumi non erano altro che enormi distese bianche di neve e ghiaccio intorno alle quali una vegetazione interamente ricoperta di neve delineava dei perimetri estremamente labili.

Capitava non di rado di vedere su queste superfici ghiacciate dei personaggi apparentemente provenienti dal nulla che pescavano rimanendo tranquillamente seduti tenendo in mano una lenza vicino ad un foro praticato nel ghiaccio.

Non ci saremmo mai immaginati di poter assistere ad uno spettacolo simile!

Tutto intorno, immense distese innevate dalle quali spuntavano occasionalmente animali



In volo su Fredrikstad - Norvegia

spaventati dal nostro rumore e piccoli villaggi nei quali non si riusciva a scorgere alcuna figura umana.

Grandi montagne innevate, con forme estremamente arrotondate dall'erosione dei ghiacciai in epoche lontanissime, riempivano tutto l'orizzonte nella zona più a nord.

Tutto questo spettacolo riusciva ad amplificare la sensazione fisica del freddo già percepito dai nostri corpi.

D'improvviso, come per incanto, un'immagine ugualmente suggestiva ci torna alla mente, quella delle caldissime ma ugualmente deserte dune di sabbia sorvolate tante volte in Somalia.

Entrambi gli scenari, nonostante la loro enorme diversità, ci trasmettono la stessa sensazione di desolazione e solitudine.

Solitudine estrema e difficoltà enormi sono spesso le uniche compagne di coloro che hanno deciso di accettare la sfida che la natura lancia nei confronti di coloro che decidono di stabilirsi in quei luoghi.

Sorge immediatamente un'ammirazione nei confronti di queste persone che ricevono come unica ricompensa lo stretto indispensabile per la

sopravvivenza.

I capricci del tempo ci hanno tenuto compagnia per tutto il periodo di permanenza.

Capitava spesso di soffermarsi ad osservare un bel cielo stellato prima di entrare al coperto prevedendo per il giorno seguente un miglioramento del tempo e di ritrovarsi, nel giro di pochissimo tempo, coperti da un manto di neve.

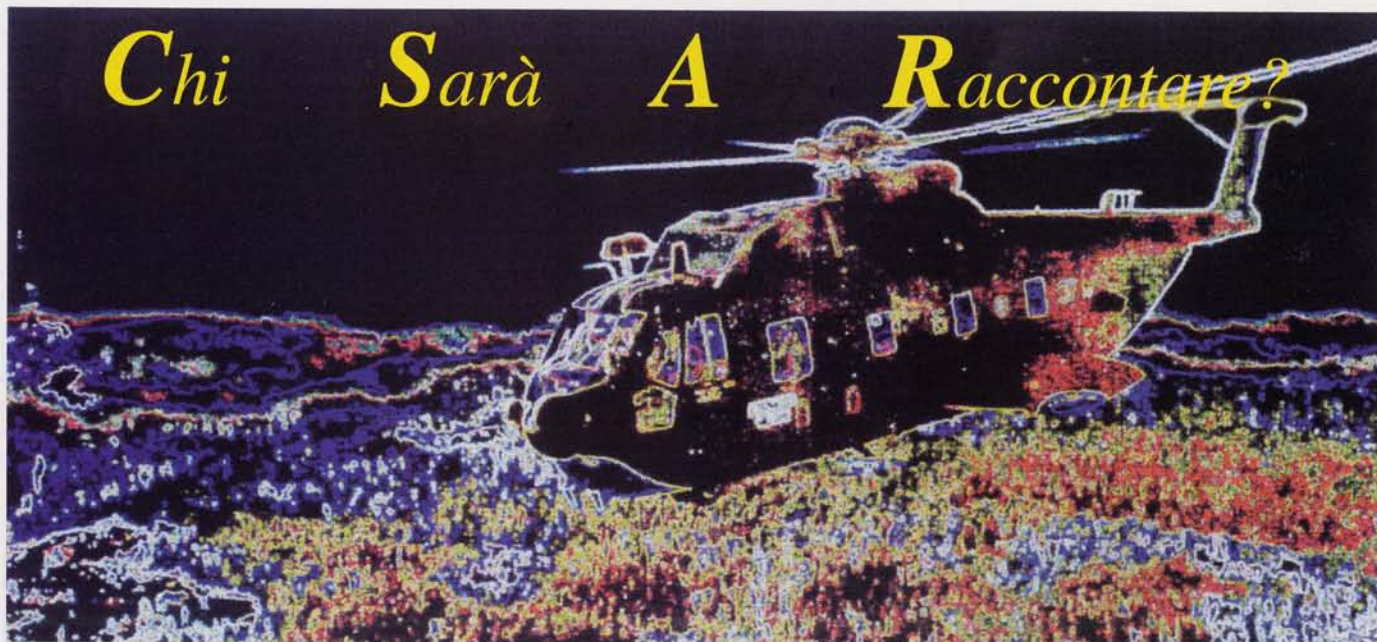
Gli stessi sorprendenti cambiamenti erano riscontrabili confrontando il comportamento delle persone del posto durante le giornate lavorative con quello che tenevano nelle serate dei fine settimana.

Sarà una questione di clima?

Meditando sulla risposta abbiamo riportato i nostri corpi infreddoliti in ambienti più temperati, portando con noi alcuni primati come quello del posto più a nord mai raggiunto con il nostro elicottero ed un'esperienza veramente unica come capacità di operare in ambienti e contesti tanto diversi da quelli ai quali siamo abituati.

Marino FRANCAVILLA

Chi Sarà A Raccontare?



... una favola aeronautica...

Chi l'avrebbe mai detto! Poco più di un anno e mezzo fa al caldo torrido dell'Africa Orientale e adesso qua, al freddo polare dei Mari del Nord.

Mi hanno lasciato solo, di notte, su questo piazzale ghiacciato con la neve che cade a fiocchi grandi come palle da tennis; per lo meno in Somalia il caldo era sopportabile, ma quassù, anche se mi hanno imbacuccato ben bene, il freddo si sente; la temperatura scende al di sotto dei venti gradi sotto zero.

Chissà che cosa ne sarà di me domani mattina! Me lo dovevo immaginare qualche mese fa quando ho ricevuto quella telefonata...

"Pronto, qui 15° Stormo Ciampino."

"Pronto, buongiorno, sono il 37."

"Buongiorno 37, sono il 25..... da dove chiami, da Brindisi, vero?" "No, chiamo da Rimini: mi hanno trasferito da poco."

"Mi sembra chiaro, ogni volta che qualcuno di noi si ammala gravemente ci spostano sempre da una base all'altra, come il gioco delle tre carte.

Come va a Rimini?" "Mica tanto bene, sono ormai tre settimane che sono in AOCCM, mi hanno trovato la pressione un po' bassa all'impianto idraulico e già che si trovavano mi hanno cambiato una pala."

"Capirai, una pala! Hai le altre quattro, no? Comunque non ti lamentare, anche qui Ciampino

siamo messi male; io sono in fasata e dato che non si trovano i ricambi me ne sto tranquillo ancora per qualche settimana, il 29 è fermo da qualche mese perché ha la trasmissione inchiodata e al 26 è rimasto intero solo il nasone.

Sai una cosa? Non so da voi, ma qua stanno bene solo quei vecchietti del Codice A."

"È vero! Anche qua a Rimini è così: c'è quel matusa dello 07, quello ancora vestito da infermiere, che è il più arzillo di tutti.

Non si capisce il perché." "Si capisce, invece, caro mio.

Ogni volta che salta fuori qualche missione tosta, ogni volta che c'è una missione all'estero, ogni volta che bisogna andare in Sardegna per la campagna tiri, l'ordine è: impiegare un codice B. Loro invece rimangono sempre qua a volare con il CASE.

Non che li invidio, con quei novellini ai comandi, ma è ovvio che i codici A alla resa dei conti sono quelli più efficienti."

"Hai ragione, anche in Somalia hanno mandato soltanto noi; ne sa qualcosa il povero 28: è ancora tutto ingessato.

A proposito di missioni all'estero, hai sentito dire niente di quella in Norvegia?"

"In Norvegia? No, però la cosa mi alletta, qua a Roma l'estate scorsa ha fatto molto caldo, un periodo al fresco ci vorrebbe..."

"Altro che fresco, vecchio mio, a Febbraio credo

che faccia un po' più che fresco."

"Febbraio? In Africa d'estate e in Norvegia d'inverno: ecco cosa significa essere militari.

In tal caso mi ritiro in buon ordine e lascio spazio a voi giovani visto che io, essendo il 25, sono il nonno dei codici B."

"Penso di doverti dare un'altra brutta notizia. Hanno già deciso: andiamo tu ed io."

"Ciò significa che hanno trovato i miei ricambi." "E' più probabile che li abbiano tolti a qualcun altro." "Non li capisco questi Ufficiali Tecnici, sono sempre pronti a smontare un pezzo da uno e rimontarlo ad un altro .

Perché non provano a scambiarsi le cose tra loro? Magari i calzini o le camicie non mi sembra igienico e nemmeno dignitoso."

E fu così che venne il momento della partenza, il 14 Febbraio, giorno in cui, con un sorriso, mia moglie mi salutò dicendo: "Proprio il giorno di S. Valentino dovevi partire per un mese?". Ma in cuor mio sapevo che capiva.

Capiva la forza e la motivazione che mi spinge a dedicarmi con tutto me stesso a questo lavoro, a sacrificarmi giorno e notte per dodici mesi all'anno, con la consapevolezza di essere un elemento necessario alla società, di essere stato costruito per produrre sicurezza.

Capiva quanto la sua disponibilità a sopportare i sacrifici che il mio lavoro le comporta sia importante per la nostra tranquillità.

E capiva quanto fossi orgoglioso di lei per questo. Mi ricongiunsi con l'amico 37 sui cieli della Francia e insieme proseguimmo tra temporali e arcobaleni fino a raggiungere le coste della Scandinavia.

La fortuna di volare basso e piano permette di godere delle bellezze naturali che Dio ci ha regalato. Non ho mai provato invidia per i miei colleghi jet che, una volta decollati "tirano su" e rivedono terra solo in finale quando sbucano fuori dalle nubi basse.

È stato uno spettacolo veder mutare il paesaggio sottostante man mano che scorrevano i paralleli: i tetti delle case si facevano sempre più appuntiti, i laghi divenivano coltri di ghiaccio, le città si diradavano fino quasi a scomparire, i boschi si ingigantivano e gli alberi si imbiancavano sempre di più.

Giungemmo alla fine, dopo tre giorni di navigazione, a destinazione ed era ormai sera.

Ci stavano aspettando: li vedemmo avvicinarsi con coperte termiche, sacche protettive, teloni antigelo e capii subito che qualcosa non andava. Portarono in hangar il 37 che sghignazzando mi augurò la buonanotte e iniziarono a coprirmi le pale, le ruote, i motori, la trasmissione ed anche il nasone; a quel punto realizzai che probabilmente in hangar c'era un posto soltanto e che non sarei andato a dormire in albergo.

È così quindi che mi ritrovo qua da solo a contare i fiocchi di neve per addormentarmi, con un pensiero a mia moglie ed uno al Capo Efficienza Linea che aveva scelto proprio me.

Forse se le macchine avessero il dono dell'intelletto, questa storia non sarebbe poi così surreale.

A noi uomini del 15° Stormo piace pensare che questi "giganti buoni" abbiano un'anima, anzi ne siamo quasi convinti.

L'esperienza trascorsa in Norvegia, dove il mio reparto si è rischierato per integrare il Soccorso Aereo norvegese in occasione di una esercitazione NATO, mi ha confermato questa sensazione.

Ho visto infatti i nostri HH3F affrontare e sopportare il freddo rigido senza il minimo inconveniente legato alle basse temperature, mentre ho notato i molti problemi di tipo tecnico che hanno incontrato i velivoli caccia rischierati sulla nostra stessa base.

Era netta la sensazione che gli elicotteri del Soccorso sentissero la forte responsabilità di un compito più importante e concreto: la salvaguardia della vita umana.

Fabio BERNARDINI



Sulla neve

Come Sono Arrivato al Rotore



A. CONCAS

La decisione di mettere tra “le desiderate” il 15° Stormo l’avevo già presa in Accademia. Strappo sempre una risata ai colleghi quando racconto di quella volta che, da solo, partecipai alla conferenza sugli elicotteri “... in un freddo e buio pomeriggio invernale a Pozzuoli ...”.

Ancora mi chiedo perché pilotare un jet dovrebbe essere più “fico” che pilotare un elicottero. Ci sono tante altre situazioni in cui ... arrivare troppo in fretta non è affatto gradito. Ma questa è un’altra storia .

Devo dire che, inizialmente, negli scenari immaginari che si creano anche ad occhi aperti pensando al futuro, mi vedevo con marinai semi-affogati o donne incinte che partoriscono sul mio elicottero, più che con mitragliatrici e truppe speciali.

Ma il “nasone” è diventato verde proprio quando io ed i tre amici del mio corso siamo arrivati a Ciampino (forse non gli piacevamo). Di lì a poco, infatti, sono iniziate le consegne dei codici B e, se da una parte dovevamo fare l’MTU di due elicotteri diversi, eravamo molto fieri di essere te-

stimoni di un tale cambiamento di interesse da parte della Forza Armata rispetto ai frullatori.

Avionica di avanguardia, dotazioni prestigiose: fummo sinceramente inorgoglit che la nostra linea si rinnovasse ben prima di altre assai più antiquate.

Ma la vita ci riserva molte sorprese e questa fu tra quelle piacevoli.

Infatti avremmo avuto la possibilità di continuare in quell’opera di utilità sociale da sempre svolta dal nostro Stormo ed al tempo stesso prepararci per missioni di genere diversissimo (che non hanno tardato a presentarsi).

L’iter addestrativo del pilota del Combat Sar è, credo, leggermente diverso da quello di un pilota S.A.R.. Identico è l’impegno richiesto dalla macchina.

Le missioni di addestramento S.A.R. su terra e su mare sono principalmente costituite da: avvicinamenti di precisione, verricelli, procedure “patch “ che, su mare, simulano un avvicinamento strumentale da applicare di notte, navigazioni a vista e strumentali.



Soccorso sulla nave

A questo programma, piuttosto ampio, sono state aggiunte tutta una serie di eventi e specifiche tali da rendere le stesse procedure attuabili in campo avverso, preferibilmente di notte e nel minor tempo possibile.

Si tratta quindi di navigare a bassissima quota (50/100ft; in campo operativo, è chiaro).

Ridurre al massimo i tempi di avvicinamenti e verricelli. Si sono quindi esasperate le procedure di coordinamento dell'equipaggio che rappresentano da sempre una peculiarità del nostro lavoro ma che con l'arrivo delle mitragliatrici si sono ulteriormente affinate.

Ed infine i famosi Night Vision Goggles o NVG, strumenti utilissimi anche in campo S.A.R. ma che nelle "Missioni Speciali" diventano vitali.

Questi "occhiali notturni" resi famosi dal mostro del "Silenzio degli innocenti" sono lo strumento che, solo con un costante addestramento e uso, permettono al pilota ed all'equipaggio di operare di notte guardandosi intorno come di giorno (quasi!). Si cerca comunque sempre di ottenere il massimo da se stessi e dall'equipaggio.

La diversità da quando il "Combat" non era parte integrante dell'addestramento sta, forse, nel fatto che oggi sappiamo di poter essere chiamati a lavorare in situazioni critiche, in ambienti ostili. I nostri predecessori non avevano questa fortuna. Visori notturni, navigazioni a bassissima quota, esercitazioni congiunte con corpi speciali dell'Esercito o in campo internazionale.

Missioni ormai all'ordine del giorno che richiedono concentrazione e un bel po' di tempo

anche prima, a terra. Come si diventa piloti del Combat S.A.R.? A me è capitato una sera di qualche tempo fa a Mogadiscio, portando qualche busta di sangue per un ragazzo di venti anni che in sala operatoria lottava per una speranza di vita.

Ero seduto al fianco di un pilota che ha parlare di Combat aggrota le sopracciglia ma che quando si tratta di "strizzare il nasone" non si fa tanti scrupoli.

Mi piacerebbe scrivere di fulmini, lampi, buio che più buio non si può, ma potrebbe sembrare che io voglia dare spessore ad una storia che proprio non ha bisogno di spessore aggiunto.

E' la storia di persone che fanno il loro lavoro senza chiedere molto e ... cercate il distintivo della missione in Somalia sulle divise degli equipaggi di volo che ci sono stati.

Certo la missione in Somalia ha segnato la mia carriera di pilota (oltre che darmi parecchio su cui pensare come uomo).

E' sul campo che si diventa piloti di Combat S.A.R. come sul campo si diventava piloti S.A.R..

E' il campo che fa la differenza tra chi pilota mezzi aerei e chi deve ... levarsi dai guai, ogni volta che va in volo.

Ho avuto la fortuna di partecipare ad esercitazioni di varia natura, lavorando con gente di tutte le Forze Armate.

Ho visto il rispetto e l'affetto con cui sono visti gli equipaggi del 15° Stormo da tutti quelli che ci hanno conosciuto anche solo attraverso racconti di altri. E credo che ciò sia dovuto allo spirito che ha sempre contrassegnato il modo in cui portiamo a termine i compiti che ci vengono assegnati. Fino in fondo e senza tanto chiasso.

E allora a quelli che forse sentono la mancanza del signor Mach voglio dire che c'è molto da imparare prima di diventare piloti del 15°, ma siamo più fortunati degli altri, abbiamo molte più persone da cui imparare, non solo dalla bella bionda di Top Gun.

Pierandrea ANDRIULLI



Distintivo "Combat Ready" 15° Stormo

Gente del 15°

13.06.95 Sull'Aeroporto di Ciampino, con l'assenso del Ministro della Difesa Domenico CORCIONE, costituiamo l'Associazione "Gente del 15°". Innanzi al Dott. Luciano FERAGUTO, Notaio in Roma, sono presenti 29 di noi, tra ufficiali e sottufficiali in servizio ed in quiescenza. Essi sono la voce di oltre 250 Soci Fondatori, appartenenti o appartenuti al nostro Reparto, che chiedono di seguire a vivere sempre con la stessa intensità le gloriose tradizioni del magico numero 15.

La carica di Presidente onorario è affidata al Generale Salvatore MARINO e le altre cariche sociali sono affidate in via temporanea: sarà l'Assemblea Generale a definirle stabilmente nel prossimo mese di Settembre.



Il Presidente Onorario - Gen. S. MARINO

STATUTO DELL'ASSOCIAZIONE "GENTE DEL 15°"

Art. 1 - COSTITUZIONE.

E' costituita l'Associazione denominata "GENTE DEL 15°".

Art. 2 - SEDE.

L'Associazione ha sede provvisoria nella località in cui ha sede il 15° Stormo.

Art. 3 - SCOPI.

Gli scopi dell'Associazione "GENTE DEL 15°" sono i seguenti:

- rinsaldare e mantenere vivi lo spirito e le tradizioni del 15° Stormo;
- stabilire e rinsaldare vincoli d'amicizia e di solidarietà tra coloro che sono appartenuti e appartengono al Reparto;
- promuovere ed organizzare incontri tra anziani del 15° Stormo in servizio ed in congedo con i giovani che militano nel Reparto.

Art. 4. - APOLITICITA'.

L'Associazione non ha fini politici, né fini di altro tipo oltre quelli definiti all'Art. 3.

Art. 5. - APPARTENENZA ALL'ASSOCIAZIONE "GENTE DEL 15°".

- a. Possono iscriversi all'Associazione tutti coloro che in qualsiasi epoca siano appartenuti al 15° Stormo, alla 15^ Aerobrigata, alla R.M.L. (Ricognizione Marittima Lontana), alle Squadriglie di Soccorso Aereo. Possono essere ammessi all'Associazione quali Soci Ordinari anche coloro che, pur non essendo in FEO, abbiano prestato o prestino servizio presso il 15° Stormo sotto qualsiasi forma, sia che essi appartengano all'Aeronautica Militare sia che ad altre Forze Armate o Corpi Armati dello Stato.

- b. Per l'ammissione all'Associazione, gli aspiranti devono presentare domanda alla Presidenza, indicando i titoli in base ai quali si richiede l'ammissione.
- c. L'appartenenza all'Associazione cessa nei seguenti casi:
 - dimissione volontaria presentata per iscritto alla Presidenza;
 - mancato versamento della quota sociale annuale;
 - espulsione, per giusta causa, da parte del Consiglio Direttivo, ratificata dalla maggioranza dei 2/3 dello stesso Consiglio.

Art. 6. - CATEGORIE DI SOCI.

I soci si dividono in quattro categorie :

- a. SOCI FONDATAORI : sono tutti coloro che, avendo maturato alla data del 10 Giugno 1995 i requisiti di cui all'Art. 5, abbiano presentato domanda d'iscrizione entro il 20 Giugno 1995 e vengano ammessi;
- b. SOCI ORDINARI : sono tutti coloro che maturino il requisito in data successiva al 10 Giugno 1995 e vengano ammessi;
- c. SOCI BENEMERITI : sono amici e simpatizzanti che abbiano acquisito meriti rilevanti presso il Reparto. Per i Soci Benemeriti l'essere accettati nell'Associazione deve essere considerato un alto onore. La quota da corrispondere per questa categoria di Soci è fissata in una volta e mezza la quota sociale. I Soci Benemeriti non hanno titolo ad assumere cariche sociali e ad esercitare il diritto di voto in assemblea. I Soci Benemeriti diventeranno tali dopo che il Consiglio Direttivo e l'Assemblea con la maggioranza dei 2/3 abbiano ratificato le nomine;
- d. SOCI ONORARI : sono Personalità di rilevanza nazionale che abbiano acquisito particolari titoli verso il Reparto o verso l'Associazione; essi sono nominati con decisione del Consiglio Direttivo e con ratifica a maggioranza dei 2/3 dell'Assemblea. I Soci Onorari non versano le quote sociali.

Art. 7. - ORGANIZZAZIONE DELL'ASSOCIAZIONE.

a. ASSEMBLEA GENERALE.

L'Assemblea Generale è costituita dai Soci Fondatori e dai Soci Ordinari; i Soci Onorari possono prendere parte all'Assemblea. Essa viene convocata dal Consiglio Direttivo almeno una volta all'anno. Le deleghe di rappresentanza ammesse sono nella misura di 2 per socio.

b. PRESIDENTE DELL'ASSEMBLEA E PRESIDENTE ONORARIO.

La carica di Presidente dell'Assemblea e quella di Presidente Onorario può essere attribuita dal Consiglio Direttivo a qualsiasi socio.

c. PRESIDENZA DELL'ASSOCIAZIONE.

L'Associazione è rappresentata legalmente dal Presidente che è coadiuvato da due Vice-Presidenti i quali esercitano tutti i poteri di cui il Presidente li abbia investiti per delega e lo sostituiscono a tutti gli effetti in caso di sua assenza od impedimento.

La carica di 1° Vice-Presidente viene assunta per Statuto dal Comandante in carica del 15° Stormo.

d. CONSIGLIO DIRETTIVO.

L'Associazione è retta dal Consiglio Direttivo composto dal Presidente, dai due Vice-Presidenti e da sei Consiglieri di cui uno assolve anche le funzioni di Segretario. Il Consiglio Direttivo rimane in carica tre anni ed i membri possono essere rieletti. La carica di 1° Vice-Presidente passa da un Comandante all'altro sotto la stessa data del cambio di Comando.

Il Consiglio Direttivo svolge i seguenti compiti:

- elegge il Presidente ed il 2° Vice-Presidente a maggioranza dei 2/3;
- cura l'organizzazione e lo sviluppo dell'Associazione;

- convoca le Assemblee;
- provvede all'esecuzione delle delibere dell'Assemblea;
- è responsabile della contabilità;
- redige la relazione finanziaria annuale da sottoporre all'Assemblea;
- nomina a maggioranza il Segretario scelto tra i Consiglieri.

e. GIUNTA ESECUTIVA PERMANENTE.

Il Consiglio Direttivo per svolgere i suoi compiti, si avvale di una Giunta esecutiva permanente così composta: 1° Vice-Presidente, Capo Ufficio Comando, Capo Calotta, Sottufficiale più anziano in S.P.

Art. 8. - MODALITA' PER LE ELEZIONI DEL CONSIGLIO DIRETTIVO.

Le elezioni del Consiglio Direttivo avvengono nel corso dell'Assemblea Generale, salvo modalità dettate da situazioni contingenti e comunque approvate dall'Assemblea.

Vengono eletti coloro che riportano il maggior numero di voti, ed in caso di parità di voti decide il sorteggio.

Per il primo triennio saranno eleggibili solo i Soci Fondatori.

Per i due trienni successivi il Consiglio Direttivo dovrà comprendere almeno 4 Soci Fondatori; successivamente questa norma perderà valore.

La proclamazione degli eletti è subordinata alla loro accettazione. In caso di mancata accettazione, o forzata rinuncia, vengono eletti nell'ordine coloro i quali avranno riportato più voti.

Per questioni organizzative potrà essere utilizzato il metodo del voto per posta con ratifica degli eletti nel corso dell'Assemblea.

Art. 9. - REVISIONE DEI CONTI DI GESTIONE.

L'Assemblea nomina due Revisori scelti tra i Soci.

Art. 10. - QUOTA SOCIALE E SUA UTILIZZAZIONE.

La quota sociale viene fissata di anno in anno dall'Assemblea Generale. I fondi devono essere utilizzati unicamente per soddisfare gli scopi previsti dall'Art. 3 del presente Statuto.

In caso di scioglimento dell'Associazione "GENTE DEL 15°", sanate tutte le pendenze, eventuali fondi in eccesso verranno devoluti all'ONFA.

Art. 11. - DOVERI DEGLI ASSOCIATI.

I Soci hanno l'obbligo morale di partecipare attivamente alla vita dell'Associazione per conseguire gli scopi associativi. Essi si impegnano ad osservare lo Statuto, le norme, le regole e le disposizioni emanate dal Consiglio Direttivo.

I Soci sono tenuti a partecipare alle Assemblee ed a versare le quote associative entro il 31 Gennaio dell'anno a cui si riferiscono.

Art. 12. - ACCESSO AGLI AEROPORTI SEDE DEI REPARTI DEL 15° STORMO.

I Soci previa autorizzazione del Comando di Stormo o dei Comandi di Gruppo/Centri o se accompagnati da Soci in FEO ai Reparti S.A.R., possono accedere alle aree socio-ricreative dell'aeroporto, nonché, per i necessari coordinamenti organizzativi, agli uffici non strettamente operativi di detti Reparti, secondo le norme interne in vigore.

Art. 13. - MODIFICA DELLO STATUTO.

Il presente Statuto può essere modificato con voto dell'Assemblea Generale assunto in conformità all'art. 7 dell'atto costitutivo.

INDICE ANALITICO DEI VOLUMI 1 e 2

	Vol	Pag.	Vol	Pag.
A				
A. 109			2	5 , 22
AB. 204/B	1	32 , 35,37,46,47,48,49	2	5
AB. 212 AMI/SAR	1	32	2	5 , 16,53
AB. 47/Y-Y3	1	20 , 32,46,49	2	4
AEROPORTO DI BRESCO	1	6		
AIN EL GAZALA	1	26		
AJACCIO	1	17		
AKROTIRI			2	10
ALBATROS 93			2	58 , 59,68
ALESSANDRIA			2	75
ALESSANDRIA D'EGITTO	1	24		
ALLUVIONE DELLA LIGURIA	1	47		
ALLUVIONE IN CALABRIA	1	48		
ALLUVIONE IN PIEMONTE 1994			2	75 , 97
ALLUVIONE IN VAL D'OSSOLA	1	49		
ALLUVIONE IN VALTELLINA			2	17
ALLUVIONE NEL BIELLESE	1	47 , 8		
ALLUVIONE TOSCANA-VENETO	1	35		
ARMISTIZIO	1	8		
ATENE			2	10
ATTESTATO DI BENEMERENZA CIVICA	1	48		
ATTIV. VOLO 15° STORMO 1985/94			2	80
AUGUSTA	1	10 , 30	2	4
AVAMPOSTO BORBONICO			2	40
B				
B. 707 AMI			2	58
BABBI Casimiro	(Col. Pil.) 1	19		
BALBIA (Via)	1	9		
BANDIERA DI GUERRA 15° STORMO	1	5		
BARALE Nello	(Col. Pil.)		2	29
BENGASI	1	8 , 16		
BOCCA DI FALCO	1	8		
BOCCALATTE Augusto	(Col. Pil.) 1	19		
BOCCIOLI Riccardo	(Magg. Pil.) 1	19		
BOCUS Luciano	(Col. Pil.) 1	49		
BOLLETTINO N° 485	1	30		
BONAZZOLI Domenico	(Col. Pil.) 1	49		
BORZI Otello	(Col. Pil.) 1	19		
BR. 3	1	4 , 9,32		
BRIGATA AEREA 46°			2	5 , 28
BRIGATA AEREA IX "LEONE"	1	7		
BRINDISI	1	16 , 29	2	4 , 5
BU AMUD	1	8		
C				
C.A.S.E.			2	35
C/S.A.R.			2	12 , 20,86
CA. 100	1	14		
CA.313	1	8	2	4
CADIMARE	1	17	2	4
CAFIERO Dante	1	19		
CAGNA Stefano	1	4		
CALO' Gino	1	19		
CAPO TERRA	1	8		
CAPODICHINO	1	50		
CAPRAIA			2	34
CARLUCCI Edmondo	(Col. Pil.) 1	19		

	Vol.	Pag.	Vol.	Pag.
CASABLANCA	1	63		
CASTEL BENITO	1	5		
CASTEL DI DECIMA			2	32
CASTEL PORZIANO			2	45
CASTELLANETA			2	26
CATANIA	1	18	2	4
CELLULA A.M. MOGADISCIO			2	58
CENTOCELLE	1	18	2	4
CENTRALE SOCCORSO	1	18	2	4
CENTRI COORD.TO RICERCA E SOCCORSO	1	18		
CENTRO 46°	1	51 , 72	2	5 , 22/24,28
CENTRO 82°	1	50 , 51	2	5 , 40,43
CENTRO 83°	1	50	2	5
CENTRO 84°	1	50	2	5
CENTRO ELICOTTERI FROSINONE	1	20		
CENTRO MANUTENZIONE 15° STORMO	1	49		
CHIAPPINI Gian Paolo	(Col. Pil.)	1		
CIAMPINO	1	8 , 21	2	5 , 6
CIRENAICA	1	25		
CIVALLERI Alberto	(Col. Pil.)	1		
CIVITAVECCHIA	1	71		
CL.215 "WATER BOMBER"	1	32 , 51,72	2	5 , 9
COLACICCHI Raffaello	(T.Col. Pil.)	1		
COM. TRASPORTI E SOCCORSO AEREO	1	21		
CONSEGNA 1° HH-3F	1	49		
CONSIGLIO NAZIONALE DONNE ITALIANE	1	10		
CONTI Maurizio	(Col. Pil.)		2	29
COPPA "DE PINEDO"	1	10		
COPPA BIBESCU	1	4		
CORRIERI AEREI MILITARI	1	31		
COSSIGA Francesco P.R.I.			2	24
COSTITUZIONE 15° STORMO	1	4		
COTTONE Basilio C.S.M. A.M.			2	10
COZZA Flaminio	(Magg. Pil.)	1		
COZZI Fabio	1	19		
CR. 42 "FALCO"	1	8 , 9,26	2	4
CROCE ROSSA	1	16		
CZ. 501	1	11 , 32	2	4
CZ. 506 "AIRONE"	1	11 , 28,31,32,36	2	4
D				
DALE' Bruno	(Col. Pil.)	1		
DE LIGUORO Francesco	(Col. Pil.)		2	29
DE ROVERE Marino	(Magg. Pil.)	1		
DE VITO Giovanni	(Gen. B.A.)	1		
DECORAZIONI ALLA BANDIERA	1	6 , 47,50		
DISTACCAMENTO S.A.R. 1° - LINATE	1	46 , 50	2	5
DISTACCAMENTO S.A.R. 3° - GROTTAGLIE	1	37 , 46	2	5
DODECANESO	1	16		
E				
ELMAS	1	10	2	4
ENOPHILIA	1	8		
ERCOLANI Ildebrando	(Col. Pil.)	1		
F				
FANTI DELL'ARIA	1	6		
FEDERICI Riccardo	(T.Col. Pil.)	1		
FERRAGUTO Aldo	(Col. Pil.)	1		
FERRARA Cesarino	(Col. Pil.)		2	29
FILIPPETTI Vincenzo	(Col. Pil.)	1		
FIRENZE	1	8		
FIUMICINO	1	40		

		Vol	Pag.		Vol	Pag.
FLARES					2	61
FRESTA Giovanni	(T.Col. Pil.)	1	19			
G						
G.12		1	32			
G. 212		1	19 , 32		2	4
G. 222					2	55 , 58
G. 222 A/I					2	5 , 28
GEBEL EL AUENAT		1	24			
GENTE DEL 15°					2	88
GIORNATA DELL' ALA		1	4			
GIORNATE AZZURRE					2	17
GROTTAGLIE		1	19			
GRUPPO 46°		1	4 , 5			
GRUPPO 47°		1	4			
GRUPPO 82°		1	10			
GRUPPO 83°		1	10 , 20			
GRUPPO 84°		1	10 , 17,20,46,49,54			
GRUPPO 85°		1	3 , 10,20,46,47			
GRUPPO IDRO 1° E 2°		1	13			
GRUPPO R.M.L. 82°		1	10 , 13		2	4 , 5
GRUPPO R.M.L. 83°		1	11 , 13,30		2	4 , 5
GRUPPO R.M.L. 84°		1	11 , 13		2	4 , 5
GRUPPO R.M.L. 85°		1	11 , 13		2	4 , 5
GUAZZELLI Pietro	(Col. Pil.)	1	19			
GUIDONIA		1	18		2	4
H						
H.19		1	20 , 32		2	5
HH-3F "PELICAN"		1	32 , 38,40,41,49,57,75			
HH-3F COD. B					2	50 , 52
HU. 16/A "ALBATROS"		1	20 , 32,46,47,48,49,54,55,67,71		2	5 , 36,37,58
I						
IBIS (CONTINGENTE)					2	50
IMBARCAZIONE "LAZY DEVIL"					2	47
INNEVAMENTO DELLA SILA		1	51			
INTITOLAZIONE DEL 15° STORMO		1	48			
J						
JIALALASSI					2	58
K						
K1		1	8			
KENITRA		1	51 , 62			
KISIMAYO					2	59
L						
LA SPEZIA		1	17			
LAMPEDUSA		1	90 , 92			
LANCIO PARA'					2	58
LECCE		1	18		2	4
LENCI Federico	(Col. Pil.)	1	49			
LERO		1	10 , 16		2	4
LIBIA		1	8			
LINATE		1	18		2	4
LIVORNO					2	50 , 64
LUGO DI ROMAGNA					2	17
M						
MANIFESTAZIONE DEL CINQUANTENARIO					2	6
MAMBA FLIGHT LINE					2	
MARUA		1	7 , 24			
MARE 8 "GUARDIAN GATE"					2	36 , 37,44
MARINI Francesco	(Col. Pil.)	1	4			
MARINI Luigi	(Col. Pil.)	1	19			

		Vol	Pag.		Vol	Pag.
MARINO Salvatore	(Col. Pil.)	1	49			
MARKA					2	65
MAROCCO		1	62			
MARSA MATRUK		1	25			
MARTUBA		1	7			
MASSETTI Luciano	(Col. Pil.)				2	29 , 58
MEDAGLIA D' ARGENTO AL V.A.		1	50		2	5
MEDAGLIA D' ARGENTO AL V.C.		1	46		2	5
MEDAGLIA D' ARGENTO AL V.M.		1	6		2	2
MEDAGLIA COM.VE COST.NE 15°					2	4
MEDITERRANEO CENTRALE		1	27			
MICUCCI Alberto	(Col. Pil.)	1	19			
MIGLIA Alessandro	(T.Col. Pil.)	1	4			
MINI EMBOW (CAMPAGNA)					2	59
MITCHELL Mario	(Col. Pil.)	1	19 , 49			
MITRAGLIATRICE MINIMI					2	57
MOGADISCIO					2	50 , 58,64,66
MONTE BIANCO		1	46			
MONTE CAMICIA					2	32
MONTE GABICCE					2	38 , 39
MONUMENTO CADUTI 15° STORMO					2	32
MORBIDELLI Giovanni	(T.Col. Pil.)	1	4			
N						
NAPOLI Silvio	(Col. Pil.)	1	4			
NARDINI STELIO C.S.M. A.M.					2	50
NAVE "ACHILLE LAURO"					2	10 , 11
NAVE "BERLINGIERI VERA"		1	70			
NAVE "DELMAS EMANUELLE"		1	70			
NAVE "DEVAL"					2	28
NAVE "ELEANNA"		1	39 , 48			
NAVE "ENDEAVOIR"					2	28
NAVE "EVANGELISTRIA V"		1	38			
NAVE "ISOLE DELLE STELLE"					2	50 , 58
NAVE "POSILLIPO LORAN"					2	24 , 50
NAVE "S. GIORGIO"					2	58
NAVE "TITO CAMPANELLA"		1	51 , 62			
NAVE "VECTOR II"					2	59
NAVE TRAG. "ESPRESSO TRAPANI"					2	32
NIGHT VISION GOGOLS					2	56 , 86
NISIDA		1	17			
NORVEGIA 1995					2	80 , 81,82,83
NUMERO UNICO					2	6
O						
OCEANO ATLANTICO		1	51			
OLBIA		1	16			
ONDA 14					2	18 , 19,20
ONDA 25					2	50 , 51,52
ONDA 28					2	58
ONDA 34					2	58
ORB. 8		1	14 , 15			
ORBETELLO		1	14			
ORISTANO		1	8			
OTTAVIANI Olinto	(T.Col. Pil.)	1	19			
P						
P. 136		1	19 , 32		2	4
P. 166/M		1	49		2	4
PANTELLERIA					2	10 , 17,49
PASTORINO Maurizio	(Col. Pil.)	1	49		2	6
PER ASPERA AD ASTRA		1	59			
PERDITA DELLA SIGLA S.A.R.		1	48			

	Vol	Pag.	Vol	Pag.
PEZZANI Giovanni	(Col. Pil.)	1	19	
PIAZZA Domenico	(Magg. Pil.)	1	19	
PILLININI Adelchi COM.TE 2^ R.A.			2	50
POMPONI Valtero	(Col. Pil.)	1	49	
PONTEDERA		1	8	
PONZA		1	42	
PREMIO "ICARO"			2	50
PREMIO "PAUL HARRIS"			2	59
PREMIO ADD.TO 2^ R.A.		1	48	
PREMIO ADD.TO 2^ R.A. 1987			2	22
PREMIO ADD.TO 2^ R.A. 1988			2	29
PREVESA		1	17	
R				
R.C.C. MARTINA FRANCA			2	48 , 74
R.C.C. MONTE VENDA			2	38
R.S.C. CIAMPINO			2	32
RABAT-SALE'		1	64	
RAGGRUPPAMENTO IDRO		1	17	
REP. VOLO AUTONOMO MOGADISCIO			2	68
RESTORE HOPE			2	50
RICOSTITUZIONE 15° STORMO		1	46	
RICOSTITUZIONE 46° CENTRO		1	51	
RIMINI			2	6
RODI		1	16	
ROMA 87 (PARATA AEREA)			2	17
ROSATI Girolamo	(Col. Pil.)	1	49	
RS.14		1	12 , 13,29,32	2 4
S				
S.208		1	49	
S.24		1	13	2 4
S.66/C		1	32	2 4
S.79 "SPARVIERO"		1	6 , 9,32	
S. 81		1	4 , 16,32	
S. 82		1	20	
S.A.R. ROMA		1	42 , 43	
SA. 16		1	20 , 32	2 5
SABATINI ARNALDO		1	4	
SACCHI PARIDE		1	4	
SALLUSTIO GIUSEPPE		1	49	
SAN NICOLO'		1	18	
SARAJEVO			2	55
SARDEGNA		1	8	
SARDINIA 86 (ESERCITAZIONE)			2	12 , 13,14,15
SCOZIA			2	59 , 78
SCUDI DI S. MARTINO			2	17 , 50
SERV. RIC. E SOCC. A.M.		1	18	2 59
SEZIONE AUTONOMA ELICOTTERI		1	20	
SEZIONE ELICOTTERI CIAMPINO		1	21	
SEZIONE ELICOTTERI SOCCORSO		1	21	
SIDI ED BARRANI		1	7	
SIDI MAGRUM		1	7	
SIRACUSA		1	17	
SM. 82		1	32	
SOCCORSO AEREO		1	16 , 17,18,19,20,21	2 4
SOMALIA			2	50 , 58,60
SOPPRESSIONE 1° DISTACCAMENTO S.A.R.		1	51	
SOPPRESSIONE 3° DISTACCAMENTO S.A.R.		1	49	
SQUADRIGLIA 139^			2	42
SQUADRIGLIA 147^			2	75
SQUADRIGLIA 288^			2	29

	Vol	Pag.	Vol	Pag.
SQUADRIGLIA 615 [^]	1	49 , 88	2	5 , 17,53
SQUADRIGLIE: 138 [^] , 179 [^] , 287 [^] , 197 [^]	1	11		
SQUADRIGLIE: 142 [^] , 184 [^] , 185 [^] , 164 [^] , 143 [^]	1	10		
SQUADRIGLIE: 144 [^] , 147 [^] , 140 [^] , 139 [^] , 149 [^]	1	11		
SQUADRIGLIE: 145 [^] , 171 [^] , 187 [^] , 141 [^] , 182 [^] ,	1	11		
SQUADRIGLIE: 146 [^] , 183 [^] , 148 [^] , 199 [^] , 170 [^]	1	11		
SQUADRIGLIE: 163 [^] , 188 [^] , 186 [^] , 166 [^] , 189 [^] ,	1	10		
SQUADRIGLIE: 20 [^] , 21 [^] , 53 [^] e 54 [^]	1	4		
SQUADRIGLIE: 612 [^] , 613 [^] , 614 [^]	1	16		
SQUADRIGLIE: 53 [^] e 54 [^]	1	51		
STAGNONI	1	17		
STATUTO ASSOCIAZIONE "GENTE DEL 15°"			2	88 , 89,90
STORMO 15°	1	48	2	5
STORMO 15° BOMBARDAMENTO DIURNO	1	4	2	4
STORMO 15° D'ASSALTO	1	8	2	4 , 5
STORMO 15° DA COMBATTIMENTO	1	8	2	4
STORMO 15° S.A.R.	1	21		
STRONG RESOLVE (EX INTERNAZIONALE)			2	80 , 81,82
T				
T.18	1	6		
T.4	1	7		
T.5	1	25		
T.O.O. 15° STORMO			2	80
TACCOLINI TULLIO (Col. Pil.)	1	4		
TAMET	1	8 , 26		
TARHUNA	1	6		
TERREMOTO IN FRIULI	1	49		
TERREMOTO IRPINIA-BASILICATA	1	49 , 50,76		
TERREMOTO ISOLE IONICHE	1	19		
TERREMOTO VALLE DEL BELICE	1	47		
TOLONE	1	17		
TORRE DEL LAGO	1	16		
TRAPANI	1	11	2	10
TREMITI			2	5
TREPORTI (VE)	1	17		
TREVIGNI Antonio Med. oro AL V.M.	1	7		
TRIFIBIO	1	51		
TRINCA Gianfranco (Col. Pil.)			2	3 , 29
TRIPOLI	1	24		
TROFEO "Francesco ASTI"			2	71 , 72
TROFEO 2 ^a REGIONE AEREA anno 1976	1	47		
TROFEO 2 ^a REGIONE AEREA anno 1981	1	51		
U				
ULTIMO VOLO HU. 16	1	49		
URBE	1	19		
V				
VATICANO			2	53
VENEZIA			2	5
VICENZA	1	8	2	4
VIGNA DI VALLE	1	17 , 31	2	4
VISANI Gilberto (T.Col. Pil.)	1	19		
VOLLARO Guglielmo (Gen. B.A.)	1	19		
VOLO POSTALE			2	6
Z				
Z. 1	1	7 , 24		
ZAPPELLONI Federico (Col. Pil.)	1	4		
ZARDO Vittorio (Col. Pil.)	1	49		
ZEGRINI Augusto (Col. Pil.)	1	19		

....hanno collaborato

Massimiliano Alagna

Roberto Castrucci

Luisito Cirincione

Alfredo Concas

Sandro Costa

Massimo De Carli

Fabio Del Vita

Sergio Fanari

Massimo Filogonio

Giampietro Gobbo

Peppe Iannolo

Fabio Lodi

Angelo Marino

Sabatino Martellucci

Dario Pinto

Neville Rossi

Francesco Serriconi

Mario Sorino

Daniele Trinca

Marco Ventresca

Stefano Zaottini

si ringrazia inoltre tutta laGente del 15°

Proprietà letteraria ed artistica della Gente del 15°

