

# 15° STORMO IN VOLO PER GLI ALTRI

testo **BRUNO GIULIACCI**  
Pilota, Comandante 81° CAE 15° Stormo  
immagini "TROUPE AZZURRA"



Il 15° Stormo dell'Aeronautica Militare ha operato H24, sette giorni su sette, per supportare il nostro Paese in difficoltà, trasportando pazienti in biocontenimento.



# C

oronavirus, 2019-nCoV, Covid-19, SARS-CoV-2, tanti nomi per indicare lo stesso problema. All'inizio sembrava essere un problema distante da noi anche perché proveniva da un Paese lontano. I sentimenti che provavamo erano di vicinanza per quanti stavano perdendo la vita, ma nulla di più; pensavamo che il nostro Paese potesse essere immune. Il tempo passa e ci svegliamo colpiti da una notizia che sembra impossibile: a Codogno è comparso il "paziente 1", è giovedì 20 febbraio. Ci chiediamo come sia possibile, sicuramente un caso isolato visto che non c'è nessun legame con la coppia cinese ricoverata allo "Spallanzani". Da quel momento tutto corre velocissimo e le sale di terapia intensiva del nord Italia iniziano a riempirsi. Quella che sembrava un'epidemia esotica si è trasformata in un dramma mondiale. Il 6 marzo ci viene chiesto di predisporre dei turni H24 7/7 per trasporti in bio-



foto David Pescarollo

*In queste pagg., alcune fasi di trasporti in alto biocontenimento con HH-101; nelle fasi più critiche dell'emergenza il trasferimento dei pazienti si è reso necessario per "alleggerire" gli ospedali delle aree più colpite.*

contenimento. Subito cambia la prospettiva, i pensieri accelerano: non sono più solo notizie ascoltate durante i TG, o "postate" sui social, tutto è concreto. Il Paese ha bisogno del nostro contributo, noi ci siamo. Prendiamo i primi contatti coi due team medici, personale specializzato nel trasporto in biocontenimento; sono i colleghi che si sono occupati dei rimpatri dei nostri connazionali. Il personale prende visione dell'ATI (Aircraft Transit Isolator),

foto David Pescarollo



In questo momento di emergenza, tutti siamo chiamati a fare la nostra parte affinché questo periodo possa finire il prima possibile

In queste pagg., le barelle aviotrasportabili ATI e i più piccoli sistemi terrestri STI (Stretcher Transit Isolator) indispensabili al momento del trasbordo del paziente dall'aeromobile all'ambulanza, garantiscono il trasporto dei pazienti altamente infettivi in totale sicurezza. Nella foto a destra, il personale A.M. in addestramento per le attività di biocontenimento.



il "cuore" di tutta l'attività: una speciale barella che consente di "isolare" il paziente con dei filtri speciali e una leggera depressione che impedisce qualunque fuoriuscita e al tempo stesso, tramite speciali manicotti, consente al personale sanitario di poter operare. Prendere parte a questa attività mi riempie di orgoglio: insieme alla RAF (Royal Air Force) siamo gli unici in Europa ad assicurare la specialità del trasporto aereo in biocontenimento. La giornata è stata lunga; è ora di andare a riposare, da domani saremo in turno di reperibilità. Mentalmente e fisicamente pronti andiamo in aeroporto, c'è un'aria diversa: ci addestriamo continuamente, ma adesso le cose sono reali, anche le cose più semplici vengono riviste scrupolosamente per non lasciare nulla al caso. Quando sei d'al-

**“In queste missioni il tempo non scorre in maniera lineare, si allunga e si accorcia con una facilità estrema”**

larme aspetti la chiamata ma non sai dove andrai, hai solo una parziale idea di quello che potrà accadere, gli unici punti fermi sono la professionalità e la preparazione dei colleghi frutto dell'addestramento e dell'esperienza. Il via via dei preparativi viene interrotto dal suono del cellulare, è l'operatore della Sala Operativa: c'è un trasporto da effettuare da Cremona a Sondalo. Raccolte tutte le informazioni in sala operativa ci incontriamo con gli operatori di bordo e il team medico. Il volo prevede una prima tappa presso l'aeroporto di Cremona; ad attenderci ci sarà un'ambulanza con a bordo il paziente. Tutto diventa più concitato. Le pale dell'elicottero iniziano a girare e in poco tempo siamo in volo verso Cremona. Appena atterrati il *team* medico si veste con il materiale protettivo per preparare il paziente al trasferimento nell'ATI. Non c'è tempo da perdere; mentre il team medico opera noi dobbiamo affrontare un altro problema: il punto che ci hanno fornito per l'atterraggio, un campo sportivo, non è idoneo a causa di una superficie poco compatta che rischierebbe di fare affondare nel terreno le piccole ruote della barella. Il tempo passa veloce-



## HH-101A

Lunghezza 22,81 m  
Altezza 6,65 m  
Diametro rotore principale 18,59 m  
Propulsione 3 GE CT7-8E (2500 sHPx3)  
Peso massimo al decollo 15,6 t  
Velocità di crociera 150 kts (garantito in configurazione operativa)  
Tangenza pratica 15000 ft  
Raggio d'azione oltre 250 nm (senza *air-to-air refuelling*)  
Autonomia 5 ore (senza *air-to-air refuelling*)  
Armamento 3 mitragliatrici da 7,62 mm più opzione per 12,7 mm



foto David Pescarollo



foto David Pescarollo

**“Anche le cose più semplici vengono riviste scrupolosamente per non lasciare niente al caso”**

mente e dobbiamo trovare un altro punto per atterrare. L'RCC (Rescue Coordination Center), l'articolazione del COA (Comando Operazioni Aeree, da 1° maggio Comando Operazioni Aerospaziali) di Poggio Renatico (Ferrara) che gestisce gli assetti SAR (Search And Rescue), ci propone un parcheggio, può andare. Chiedono se può essere liberato, ci sono tre camion; aspettiamo e poco dopo ci avvisano che i mezzi non possono essere rimossi e un vicino palazzo renderebbe l'atterraggio poco sicuro per il fortissimo flusso del rotore. Non c'è più tempo, dobbiamo cambiare città. Ci viene proposta la piazzola del 118 di Bormio. Sfruttiamo la connessione internet dei nostri cellulari, ormai



## 15° STORMO

Il 15° Stormo svolge compiti di Search and Rescue (Ricerca e soccorso) nel territorio nazionale e nelle acque territoriali e internazionali intorno l'Italia e di cooperazione e intervento a favore della popolazione civile in caso di calamità. Negli ultimi anni anche in virtù del mutato scenario mondiale il 15° Stormo è anche impegnato in missioni umanitarie internazionali parallelamente agli impegni nazionali. Somalia, Albania, Kosovo e Iraq per citare i più importanti. Il Reparto ha inoltre acquisito le capacità di Soccorso e di supporto nei riguardi di personale militare in territorio ostile (Combat SAR) e di supporto alla sicurezza di aree e obiettivi sensibili in occasione di grandi eventi pubblici in territorio nazionale come l'intercettazione di velivoli a basse prestazioni (Slow Movers Interception).

### Elicotteri in dotazione

HH-101A, HH-139A,  
HH-212, TH-500B

*In queste pagg., l'HH-101A è stato l'assetto ad ala rotante che l'Aeronautica Militare ha impiegato per i trasporti in biocontenimento durante l'emergenza Covid-19, ma anche gli elicotteri HH-139A e HH-212 sono certificati per l'impiego delle speciali barelle di isolamento.*

quasi scarichi, per ottenere ulteriori informazioni. Va bene, la piazzola è idonea. Mentre facciamo gli ultimi coordinamenti il personale sanitario sta caricando la barella; la notte, ormai, si è impadronita del cielo e siamo costretti a montare i visori notturni. In



volò il paesaggio cambia decisamente; le vette altissime e cariche di neve delle Alpi ci impongono a salire di quota; per evitare zone di turbolenza cerchiamo qualche valle. Dobbiamo fare attenzione alla condotta del volo, la paziente trasportata è sedata e intubata. Finalmente si apre una piccola valle, riconosco Bormio, inseriamo la frequenza della piazzola e con un triplo click sul microfono si accendono le luci.



Il tempo di atterrare e fermare il rotore che il personale medico si è già predisposto per il trasferimento della paziente. In queste missioni il tempo non scorre in maniera lineare, si allunga e si accorcia con una facilità estrema; non so quanto è passato e sono già in volo verso Cervia. Stiamo sfiorando le 16 ore d'impiego e la stanchezza si fa sentire; la gioia e la soddisfazione per aver contribuito a supportare il nostro Paese in difficoltà cancella tutto. La tensione cala e i nostri discorsi diventano già un pezzo di storia scritta dagli uomini e le donne del 15° Stormo ancora una volta impegnati nel salvare vite umane.

© Riproduzione riservata

# DALLA TEORIA ALLA PRATICA

## Intervista esclusiva al Comandante del 15° Stormo, il Col. Pil. Diego Sismondini.

testo **LUCA RICCI**  
immagini **15° STORMO**

Comandante, è un piacere sentirla. È sicuramente un momento non molto felice, ma non potevano non disturbarla visto il ruolo centrale che il 15° Stormo ha svolto al servizio del Paese in questa situazione di emergenza nazionale.

La base di Cervia negli ultimi mesi è diventata un punto strategico per l'Aeronautica Militare ma anche per l'intero Paese visti i numerosi trasporti sanitari effettuati.

**Cosa ci può dire in merito?**

Anch'io sono contento di sentire dei "vecchi" amici e colleghi con i quali ho condiviso momenti piacevoli ed anche esaltanti della mia carriera. Sapete benissimo la stima e l'ammirazione che nutro per la Rivista Aeronautica, quindi non credo debba aggiungere altro. Sì, in questo momento la base di Cervia ha acquisito un ruolo fondamentale per le "operazioni" di supporto all'emergenza. La sua posizione baricentrica ha permesso di sceglierla, nel momento più problematico per il Paese, come hub per i trasporti sanitari di malati Covid. Per poter rispondere il più prontamente possibile, sul sedime sono stati rischierati, per un periodo, oltre ai velivoli già presenti anche alcuni elicotteri ed equipaggi del 9° Stormo di Grazzanise e i velivoli della 46esima Brigata Aerea di Pisa. Oltre ai mezzi, è stata richiesta la presenza in base del personale medico specializzato dell'Infermeria Principale dell'aeroporto di Pratica di Mare, ospitato, in caso di allarme, in alloggi campali costruiti in tempi record (48-72 ore) dal personale del 3° Stormo di Villafranca. Mezzi e uomini pronti, 24 ore su 24, a decollare per prestare soccorso laddove ri-

chiesto. Insomma, un lavoro di squadra, quello effettuato a Cervia, che a mio avviso non ha avuto sbavature, e che ci ha trovati tutti, e ripeto tutti, preparati nel momento del bisogno.

**Facciamo un passo indietro e ci spieghi come è cominciato tutto, come siete stati allertati?**

Beh non vi nego che ce l'aspettavamo e che per questo abbiamo anticipato i tempi. Avendo in dotazione la barella ATI (Aircraft Transport Isolator), specifica per trasporto in biocontenimento sapevamo che, prima o poi, saremmo stati interessati. Comunque in linea gerarchica, siamo stati attivati dal CFSS (Comando delle Forze di Supporto Speciali) che è il nostro comando sovraordinato. Quando ciò è avvenuto lo scenario era già molto critico: un'emergenza grave che necessitava di estenuanti trasporti con il "101". Ricordo perfettamente che era un sabato sera quando ho chiamato il Comandante del 3° Stormo chiedendogli la possibilità di costruire sul nostro sedime un "campo", e il lunedì mi sono trovato i tecnici in base già al lavoro, un esempio lampante di immediata prontezza operativa. Come Stormo, abbiamo cercato di portare al massimo l'efficienza velivoli, per avere disponibili quante più macchine possibili per rispondere all'emergenza.

A questo si sono aggiunti progetti e studi sulle possibili modalità di accoglimento di nuovo personale sanitario esperto e per gli equipaggi esterni. Grazie al supporto di questi team e all'incremento della flotta siamo stati in grado di operare a pieno regime su Cervia.



**Possiamo dire di essere passati dalla teoria alla pratica? Perché a noi risulta che l'HH-101 era un velivolo, sulla carta potenzialmente impiegabile per il biocontenimento, ma - mi corregga se sbaglio - ancora mai utilizzato per tale fine?**

Sì confermo questo è stato il primo impiego reale del "101" per il trasporto in biocontenimento. Personalmente conosco piuttosto bene questa macchina, l'ho seguita fin dalla sua acquisizione, quando ero al 4° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica. Un elicottero molto performante acquistato principalmente per il "Personnel Recovery" e il supporto alle Forze Speciali, ma voluto fortemente per

la sua capacità di essere impiegabile in molti ruoli differenti. L'Aeronautica da subito, oserei dire con una certa lungimiranza, ha fatto sì che l'aeromobile fosse certificato per la barella ATI, così da renderlo pronto, in qualsiasi momento, per il trasporto in biocontenimento. E così è stato! Vorrei ricordare, comunque, che questo tipo di trasferimenti non è la prima volta che vengono richiesti alla nostra Forza Armata; dal 2005 ad oggi abbiamo sempre avuto necessità di trasporti in biocontenimento: una volta per Ebola, una volta per la SARS, ecc. Purtroppo, da questo punto di vista, i motivi di allerta per l'Aeronautica Militare non sono mai mancati e per tale ragione ci si è orientati

sull'acquisto di velivoli versatili e agili, in grado di atterrare e decollare anche da superfici difficilmente raggiungibili o di dimensioni limitatissime, come piazzole di centri abitati o tetti di ospedali.

#### **Come si svolge un trasporto in biocontenimento in elicottero?**

Il team medico equipaggiato con idonee tute di protezione, prepara la barella che viene ancorata all'elicottero. Si decolla, si arriva sul luogo individuato, che il più delle volte è collocato sulla terrazza di un ospedale, si preleva il paziente, spesso incosciente e intubato, e lo si trasferisce in un altro centro ospedaliero più attrezzato o semplicemente con posti liberi in terapia intensiva. Ovviamente il tutto in rigoroso biocontenimento, infatti, medici e paziente non entrano mai in contatto con i piloti e gli specialisti del velivolo. L'HH-101, grazie alle speciali barelle di isolamento nonché agli apparati di monitoraggio e assistenza respiratoria presenti a bordo, è un mezzo idoneo per il trasporto in biocontenimento anche per pazienti in imminente pericolo di vita.

#### **La vostra attività è stata concentrata in pochi giorni, nei giorni più drammatici del contagio?**

Sì, sicuramente siamo stati chiamati nel momento di maggior bisogno per il Paese. Abbiamo sostenuto in quei pochi giorni turni estenuanti, ritornavamo tutti a casa esausti, ma felici di aver provato a fare il massimo per salvare vite umane. Abbiamo fatto anche trasporti di personale non Covid, ma che necessitava di supporto in terapia intensiva, e questo per liberare posti per i malati di Coronavirus nei centri maggiormente colpiti. Ovviamente in tali casi, non essendoci rischio di contagio, non serviva il biocontenimento e quindi potevamo portare anche due malati alla volta. Ciò ha fatto del "101"

un'eliambulanza a tutti gli effetti.

**C'è stata una grande collaborazione, come diceva prima lei, un grande gioco di squadra, all'interno della Forza Armata e non solo. Le sale operative militari e civili, il personale sanitario dei vari ospedali e i team di medici militari hanno collaborato in grande armonia. Una perfetta macchina organizzativa al servizio del cittadino.**

#### **Che pensa in merito?**

Concordo, un vero gioco di squadra, oliato sotto ogni punto di vista, che nel momento del bisogno ha dimostrato al Paese, senza incertezze, le sue capacità. Un meccanismo molto complesso, ma ben organizzato, ha permesso ai mezzi militari di esprimere e dimostrare sul campo la loro effettiva capacità "dual use" in supporto a un'emergenza sociale dalle dimensioni bibliche. E questo è il frutto di anni di addestramento nelle varie esercitazioni di soccorso, con componenti inter-

forze e interagenzia, ma non solo. Parlando del "Quindicesimo", in particolare, infatti, mi posso permettere di dire che questi "risultati" sono anche il frutto dell'esperienza fatta su campo, nei numerosi interventi in situazioni reali molto difficili come il terremoto de L'Aquila, l'alluvione a Lentigione e Brescello in Emilia, l'intervento sulla Norman Atlantic, il terremoto ad Amatrice o le molte emergenze neve. Da sempre chi lavora in questo Stormo è chiamato ad interfacciarsi con le diverse anime della Protezione Civile, ciò ha permesso nell'emergenza Covid un avvio delle procedure senza intoppi, né titubanze, consentendo di massimizzare l'efficacia degli interventi e soprattutto la rapidità di risposta.

#### **La parola chiave di questa efficienza potrebbe essere l'addestramento funzionale, orientato all'operatività?**

Un addestramento continuo e costante, con sortite diurne e notturne, con e senza visori, in condizioni climatiche di qualunque tipo, perché può capitare di essere chiamati in qualsiasi momento, durante un temporale, con forte vento, alla luce del sole o nel cuore della notte, magari proprio quando nessun altro ha i mezzi e le capacità per intervenire... Lì è richiesta la nostra azione, lì l'Aeronautica Militare fa la differenza, sempre pronta a salvare vite umane. Quindi sì! L'addestramento è stato fondamentale e ci ha permesso di

fosse una cosa normale, semplice e routinaria.

**Comandante, noi ci conosciamo da molto tempo, da quando era un pilota operativo dell'85° CSAR, e sappiamo perfettamente quante volte lei sia decollato per salvare vite umane. Ma ora, che è Comandante di uno Stormo che è chiamato istituzionalmente a supportare il Paese in situazioni di emergenze, è cambiata la sua prospettiva?**

Non ci si abitua mai alla gioia di sapere che si sta facendo del bene al prossimo. Sì, la prospettiva può cambiare cambiando incarico, ma lo spirito rimane lo stesso. E se mi chiedi che emozioni suscitano in me questi avvenimenti, allora come adesso, ti posso rispondere con una sola parola: orgoglio! Orgoglio, perché quando sono entrato in Aeronautica mai mi sarei aspettato di vivere una vita così intensa e ricca di grandi soddisfazioni. Di sicuro mai mi sarei immaginato di avere l'opportunità di salvare vite umane. È una sensazione unica. Vedere i loro sorrisi e quelli dei loro cari non ha uguali; e se ora penso alle persone salvate, mi si riempie il cuore di gioia. Uno spirito che anima tutto lo Stormo, che nel tempo e negli anni è

essere pronti nel momento del bisogno reale. E, col senno di poi, sono veramente soddisfatto di come sono andate le cose. Ma questo non è solo merito nostro, ma di tutto quello che è stato fatto in passato, nel corso degli anni con impegno, sacrificio e dedizione dall'intera Forza Armata. Il grande lavoro di chi mi ha preceduto, ha portato lo Stormo a quello che è oggi. Io raccolgo i frutti di ciò che i miei predecessori hanno seminato. Esserci addestrati con lungimiranza e in maniera continua, aver volato tante missioni di soccorso simulate e molte, purtroppo, anche reali, ci ha permesso in questi giorni di affrontare un trasporto in biocontenimento come se

andato sempre più fortificandosi. E non mi riferisco solo ai piloti, agli equipaggi di volo o ai tecnici impiegati in prima linea, mi riferisco a tutto lo Stormo. Tutti hanno dato il massimo, anche chi lavora dietro le quinte, chi opera negli uffici e consente, finalizzando le pratiche burocratiche, alla macchina di proseguire senza interruzioni il suo cammino. Quando abbiamo visto la situazione in Italia complicarsi, tutti abbiamo subito capito che da lì in poi sarebbe toccato noi e ci siamo rimboccati le maniche, orgogliosi e fieri di essere utili al Paese. Questo è il 15° Stormo!

© Riproduzione riservata

## «GRAZIE ALL'AERONAUTICA HO SCONFITTO IL CORONAVIRUS»

Parla Francesca Favalli, prima paziente italiana colpita da Covid-19 a essere stata trasportata in biocontenimento da un elicottero HH-101A del 15° Stormo.

testo **PINO DI FEO**  
immagini **15° STORMO**

Trasporto dei pazienti in alto  
biocontenimento: un'eccellenza a  
livello europeo dell'Aeronautica Militare

Pino Di Feo  
Giornalista/inviato presso Agenzia  
di Stampa AskaneWS



Francesca Favalli, 62 anni di Cremona, è stata la prima paziente italiana colpita da Covid-19 a essere stata trasportata in biocontenimento da un elicottero HH-101A del 15° Stormo di Cervia (Ravenna), dall'aeroporto di Cremona-Migliaro all'ospedale di Sondalo (Sondrio). Era il 7 marzo 2020; l'emergenza Coronavirus in Italia era appena iniziata e il Ministero della Difesa, d'intesa con quello della Salute e lo Stato Maggiore della Difesa, aveva predisposto un dispositivo d'emergenza con velivoli e personale specializzato dell'Aeronautica Militare per il trasporto dei pazienti in alto biocontenimento; un'eccellenza a livello europeo dell'Arma Azzurra. «Sono stata ricoverata a Cremona il 4 marzo - ha spiegato Francesca - in serata è venuta una dottoressa a dirmi che le mie condizioni si erano aggravate e avrebbero dovuto spo-

starmi in terapia intensiva. Le ho chiesto di poter avvisare i miei familiari ma non ho neanche finito la telefonata, mi hanno dato un'anestesia, mi sono addormentata e non mi sono resa conto più di niente». A Cremona, però, non c'è più posto; 3 giorni dopo viene disposto il trasferimento d'emergenza. L'HH-101A decolla da Cervia, preleva Francesca a Cremona e la porta a Sondalo dove, dopo un mese di cure in terapia intensiva, guarisce. Il 6 aprile viene dimessa e torna a casa. «Quando sono tornata a Cremona - ha continuato commossa - mia figlia mi ha mostrato il video dell'Aeronautica e essermi vista nella barella di biocontenimento è stato per me scioccante. Mi sono resa conto di quanto fosse grave la situazione». A Francesca piace volare e, per uno strano gioco del destino, il suo compagno Giorgio Magnani è un pilota di motoalianti



proprio all'Aero Club di Cremona. «Ci piace fare qualche voletto per divertirci - ha detto - ma mai avrei pensato di dover partire da quel piazzale nelle mie condizioni, su quell'elicottero». L'aeroporto di Cremona-Migliaro è privato, acquistato per salvarlo dalla chiusura dagli stessi soci - piloti dell'Aero Club e paracadutisti di SkyTeam Cremona - che non hanno esitato a metterlo a disposizione della comunità per i voli di soccorso durante l'emergenza Coronavirus e salvare il più alto numero possibile di vite umane, a partire proprio da Francesca. «Quando potrò uscire - ha concluso la donna - spero di poter dire, personalmente, "Grazie" a tutti quelli che hanno contribuito a far sì che questa situazione finisse nel migliore dei modi».

© Riproduzione riservata