NEC IN SOMNO QUIES

IL QUINDICESIMO

2005-2015

Prefazione dell'Associazione Gente del 15°

Il Nec In Somno Quies è arrivato alla sua quarta edizione, significa che per il 15° Stormo è trascorso un altro decennio. Sono passati cinquanta anni da quando, il 1° ottobre 1965, il 15° fu riportato in vita, anni nei quali i suoi appartenenti hanno creato, condiviso e rafforzato uno spirito di fortissima comunione di intenti, di fraterno cameratismo nel servizio, di vera e durevole amicizia e su questi sentimenti è nata esattamente venti anni fa l'Associazione "Gente del 15°".

Nel chiudere dieci anni di storia, questo NISQ4 celebra le opere di coloro che sono stati attori primari di questa storia e porta avanti al prossimo decennio proprio la "Gente" che è lo Stormo; è giusto allora che anche l'Associazione che il Quindicesimo ha voluto creare per la preservazione del suo passato, la fortificazione del suo presente e l'edificazione del suo futuro, porti il suo saluto augurale attraverso questo NISQ4.

Non è nostro scopo compendiare ciò che è stato fatto, le opere dello Stormo e della sua Gente descritte nel NISQ4 ne danno il giusto volume, noi vogliamo appoggiarci su queste mirabili opere e sullo spirito che le ispira e sorregge per aiutare lo Stormo a costruire il prossimo decennio, vogliamo tenere acceso in tutti l'ardore per chi siamo e l'entusiasmo di appartenere ad una famiglia unica e preziosa. Vogliamo ricordare a tutti che siamo qui e qui resteremo ancora per lungo tempo. Vogliamo dire a noi stessi che le nostre esperienze di vita sono state condivise; non sono state semplici apparizioni, ma voglia di costruire insieme ad altri qualcosa di duraturo.

L'Associazione è impregnata e testimone di motivazioni. Quella di sentirsi ancora partecipativi e palpitanti per un passato prossimo. Sentirsi parte di un piccolo segmento di storia aeronautica è importante per noi che abbiamo trascorso molti anni come aviatori del 15° Stormo. La nostra motivazione non è mai tramontata, siamo sempre gli stessi che ridevano e fugavano i pericoli del volo; quelli delle missioni più pericolose portate a termine col sorriso, che è stata sempre la nostra arma migliore.

Quella di guardare al futuro con spirito immutato. Noi siamo stati sempre insieme, abbiamo volato insieme, abbiamo gioito e sofferto insieme, abbiamo onorato il nostro lavoro spingendo le macchine oltre l'immaginabile. Noi, il 15° Stormo e la sua Associazione, saremo ancora insieme, come lo siamo ora in questo NISQ4 e lo saremo sempre anche nei prossimi a venire.

Ciò che lo Stormo e la sua Gente hanno scritto in questo volume descrivendo gli eventi che ci hanno visti protagonisti, con le generose e capaci macchine che si sono avvicendate nel decennio e ci hanno accompagnato nel cammino,è il più efficace testimone, per tutti, della solidità del Valore e dei Valori che ci apparterranno sempre. Onoriamo qui la nostra memoria collettiva, quella di uomini che a bordo degli aeroplani e degli elicotteri del 15° Stormo hanno trascorso buona parte della vita, dei nostri Caduti, degli amici scomparsi, che con amore e passione hanno offerto la loro vita. A tutti noi l'invito a non disperderci, non venire mai meno al richiamo ed al fascino che esercita il solo fatto di essere parte del 15° Stormo.

L'AG15

Mammajut!

Il Comandante la 1ª BAOS

La precedente edizione di questo volume, risalente a poco meno di 10 anni fa, venne presentata, assieme al comandante del 15° Stormo, dal comandante della 9° Brigata Aerea, lo Stormo era basato a Pratica di Mare e operava sull'HH-3F, macchina straordinaria e, si prevedeva allora, con ancora davanti un buon numero di anni di vita operativa. Questa edizione, oltreché ovviamente dal comandante dello Stormo, viene presentata dal sottoscritto in qualità di comandante della 1^ Brigata Aerea Operazioni Speciali (1^ B.A.O.S.), lo Stormo si trova ora collocato su una nuova base, quella di Cervia, curiosamente ancora co-locato con il suo comando sovraordinato, e il grosso Pellicano è stato ritirato dal servizio e consegnato all'affettuoso ricordo di tanti uomini che vi hanno operato, con eccezionali risultati, per decenni.

Oggi il 15° Stormo ha già da un po' terminato di riconvertire le sue capacità operative sul più piccolo, leggero, ma versatile e modernissimo HH-139, ed ha appena avviato la transizione su una nuova avanzatissima, prestante e straordinariamente capace macchina pesante, il nuovo HH-101, che affiancherà l'HH-139 e cui competerà lo svolgimento di un ventaglio più avanzato di missioni.

Credo sinceramente che bastino queste prime poche battute per intendere quanto profondi siano stati i cambiamenti che hanno interessato nel corso di meno di un decennio il 15° Stormo!

Ma avendo compreso che anche questo periodo ha nuovamente proposto quei temi che sono divenuti ormai vere "costanti" nella storia di questo Reparto (su tutti, il fatto di muovere su nuove basi e adeguarsi a nuove realtà umane e geografiche, e il doversi adattare a nuove strutture organizzative, vedendo modificata la sua catena di comando), è forse opportuno contestualizzare un po' meglio quanto accaduto in questo periodo, rivolgendo anche uno sguardo a quanto accadrà nel prossimo futuro.

In effetti, dobbiamo evidenziare che il 15° Stormo è oggi, forse molto più di quanto gli sia capitato in passato, al centro di profondi mutamenti, di natura operativa, tecnica, organizzativa e ordinativa. Questi mutamenti sono stati resi necessari dall'esigenza, per l'A.M. di dare un assetto più razionale alle proprie unità e alle proprie risorse, ma anche di rispondere con maggiore efficacia alle esigenze scaturite dagli attuali contesti di crisi che, per quanto riguarda la componente ad ala rotante dello strumento aereo, oggi enfatizza fortemente l'importanza del personnel recovery e la capacità di fornire supporto alle operazioni aeree speciali.

La necessità di soddisfare la prima esigenza, è stata all'origine del trasferimento dello Stormo sulla base di Cervia, del trasferimento dell'84° Centro CSAR sulla base di Gioia del Colle e, da ultimo, dell'assegnazione allo stesso 15° Stormo della squadriglia soccorso dell'RSSTA, ora con la denominazione di 80° Centro CSAR. La necessità di soddisfare la seconda esigenza, ha invece portato all'avvio di un importantissimo e radicale processo di ammodernamento della componente ad ala

rotante della Forza Armata, concretizzatasi con la dismissione dell'HH-3F, con l'immissione in servizio dell'HH-139 (a dire il vero come soluzione ad-interim, in attesa del completamento dello sviluppo del più prestante HH-149) e l'avvio dell'ambizioso programma HH-101.

L'HH-101, in particolare, rappresenta per il 15° Stormo un vero grande balzo avanti tecnologico, con pesanti implicazioni, ovviamente positive, in chiave operativa. Poche altre nazioni e forze armate possono infatti schierare una macchina di questo tipo in grado di esprimere le stesse capacità, in grado cioè di assolvere validamente ad un così ampio ventaglio di missioni e compiti, in ogni contesto ambientale e in presenza di livelli di minaccia anche elevata. Sono le capacità di questa macchina che hanno avvicinato il 15° Stormo al nuovo mondo delle operazioni speciali e lo hanno portato, solo un anno fa, ad entrare a far parte proprio dei ranghi della 1^ B.A.O.S., arricchendo significativamente le capacità operative tradizionalmente espresse dal reparto, ossia il SAR, il Combat SAR e, più di recente, lo SMI.

Ovviamente questa trasformazione è solo agli inizi, e certamente richiederà alcuni anni per essere completata. Anni che vedranno i ranghi del 15° Stormo ulteriormente arricchiti col previsto trasferimento, dal 9° Stormo di Grazzanise, del 21° Gruppo SAOS (Supporto Aereo alle Operazioni Speciali) che riceverà proprio il nuovo HH-101.

Insomma, prospettive molto intriganti e forse davvero entusiasmanti nel prossimo futuro del 15°! Ma sarebbe ingiusto, credo, fare la riflessione di avvio di questo volume, focalizzando unicamente su dinamiche organizzative e sui progressi tecnologici e operativi. Forse la riflessione più importante e significativa che, sono convinto, vada doverosamente fatta parlando del 15°, sia proprio quella sulla sua "gente"!

E parlando di gente, il mio pensiero iniziale non può non andare agli uomini che, prestando tra le file del 15° Stormo la propria missione di servizio per il Paese, hanno sacrificato la propria vita! Si, questi ultimi 10 anni sono stati anche anni di sacrificio per il 15°. Ricordiamo i caduti del 23 ottobre 2008 quando, nei cieli di Isle-en-Barrois, in Francia, durante un volo di trasferimento verso Florennes (Belgio) con HH-3F, persero la vita il capitano Michele Cargnoni, il capitano Stefano Bazzo, il tenente Marco Partipilo, il primo maresciallo Giovanni Sabatelli, il primo maresciallo Carmine Briganti, il maresciallo Giuseppe Biscotti, il maresciallo Massimiliano Tommasi e il maresciallo Teodoro Baccaro. E ricordiamo anche il tragico evento del 12 giugno 2012 quando, durante un volo addestrativo sull'aeroporto di Cervia con elicottero HH-139 perse la vita il primo maresciallo Alessandro Musacchio. Ebbene questi eventi e questi caduti ci rammentano il patrimonio di valori etici e morali da sempre incarnati dal personale del 15° Stormo: il coraggio indomito, lo spirito di sacrificio, il senso del dovere e, ... la vocazione al sacrificio! Valori posti sempre generosamente al servizio della collettività, per preservare il valore della vita oltre ogni difficoltà, oltre ogni situazione di disagio o rischio personale.

Questa è la vera grande ricchezza dell'"essere" del 15° Stormo e, ne sono convinto, quando un prossimo comandante si troverà a scrivere, come me, l'introduzione al prossimo numero di "Nec In Somno Quies", egli si troverà certamente di nuovo a riflettere su quanto la "gente" del 15° Stormo sia sempre indomitamente capace di esprimere, nel diuturno impegno al servizio della Patria, questi preziosi valori, che rendono onore al sacrificio dei suoi caduti e che esaltano l'immagine dell'Aeronautica Militare dandole prestigio di fronte alla nostra Nazione!

Gen. B.A. Francesco Saverio AGRESTI

Il Comandante il 15° Stormo

Il 2015 chiude un altro decennio della storia del nostro glorioso Stormo che non abbiamo ancora avuto modo di raccontare in un libro.
Sono infatti passati 10 anni dalla pubblicazione del Nec In Somno Quies 3 e, assumendo il Comando, ho sentito la necessità, insieme ai colleghi ed agli amici dell'Associazione Gente del Quindicesimo, di raccogliere aneddoti e racconti che fissino, con lo stile proprio della Gente del Quindicesimo, quei momenti di vita quotidiana, operativa e non, che lasceranno memoria, in chi verrà dopo di noi, di quello che è stato ed è questo Stormo.
In questi 10 anni è accaduto molto.
Abbiamo gioito insieme per tanti successi. Abbiamo pianto per la perdita di tanti amici. I nostri Caduti che con le loro famiglie e l'esempio che ci hanno lasciato, rimangono sempre al nostro fianco.
Abbiamo vissuto il rientro dalla Missione Antica Babilonia in IRAQ, il trasferimento dello Stormo da Pratica di Mare a Cervia, l'arrivo dell'HH-139 ed il saluto al caro vecchio HH-3F.
In ultimo, l'arrivo dell'HH-101 "CAESAR", un arrivo che, nell'immaginario di molti, ha richiamato quello del primo HH-3F nel lontano 1977.
Personalmente ho vissuto l'arrivo di questa nuova macchina con grande emozione ed una punta di orgoglio. Il destino mi ha portato a vivere i primi otto anni della mia vita operativa con l'HH-3F presso il 15° Stormo e, dopo altre esperienze operative, mi ha fatto approdare, nel 2008, al 4° Reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica dove, tra l'altro, ho seguito per 6 anni lo sviluppo di diversi programmi aeronautici, tra cui l'HH-101.
Dopo averlo vissuto ed immaginato per tanti anni sulla carta, in un bel giorno d'estate l'ho visto arrivare all'orizzonte. Quando è atterrato l'ho accarezzato. Mi sembrava quasi impossibile che uno strumento così complesso ed avanzato avesse preso forma in quel modo.

Queste emozioni per me rappresentano un momento indelebile che mi porta a dimenticare qualsiasi difficoltà e mi spinge a fare di tutto per cogliere quelle opportunitàche il cambiamento in atto ci sta ponendo dinanzi insieme alle tante difficoltà.
Sono emozioni che mi spingono a ringraziare l'Aeronautica Militare, ed in particolare il 15° Stormo, per avermi dato l'opportunità di vivere questa bella avventura e di realizzare dei sogni, in un momento in cui farlo sembra così difficile.
Infatti, l'anno che stiamo vivendo si colloca in un momento storico molto importante, sia per il nostro Paese che per l'Aeronautica Militare. Un momento caratterizzato da una profonda crisi che non è solo economica, ma anche sociale, di identità. Un momento in cui le organizzazioni, come quella a cui abbiamo l'onore di appartenere, l'Aeronautica Militare, devono fare sempre meglio ma con minori risorse.
In questo difficile contesto il 15° Stormo ha gestito il phase-out dell'HH-3F e l'ingresso in linea di due nuove macchine, l'HH-139 e l'HH-101. Il phase-in delle nuove macchine è un momento particolarmente delicato per un

Reparto, momento in cui le cui risorse materiali, umane e di pensiero devono essere tutte dirette verso lo sforzo teso a garantire una corretta gestione del processo di ingresso in linea. A dispetto di ciò, in tale situazione il 15° Stormo ha subito il trasferimento della sede del Comando da Pratica di Mare a Cervia, lo spostamento di 2 Centri (81° CAE ed 84°) ed un Gruppo, l'83°, la riorganizzazione sotto il Comando della 1^ Brigata Aerea. Un qualcosa che avrebbe "tagliato le gambe" a molti e che non è mai avvenuto nella recente storia della nostra Forza Armata. Eppure, il 15° Stormo, ha saputo dare nuovamente prova della sua natura superando ogni difficoltà, facendo leva su quella risorsa che è l'ingrediente più importante di ogni Reparto, il Personale, la Gente del Quindicesimo. Gente che, per la natura del suo lavoro, la salvaguardia della vita umana, anche in condizioni estreme, ha saputo sviluppare uno spirito di corpo unico che, per essere compreso sino a fondo, deve essere necessariamente vissuto.

Come ho detto nel mio discorso di insediamento, è in questi momenti, è in queste circostanze che, insieme alle difficoltà si vengono a generare anche delle opportunità, opportunità che dobbiamo essere pronti a cogliere. É in questi momenti difficili che emergono le migliori qualità delle organizzazioni e degli individui. Qualità che ci consentono di affrontare le difficoltà che ci si pongono dinanzi e di superare gli ostacoli più difficili.

In questo contesto, il 15° Stormo sta continuando ad affrontare un periodo caratterizzato da profondi cambiamenti e, come sempre ha fatto nella sua gloriosa storia, lo sta facendo con impegno e sacrificio, a testa alta, con lo spirito di chi vuole costruire un futuro migliore per sé e per gli altri.

Col. Giuseppe MASSIMETTI

Il Presidente dei Sottufficiali

Il 15° Stormo, com'è noto, è il Reparto della nostra F.A. deputato al Soccorso Aereo, ossia a garantire la prontezza di intervento per soccorrere, in caso di necessità, gli equipaggi degli aeromobili militari nell'espletamento delle loro missioni. A questo compito istituzionale se ne aggiunge un altro, complementare ma non meno importante, quale l'intervento a favore della popolazione civile in caso di calamità naturali o situazioni di imminente pericolo di vita.

Una missione particolare che caratterizza fortemente lo spirito di corpo che si crea tra il Personale deputato a svolgerla.

In questo contesto riveste grande importanza la figura del Presidente dei Sottufficiali direttamente nominato dal proprio Comandante di Corpo così come previsto dall'O.D. 01 ed. 2013 che ne prevede la presenza in tutti gli Enti dell'A.M.

Tale figura è custode e testimone dei valori del Soccorso e figura di riferimento per i Sottufficiali e i graduati di Truppa in seno al Reparto, oltre che distinto referente del Comandante. Nel recente passato la figura del Presidente dei Sottufficiali è stata in diverse occasioni enfatizzata dal Sig. CaSMA poiché ritenuto elemento fondamentale per il cammino professionale dei giovani Sottufficiali. Oggi si può certamente considerare un elemento cardine dell'ambiente lavorativo aeronautico in riferimento al proprio carisma, competenza, e capacità gestionale.

Grazie a queste qualità, unitamente ai Comandanti di Gruppo e ai Capi Ufficio, coadiuva il Comandante nel mantenere elevato il prestigio e l'efficacia del Reparto e nello stesso tempo rende merito all'intera categoria dei Sottufficiali dell'Aeronautica Militare.

Sottufficiali e graduati costituiscono la componente esecutiva più numerosa della missione che svolge l'intero Reparto, si riconoscono nel comune senso del dovere e

nei più alti valori umani che caratterizzano il 15° Stormo.

Tutto il personale del Reparto si distingue per il peculiare e delicato lavoro che svolge quotidianamente, sempre con alto spirito di sacrificio e di abnegazione per la salvaguardia della vita umana.

Personalmente ho avuto il Privilegio e l'Onore di Appartenere a questo Stormo fin dalla prima assegnazione dopo aver terminato l'iter presso la Scuola Sottufficiali di Caserta.

E oggi, con orgoglio, posso dire che noi uomini e donne del 15° Stormo, in questi anni, siamo sempre usciti a testa alta da ogni situazione che abbiamo fronteggiato, sia in sia in territorio ostile che in Patria, dando lustro alla nostra gloriosa Bandiera.

1° M.LLO LGT Domenico GUERRA

AERONAUTICA MILITARE
SOCCORSO
AEREO
ASSOCIAZIONE GENTE DEL 15°
AB COELO IN AUXILIUM VITAE

SOMMARIO

DAL 2005 al 2015 - DIARIO ..... Pag. 10
Statistiche. ..... Pag. 18
La nostra storia siamo noi. ..... Pag. 19
Dedica al 15° Stormo - De Martino Marco ..... Pag. 26
Come eravamo - Antonio Toscano. ..... Pag. 27
Cena della Palilia - AG15. ..... Pag. 30
Armi stivate e switches on safe!! - Marco Meneghello. ..... Pag. 31
Eroi per caso - Fabrizio Verginelli. ..... Pag. 33
Argentei riconoscimenti - Angelo Mosca. ..... Pag. 35
Un'esercitazione da ricordare - Ivano Sorrentino. ..... Pag. 37
Esportando esperienza - Michele Carella. ..... Pag. 39
A lui questo non piacerà - Andrea Palermo. ..... Pag. 41
Leoni da riporto - Dario Ricci. ..... Pag. 45
Convinto Scelsi Avventure Ripartendo – Francesco Di Fiore ..... Pag. 48
Onore al merito - Antonio Toscano. ..... Pag. 49
Una piazza per non dimenticare - Daniele Catamo. ..... Pag. 50
Saluti da Herat - Claudio Milana. ..... Pag. 51
Mi casa es su CAE - Antonio Attanasio. ..... Pag. 52
Indipendence Day - Claudio Castellano. ..... Pag. 53
Il 15° Stormo e la sua Bandiera di Guerra salutano Pratica di Mare - Mario Sorino ..... Pag. 56
Corso CJPR per gli equipaggi dell'85° - Dario Ricci ..... Pag. 58
Mille vite di un uomo SAR - Daniele Rufini. ..... Pag. 61
Gruppo o Centro - Mario Sorino. ..... Pag. 65
Il 15° Stormo a Cervia - Mario Sorino. ..... Pag. 67
Chi salva una vita salva il mondo intero – Gli Aerosoccorritori dell'AM. ..... Pag. 71
Prima partenza - Maurizio Gentili.. ..... Pag. 72
Incrociando una crociera – Alberto Agati. ..... Pag. 74
Un soccorso da Pelican – Domenico Guerra. ..... Pag. 76
80° CSAR- Speedy per sempre - Raffaele Malafronte. ..... Pag. 77
Anche i Santi volano col SAR – Fernando Rollo. ..... Pag. 79
Audaci recuperi - Antonio Stefani. ..... Pag. 82
Il parrucchiere - Ruggero Meloni. ..... Pag. 84
Sospeso nel tempo - Paolo Cassin ..... Pag. 86
Dagli Appennini alle Ande – D. De Marco - F. Perona - D. Durante - G. Sfarzetta. ..... Pag. 89
Come Sarai Ammirato Ragazzo – Antonio Liccardo. ..... Pag. 91
Butterfly effect - Dario Cioffi. ..... Pag. 92
Missione antiterrorismo Blue Marlin - Marco Mascari. ..... Pag. 94
28 dicembre 2014: il Norman Atlantic - Fernando Rollo. ..... Pag. 98
Norman Atlantic: non basta una vita - Marco Mascari. ..... Pag. 101
Topo SAR – Giuseppe Iannolo. ..... Pag. 104
Phase-Out HH-3F – Mario Sorino. ..... Pag. 105
Quel pezzo di ferro della nostra vita - Verner Rosati ..... Pag. 108
L'ultimo volo del Pellicano - Davide Dulcetti. ..... Pag. 109
Il 15° Stormo visto dalla "Giovannino Caria". ..... Pag. 111
Gate guardian – Giuseppe Sammarco. ..... Pag. 112
Una curiosità esaudita - Francesco Sgrenci. ..... Pag. 114
Operazione "LISA" Sergio Cerantonio. ..... Pag. 116
Medaglia al Valore Aeronautico – Marco Mascari ..... Pag. 120
É arrivato! – Giuseppe Massimetti ..... Pag. 122
Associazione "Gente del 15°" ..... Pag. 124

… fine 2004

- **Settembre 2004**: Comandante Colonnello Stefano Mariotti.
- **Ottobre 2004**: il 15º Stormo partecipa, in funzione Slow Mover Interceptor (SMI), al servizio di difesa aerea di Roma in occasione della firma della Costituzione europea.

2005

- **Aprile 2005**: con compiti SMI, il 15º partecipa alle operazioni Jupiter 2005-01 e Jupiter 2005-02 per la difesa aerea di Roma in occasione dei funerali di Giovanni Paolo II e dell'elezione al soglio pontificio di Papa Benedetto XVI.
- **Settembre 2005**: consegna della Targa di Benemerenza "Icaro 2003" ad un equipaggio dell'84° Centro; il premio è attribuito per i soccorsi prestati nel 2003 alle popolazioni della costa Jonica colpita da violenta alluvione, nel corso degli interventi l'equipaggio recuperava 14 persone.
- **Ottobre 2005**: ottobre 2006, Comandante Colonnello Giuseppe Di Maio.

2006

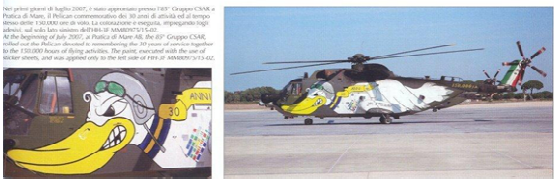
- **Febbraio 2006**: il 15º Stormo partecipa con compiti Slow Mover Interceptor sia al servizio di difesa aerea organizzato per vigilare su Torino durante i XX Giochi Olimpici Invernali, sia a quello predisposto in occasione della riunione informale dei Ministri della Difesa dei paesi della NATO svoltosi a Taormina.
- **Marzo 2006**: la 9ª Brigata Aerea "Leone" viene riorganizzata nel Comando delle Forze per la Mobilità ed il Supporto, presso l'Aeroporto di Roma-Centocelle e nel Comando Aeroporto di Pratica di Mare. Il 15º Stormo passa alle dirette dipendenze del CFMS.
- **23 di Marzo 2006**: consegna del primo HH-3F cod C.

- **Maggio 2006**: ha luogo a Rimini il 1° Raduno dell'83° Centro per i 25 anni dalla sua costituzione (con un anno di ritardo per impegni in operazioni fuori area); per l'occasione il Centro realizza uno "Special Color" su Onda 29.

- **Ottobre 2006**: Comandante Colonnello Antonio Albanese.
- **Dicembre 2006**: termina il rischieramento della cellula del 15º Stormo in Iraq nell'ambito della missione Antica Babilonia. Per questo impiego la Bandiera di Guerra dello Stormo è insignita della Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico.

2007

- La tradizione di decorare un HH-3F con colorazioni speciali per ricordare particolari momenti del Reparto ricorre due volte nel 2007: per il 25° anniversario della costituzione dell'82° Centro a Trapani e per i 30 anni dell'HH-3F in AM. Nel primo caso Onda 34 dell'82° Centro viene artisticamente colorato a rievocare un paesaggio caratteristico di Trapani, mentre nel secondo caso Onda 21 dell'85° Gruppo viene "vestito" con una livrea che ripercorre quella del primo special color dell'85° Gruppo, resa più aggressiva ed incorporante anche le 150.000 ore di volo nel frattempo raggiunte dalla flotta.



- **Ottobre 2007**: un elicottero del 15° Stormo - 82° Centro CSAR effettua il recupero notturno dei 16 membri dell'equipaggio dello yacht australiano Loki impegnato nella 28ª edizione della Rolex Middle Sea Race, alla deriva al largo di Castellamare del Golfo (Trapani), azione per la quale l'intero equipaggio è stato insignito della Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico.

2008

- **Marzo 2008**: il 28, in occasione dell'85º anniversario della costituzione dell'Aeronautica Militare la Bandiera di Guerra del 15° Stormo viene decorata della Medaglia d'Oro al Valor Aeronautico dal Presidente della Repubblica, per la partecipazione dello Stormo all'Operazione Antica Babilonia in Iraq.

- **Maggio 2008:** il 27 l'HH-3F Onda 02 (MM 80975) rimane distrutto nel corso di una missione notturna di addestramento alla ricerca in mare nel Tirreno Centrale.
- **Settembre 2008**: Comandante Colonnello Roberto Preo.
- **23 di ottobre del 2008**: Un HH-3F del 15º Stormo (MM 80981), nel

corso di un volo di trasferimento, precipita in Francia (Località Lisle-en-Barrois), causando il decesso degli 8 uomini dell'equipaggio. Dal cielo di Isle-en-Barrois, Francia, ricordiamo gli "Angeli del SAR": Capitano pilota Michele Cargnoni, Capitano pilota Stefano Bazzo, Tenente pilota Marco Partipilo, Primo Maresciallo Giovanni Sabatelli, Primo Maresciallo Carmine Briganti, Maresciallo Giuseppe Biscotti, Maresciallo Massimiliano Tommasi, Maresciallo Teodoro Baccaro. Mammajut!

2009

- **Aprile 2009**: il 15° Stormo partecipa ai soccorsi alle popolazioni colpite dal terremoto de L'Aquila.
- **Maggio 2009**: il 15° Stormo viene insignito del XXXI Premio Nazionale "Carlo Casalegno" dal Rotary Club Roma Nord. Il premio è destinato a persone ed istituzioni che abbiano operato in armonia con gli ideali del Rotary International.
- **Luglio 2009**: il 15° Stormo partecipa, in funzione SMI, al servizio di difesa aerea dispiegato durante il G8 dell'Aquila.
- **Ottobre 2009**: il 15° Stormo soccorre le popolazioni colpite dall'alluvione di Messina.

2010

- **Ottobre 2010**: il 5 ottobre 2010 lo Stormo di riorganizza sull'aeroporto di Cervia, la Bandiera di Guerra vola su di un HH-3F da Pratica di Mare a Cervia per l'insediamento del 15° Stormo sulla base, nel corso di una cerimonia dove il Capo di Stato Maggiore dell'AM chiude l'attività operativa del 5° Stormo ed avvia quella del 15° nella sua nuova sede. Per la prima volta dalla sua ricostituzione lo Stormo è "proprietario" di un suo aeroporto ed il suo organigramma, oltre ai 4 Gruppo/Centri operativi, all'81° CAE, alla Squadriglia Collegamenti ed all'Ufficio Operazioni, si arricchisce dei reparti tipici di uno Stormo. Il processo era stato avviato a Settembre con la riorganizzazione dell'83° Centro in 83° Gruppo a Cervia e dell'85° Gruppo in 85° Centro a P. Mare. Insieme al Comando di Stormo, l'Ufficio Operazioni, l'81° Centro A.E., la 615ª Sq. e le articolazioni tecniche si trasferiscono a Cervia. L'83°, l'85°, la 615ª Sq., l'Uff. OPS e le nuove articolazioni dello Stormo su Cervia, già del 5° Stormo, modificano le loro araldiche.

Per questa occasione, l'HH-3F Onda 34 ed un AB 212 mostrano una nuova livrea "Special Color".

- **Ottobre 2010:** Comandante Colonnello Ludovico Chianese.

2011

- Dalle proprie basi il 15° Stormo assicura la copertura SAR e CSAR alle operazioni in Libia, prima con l'Operazione Odissey Dawn della cd. "Coalition od the willings", poi con l'Operazione "Unified Protector" della NATO.
- Ricorrono i decennali di nascita di due Comandanti del 15° Stormo decorati di Medaglia d'Oro al Valor Militare: il 120° del Gen. Federico Zappelloni (Comandante giugno 1935-maggio 1936) ed il 110° del Generale Stefano Cagna, cui è intitolato il 15° Stormo (Com. maggio 1936-aprile 1939).

2011

- **Gennaio 2011:** ha inizio il progressivo "phase-out" delle linee HH-3F e HH-212.
- **Giugno 2011**: il 1° ricorre l'80° anniversario della costituzione, a Ciampino Sud, del 15° Stormo, nato come Stormo Aeroplani da Bombardamento Diurno sui Gruppi 46º (20ª e 21ª Squadriglia) e 47º Gruppo (53ª e 54ª Squadriglia), poi, durante il secondo conflitto mondiale, Stormo Bombardamento Terrestre su SM79 e successivamente, fino al 8.9.1943, Stormo Assalto su CR42.

- **Settembre 2011:** un elicottero HH-3F dell'83° Gruppo CSAR trae in salvo, nel corso di una difficile operazione di soccorso, sei membri dell'equipaggio di una imbarcazione inglese a largo dell'Adriatico.

2012

- **Gennaio 2012**: elicotteri del 15° Stormo partecipano alle operazioni di soccorso a seguito dell'incagliamento della nave Costa Concordia presso l'Isola del Giglio.

- **Marzo 2012:** il 3 è avvenuta la consegna del primo HH-139A MM 81796 allo Stormo, Onda 40 continua quindi la numerazione dell'ultimo HH-3F acquisito (Onda 39 cod. B MM. 81351)

- **Giugno 2012**: nel corso di un volo di addestramento con HH-139 perde la vita il Primo Maresciallo Aerosoccorritore Alessandro Musacchio. Mammajut!

- **Agosto 2012:** Comandante Colonnello Franco Trozzi.
- **Settembre 2012** - l'84° Centro CSAR viene trasferito, dopo 33 anni di attività presso l'aeroporto di Brindisi, su quello di Gioia del Colle.
- **Ottobre 2012**: il piazzale antistante l'ingresso dell'aeroporto "S. Giorgio" di Cervia viene intitolato dal Comune di Cervia "Largo Generale Stefano Cagna".

- **Novembre 2012:** il Reparto partecipa alle operazioni di soccorso delle popolazioni colpite dalle forti alluvioni su tutto il territorio nazionale, in particolare con una missione assegnata a seguito dell'esondazione del fiume Albegna, tra le città di Orbetello e Manciano.

2013

- **Febbraio 2013**: il 1° ricorre l'80° anniversario della costituzione dell'85° Gruppo, nato nel 1933 come Gruppo Idro, poi Gruppo RML nel secondo conflitto mondiale e di nuovo Gruppo Idro dopo l'8.9.1943.

- **Marzo 2013**: l'elicottero HH-139A entra ufficialmente nella fase operativa con la prima partenza in

allarme da parte di un equipaggio dell'84º Centro di Gioia del Colle.

- **Marzo 2013**: Il reparto partecipa alle operazioni di interdizione dello spazio aereo della capitale durante le celebrazioni per l'inaugurazione del pontificato di Papa Francesco.
- **Ottobre 2013:** l'HH-3F "Onda 22" diviene il nuovo "*gate guardian*" dell'Aeroporto di Pratica di Mare.
- **Ottobre 2013**: elicotteri del reparto vengono rischierati a Lampedusa per ricerca naufraghi a seguito degli sbarchi clandestini e continuando a svolgere la normale attività nell'ambito del dispositivo nazionale SAR dell'Aeronautica Militare.
- **Novembre 2013**: il 2 il Comune di Vestone (Brescia) intitola una delle sue vie al Cap. Pilota Michele Cagnoni, un "Angelo del SAR" deceduto nel 2008 nell'incidente di Ile-en-Barrois.
- **Novembre 2013**: la 670ª Squadriglia Collegamenti e Soccorso del Reparto Sperimentale e di Standardizzazione Tiro Aereo di Decimomannu è riorganizzata il 80° Centro CSAR del 15° Stormo. La Squadriglia è stata inizialmente numerata come 86° Centro, già distintivo dell'86° Centro A.E. del 41° Stormo, pertanto lo SMA ha provveduto alla sua rinumerazione in 80° Centro.

- **Novembre 2013**: Elicotteri dello Stormo partecipano alle operazioni di soccorso alle popolazioni colpite dall'alluvione del 18 novembre 2013 in Sardegna.

2014

- **Marzo 2014:** viene effettuato il primo volo dell'elicottero HH-101 A "CAESAR" presso la sede di Yeovil (UK) della Ditta AgustaWestland;
- **Marzo-Aprile 2014**: un elicottero HH-139A (15-41) dell'XX° Centro/Gruppo ha partecipato alla mostra aeronautica "Fidae 2014" a Santiago del Cile e successivamente ha effettuato un tour dimostrativo attraverso l'America Latina.
- **Aprile 2014**: il 28 ricorre il 90° anniversario della costituzione dei Gruppi 81°, 82° ed 84°, nati nel 1924 come Gruppi Idrovolanti, poi durante il secondo conflitto mondiale Gruppi RML e di nuovo, l'82° e l'83°, Gruppi Idro dopo l'8.9.1943.

- **Luglio 2014**: Comandante Colonnello Giuseppe Massimetti.
- **Settembre 2014:** Lo Stormo entra a far parte della 1ª Brigata Aerea "Operazioni Speciali" che in concomitanza si insedia sull'aeroporto di Cervia-Pisignano. La catena gerarchica sovraordinata del 15° Stormo è ora consolidata sulla 1ª BAOS dipendente dal Comando Forze di Supporto e Speciali del Comando Squadra Aerea.

- **Settembre 2014**: il 26 si celebra, sull'Aeroporto di Pratica di Mare, la cerimonia di "phase-out" dell'elicottero HH-3F.

- **Dicembre 2014**: il 28 e 29 equipaggi misti dell'85° Centro e dell'84° Centro, in condizioni meteo particolarmente avverse, concorrono al soccorso del traghetto Norman Atlantic in fiamme nel Canale D'Otranto. Gli equipaggi del 15° Stormo portano in salvo più di 50 passeggeri.

2015…

- **marzo 2015**: il 31 vengono consegnate 21 Medaglie al Valore Aeronautico (6 d'argento e 15 di bronzo), agli equipaggi che hanno partecipato ai soccorsi al Traghetto Norman Atlantic.

- **Maggio 2015**: il 27 e 28 si celebra a Cervia la costituzione della prima Sezione dell'Associazione "Gente del 15°".

Giugno 2015: il 13 ricorre il 20° anniversario della costituzione, sull'aeroporto di Ciampino, dell'Associazione "Gente del Quindicesimo".

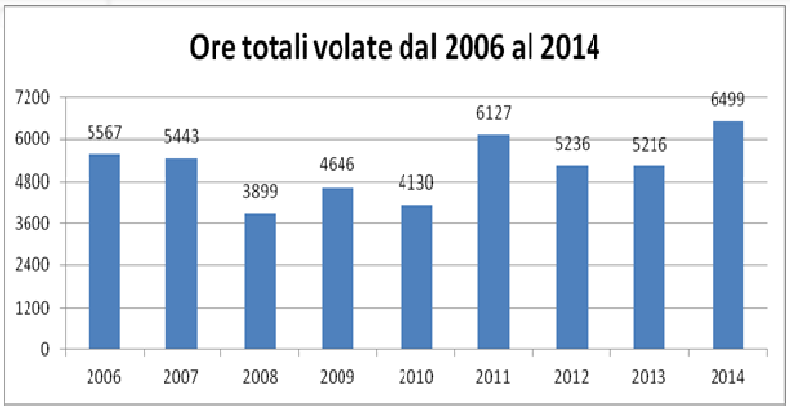
Luglio 2015: l'8 viene consegnato al 15° Stormo il primo HH-101A "CAESAR"; è il nuovo "Onda 03", "veste" infatti il numero 15-03 già portato in passato da uno dei primi HH-3F cod. A (poi cod. C, MM 80976).

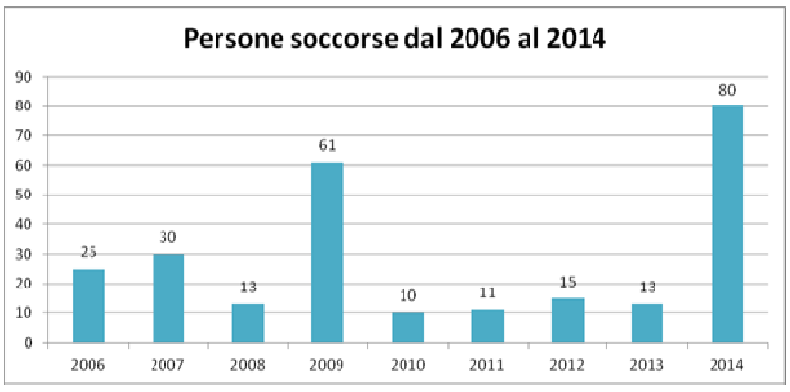
Ottobre 2015: il 1° ricorre il 50° anniversario della ricostituzione del 15° Stormo, sullo stesso aeroporto a Ciampino dove nacque nel lontano 1931, dopo lo scioglimento avvenuto l'8 settembre 1943.

Novembre 2015: il 5 ricorre il 90° anniversario della costituzione dell'83° Gruppo, nato nel 1925 come Gruppo Idrovolanti, poi durante il secondo conflitto mondiale Gruppo RML e di nuovo Gruppo Idro dopo l'8.9.1943.

Statistiche

I COMANDANTI NEL DECENNIO	
2005	Col. AArnn Giuseppe DI MAIO
2006	Col. AArnn Antonello ALBANESE
2008	Col. AArnn Roberto PREO
2010	Col. AArnn Ludovico CHIANESE
2012	Col. AArnn Franco TROZZI
2014	Col. AArnn Giuseppe MASSIMETTI





La nostra storia siamo noi .
Il "ruolino d'Onore" del 15° nel decennio 2005 - 2015

La Storia appartiene all'uomo, ne è l'artefice; il cosmo, la natura, il Creato, mutano e scorrono con i loro ritmi inesorabili, sono studiati ma rimangono all'uomo irraggiungibili ed impossibili da replicare. Però la Storia ci appartiene, essa è il ricordo e la traccia visibile di quanto abbiamo compiuto per raggiungere i nostri scopi, le ambizioni, le aspirazioni. La Storia è ovunque e quotidiana, è sovente inavvertibile nei suoi sentieri secondari e poco battuti, ma sa essere anche eccezionale, ogni suo passo realizza il disegno del nostro futuro e nel suo avanzare avviene che taluni gesti, più di altri, emergano e fissino l'operato degli uomini in modo più nitido, vivido ed indelebile, attimi che sono nuova linfa per nuove sfide della vita. Quando ciò accade la traccia che si crea guida chi vive nel suo percorso senza indecisioni, nella certezza che il lascito del passato è l'indirizzo per il futuro. Il 15° e la sua "Gente" hanno continuato a dare, anche nel decennio di questo nuovo quarto "NISQ", un contributo importante alla Storia del Reparto, del Soccorso Aereo, del Paese e qui ne riportiamo le tracce, insieme all'avvertenza per tutti noi a sempre ricordare che *"la storia della componente umana del Quindicesimo e del proprio contesto di cui noi siamo fieri, è qualcosa che ci appartiene, perché le pareti del cuore hanno orecchie e memoria"*.

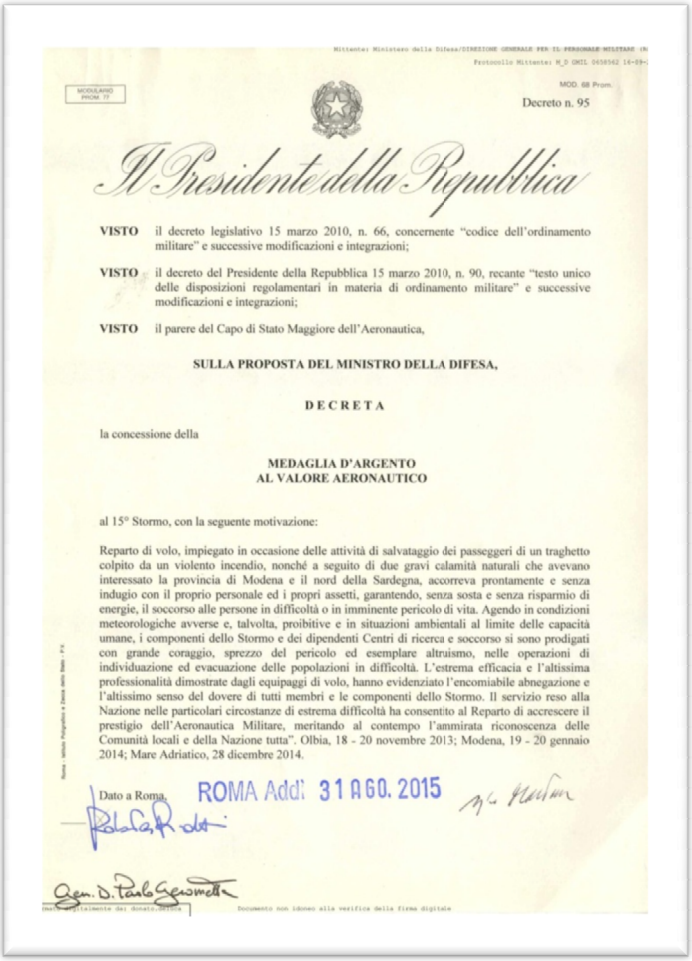
Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico alla Bandiera di Guerra del 15° Stormo

Il 28 Marzo 2008, in occasione dell'85° anniversario della costituzione dell'Aeronautica Militare, la Bandiera di Guerra del 15° Stormo viene decorata della Medaglia d'Oro al Valor Aeronautico dal Presidente della Repubblica, per la partecipazione dello Stormo all'Operazione Antica Babilonia in Iraq.

«A seguito della decisione da parte delle Autorità Politiche e Militari di dislocare in Iraq dei velivoli ad ala rotante per il sostegno delle attività operative della Forza di Coalizione, il 15° Stormo, con un complesso di n. 3 elicotteri e di circa n. 50 militari, si è rischierato sull'Aeroporto di Tallil in Iraq alle dipendenze del 6° R.O.A.. A partire dal 29 giugno 2003, data della prima missione operativa dell'HH-3F, sul territorio iracheno la cellula ha effettuato più di 3.900 sortite, di cui 2.700 operative, per un totale di oltre 4.600 ore di volo. Nei quasi quattro anni di missione, il personale di questo Stormo che in turnazione ha sostenuto tale consistente attività volativa, risulta pari al 50% dell'intero organico, evidenziando che nonostante questo gravoso impegno ha continuato ad assolvere sempre in maniera eccellente tutti i compiti d'istituto previsti in Italia, grazie al sacrificio del proprio personale che si è fatto carico della maggiore mole di lavoro derivante da una situazione di organico fortemente ridotto. Tra le molteplici missioni svolte in teatro, tra cui, 82 evacuazioni mediche (medevac), 5 evacuazioni feriti (casevac), 921 ricognizioni aeree (recce) ecc., quelle che sono state motivo di orgoglio per tutto il Distaccamento risultano essere l'immediato intervento ed il soccorso prestato al personale Carabinieri dopo l'attentato di Nassirja del 12 novembre 2003, gli interventi in soccorso del personale ferito a terra e, in generale tutte le attività a diretto supporto e protezione delle truppe di terra, diurne e notturne ed in qualsiasi condizione meteorologica ed ambientale. Le ardimentose e valorose azioni succitate svolte e la sempre eccellente professionalità posta in essere, hanno permesso di raggiungere in ogni condizione i risultati prefissati, dando lustro e prestigio all'Aeronautica Militare ed alla Nazione intera.» — Tallil – Iraq – 29 giugno 2003.

Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico alla Bandiera di Guerra del 15° Stormo

"Reparto di volo, impiegato in occasione delle attività di salvataggio dei passeggeri di un traghetto colpito da un violento incendio, nonché a seguito di due gravi calamità naturali che avevano interessato la provincia di Modena ed il nord della Sardegna, accorreva prontamente e senza indugio con il proprio personale ed i propri assetti, garantendo, senza sosta e senza risparmio di energie, il soccorso di persone in difficoltà o in imminente pericolo di vita. Agendo in condizioni meteorologiche avverse e, talvolta, proibitive ed in situazioni ambientali al limite delle capacità umane, i componenti dello Stormo e dei dipendenti Centri di ricerca e soccorso si sono prodigati con grande coraggio, sprezzo del pericolo ed esemplare altruismo, nelle operazioni di individuazione ed evacuazione delle popolazioni in difficoltà. L'estrema efficacia e l'altissima professionalità dimostrate dagli equipaggi di volo, hanno evidenziato , l'encomiabile abnegazione e l'altissimo senso del dovere di tutti i membri e le componenti dello Stormo. Il servizio reso alla Nazione nelle particolari circostanze di estrema difficoltà ha consentito al Reparto di accrescere il prestigio dell'Aeronautica Militare, meritando al contempo l'ammirata riconoscenza delle Comunità locali e della Nazione tutta". Olbia, 18 – 20 novembre 2013; Modena, 19 – 20 gennaio 2014; Mare Adriatico, 28 dicembre 2014



Decreto n. 95

Il Presidente della Repubblica

VISTO il decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, concernente "codice dell'ordinamento militare" e successive modificazioni e integrazioni;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 15 marzo 2010, n. 90, recante "testo unico delle disposizioni regolamentari in materia di ordinamento militare" e successive modificazioni e integrazioni;

VISTO il parere del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica,

SULLA PROPOSTA DEL MINISTRO DELLA DIFESA,

D E C R E T A

la concessione della

MEDAGLIA D'ARGENTO
AL VALORE AERONAUTICO

al 15° Stormo, con la seguente motivazione:

Reparto di volo, impiegato in occasione delle attività di salvataggio dei passeggeri di un traghetto colpito da un violento incendio, nonché a seguito di due gravi calamità naturali che avevano interessato la provincia di Modena e il nord della Sardegna, accorreva prontamente e senza indugio con il proprio personale ed i propri assetti, garantendo, senza sosta e senza risparmio di energie, il soccorso alle persone in difficoltà o in imminente pericolo di vita. Agendo in condizioni meteorologiche avverse e, talvolta, proibitive e in situazioni ambientali al limite delle capacità umane, i componenti dello Stormo e dei dipendenti Centri di ricerca e soccorso si sono prodigati con grande coraggio, sprezzo del pericolo ed esemplare altruismo, nelle operazioni di individuazione ed evacuazione delle popolazioni in difficoltà. L'estrema efficacia e l'altissima professionalità dimostrate dagli equipaggi di volo, hanno evidenziato l'encomiabile abnegazione e l'altissimo senso del dovere di tutti membri e le componenti dello Stormo. Il servizio reso alla Nazione nelle particolari circostanze di estrema difficoltà ha consentito al Reparto di accrescere il prestigio dell'Aeronautica Militare, meritando al contempo l'ammirata riconoscenza delle Comunità locali e della Nazione tutta". Olbia, 18 - 20 novembre 2013; Modena, 19 - 20 gennaio 2014; Mare Adriatico, 28 dicembre 2014.

Dato a Roma, ROMA Addì 31 AGO. 2015

Gen. D. Paolo Gerometta

Medaglie d'Argento e di Bronzo al Valore Aeronautico agli equipaggi del 15° Stormo

Il 31 marzo 2015, in occasione della celebrazione del 92° anniversario della costituzione dell'Aeronautica Militare, il Ministro della Difesa consegna 21 Medaglie d'Argento e di Bronzo al Valore Aeronautico agli equipaggi che hanno partecipato ai soccorsi al traghetto Norman Atlantic.

Medaglia d'Argento al Valor Aeronautico

P.M. Lgt Roberto DI LAURO (84° CSAR)

P.M. Lgt Giovanni INGROSSO (84° CSAR)

P.M. Lgt Fernando ROLLO (84° CSAR)

P.M. Pierino GIOVANNICO (84° CSAR)

P.M. Gianpaolo SFARZETTA (84° CSAR)

P.M. Christian WIERSDORF R. (85° CSAR)

"Sottufficiale operatore a bordo di elicottero, veniva chiamato ad operare in condizioni ambientali e meteorologiche particolarmente proibitive a soccorso dei passeggeri di un traghetto italiano, sul quale era scoppiato un violento incendio. Nonostante il vento forte, il denso fumo che avvolgeva la nave e le continue esplosioni che avvenivano nella stiva, riusciva con grande coraggio e sprezzo del pericolo a salvare numerosi naufraghi con l'utilizzo del verricello e della cesta in dotazione. Conscio del rischio e del pericolo cui si esponeva, non esitava a farsi calare sul traghetto per fornire assistenza ad altri elicotteri impegnati nell'attività di soccorso e, permanendo sul ponte della nave per diverse ore, gestiva con estrema capacità e determinazione le operazioni di recupero dei naufraghi, secondo le priorità stabilite. Mirabile esempio di perizia, doti umane e dedizione al servizio, contribuiva in modo determinante a dare lustro e prestigio alla Nazione e all'Aeronautica Militare". Canale d'Otranto, 28 dicembre 2014.

Medaglia di Bronzo al Valor Aeronautico

Magg. Alessandro ANTICO (84° CSAR)

"Pilota capo equipaggio di elicottero, veniva incaricato di svolgere una missione di soccorso a favore dei passeggeri di un traghetto italiano che aveva dichiarato emergenza a causa di un incendio divampato a bordo durante la navigazione. Nonostante le condizioni ambientali e meteorologiche particolarmente proibitive per la presenza di vento forte, la scarsa visibilità dovuta ai fumi intensi e le continue esplosioni provenienti dalla stiva, portava a termine le operazioni di salvataggio con destrezza e coraggio estremi, recuperando diversi passeggeri e portandoli in salvo sulla terraferma. Fulgido esempio di Ufficiale e di Comandante, dimostrava sprezzo del pericolo e, con la sua azione, dava lustro a tutta l'Aeronautica Militare". Canale d'Otranto, 28 dicembre 2014.

Magg. Diego DE MARCO (84° CSAR)

"Pilota capo equipaggio di elicottero, veniva incaricato di svolgere una missione di soccorso a favore dei passeggeri di un traghetto italiano che aveva dichiarato emergenza a causa di un incendio divampato a bordo durante la navigazione. Nonostante le condizioni ambientali e meteorologiche particolarmente proibitive per la presenza di vento forte, la scarsa visibilità dovuta ai fumi intensi e le continue esplosioni provenienti dalla stiva, svolgeva il compito con grande coraggio e somma perizia, recuperando diversi passeggeri e portandoli in salvo sulla terraferma. Fulgido esempio di Ufficiale e di Comandante, dimostrava ineccepibili capacità professionali e sprezzo del pericolo e, con il suo operato, dava lustro a tutta l'Aeronautica Militare". Canale d'Otranto, 28 dicembre 2014.

Magg. Antonio LANEVE (84° CSAR)

"Pilota capo equipaggio di elicottero, veniva incaricato di svolgere una missione di soccorso a favore dei passeggeri di un traghetto italiano che aveva dichiarato emergenza a causa di un incendio divampato a bordo durante la navigazione. Nonostante le condizioni ambientali e meteorologiche particolarmente proibitive per la presenza di vento forte, la scarsa visibilità dovuta ai fumi intensi e le continue esplosioni provenienti dalla stiva, portava a termine le operazioni di salvataggio con destrezza e coraggio estremi e provvedeva al trasbordo di diversi passeggeri su una vicina nave da crociera, operando incessantemente per diverse ore. Fulgido esempio di Ufficiale e di Comandante, dimostrava sprezzo del pericolo ed esemplare spirito di servizio, contribuendo così a dare lustro e onore a tutta l'Aeronautica Militare". Canale d'Otranto, 28 dicembre 2014

Magg. Lorenzo LEONE (84° CSAR)

"Pilota capo equipaggio di elicottero, veniva incaricato di svolgere una missione di soccorso a favore dei passeggeri di un traghetto italiano che aveva dichiarato emergenza a causa di un incendio divampato a bordo durante la navigazione. Nonostante le condizioni ambientali e meteorologiche particolarmente proibitive per la presenza di vento forte, la scarsa visibilità dovuta ai fumi intensi e le continue esplosioni provenienti dalla stiva, riusciva a porre in salvo diversi passeggeri trasbordandoli su una nave da crociera in prossimità della zona di operazioni. La perizia e il coraggio dimostrati dall'Ufficiale, in una missione complessa e prolungata, davano lustro e prestigio a tutta l'Aeronautica Militare". Canale d'Otranto, 28 dicembre 2014.

Magg. Marco MASCARI (85° CSAR)

"Pilota capo equipaggio di elicottero, veniva incaricato di svolgere una missione di soccorso a favore dei passeggeri di un traghetto italiano che aveva dichiarato emergenza a causa di un incendio divampato a bordo durante la navigazione. Nonostante le condizioni ambientali e meteorologiche particolarmente proibitive per la presenza di vento forte, la scarsa visibilità dovuta ai fumi intensi e le continue esplosioni provenienti dalla stiva, ultimava le operazioni di salvataggio con destrezza e coraggio estremi, recuperando diversi passeggeri e provvedeva al loro trasbordo su una nave da crociera presente nella zona di operazioni, portando così a compimento la complessa e rischiosa missione in sicurezza e con tempestività ed efficacia e dimostrava non comune perizia e sprezzo del pericolo, contribuendo, con il suo operato, a dare prestigio e onore a tutta l'Aeronautica Militare". Canale d'Otranto, 28 dicembre 2014.

Cap. Francesco BELLOVINO (84° CSAR)

"Ufficiale secondo pilota di elicottero, veniva impiegato in una pericolosa e complessa missione di soccorso a favore dei passeggeri di un traghetto italiano, per il quale era stato dichiarato l'abbandono nave dal parte del Comandante a seguito di un incendio divampato a bordo. Operando in condizioni particolarmente difficili con forte vento, di notte e nonostante la presenza di intenso fumo, riusciva a cooperare con il Capo equipaggio nel recupero di diverse persone e nel loro successivo trasbordo su una nave da crociera in prossimità della zona d'operazioni. Dimostrando grande coraggio, sprezzo del pericolo ed estrema perizia contribuiva fattivamente a salvare numerose vite umane e ad accrescere il prestigio del Reparto di appartenenza e dell'Aeronautica Militare tutta". Canale d'Otranto, 28 dicembre 2014.

Cap. Daniele CATAMO (84° CSAR)

Cap. Francesco PASTORE (84° CSAR)

"Ufficiale secondo pilota di elicottero, veniva impiegato in una pericolosa e complessa missione di soccorso a favore dei passeggeri di un traghetto italiano, per il quale era stato dichiarato l'abbandono nave dal parte del Comandante a seguito di un incendio divampato a bordo. Operando in condizioni particolarmente difficili con forte vento, di notte e nonostante la presenza di intenso fumo, riusciva a cooperare con il Capo equipaggio nel recupero di diverse persone e nel loro successivo trasbordo su una nave da crociera in prossimità della zona d'operazioni. Dando prova di grande coraggio, sprezzo del pericolo ed estrema perizia, contribuiva efficacemente a porre in salvo numerose vite umane e ad accrescere il lustro dell'Aeronautica Militare". Canale d'Otranto, 28 dicembre 2014.

Cap. Davide VERDOLINI (84° CSAR)

"Ufficiale secondo pilota di elicottero, veniva impiegato in una pericolosa e complessa missione di soccorso a favore dei passeggeri di un traghetto italiano, per il quale era stato dichiarato l'abbandono nave dal parte del Comandante a seguito di un incendio divampato a bordo. Operando in condizioni particolarmente difficili con forte vento, scarsa visibilità dovuta ai fumi intensi e continue esplosioni provenienti dalla stiva del traghetto in fiamme, riusciva a cooperare con il Capo equipaggio nel recupero di diverse persone e nel loro successivo trasbordo su una nave da crociera che si trovava in prossimità della zona d'operazioni. Dando prova di grande coraggio, sprezzo del pericolo ed estrema perizia contribuiva efficacemente a porre in salvo numerose vite umane e ad accrescere il lustro dell'Aeronautica Militare". Canale d'Otranto, 28 dicembre 2014.

Cap. Rodolfo CIVITARESE (85° CSAR)

"Secondo pilota di elicottero, veniva impiegato in una pericolosa e complessa missione di soccorso a favore dei passeggeri di un traghetto italiano, per il quale era stato dichiarato l'abbandono nave dal parte del Comandante a seguito di un incendio divampato a bordo. Operando in condizioni particolarmente difficili con forte vento, di notte e nonostante la presenza di intenso fumo, riusciva a cooperare con il Capo equipaggio nel recupero di diverse persone e nel loro successivo trasbordo su una nave da crociera in prossimità della zona d'operazioni. Fulgido esempio di brillante Ufficiale, dava prova di estrema professionalità e perizia concorrendo, con elevato sprezzo del pericolo, a salvare numerose vite umane, a maggior lustro dell'Aeronautica Militare". Canale d'Otranto, 28 dicembre 2014.

P.M. Lgt. Michele CARELLA (84° CSAR)

P.M. Raimondo CAMPA (84° CSAR)

"Sottufficiale operatore a bordo di elicottero, veniva chiamato a operare in condizioni ambientali e meteorologiche particolarmente proibitive a soccorso dei passeggeri di un traghetto italiano per il quale, a seguito di un violento incendio a bordo, era stato dichiarato l'abbandono nave da parte del Comandante. Nonostante il vento forte, il denso fumo che avvolgeva la nave e le continue esplosioni che avvenivano nella stiva, riusciva con grande coraggio e sprezzo del pericolo a salvare numerose persone con l'utilizzo del verricello e della cesta in dotazione, prelevandole dal traghetto in fiamme e trasbordandole su di una nave da crociera in prossimità della zona di intervento. Dimostrando non comune perizia, eccellenti doti umane ed encomiabile dedizione al servizio, dava lustro alla Forza Armata e alla compagine militare". Canale d'Otranto, 28 dicembre 2014.

P.M. Crescenzo DE PALO (84° CSAR)

P.M. Ivano PEPE (84° CSAR)

P.M. Alessandro DE ANGELIS (85° CSAR)

"Sottufficiale operatore a bordo di elicottero, veniva chiamato ad operare in condizioni ambientali e meteorologiche particolarmente proibitive a soccorso dei passeggeri di un traghetto italiano, sul quale era scoppiato un violento incendio. Nonostante il vento forte, il denso fumo che avvolgeva la nave e le continue esplosioni che avvenivano nella stiva, riusciva con grande coraggio e sprezzo del pericolo a salvare numerose persone con l'utilizzo del verricello e della cesta in dotazione, prelevandole dal traghetto in fiamme e trasbordandole poi su di una nave da crociera in prossimità della zona di intervento. Dimostrando elevatissimo spirito di servizio e spiccate doti di perizia aeronautica, dava lustro alla Forza Armata e a tutta la compagine militare". Canale d'Otranto, 28 dicembre 2014.

Al Glorioso 15° Stormo Combat Search and Rescue

"VOLA"

...Vola alto e libero sprezzante del pericolo, nel giorno più splendente, dalla vetta più elevata fino all'immensità del mare...
...vola nella notte più profonda, sotto un cielo di stelle rischiarato dalla luna...
...vola sul mare in burrasca, tra vento, tuoni e fulmini...
... perché noi siamo quelli che siamo, forti nella volontà di combattere, di cercare, di trovare e di salvare...e a te, che quando tutto va male "giochi il tuo Jolly",
tu che sei l'ultima speranza di chi speranza non ne ha più,
guarda sempre avanti a tutti quelli che sei
chiamato a salvare, non voltarti mai indietro
a tutti quelli che non hai mai abbandonato...
perché in questo Stormo fatto di Uomini, di specialisti e poi di militari,
regnano l'Audacia, il Coraggio, l'Onore e la Gloria
a tutti quegli Uomini che hanno fatto del loro lavoro, la loro passione..
...a tutti quegli Uomini che oggi non sono più con noi...
...Storie di Uomini, storie di Eroi...
...continuiamo a scrivere pagine di Storia del Glorioso 15° Stormo...

M.llo EV/OB De Martino Marco

COME ERAVAMO

In ricordo di Totò...

Nella foto-testimonianza ci siamo io e l'*atipico* Mario ed in secondo piano il lungo Conti, il giovane e baffuto Sorino in versione "PAULISTA" e, soprattutto, il mio caro e compianto Aldo Iacoella.
Mi sembra di ricordare che era una serata che si concludeva con il "passaggio basso" nella cantina del "*Neo*" Campi, dove si assaggiava il famoso Pantano Bianco; si assaggiava, ma… a fiumi!!!
Altra tempra: anni '80!

Al *Neo* Campi nessuno aveva suggerito di portare i colleghi in cantina, ma la spinta affettiva e partecipativa era tale che nessuno poteva sottrarsi a questo nuovo modo di intendere il lavoro. Innanzitutto la condivisione della vita, nelle sue variabili che erano state tenute sempre fuori, come la famiglia, i destini, le vicissitudini, ecc.
Eppure il *Neo* citato metteva sul piano del fattor comune qualcosa che fino ad allora era stato riservato solo alla sfera del privato.

C'era una disponibilità verso i colleghi di lavoro che poteva sembrare anche un poco godereccia ed a tratti irriverente, ma era la traccia del tessuto di quello che stava per accadere ad uno Stormo, inteso soprattutto come la spinta individuale verso i colleghi in modo da formare una trama tra le persone ed il loro lavoro: tutti insieme, nobili e non, presi più volte con il massimo esponente, la nostra regola base, la formula matematica del fattor comune di "Gente" che fa del lavoro e della vita l'obiettivo primario.

A queste kermesse epicuree qualcuno si defilava, più per timidezza che per ferreo autocontrollo, perché lo spirito c'era e si vedeva in tutti, nessuno escluso.
La partecipazione, così come la condivisione, erano e sono gli elementi portanti del destino comune, una sorta di più rotaie parallele che corrono nella stessa direzione.
Il "modo" con cui si facevano le cose del lavoro e dell'impegno socio-professionale, somiglia moltissimo a quel famoso canto che riecheggia sempre fin dal secolo XV (QUINDICESIMO… guardate un po' l'assonanza):

"Q*uanto è bella giovinezza,*
che si fugge tuttavia!
Chi vuol esser lieto sia:
del doman non v'è certezza"

Quasi come un (doloroso) presentimento del breve ma intenso splendore di uno Stormo che rinasceva.
Credo che il segreto di quella stagione rinascimentale fu soprattutto nella "filosofia del Gruppo", l'85° in primis, che fece da traino e da nuova preposizione alla vita fino ad allora scandita dagli orari di servizio, vieni alle 8 e vai via alle 16.
Al Gruppo ci si stava sempre, in ogni occasione, in ogni circostanza, in ogni allarme, presente ad ogni sua chiamata. Come quando di notte, un oggi famoso Generale mi fece trasportare con la macchina a Vigna di Valle per fare da piantone armato dentro un velivolo dei neo-acquisiti "Bombardieri d'acqua" che non riusciva più a decollare dal lago di Bracciano: un freddo cane, ma lo si faceva perché il Gruppo portava sempre a termine i propri incarichi.
Non credo che ci fossero misteriosi motivi o grandi vendette da compiere, c'era il destino comune, quella sorta di target (un poco di modernità non guasta) dove devono confluire tutte le forze, le disponibilità, le motivazioni ed i diversi disegni di personalità. Non abbiamo mai permesso ad un "*temporaneo sabotatore sottostimato*" di scompaginare il Gruppo, operativo, addestrativo, manutentivo, solidale, umano e professionale. Perché esso era la nostra risorsa più forte e che faceva da scudo ad ogni esigenza, nel senso che il grosso del lavoro si faceva in quel luogo, di giorno e di notte, per 365 giorni l'anno (compresi i festivi ed i superfestivi), vista la sua vicinanza al "sole" che permette la vita, ma che può bruciare tutto in un baleno.
Poi dove c'era da combattere, combattevamo, anche sapendo che i rischi di non uscire vivi erano "statisticamente significativi".
Per quanto sopra vi rimando alla nostra operazione in quel teatro (in tutti i sensi) che scaturì dal lancio del missile libico verso Lampedusa, un post evento dopo la traversata da Ciampino a Cipro per l'Achille Lauro. Chi sa può raccontarla, a bassa voce s'intende.
Superammo ogni ostacolo, con la nostra forza dello stare insieme, sempre uniti e sempre con il sorriso sulle labbra, ma guai a provocare più di una volta, qualcuno si pentì, sotto il profilo della carriera militare s'intende.
Detto in italiano, ne abbiamo bollito di mediocri, nessuno ci ha mai fatto un baffo.
In Partenopeo si dice in altro modo, molto più colorito, ma sempre efficace.
Il nocciolo duro del Gruppo era inscalfibile, fino a quando l'età e l'anzianità di servizio lo hanno permesso.
Poggiava su autentiche colonne portanti, gente che stava in volo come a casa propria, leggi i Campi, Fischione, Fabbri, Roda, Generosi, Votantonio Berardo, ovvero, come diceva l'atipico Mario, gente che di SGA, SGU, SLE, SMA, SMI, non ne sapeva nulla perché la loro professione era il volo; come i nostri magnifici specialisti, Cioffi, Bettanello, Pompei, Catini, Oroni, Sestili, Pucci, che formavano le schiere di giovani come Affetto Zona, Claudio Milana, Mimì Saldamarco, Tommasantonio Ursini, Pinardi, Menna, Barni e mi fermo perché l'elenco diventa lungo. Un Gruppo dove in manutenzione andava ogni macchina che necessitava, uscendo sicura ed affidabile, anche a costo di lavorare di notte per consegnare la macchina "*efficiente e lavata*" al mattino (*mi viene un groppo in gola*!!!). Mi pare ancora di vederli come un nugolo di formiche operaie intorno al "*capitale da difendere*", arrampicati su scale e scalette, chi dentro e chi fuori…
Gente del Quindicesimo che ha avuto l'onere e l'onore di plasmare, incorporare e lanciare tanti giovani leoni accademici, temporaneamente dirottati ovviamente su SGA, SLE, ecc.ecc., per altre finalità organizzative certamente, ma ogni volta accolti e reintegrati come Comandanti, nello spirito fatto soprattutto sull'autorigenerarsi in un lavoro che significa "equipaggio", vita intra ed extra-moenia, alfa ed omega di ogni cultura di base per il successo operativo.
Il nocciolo spingeva i Cuccu, Di Lorenzo, Clemente, Romanini, Calzetta, Sorino, Conti, Trinca, Barale (il Seminatore d'oro per eccellenza) che ricevuta la spinta, spingevano a loro volta una giostra perpetua che girava in allegria e concordia, soprattutto con la

mentalità della salvaguardia dello Stormo e della sua Gente: una difesa insuperabile degna di giocare in coppa del mondo, con un attacco da paura!!!.
Con molta probabilità dimentico qualche nome-protagonista e me ne scuso, la memoria comincia a difettare.
Tutto il resto è noia, come cantava il miglior Califano.
Ogni giorno una vittoria, ogni giorno un recupero impossibile, salvataggi "*a go go*", fatti e non parole; concretezze e non ipotesi. Per gli increduli e per i non informati si prega di leggere le statistiche delle operazioni di soccorso effettuate negli anni 80 e 90 nei numeri di Nec in Somno Quies custoditi allo Stormo.
Ogni giorno primo e secondo allarme in volo, ed in base gli altri ad addestrarsi, pronti ad ogni evenienza, pronti ad ogni esigenza, preparati con la mentalità della solidarietà e della colleganza, cotti a puntino e pronti per essere serviti, sicuri di mai abdicare davanti ad una richiesta; se due equipaggi erano in volo, si preparava un terzo ed anche un quarto se era possibile. Grande Stormo il 15°, che dirottava anche altri elicotteri dei Centri co-fraterni che ne avevano disponibilità, verso l'obiettivo della prontezza a tutte le ore.
Una squadra imbattibile, mai perdente, fuoriclasse che nascevano in continuazione… Mulas, Albanese, Iannone, Fucci, Orlandi ed il "Nonno" Ivaldi, ora per altri lidi, degno erede di Votantonio Berardo. Che Stormo ragazzi!!!
É capitato molte volte che, rientrando da una missione operativa in piena notte, trovavi qualcuno ad attenderti nella sala attesa equipaggi, il quale si era premurato di far trovare allo stanco equipaggio un piatto di fumanti spaghetti all'amatriciana!!!
Dove non arrivava l'organizzazione (sempre deficitaria), arrivava lo spirito di solidale fratellanza che animava tutti, nessuno escluso, sorpassando a velocità della luce ogni possibile magagna o disattenzione logistico - organizzativa, dove gli ARS facevano sempre la loro parte facendosi interpreti di cose non dette o non recepite.
Viva i passaggi bassi nella cantina del *Neo* Campi, evviva le cenette con l'equipaggio tutto; evviva ancora a quanti, montando d'allarme alle 21, condividevano quei momenti di grandi prospettive; volare e stare insieme: il segreto di Maria Calzetta!!!
Viva il Quindicesimo Stormo e la sua Gente, ieri, oggi e sempre, che possano formare tanti noccioli duri su cui contare per l'avvenire.
Vogliate perdonarmi il modo per raccontare un pezzo di grande storia di uomini e di macchine, come testimonianza vista da altra prospettiva; ma quando si racconta la storia, l'etica rigorosa per la verità è d'obbligo.

Antonio Toscano

MAMMAJUT!

Dall'archivio storico del Sito AG15

Cena della Palilia

Per comprendere cosa è stata la Cena della Palilia di ieri sera è necessario chiarire un concetto, altrimenti si rischia di ritenere sempre che queste cene siano dedicate esclusivamente agli anziani e non ai giovani. Ognuno di noi conserva nel cassetto dei ricordi l'immagine degli amici con cui ha percorso una parte significativa del proprio cammino. Per i giovani questi amici, grazie alla loro "tenera" età, sono i compagni di scuola o di Accademia, per gli anziani sono anche, e soprattutto, quelli con i quali si è condivisa la parte più significativa del vivere, quella dedicata all'Aeronautica in generale ed al 15° Stormo in particolare. Da questa semplice considerazione scaturiscono le scene viste ieri sera, prima dell'inizio della bellissima cena organizzata da Antonio Berardo. E sì, perché Antonio ieri l'ha fatta proprio grossa, nel senso che è riuscito a coinvolgere più di 110 persone, e fra questi ex appartenenti allo Stormo che veramente, è il caso di dirlo, non si vedevano da anni ed anni.

Il momento iniziale è stato molto toccante, la felicità di incontrare amici con i quali abbiamo potuto ricordare quella e quell'altra missione di volo, oppure semplici avvenimenti è stata effettivamente grande. I giovani non sono comunque rimasti a guardare, perché anche loro sono accorsi in numero consistente ed anche fra loro si annoverava già "qualche ex".

Accedendo alla sala i convenuti hanno scoperto che gli organizzatori avevano deciso di assegnare ad ogni tavolo un nome particolare, c'era quello degli accidiosi, quello dei forti, dei lussuriosi, degli invidiosi, dei grandi, persino dei gay, ed ognuno ha scelto quello che più lo divertiva.

Poi la serata è proseguita leggera, fino all'intervento del solito Antonio che ha riportato tutti nell'atmosfera dello Stormo, rinverdendo i ricordi dei tempi dell'HU16 e dell'AB204 e dell'eterna rivalità fra quelli dell'84° e quelli dell'85°. Quindi è stata la volta degli aneddoti, delle esercitazioni Mare Aperto, della realtà dell'intervento per la crisi dell'Achille Lauro, che nei ricordi di chi l'ha vissuto resta esclusivamente per i momenti goliardici e divertenti, piuttosto che per le enormi difficoltà, sia meteorologiche, sia tecniche, che la missione comportò. L'intervento del Capo Calotta ha avuto la sua parte pregnante nel festeggiare Carla Angelucci, che compiva gli anni, ed Ida Casetti, insignita dell'onorificenza di cavaliere dell'OMRI direttamente dal Presidente della Repubblica l'8 marzo, in occasione della "Giornata della donna", per la professionalità dimostrata nell'affrontare una situazione di grande pericolo, per il coraggio e la determinazione che l'hanno portata a superare le gravi conseguenze dell'incidente e che le hanno consentito di riprendere il servizio attivo come Tenente pilota dell'Aeronautica Militare.

Con l'intervento del Presidente, che ha ricordato l'importante appuntamento del prossimo giugno, quando bisognerà rinnovare l'intero Consiglio Direttivo per scadenza del mandato, si è conclusa una delle più belle serate conviviali dell'Associazione organizzata dal nostro Antonio.

La Redazione AG15
Dall'archivio storico del Sito AG15

Armi Stivate e switches on safe!!

Estate 2006: l'estate dei Mondiali, del "cielo azzurro sopra Berlino" penserete… ma per qualcuno anche l'estate, l'ultima per il 15° Stormo, del cielo sabbioso dell'Iraq. Una delle ennesime operazioni fuori area dello Stormo… per molti forse, di certo non per me, giovane secondo pilota, fresco fresco di Combat Ready.

Non basterebbe un intero volume per contenere tutti i bei ricordi e le emozioni che hanno caratterizzato il "mio" Iraq. Anche adesso, a distanza di qualche anno e di qualche ora di volo, non riesco a riassumere in una sola parola quei mesi trascorsi a Tallil. Molte persone hanno scritto, raccontato e detto ormai quasi tutto della campagna "Antica Babilonia" e delle vicende del 6° ROA, ma credo che poche persone abbiano parlato degli ultimi giorni trascorsi in terra Iraqena dagli uomini del 15° Stormo, forse perché eravamo rimasti proprio in pochi!!

La pianificazione e la gestione della chiusura del contingente ci ha impegnati fin dal mese di agosto. Organizzare un rischieramento all'estero di tale portata non è mai semplice, curare il redeployement di mezzi, materiali e soprattutto uomini dello Stormo, dopo 3 anni di permanenza in territorio estero è stata per certi versi la nostra "Mission Impossible"…Così vengono implementate le missioni di scorta ai convogli, da 2 a 4 volte al giorno, da Nassirja fino al confine dell'AOR italiana: ci si sveglia a notte fonda, il Briefing, il volo, i nostri sono sotto di noi, e la paura che qualcosa possa andare storto lascia sempre il passo alla convinzione di voler fare tutto quello che possiamo per dare una mano... Una, due, tre sortite per vigilare dall'alto (ma non troppo!) su quello che succede attorno alle nostre autocolonne, fin quasi a Bassora, quando sul confine dell'AOR ci sono (quasi) sempre i nostri amici e colleghi della RAF a darci il cambio. Ogni volta giriamo l'elicottero per rientrare a Nassirja mi chiedo come sarà quando scorteremo l'ultima autocolonna, quando il lavoro sarà terminato e organizzeremo la trasferta in Kuwait. Dopo più di tre mesi ero un po' combattuto fra il desiderio di tornare a casa, dalla famiglia e dagli affetti, e quel senso di tristezza un po' latente che ti colpisce quando il liceo sta per terminare, o quando un bel periodo sta per lasciare il posto a qualcosa di nuovo, quando sai che la famiglia lavorativa che ti ha coccolato, a volte sgridato, ma sempre amato, sta per sciogliersi...

Nel frattempo i mesi di settembre ed ottobre scivolano letteralmente via, e ci apprestiamo ad organizzare le ultime sortite di volo, quelle del trasferimento in Kuwait dei nostri adorati (ed impolverati!!!) Pelican. L'ultima settimana a Tallil si trasforma letteralmente nella "settimana dei ricordi": io sono per la prima volta in Iraq, ma dietro ogni pranzo, ogni allenamento, ogni sortita di volo, dietro a qualsiasi chiacchierata nessuno dei veterani

perde l'occasione per rispolverare qualcuna delle esperienze passate e vissute là. Ed è un'esperienza che mi ha e ci ha lasciato molto dentro, perché ancora oggi accadono le stesse identiche cose quando incontro in giro per i Centri tutte le splendide persone della mia famiglia d'Iraq, con cui ho trascorso laggiù quei mesi così intensi. E col passare degli anni ho apprezzato e realizzato sempre più l'effettiva valenza di quanto abbiamo fatto, io in quei mesi ma più in generale lo Stormo e la coccarda tricolore: sia per la protezione delle comunità locali, ma anche e soprattutto quanto abbiamo fatto per garantire la sicurezza e la protezione di tutti i nostri connazionali impegnati a vario titolo in Iraq in quegli anni e, per la parte che mi ha visto presente, in quei mesi…

riatterrerà più lì, e di pista ne saluta effettivamente un bel po'!!! Su il carrello, sorvoliamo il campo per l'ultima volta, ringraziamo "Ali' Tower" per il supporto e l'ospitalità ripercorrendo per un tratto quella vecchia autostrada, stavolta vuota, e anche un po' triste, fino ad arrivare al border crossing: un sospiro, il Capo Equipaggio, un poco emozionato entra in interfono e ordina: "equipaggio, switches on safe ed armi stivate"...
Noi eseguiamo, e dalla rampa fino al cockpit è un urlo di gioia... dura poco, giusto il tempo di realizzare che abbiamo altri 40' di volo e che di tempo per festeggiare ce ne sarà dopo.

La sera prima del decollo per il Kuwait ha un sapore particolare: zaini e valigia pronta, la cameretta ormai spoglia, e mi addormento a fatica perché so che domani è l'ultimo giorno di Iraq prima del redeployement a Kuwait City, e mi accorgo che siamo davvero alla stretta finale... Per fortuna ho poco tempo, sia per pensare che per dormire, perché la sveglia arriva veramente un secondo dopo che ho chiuso gli occhi: gli elicotteri sono pronti, riempiti fino all'ultima libbra disponibile per consentirci di decollare dalla pista... grazie alla temperatura ancora sopportabile ed alla lunga pista di Nassirja riusciamo a staccarci da terra con uno dei "rullati pesanti" che tutti i piloti di HH-3F hanno vissuto in prima persona almeno una volta nella vita: lui non ci delude, anche se pare sappia che non

In cabina guardiamo entrambi lo specchietto impolverato: ovviamente le dune dell'Iraq non sono diverse da quelle del Kuwait, proprio quelle dune dei telegiornali di tanti anni fa, ma la sabbia sotto di noi adesso ha un sapore diverso e ce ne rendiamo subito conto. Io saluto le seconde con un sorriso che mi esce dal casco, ma guardando le prime che si allontanano dietro di noi non posso non sospirare, perché sono finalmente costretto a chiudere il capitolo della mia esperienza, lavorativa e di vita, più avvincente. Come ho detto, sono passati un po' di anni, il Pelikan adesso riposa, e adesso più che mai l'orizzonte è pieno di altri capitoli meravigliosi da scrivere.

Marco MENEGHELLO

Eroi per caso

Non vi ha mai sfiorato il pensiero, l'idea, il sogno di gesta eroiche e fuori dall'ordinario da raccontare. Azioni viste nei film o lette nei libri, solo per catturare l'attenzione del vostro improvvisato pubblico, lasciarli a bocca aperta e rispondere a tutte le curiose domande? Allora è il caso che vi racconti le avventure della gente del 15°.
Certi momenti, emozioni e situazioni estreme ne sono accadute e per elencarle tutte non sarebbero sufficienti poche pagine, ma servirebbe un' intera serie televisiva. Cercare di metterle insieme non è facile e i pensieri si mescolano. Operando in diverse parti del mondo, per esercitazioni o per missioni internazionali, mi vengono in mente i volti delle persone con le quali abbiamo lavorato, che abbiamo soccorso e altre che purtroppo abbiamo perso. Le persone con le quali abbiamo avuto il piacere di lavorare, ci ricordano per la nostra professionalità, quelli che abbiamo soccorso ci hanno ripagato con un sorriso o con un abbraccio, quelli che abbiamo perso infine … sono e saranno sempre con noi … anzi non se ne sono mai andati. Sarebbe facile a questo punto elencare gli eventi che ci hanno visto protagonisti in questi ultimi anni, i soccorsi a favore della popolazione abruzzese durante i giorni del terremoto, le alluvioni in Versilia, il naufragio della Costa Concordia, i soccorsi in mare e in montagna, il rientro dall'Iraq e l'impegno in Afghanistan. Ma saltando nel tempo e nei ricordi, mi tornano in mente i mesi estivi del 2006, in terra irachena, dove si sono concentrati una serie di eventi che hanno visto protagoniste alcune persone del 15° e pochi altri …

Il 9 agosto in una torrida giornata irachena io e il mio collega e amico Sergio Cerantonio, mentre ci trovavamo all'interno della base aerea di Tallil, venivamo sorpresi da un attacco IDF. Dopo una prima esplosione, mentre tentavamo di rientrare al campo, un secondo razzo esplodeva molto vicino a noi. Passato un primo momento di smarrimento e messi al riparo, ci accorgemmo che

nell'esplosione era rimasto ferito un "contractor" americano. Nonostante l'attacco continuasse, in quella occasione la base fu colpita da almeno nove razzi, io e il mio collega aerosoccorritore uscimmo dal riparo provvisorio e correndo ci recammo nei pressi del luogo dell'esplosione per portare soccorso al ferito. Notata subito la gravità della situazione, ci prodigammo per prestare le prime cure risultate successivamente determinanti per salvare la vita del malcapitato. Il ferito presentava due grosse emorragie, una al fianco e l'altra alla gamba. Dopo averlo portato in un luogo più sicuro, con molto sangue freddo e professionalità, bloccammo l'emorragia con materiale di fortuna (magliette e cinture), tamponando il fianco ed applicando un laccio emostatico alla gamba. Notando infine, che i soccorsi richiesti più volte per radio, in considerazione della situazione di allarme generale tardavano ad arrivare, decidemmo di utilizzare un mezzo di fortuna, "prendendo in prestito" un Pick-up momentaneamente abbandonato ed in uso ai civili americani e trasportando velocemente il ferito presso l'ospedale USA.

Arrivati in ospedale consegnammo il ferito ai sanitari, i quali se ne presero cura e ringraziando per la collaborazione. In seguito arrivarono varie segnalazioni di compiacimento, da parte dei dottori Americani, che sottolineavano che proprio grazie al tempestivo intervento il contractor si sarebbe salvato. Il ferito infatti fu sottoposto a notevoli trasfusioni di sangue e plasma e nella serata dello stesso giorno fu trasportato a Kuwait City per una maggiore assistenza. Questo fu solo l'ultimo di una serie di eccezionali interventi che ci videro coinvolti in quel periodo. Infatti poco prima portammo in salvo alcuni colleghi della Brigata Sassari che erano caduti in un' imboscata. E subito dopo la ricerca e il recupero del velivolo UAV PREDATOR, atterrato fuori campo il 15 maggio e durante varie missioni di ricognizione individuammo e segnalammo, il ritrovamento di vario materiale bellico ed esplosivo pronto ad essere utilizzato contro le nostre truppe. Questo è ciò che abbiamo fatto e che continuiamo a fare ovunque ci venga richiesto di intervenire, mettendo noi stessi al servizio degli altri senza risparmiarci.è una fortuna far parte di un Gruppo come questo ed è una fortuna condividere con loro questa rumorosa vita.

Fabrizio VERGINELLI

Argentei riconoscimenti giunsero

"CONFERITA LA MEDAGLIA D'ARGENTO AL VALOR AERONAUTICO AD UN EQUIPAGGIO DELL'82° CENTRO C.S.A.R. DI TRAPANI"

In occasione dei festeggiamenti per l'88° Anniversario dell'Aeronautica Militare, cinque membri dell'82° Centro S.A.R. ed un assistente di sanità del 37° Stormo di Trapani hanno ricevuto l'importante riconoscimento.
Venerdì 1° aprile, presso Palazzo Aeronautica a Roma si è svolta la cerimonia solenne per gli 88 anni di costituzione dell'Aeronautica Militare alla presenza del Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, del Ministro della Difesa, on. Ignazio La Russa, del Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Biagio Abrate e del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Giuseppe Bernardis. Hanno inoltre preso parte all'evento i vertici delle Forze Armate e dei Corpi Armati dello Stato, nonché i rappresentanti delle Istituzioni locali.
Durante la cerimonia, il Presidente della Repubblica ha consegnato la Medaglia di Argento al Valore Aeronautico ad un equipaggio dell'82° Centro CSAR, con la seguente motivazione: "*i componenti l'equipaggio impegnato nel recupero di 16 naufraghi da una barca a vela australiana, hanno operato in circostanze particolarmente proibitive, ambientali e meteorologiche, tale da esporre la loro vita ad un eccezionale pericolo, denotando singolare perizia, eccellenti doti umane, encomiabile dedizione al dovere ed indiscusso coraggio, rendendo l'evento particolarmente meritevole e commendevole.*" Cieli di Palermo, 25 MN nord da Castellammare del Golfo, notte del 21 ottobre 2007".
I fatti. Alle ore 21.00 del 21 ottobre 2007 un elicottero HH-3F decolla dalla base di Trapani Birgi per ricercare una barca a vela al largo di Castellamare del Golfo (TP). L'imbarcazione australiana, lunga 21 metri, partecipa alla 28ª

edizione della Rolex Middle Sea Race Cup di Malta quando, a causa delle avverse condizioni del mare, perde il timone e naviga alla deriva per più di tre ore. Il mare forza 6 in aumento, il vento fino a 50 nodi (circa 90 Km/h), le intense piogge e temporali che imperversano nella zona e l'impossibilità dell'imbarcazione di comunicare con l'elicottero hanno reso le operazioni di recupero particolarmente difficili. A causa delle onde molto alte e dell'albero dell'imbarcazione alto circa 30 metri che oscillava pericolosamente, è stato necessario calare l'aerosoccorritore in acqua che ha raggiunto prima l'imbarcazione con 8 dei 16 naufraghi, poi il battello di emergenza con gli altri 8 a bordo. Il recupero a bordo dell'elicottero di ogni naufrago ha richiesto che l'aerosoccorritore effettuasse ogni volta una salita ed una discesa vincolato al verricello. Per motivi di autonomia, peso e spazio a bordo, l'elicottero si è diretto all'aeroporto di Palermo Punta Raisi, dove ha lasciato i primi 8 naufraghi, ha rifornito rapidamente ed è tornato a recuperare gli altri 8 membri dell'imbarcazione naufragati. Le operazioni di recupero si sono concluse alle 23.50 quando tutti i naufraghi si sono ritrovati all'aeroporto di Palermo Punta Raisi.

Il Ten.Col. Guadalupi, pilota capo-equipaggio, il Cap. Russo, secondo pilota, il M.llo 1ª Cl. Origlio, capo velivolo, il M.llo 1ª Cl. La Rosa, operatore di bordo, il M.llo 1ª Cl. Di Domenico, aerosoccorritore, il M.llo 1ª Cl. Savarese, aerosoccorritore e il M.llo 1ª Cl. Adragna, assistente di sanità del 37° Stormo, sono gli uomini che hanno condotto con successo questa difficile missione di recupero, definita epica dalle cronache dell'epoca, e che sono stati insigniti dell'importantissimo riconoscimento dal Presidente della Repubblica.

Nell'ambito della stessa cerimonia anche il M.llo di 1ª Classe Calogero Perrone, assistente di sanità del 37° Stormo, è stato insignito della Medaglia di Bronzo con la seguente motivazione: "*Sottufficiale operatore sanitario facente parte di un equipaggio di volo su un velivolo HH-3F, recupera in mare una persona di nazionalità turca in imminente pericolo di vita e, nonostante le critiche condizioni meteo, metteva in sicurezza l'infortunato. Esempio di supremo coraggio e professionalità*". Mazara del Vallo (TP), 12 Marzo 2006".

Angelo MOSCA

UN'ESERCITAZIONE DA RICORDARE

È sempre il lunedì il giorno delle sorprese. In maglietta e pantaloncini pronto, si fa per dire, per le prove sportive dettate dalla SMA 034 mi presento al Gruppo per il briefing mattutino.
Dopo pochi minuti sono di ritorno dalla cameretta in tuta da volo. L'ultima inaspettata variante al PVG mi elegge passeggero della Rescue I-LZ che sta partendo con l'HH-3F alla volta di Senise (Potenza) per un'esercitazione con il Soccorso Alpino calabro-lucano.
Comodamente seduto tra i due piloti, Cap. Lorenzo Leone e Ten. Donatella Caforio, mi godo il mio primo volo su quell'elicottero che fino ad ora avevo visto solo da terra. Il resto dell'equipaggio, Lgt. Angelo Brigante (OB), PM Marcello Pulpito (OB) e PM Raffaele Torsello (ARS), completa le operazioni pre-volo e sale a bordo per il decollo.

Si parte… È bello tornare per aria dopo quasi tre settimane di astinenza, ed è bello farlo su una nuova macchina... almeno per me.
Osservo attentamente tutte le operazioni svolte dai piloti, mentre l'Italia scorre veloce sotto di noi, e dopo circa un'ora arriviamo a destinazione.
L'accoglienza è decisamente positiva: un'abbondante colazione, il briefing per definire l'esatta sequenza degli eventi e l'esercitazione può cominciare.
Decolliamo per dirigerci sull'altra sponda del lago di Senise dove ci aspettano, già pronti, gli uomini del Soccorso Alpino con un

"survivor" a mollo nelle torbide acque del lago, due barelle e 24 soccorritori da verricellare.
Sempre appostato tra i due piloti, vivo la mia prima esperienza SAR, i coordinamenti e, soprattutto, quella *crew coordination* alla quale non sono ancora abituato. Si respira aria di perfetta sincronia tra l'equipaggio, ognuno sa cosa fare e quando farlo con un tempismo degno di un orologio svizzero. Come sempre però non manca lo spazio per l'umorismo.
Le istruzioni vengono svolte in modo tempestivo e preciso, le operazioni di recupero procedono in modo eccellente. Completati i recuperi ed i conseguenti sbarchi, atterriamo nel campo usato per le operazioni. Lo stomaco ci ricorda che è giunta l'ora del pranzo e l'eccellente organizzazione locale ha già apparecchiato la tavola per tutti sotto una quercia.
Dette due parole sull'esito dell'intera esercitazione, consumato il lauto pasto offertoci dagli organizzatori dell'evento, riprendiamo il volo in direzione *"Salentum"*.
Un'esperienza bellissima quella di oggi, che spero rappresenti solo l'inizio di una lunga serie di operazioni alle quali partecipare, magari anche con le mani su ciclico e collettivo.

Ivano SORRETINO

ESPORTANDO ESPERIENZA

Alzarsi al mattino e prepararsi ad una nuova giornata è un'azione che quotidianamente fa parte del nostro modo di essere, di vivere e di rapportarci con gli altri.

Azioni semplici e metodiche, all'apparenza naturali. Eppure, in determinati contesti, nulla è scontato. Già perché a migliaia di km dalla Madre Patria, in una terra martoriata da decenni di guerre di vario tipo, in un deserto circondato di montagne che solo la neve rende simili a quelle che conosciamo, ogni giorno ha un qualcosa di diverso . Shindand, così si chiama questa che un tempo deve essere stata una cittadina di agricoltori e pastori,ora è la punta di diamante della nuova aviazione afgana. Una base che è destinata a portare gli standard aeronautici per tanti giovani piloti e specialisti fino al momento in cui saranno in grado di spiccare il volo da soli. E io sono qui,insieme ad un team tutto italiano, a far sì che ciò avvenga. Siamo in 4 del 15° Stormo, 2 piloti e 2 specialisti addestrati al soccorso aereo di giorno e di notte in Patria o rischierati in teatri impegnativi quando richiesto. Questa volta però è diverso. Il compito assegnato è travasare esperienza e disciplina legate al volo, ad allievi giovani e talvolta meno giovani. Il team italiano lavora per conseguire questo obbiettivo a 360° con il personale di terra, noi del 15° invece siamo una cellula assegnata in toto al gruppo di volo americano da cui dipende tutta la nostra attività. A questa avventura partecipano anche gli Ungheresi, maestri nella condotta di volo della macchina con cui si dovrà lavorare. Ebbene sarà il MI-17, di fabbricazione russa, il nostro compagno di avventura nei cieli afgani. Per chi viene dall'HH3F il paragone è improponibile per l'essenzialità che il MI-17 ostenta, che però non è sinonimo di semplicità, al contrario. Quindi sotto a chi tocca…. All'inizio nulla è All'inizio nulla è facile. Quotidianamente la missione prevede a bordo allievi afgani, interprete, equipaggio italiano, americano e ungherese. I nostri insegnamenti su CRM, sicurezza e standard vanno ad intersecarsi con la lingua da parlare a bordo, l'inesperienza e la diversa cultura di chi lavora con te. Un fragilissimo vaso di cristallo. Bene, una di queste giornate era iniziata "tranquillamente" con una missione standard di sorvolo e atterraggi fuori campo nella area designata. Dopo il briefing pre volo in aula con gli allievi impegnati in quella giornata il destino ha voluto che l'equipaggio contasse due italiani, io e il pilota istruttore, insieme ad altre quattro unità, due afgani, un

americano e un ungherese. Stranamente il vento non stava soffiando,come al solito, con tutta la sua forza. Il sole e il clima ancora benevolo del primo mattino completavano il quadro di quella che si preannunciava come una buona giornata volativa. Detto, fatto! Controlli avviamento e partenza, ognuno al

proprio posto, io con il mio allievo alla mitragliatrice, concentrati sul da farsi. La base presenta un esteso perimetro che si oltrepassa in un paio di minuti di volo, giusto il tempo di inserire il nastro del caricatore prima di lasciare la zona amica. Mentre i minuti passano veloci tra comunicazioni radio e condotta di volo il deserto regala qualche novità per il mio occhio, qualche dromedario o in lontananza in mezzo a una nube di polvere uno pseudo motociclista su una strada piena di buche, che corre. Gli atterraggi vengono fatti in zone sempre diverse per evitare che qualche soggetto ostile prenda riferimenti dalle colline vicine e si va avanti così. L'allievo pilota afgano in diverse occasioni era stato "attenzionato" dall'istruttore che si era profuso teoricamente e praticamente nel dimostrare la corretta procedura prevista. Nonostante ciò ed i continui assensi del giovane allievo le cose avrebbero, di lì a breve, preso la piega sbagliata. Una volta a bordo si mette da parte tutto il resto e ci si concentra sul volo. È il famoso CRM, la continua attenzione di chi fa cosa, che fa la differenza e quando serve bisogna intervenire, per il bene di tutti. Ore e ore di addestramento fanno sì che in noi subentri un meccanismo, una specie di interruttore nel cervello, pronto a saltare come una molla, all'occorrenza. Ciò è successo durante l'ennesimo tentativo di atterraggio fuori campo, da parte dell'allievo, senza successo. Ho avuto uno scatto, durante l'avvicinamento alla landing zone, chiedendo all'istruttore di prendere il controllo della macchina. In realtà l'azione in questione era già iniziata, l'istruttore aveva avuto sempre il controllo della situazione, ma il pilota afgano si era irrigidito sui comandi, un misto tra voler eseguire lui la manovra e aggrapparsi ai comandi stessi. A bocce ferme, dopo il debriefing abbiamo riaffrontato l'argomento al piccolo bar del compound italiano davanti ad una bibita fresca. La cosa sorprendente è stata che, confrontandoci, la conclusione unanime è stata la rottura della catena degli eventi negativi spezzata sul nascere, che i pensieri erano diventati azioni in frazioni di secondo e che mai la situazione era sfuggita di mano. Un episodio, importante o no, che ha aggiunto un altro tassello al mosaico di esperienza che ognuno di noi ha a corredo e che mai sarà completo in tutte le sue parti. Quello che rimane è la continua ricerca a migliorarsi svolgendo un lavoro, indipendentemente dal contesto operativo, che non ha niente di scontato, richiede dedizione e sacrifici e che fa sembrare facile quello che in realtà facile non è.

Michele CARELLA

A lui questo non piacerà ...

Burbero, caciarone, un po' orso.
Ma fategli un complimento sincero con il cuore: i suoi occhi si illumineranno ed il suo sguardo si abbasserà evitando il vostro.
A tutti gli eventi "sociali" del Centro non manca mai.
È l'unico che, approfittando del suo stato di quiescenza, osa prendere in giro l'oratore di turno, che sia il festeggiato o il Comandante.
Spesso finisce con la solita "commedia", con io che chiedo agli altri "Ma chi lo ha invitato questa volta? Avevo detto di non invitarlo più!", e lui che dice "Comandante: nessuno mi ha invitato!".
Ce ne fossero invece.
Non oso immaginare quello che può aver combinato quando era in servizio...
Essendo uno dei soci dell'AG 15, è giusto che si sappia di che pasta è fatto.
Cito esplicitamente lui, motore invisibile di quanto esporrò, ma non è certo l'unico 'colpevole'; è sempre aiutato dai soliti complici.
Ma andiamo per ordine..

Novembre 2008.
A poche settimane dall'incidente del 23 Ottobre 2008, che ha lasciato un vuoto grande quanto otto vite, si presenta in ufficio il M.llo in quiescenza Connola, Ciro per tutti.
Ciro è agitato.
Mi dice che deve andare in Francia, sul luogo dell'incidente.
Chiede a me, che ci sono stato a poche ore dall'accaduto, l'esatta posizione sulla cartina, ma non sono di grande aiuto.
Vuole piantare una croce di legno, e mi porta il Linea Volo per vederla.
Ancora non è verniciata, ma sarà trattata per resistere al meglio alle intemperie.
Faccio il burocrate, e gli prospetto problemi con il proprietario.
Mi tranquillizza: si informerà su chi appartiene il terreno e chiederà il permesso.
Qualche giorno dopo arriva una foto: la croce è stata messa nei pressi del campo.

Ad accompagnare Ciro, in un viaggio in macchina di 3.200 km totali, ci sono il LGT Mario Donadei ed il PM Crescenzo De Palo (per gli amici Enzo).

Marzo 2009.
Sono in viaggio in aereo civile con circa 50 familiari dei nostri amici per quel campo, verso quella croce.
Al nostro arrivo il Lgt Romeo Liaci è già là, con un

secchio di vernice, per ritoccarla.
È venuto in macchina, assieme a M.llo Nico Zurlo, il PM Antonio Malerba ed il M.llo Giovanni Corvaglia, percorrendo sempre 3200 km.
Anche un nutrito gruppo di Aerosoccorritori dell'83° Centro sono venuti in macchina sino a quel luogo.

Ottobre 2009.
Viene realizzato un monumento in Italia, una stele su disegno del maestro Carmelo Conte con un medaglione di bronzo creato dallo stesso artista.
Viene inoltre collocata una Aquila Turrita, sempre in bronzo, regalata dal maestro Luciano Zanelli, a rappresentare l'Arma Aeronautica.
Il monumento assemblato parte qualche settimana in anticipo per la Francia, per essere pronto per il primo anniversario del triste evento.

Ad aspettarlo in quel campo però ci sono già Ciro e Romeo. Seguono attenti i lavori di posa.
Poi abbelliscono il sito, piantando fiori e preparando un tappeto di color verde per mitigare la visione fredda di quel posto.

Sono nuovamente venuti in macchina, altri 3200 km.
Sul posto incontrano i coniugi Verdolini, Vanda e Rino, venuti in macchina da Brescia.
Rino è un sottufficiale del 6° Stormo recentemente in quiescenza.
Sono lì, principalmente perchè hanno stretto un legame molto forte con alcuni dei Parenti dei nostri amici.
Il loro "bambino", talvolta me ne dimentico, è uno dei giovani e bravi piloti dell'84° Centro.
Ma Rino e Vanda hanno oramai un legame proprio con il Centro che va oltre questo dettaglio.

Il **23 Ottobre** arrivo sul posto con aereo A.M., assieme a circa 100 persone tra Parenti e personale dello Stormo.
Vanda gentimente mi fa da traduttrice personale.
La cerimonia, a cui partecipano le massime autorità aeronautiche militari italiane e francesi, è molto toccante.

Aprile 2010.
Ciro è nuovamente nervoso.
Mi chiama: "Comandà io ti devo parlare".
Deve andare in Francia.
Deve completare il monumento, vuole pavimentare la zona, per non far crescere l'erba.
Rifaccio il burocrate, ma poi mi lascio coinvolgere dal suo progetto.
Quindi coinvolgiamo il Mastro Carmelo Conti, per non alterare con il nuovo lavoro la sua opera.
Informo i Parenti, e Luigi Tommasi, il papà di Massimiliano, ha un'intuizione.
Creare un sistema di illuminazione a pannelli solari, per fare luce nelle lunghe notti francesi.

Giugno 2010.
É il 2 Giugno e Ciro, Romeo, ed Enzo, partono con un furgone a noleggio per la Francia, con il marmo acquistato in Italia, ed il sistema luminoso realizzato dal Sig. Tommasi assieme ad altri Parenti.
Luigi ha fatto intagliare una pietra leccese e vi ha nascosto dentro le lampade a led per illuminare il monumento.

Nel furgone c'è anche la "centrale elettrica", come la chiama Ciro, ovvero il pannello solare e le batterie per completare il sistema.
Percorrono 3200 Km e per la strada Rino e Vanda si uniscono a loro.
I Pugliesi poseranno i marmi ed installeranno il sistema di illuminazione, mentre i Verdolini si occuperanno di scavare la montagna di terra dietro al monumento e dei lavori di giardinaggio.
Appena arrivati, già il palo per il pannello è al suo posto.

Il giorno dopo completano i lavori e sistemano anche l'area ove è ancora collocata la croce in legno.

La mattina del 5 Giugno, con un volo civile, li raggiungo sul sito assieme a 15 Familiari dei nostri amici.

Assieme a noi si sono radunati il Sindaco di Vaubécourt, Madam Martine Aubry, il Sindaco di Lisle en Barrois, Alain Chaudron, il Sig. Bernard Borghini, presidente dell'Associazione Arma Aeronautica Francese,

il Colonnello Michel Parisot, Colonel Honorair dell'Armèe dell'Air Francaise e delegato Generale Aggiunto del "Souvenir de France" della Regione della Meuse, e l'Addetto Aeronautico presso l'Ambasciata d'Italia a Parigi, il Colonnello Maurizio Epifani.

La sera prima abbiamo ammirato il monumento di notte, con il meraviglioso sistema di illuminazione notturna.

Di giorno il senso di meraviglia è sparito.
Arriva la tristezza, e l'irrazionale speranza di vedere, come se fossero li nascosti, i nostri amici apparire tra le spighe di frumento che hanno preso il posto della coltivazione di colza.
Un minuto di silenzio e depositiamo rose rosse ai piedi del monumento.

Ci spostiamo nel Municipio di Vabecourt, dove ringraziamo tutti coloro che privatamente hanno partecipato a questa piccola spontanea cerimonia.
In particolare il Col. Maurizio Epifani, sempre pronto a farsi coinvolgere in prima persona dai nostri progetti.

Mi congedo da Ciro, che con gli altri sta ripartendo in pulmino per l'Italia.
Ma prima mi fa l'elenco dei lavori che farà il prossimo anno... e mi minaccia che io sarò inevitabilmente lì con lui.

Come definireste Ciro, Romeo, Enzo e gli altri 'Complici' sopra citati?
Semplice.
Io li definirei per quello che sono:
Gente del Quindicesimo.

Andrea PALERMO

Leoni da Riporto

E' una giornata come tante altre qui all'85 Centro di Pratica di Mare. Oggi sono il Capo Equipaggio d'Allarme e dopo aver fatto il Briefing mattutino incontro il resto dei piloti e degli operatori di bordo in sala equipaggiamenti per chiarire alcuni aspetti del servizio. Ci rechiamo poi all'elicottero per un check veloce dell'equipaggiamento e del libretto di volo. Oggi è il 12 di Agosto, l'aeroporto di Pratica di Mare è quasi deserto. L'afa si fa sentire sul piazzale "Papa Delta", i vecchi Hangar Bresciani sono rimasti l'unico riparo dal sole infuocato per il nostro "Pelican". L'HH-3F è dentro, sembra che stia dormendo, gli sfioro "il nasone" come sempre quasi per fargli una carezza. Saliamo su e ad accoglierci c'è il consueto odore, forte ma piacevole, che ti fa sentire come a casa. Gli equipaggiamenti sono tutti al loro posto, la cabina è ordinata e il cockpit, ormai segnato dalle migliaia di ore di volo effettuate, sembra sempre troppo complesso e pieno di strumentazioni anche per un capo equipaggio esperto. Terminata la piacevole ispezione ci rechiamo in Sala Operativa per svolgere le consuete mansioni giornaliere. La giornata passa tranquilla, senza particolari sussulti. Il pomeriggio è molto caldo e la stanchezza comincia a farsi sentire. Oggi il servizio d'allarme terminerà alle 23:00 locali. Infatti come ogni lunedì siamo responsabili di garantire la copertura Search And Rescue a tutta l'attività di volo notturna dei reparti aerotattici e non solo. Succede sempre così, quando meno te lo aspetti, quando le giornate sembrano le più tranquille vieni chiamato ad intervenire. Sirena !!!

Dobbiamo decollare immediatamente, l'operatore della Sala Operativa dell'85° Centro infatti ha ricevuto la chiamata dal Rescue Coordination Center di Poggio Renatico. Ad essere in pericolo è un aliante tipo Ava Discus 4542 che risulta essere disperso. A bordo un architetto di 61 anni appassionato di volo a vela. L'aliante era impegnato nella competizione di volo a vela CIM 2013 organizzata dall'Aero Club di Rieti. La zona di ricerca assegnata è molto vasta e la posizione dell'aliante è stata sicuramente influenzata dai venti in zona. Ho fatto ricerche del genere altre volte e sempre con esito negativo. Non mi devo far influenzare, stavolta sarà diverso… Corriamo all'elicottero che è già pronto in linea volo. È stato già rifornito, l'estintore è in posizione, gli operatori di bordo con il casco da volo indossato sono intorno all'elicottero secondo uno schema ben collaudato. Saliamo in cabina, ci leghiamo, casco, batteria, interfono, al via con i controlli. Sembra quasi un rituale, frasi decise e ben scandite a sottolineare ogni movimento sui comandi di volo. Motore uno, motore due… rotor brake. "Pratica Torre , qui Rescue India Lima Alpha, pronti al rullaggio". Allineamento in pista, controlli, collettivo…in pochi istanti siamo in volo, accelero subito a 110 Kt, 500 ft ground. Gli enti del controllo del traffico aereo ci autorizzano direttamente all'area di operazioni. Fabio studia la cartina, segna i limiti dell'area di ricerca, e comincia a contattare la torre di controllo di Rieti e la biga che gestisce la competizione sportiva del volo a vela. Veniamo contattati in frequenza dal Presidente dell'Aeroclub di Rieti. La sua voce non nasconde una certa preoccupazione, la moglie del pilota disperso è lì con lui. Vogliono delle informazioni che noi non siamo in grado ancora di dare. È difficile non farsi prendere dalle emozioni e rimanere distaccati e freddi ma il Pelican è una macchina complessa, non ti puoi permettere distrazioni, le emozioni le devi gestire e lasciarle fuori dal cockpit. Così chiudiamo le comunicazioni radio non essenziali e cominciamo la ricerca. 300 ft ground 60 Kt tra le valli del reatino e della provincia di Macerata. La zona è enorme, gli Operatori di Bordo ci riportano ogni ramo spezzato, ogni strisciata anomala sul terreno. Dopo due ore e trenta minuti di volo ancora nulla, nessun indizio e in più è arrivato il tramonto. Lo so già cosa significa …. sarà una lunga notte.

Abbiamo l'ordine di rifornire sull'aeroporto "San Francesco d'Assisi" di Perugia. Così raggiunto il carburante minimo decido di rifornire. Fabio con decisione mi dice 260° heading per Perugia aeroporto. Viro con decisione quasi stizzito di non essere riuscito ancora a trovare un indizio, un segnale del velivolo scomparso, quando ad un tratto in cuffia si sente il segnale inconfondibile di un beacon di emergenza. Solo chi lo ha sentito veramente durante un operazione reale può capire le sensazioni che ho provato in quel momento. È lui!…abbiamo gridato in cabina. "Marca la zona, occhi fuori"! Manovro il Pelican alle massime prestazioni per virare e ripassare sullo stesso punto, ma niente, nessun segnale, nessun elemento si riesce a scorgere nella fitta vegetazione che sorvoliamo. Provo un senso di frustrazione e di dispiacere allo stesso tempo, ma non ho tempo per tutto ciò, dirigiamo su Perugia, riforniamo e torniamo. Sono sicuro che il segnale beacon udito è un segnale valido. Atterrati a Perugia mi metto in contatto telefonico con la Sala Operativa di Poggio Renatico la quale mi conferma che anche loro erano riusciti a captare il segnale nella stessa zona dell'area di ricerca. Stiamo decollando da Perugia, ormai è notte, indossiamo gli NVG (Night Vision Goggles), i visori notturni e ridecolliamo alle massime prestazioni verso l'area di operazioni. Di notte lo scenario è completamente diverso soprattutto se non c'è la luna e la luminanza. Gli occhi si affaticano, il pericolo del disorientamento spaziale è sempre dietro l'angolo. Le difficoltà incrementano decisamente.

Arriviamo sulla verticale del punto dove avevamo udito il segnale di emergenza. Il tempo passa freneticamente ma non c'è nessun segno dell'aliante scomparso. Facciamo diversi sorvoli, con diverse quote e velocità, ma sembra che il segnale udito in precedenza sia stato un abbaglio. Provo ad utilizzare tutte le risorse umane sull'elicottero e tutti gli insegnamenti ricevuti durante le tante missioni addestrative. Tecniche e procedure fanno la differenza in una missione di soccorso come questa. Decido di abbassarmi, 50 ft e 50 Kt, l'equipaggio

accetta la decisione ma sa anche i rischi che stiamo correndo. In una zona montuosa e impervia come quella una piantata motore sarebbe difficile da gestire. Ma la decisione di rischiare porta i suoi frutti. Ecco di nuovo il segnale beacon. L'adrenalina invade la cabina del Pelican… con la solita professionalità chiamiamo il "faro, flood-hover, speed… portellone aperto hot mike pronti per la radio guida"…

Con tutte le luci esterne accese l'Operatore di bordo di destra comincia la sua ricerca visiva per scorgere un particolare dell'aliante, ma nulla. La folta vegetazione compre tutto come fosse un manto di neve. Riportiamo la posizione esatta dove era stato udito il segnale di emergenza agli enti del controllo e in pochi minuti arrivano le squadre dei vigili del fuoco a supportare l'intera operazione. Ormai è come cercare un ago nel pagliaio. Passiamo più di 35 minuti sul punto senza riuscire a vedere nulla, neanche un ramo spezzato, una strisciata. Le squadre dei vigili del fuoco faticano a raggiungere il punto. La zona è veramente impervia, senza sentieri e piena di vegetazione.

Stiamo terminando il carburante, ci dobbiamo sbrigare!!! Fabio chiama il "bingo", ovvero il carburante è attualmente al minimo necessario per raggiungere l'aeroporto più vicino. Significa che dobbiamo lasciare l'area di operazioni. Devo mettere da parte i sentimenti e attenermi alle procedure operative. Comincio a dare la massima potenza disponibile e dirigere l'elicottero verso Perugia. Eravamo sopra l'aliante disperso e non siamo riusciti a trovarlo! Pensavo tra me e me…..

Ho subito ricominciato a pensare alla missione, abbiamo fatto dei rapidi ma precisi calcoli e ci siamo resi conto che potevamo sfruttare fino in fondo la parte di carburante che normalmente viene "risparmiata" per una eventuale procedura strumentale durante la fase di rientro. Il cielo è limpido e la visibilità ottima. L'equipaggio quasi rasserenato dalla possibilità di effettuare un ultimo passaggio sulla zona di operazioni, ricomincia tutte le procedure necessarie ad un nuovo hovering sullo stesso punto. Una volta in posizione di hovering a 50 ft tra le montagne, l'operatore di bordo inizia a darmi indicazioni per effettuare dei piccoli spostamenti dell'ordine di un metro, quando ad un tratto l'urlo di Fabio… è in vista!!! Avevamo l'aliante proprio sotto di noi. Si intravedevano tra gli alberi ad alto fusto le parti bianche del velivolo, un ala, poi il timone di coda. La fusoliera era praticamente intrappolata in un fosso, e posizionata in maniera verticale, ecco perché il segnale di emergenza veniva udito solo se si passava precisamente sulla verticale dell'aliante.

Immediatamente Jolly, l'Aerosoccorritore va sul portellone di carico pronto ad essere verricellato. L'idea è quella di farlo scendere ed avvertire le squadre dei vigili del fuoco sulla posizione precisa del relitto. Per noi è impossibile recuperare il pilota che risulta incastrato nella fusoliera in fondo al fosso.

Carlo mi fa il solito gesto di "ok" e si lascia calare sul luogo dell'incidente. Dopo pochi istanti è di nuovo a bordo con noi. Il nostro lavoro è terminato, infatti i vigili del fuoco sono già sul posto e stanno provvedendo al recupero. Sarebbe stato impossibile per loro rinvenire il relitto dell'aliante in quelle condizioni.

Rientriamo prima su Perugia per l'ennesimo rifornimento e poi alla base di Pratica di Mare. Ci comunicano via radio che il pilota è in salvo e che è in ottime condizioni. Sta bene!

Gli animi sono rilassati ed orgogliosi. I volti del mio equipaggio sono segnati dalla stanchezza ma anche da un grande senso di soddisfazione e gratificazione. Abbiamo contribuito al salvataggio di una vita umana. Il rientro alla base a termine di una mix come questa è la parte più bella del nostro lavoro, è la più emozionante. Ma non c'è tempo per rilassarsi, domani saremo di nuovo sul "pezzo" sempre pronti per assicurare il servizio di Allarme SAR Nazionale.

MAMMAJUT!
Dario RICCI

Convinto Scelsi Avventure Ripartendo

Ricordo ancora, come fosse ieri, quando, durante un corso di riqualificazione per esigenza forza armata a Caserta nel 2000, ci chiesero di scegliere l'eventuale destinazione,ed io, che fino ad un attimo prima ero stato controllore assistente di difesa aerea, abituato a lavorare in team, appassionato del proprio lavoro, impaurito del dover effettuare una scelta che mi avrebbe portato all'età di 30 anni a ricominciare daccapo in un nuovo reparto, con nuovi colleghi, ma soprattutto un nuovo lavoro con una nuova qualifica con il pensiero di essere il "nuovo arrivato" in un ambiente già rodato, con colleghi esperti, con equilibri interni ben definiti. Scegliere quindi tra il 37°, ovvero uno Stormo caccia proiettato nel phase in dell'F16 con possibilità di andare rischierati in giro,oppure optare per il 15°, nello specifico l'82°, di cui avevo tanto sentito parlare e, che fino a poco tempo prima, avevo visto sul PPI in sala operativa come un grezzo radar dotato di codice IFF da identificare con nominativo PALMA (adesso JEDI), che magari ci chiedeva un vettoramento. Un gruppo, quindi, che faceva S.A.R., attività il cui personale effettuava con passione vera, sacrificio, professionalità, senza risparmio ma consapevole di svolgere non un dovere ma una missione: salvare vite umane.

Scelsi l'82°. Da quel 6 settembre del 2000 sono diventato anch'io un "canarino", ho trovato persone che mi hanno contagiato con il "virus SAR", mi hanno trasmesso il loro sapere, la loro esperienza, la loro passione, il loro entusiasmo ed il loro sacrificio. Ma sopratutto il dare il massimo per essere pronti quando l'HH-3F (HH-139 adesso) veniva taskato per una partenza d'allarme. Quanto mi riempiva e mi riempe d'orgoglio vedere l'elicottero decollare per una missione di soccorso, sapere che il frutto del nostro lavoro è tangibile e non fine a se stesso, ma servirà ad aiutare chi si trova in difficoltà. Certo, ci sono stati momenti meno belli; il drammatico incidente in Francia ad esempio. Ripenso con tristezza a quel terribile momento, in cui ci hanno comunicato che un nostro elicottero era caduto. Al Centro regnava un silenzio irreale. Con molti di quei ragazzi avevo condiviso momenti bellissimi durante numerosi rischieramenti esteri del 15° (porterò sempre con me il ricordo della spensieratezza e allegria di quei colleghi) altra peculiarità di uno stormo Sui Generis (come ama dire un nostro attuale Comandante), avendo i suoi Centri sparsi per l'Italia tende a miscelare equipaggi, perché proprio questa dislocazione su tutto il territorio è la vera forza del 15°. Tornando quindi a quel terribile evento, dopo un iniziale scoramento, ci siamo rimboccati le maniche per far sì che il mitico, indimenticabile Pellicano tornasse a solcare i cieli. Di lì a qualche anno è cominciato il Phase Out dell'HH-3F che è culminato nella sua uscita di scena qualche mese fa, egregiamente sostituito (ma non in stazza) dall'HH-139. Anche in questo caso ci siamo dati da fare, abbiamo ricominciato, modificando l'approccio con una macchina costruttivamente differente per materiali utilizzati, per avionica tecnologicamente avanzata, più performante con step manutentivi completamente diversi da quelli a cui eravamo abituati, ma ci siamo...

Siamo "Combat Ready", pronti ad entrare nel vivo, nell'essere protagonisti del "privilegio" di salvare vite umane. Sì, non potevo fare scelta migliore.

MAMMAJUT!
Francesco DI FIORE

ONORE AL MERITO

Le decorazioni brilleranno sul petto dei nostri ragazzi, perché sono meritate e sono soprattutto il frutto di un lungo tirocinio che si chiama “Cultura del Quindicesimo”.
Le basi partono da lontano, anche se è sempre possibile riscontrare uno slancio ed un’operazione ardita. Ma la cultura di cui parlo, ha il carattere della soluzione di continuità, quella che è difficile che si rompa: la professionalità, quella che si mette in opera come un gesto di ogni giorno e si acquisisce con l’addestramento, il sacrificio e le rinunce.
Guadalupi e Fabbri sono ragazzi che conosco fin dalla loro prima apparizione allo Stormo. L’uno, giovane ed entusiasta apprendista del soccorso con le ali. L’altro, giovane aitante e prestante proveniente dalla mia stretta cerchia: Aerosoccorritore.
Davide Guadalupi, detto “Guada”, ha subito le conseguenze della “Tortura Iacoella” feroce quanto eccellente istruttore dell’ex CASE (il Centro Addestramento e Standardizzazione Equipaggi), oggi CAE.
Ha imparato da Campi, detto “il Neo”. Ha appreso “dalle scuole di pensiero”, come le chiamava il famoso custode dell’avamposto borbonico Gigino Ricciardi, detto il “Preside”. Ha volato in lungo ed in largo col “Nonno” Ivaldi e non poteva che approdare a simili traguardi.
Ho perfettamente impressi nella memoria i suoi primi approcci agli ammaraggi cercando i famigerati 40 nodi.
Per Fabio Fabbri ho personalmente sostenuto alcune battaglie con qualche Comandante di allora, sostenendolo ed aiutandolo a crescere con i valori del Gruppo e dello Stormo. Non mi sorprende il risultato, perché già conoscevo nei minimi dettagli la storia di quella notte in cui caddero in mare.
E non mi sorprende che lui, un ARS vecchia scuola, si sia preso carico del “Suo Mestiere”, come un buon artigiano che mette in atto la sua opera.
Se le conseguenze non sono state disastrose lo si deve a lui, alla sua capacità di superare il

trauma, al suo affetto verso i compagni di lavoro e verso la parrocchia di cui fa parte, lasciandosi guidare dal senso di responsabilità verso l’equipaggio.
Personalmente sono felice di sapere, al di là di una facile retorica, che gli uomini del Quindicesimo sono sempre sulla cresta dell’onda. La “Scuola di Pensiero” che è stata seminata, arata, curata ed amata, dà sempre buoni frutti, nel segno della solidarietà umana e soprattutto nel segno della indiscussa professionalità, dove il buio non ci fa paura.
Oggi siamo gioiosi ed uniamoci al Comandante di Stormo per far giungere ai valorosi ragazzi il nostro plauso.
Nel vecchio ARS resiste sempre la nota polemica, forse è una scuola anche quella, circa la secolare lentezza, circa il nascosto timore in qualcuno di mostrare il meglio. Ma come diceva il fu Giovanni Agnelli circa la pubblicità, non c’è quella buona e quella cattiva, esiste solo la pubblicità, che permea la vita di ogni giorno.
Saperla usare non è peccato, forse dobbiamo ancora imparare.
Auguri a tutti.

Dal sito dell’AG15

MAMMAJUT!
In memoria di Antonio TOSCANO

UNA PIAZZA PER NON DIMENTICARE

Sabato 12 giugno 2009, presso la città di Talsano, in provincia di Taranto, si è svolta la Cerimonia di intitolazione di una piazza al Primo Maresciallo Carmine Briganti, Operatore di Bordo dell'84° Centro C/SAR di Brindisi, scomparso il 23 Ottobre 2008 nei cieli francesi insieme ad altri sette militari del 15° Stormo.

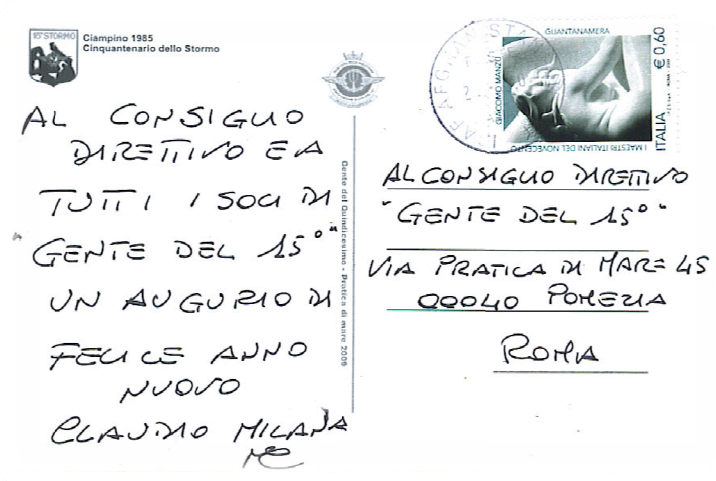
La cittadinanza di Talsano ha voluto sottolineare il grande amore e rispetto che ha per Carmine, intitolandogli una piazza del paese, come memoria perenne dell'uomo e dei valori che lo animavano.
Il vincolo di affetto e stima che lega Talsano a Carmine, alla sua famiglia ed agli Uomini del Soccorso Aereo si è visto nelle bellissime parole del Vice Sindaco della città di Taranto, che ha ricordato l'uomo, il militare e l'Angelo del SAR che ha dedicato la sua vita al benessere della collettività.
Il Maggiore Andrea Palermo, Comandante dell'84° Centro C/SAR di Brindisi, ha ricordato la comunione di valori che univa tutti gli otto colleghi scomparsi, disposti ad accettare i rischi della propria professione per il fine ultimo del Soccorso Aereo: la salvaguardia della vita umana.
La commozione si è fatta più forte quando Alessandro, il figlio primogenito di Carmine, ha preso la parola ed ha ricordato il suo "papà" e l'affetto che questo ha sempre riservato alla famiglia.

La Cerimonia si è conclusa con la scoperta della targa su cui era inciso il nome della piazza: "*Piazzale Carmine Briganti – Maresciallo dell'Aeronautica*" e di un monumento, avvolto nel Tricolore, su cui i cittadini di Talsano hanno voluto lasciare il segno indelebile del loro legame con Carmine, che per loro resterà sempre: "Figlio del nostro quartiere. Scomparso tragicamente nell'adempimento del proprio dovere nei cieli di Francia il 23 ottobre 2008".
Così viene ricordato dalla sua comunità che, con questa opera ha voluto superare quella dimensione spazio temporale rendendo il suo ricordo sempre più presente in mezzo a noi.

Daniele CATAMO

Saluti da Herat

Quanti di noi, anni or sono, avrebbero mai pensato di vedere un timbro delle Poste Italiane, apposto su di un francobollo nazionale, con la dicitura Afghanistan?
Veramente pochi. Eppure capita di vedere anche questo. Al di là delle considerazioni geopolitiche della circostanza, fa un certo effetto vedere la cartolina che inviai al Consiglio Direttivo dell'Associazione.
A suo tempo il CD dell'Associazione mi ha anche espresso sentimenti di gratitudine per aver portato le immagini dell'Associazione sino ad Herat e del gentile pensiero avuto inviando i miei voti augurali.



A tutti coloro che operano così distanti da casa, in una terra desolata ma allo stesso tempo affascinante, giunga il nostro.

MAMMAJUT!

Claudio MILANA

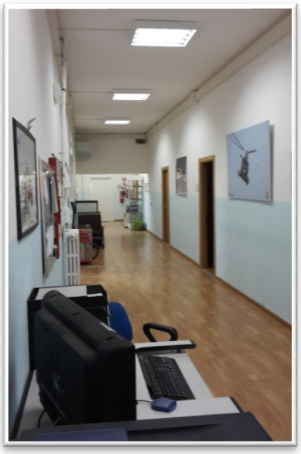
Mi casa es su CAE

Il posto di lavoro è un luogo spesso snobbato , a volte anche trascurato. Non consideriamo che nell'arco di un'intera carriera ci trascorriamo circa 40.000 ore.
Ottobre 2010 un piccolo gruppo di uomini dell'81° C.A.E. di Pratica di Mare cambia vita e si trasferisce a Cervia.
Con il cuore gonfio di speranza e di curiosità andiamo a vedere i locali che ospiteranno il nuovo C.A.E. ma ci attende una bella sorpresa...
La palazzina a noi assegnata, composta da una decina di stanze, era stata abbandonata qualche anno prima, o almeno così sembrava, infatti al suo interno vi erano montagne di calcinacci e alcune pareti, gonfie di umidità cervese quella di buona qualità, mostravano graffiti tali da sembrar risalenti all'età della

pietra.
Il comandante, il buon Emilio Rossini, ci dice: questo c'hanno dato .....
Dopo un secondo di sconforto e delusione viene fuori la voglia di fare, la voglia di ricominciare, la voglia di migliorare e dimostrare capacità e spirito di adattamento.
Gli uomini del C.A.E. iniziano così ad espletare una duplice funzione, svolgendo di mattina attività edili di vario genere mentre nel pomeriggio, svestiti dei panni da manovale e indossate le tute da volo svolgevano attività addestrative con HH3F e 212.

Oggi la struttura che ospita l'81° Centro Addestramento Equipaggi, a mio modesto parere, è il posto di lavoro più bello e più invidiato di tutto il nostro aeroporto.

Maurizio ESPOSITO



INDIPENDENCE DAY

La data del 5 ottobre 2010 rappresenta un momento significativo della storia del 15° Stormo. A partire dalla sua ricostituzione nel 1965, sull'Aeroporto di Ciampino e poi successivamente dal 1997, dopo essere stato trasferito presso l'aeroporto di Pratica di Mare, lo Stormo aveva sempre condiviso la base con altri enti. Il 5 ottobre del 2010, dopo ben 45 anni di convivenza nella congestionata realtà romana, la sede del Reparto passava da Pratica di Mare a Cervia, base dell'ex 5° Stormo. Finalmente il 15° poteva contare su un aeroporto totalmente dedicato all'assolvimento della sua delicata e complessa missione. In realtà in tale data avveniva anche un altro evento significativo, i Leoni dell'85° Gruppo CSAR terminavano di convivere con il Comando di Stormo, l'81° Centro Addestramento Equipaggi ed il Servizio Efficienza Aeromobili e a partire dal 6 ottobre, l'85° diventava un Centro isolato ed ereditava tutti gli spazi che prima ospitavano lo Stormo, potendosi così riorganizzare al meglio. Certamente tale cambiamento ha portato tanti vantaggi ma vi era anche tanto lavoro da fare. Mentre l'attenzione era rivolta principalmente al trasferimento dello Stormo a Cervia, in realtà, più una ricostituzione su Cervia con il contestuale trasferimento della Bandiera di Guerra e degli arredi dell'81° CAE, per l'85° è stata una vera rivoluzione e bisognava riorganizzarsi in qualcosa di profondamente diverso. Passare da Gruppo a Centro non è solo un cambio di nome ma una vera rivoluzione organizzativa e umana. Innanzitutto bisognava capire chi sarebbe stato dentro e chi invece sarebbe rimasto fuori della nuova squadra. Con il trasferimento del 15° Stormo su Cervia tutto il personale in eccedenza rispetto alla consistenza organica del neo-costituito 85° Centro sarebbe stato reimpiegato nell'area romana mentre una piccola quota sarebbe confluita nel neo-costituito ufficio stralcio del 15° Stormo. Sicuramente anche su a Cervia c'era tanto da lavorare per riorganizzare il

Comando ma si andava verso una realtà consolidata anche se operativamente molto diversa. Su Pratica di Mare, l'ex 15° Stormo lasciava di fatto tutto il materiale e tutte le pratiche amministrative da chiudere e nominalmente un piccolo nucleo stralcio con 6 mesi di autonomia per smaltire il lavoro residuo. Le interviste della Direzione per l'Impiego del Personale Militare Aeronautica (DIPMA) avevano creato un po' di tensione negli animi. Nelle categorie del personale in eccedenza, i più giovani dovevano essere trasferiti presso altri enti in carenza organica con sede a Pratica di Mare. Molti di loro non volevano proprio saperne di lasciare i colleghi con cui avevano operato fianco a fianco in tanti anni e in tante avventure ma non c'erano alternative. Abbiamo dovuto cedere tanti giovani ragazzi validissimi e pieni di voglia di lavorare mentre chi è rimasto, più anziano, era preparato a rimboccarsi ancora di più le maniche. Tra gli anziani, c'erano i "nonni" dell'81° Centro Addestramento Equipaggi, Operatori di Bordo ed Aerosoccorritori esperti che avevano formato fino al giorno prima gli equipaggi di volo degli ultimi anni. Dal giorno alla notte non erano più loro i professori, inoltre dovevano unirsi agli OB e agli ARS dell'85°, quelli più operativi, che come recita il nostro motto, "NEC IN SOMNO QUIES", da buoni LEONI, sonnecchiano ma con un occhio socchiuso senza mai addormentarsi del tutto e garantiscono 365 giorni l'anno,

H24, l'allarme SAR, la prontezza JRRF, gli impegni SMI e tutti i task che arrivavano immancabilmente con brevissimo preavviso non soltanto dal lunedì al giovedì, ma soprattutto dal venerdì alla domenica. Era chiaro che tutte le risorse umane del 15° Stormo erano impegnate nella riorganizzazione sulla base di Cervia, inoltre, in quel periodo, vi era stato anche il trasferimento dell'83° Centro da Rimini a Cervia ed era in progress il trasferimento dell'84° Centro da Brindisi a

Gioia del Colle pertanto i problemi logistici e di gestione del personale dell'85° Centro che si doveva semplicemente integrare ed allargare non venivano reputati di particolare rilevanza ma vi garantisco che non è stato così.

Dal giorno alla notte personale dell'ex-Ufficio Comando di Stormo si è ritrovato alle dipendenze del Comandante di Centro a fare il lavoro di una Sezione Comando, personale del Servizio Efficienza Aeromobili si è ritrovato nella Sezione Tecnica del Centro, Aerosoccorritori ed Operatori di Bordo dell'81° CAE e dell'85° Centro si sono ritrovati tutti uniti dopo anni di rivalità e antagonismo e questo ha innescato non pochi attriti. Il problema è che il Centro c'era solo sulla carta mentre il personale ragionava ancora come se fosse rimasto schiavo del precedente organigramma inoltre tutti si dovevano spostare di ufficio. La manutenzione finalmente lasciava quasi del tutto le appendici dell'hangar Girola del 14° Stormo che il neo-costituito 15° Stormo, venendo da Ciampino a Pratica di Mare, aveva dovuto occupare per poter garantire la manutenzione alla linea HH3F e si poteva sistemare nell'hangar ex 81° dedicato in precedenza alla linea HH212. Il Comando, le Operazioni dell'85° e i Piloti potevano spostarsi dalla palazzina ex- Comando di Gruppo alla palazzina ex-Comando di Stormo, gli Aerosoccorritori sia ex-CAE che 85°, potevano spostarsi nella palazzina dell'ex Comando dell'85° Gruppo e gli Operatori di Bordo sia ex-CAE che 85° potevano riunirsi nella palazzina linea volo. Il piano degli spostamenti erano abbastanza chiaro ma come organizzare il tutto?

Ricordo che per mesi venire a lavoro era come andare a lavorare in un cantiere. Non vi era un angolo che non fosse pieno di materiali, scatole di cartone, computer smontati, telefoni, etc. Fare tutto rimanendo sempre operativi in tutti i settori non è stato facile. Molti lavoravano in due posti diversi perché il D-DAY, quello dove un po' tutti si scambiavano ufficio non era scattato e quindi nel frattempo che ci si spostava si continuava a lavorare nel vecchio ufficio prima di essere in grado di trasferirsi totalmente nel nuovo. Nessuno è riuscito a rimanere dove era. Comunque il vero problema è stato che mentre si facevano i pacchi e si riorganizzavano gli uffici si è riusciti a portare avanti tutta l'attività operativa manutentiva ed amministrativa e ci si è fatto carico anche di tutto il lavoro residuo dell'ex-15° Stormo. Un'impresa davvero epica. Ovviamente mentre ci si spostava e si liberavano gli uffici a tutti è venuto in mente di dare una bella rinfrescata alle pareti. Quando ci sarebbe più ricapitato di avere le sale completamente vuote? Allora

in maniera spontanea tutti i nuclei si sono arrangiati. Tutto in autofinanziamento o con piccoli contributi da parte dell'amministrazione. In alcuni casi per risparmiare si sono scelte colorazioni in svendita davvero curiose, per esempio la sala montatori con quel colore fucsia elettrico, se si fossero aggiunti i faretti UV sarebbe sembrata una vera discoteca. Terminate le opere murarie si è passato al vero e proprio trasloco ma prima di iniziare con i pacchi bisognava spostare le cose più ingombranti. Tra queste va sicuramente menzionato il tavolo della sala navigazione dell'ex-Gruppo che è stato portato nella nuova sala navigazione al primo piano della palazzina Comando. In quel caso si può parlare davvero di trasporto eccezionale. Un tavolo in pezzo unico di 5 per 1,5 metri fatto salire per le scale con l'aiuto di una ventina di persone. Ma non potevamo finire così. Il nuovo Centro era quasi pronto ma non aveva un cuore. Non vi era una sala equipaggi degna di rispetto e una sala equipaggiamenti idonea. Ne hanno fatto le spese i locali dell'ex-Servizio Efficienza Aeromobili. Rinnovati di tutto punto e trasformati in una saletta con attigua area ristoro e sala equipaggiamenti. Lì è stato necessario impiegare le migliori maestranze presenti al Centro. Toccava tirare su un piccolo bancone in muratura dove sistemare il punto ristoro e poi intonacare e stuccare ex-novo gli ambienti. Nel fare tutto questo lavoro non si cambiava solo una infrastruttura ma si formava un nuovo modo di fare squadra e di affrontare tutti uniti i problemi anche quelli più spinosi. Certo molti avrebbero gradito che tutto questo lavoro fosse stato preventivato, pianificato, finanziato ed effettuato magari da ditte esterne. Ma noi eravamo ancora senza linea elettrica preferenziale, con la sala operativa equipaggiata con apparati radio da museo, con gli hangar telonati della missione Antica Babilonia in Iraq e l'hangar Jomsa che necessitava di interventi impiantistici sostanziali. Visto che tali interventi venivano costantemente procrastinati sapevamo bene che priorità avrebbero potuto avere questi semplici lavoretti di tinteggiatura. Comunque, nonostante alcune lamentele, tutto andava per il meglio e piano piano si costruiva dal nulla quello che non c'era. Da quel lontano ottobre 2010 ormai sono passati 4 anni e a breve il Centro compirà 5 anni dalla costituzione. Tanto è stato fatto sia in termini di personale che infrastrutturale. Il Centro ha anche terminato la transizione sul nuovo elicottero HH139 ed è già all'altezza degli altri Centri dotati da anni di tale assetto, colmando il gap temporale in brevissimo tempo. Un Centro così è una risorsa impagabile e spero che tutti noi riusciremo a trasmettere ai nostri successori la cura per ciò che siamo diventati e che diventeremo. Le speranze sono riposte nelle nuove macchine e nelle nuove leve ma finché il morale sarà alto come adesso non ci sono dubbi sull'operatività del Reparto. C'è stato un momento in cui si è capito che il Centro finalmente c'era, quello in cui nessuno più ha usato le vecchie denominazioni ex-Comando, ex-CAE, ex-etc., etc., e si è iniziato a parlare riferendosi finalmente alle nuove realtà. Ora siamo diventati quello che piano piano abbiamo voluto costruire ma siamo pronti a ripartire da zero qualora ce ne fosse la necessità. Trasferimenti, riorganizzazioni e passaggi su altri velivoli non ci spaventano, siamo del 15° Stormo ma soprattutto siamo i LEONI!

Claudio CASTELLANO

Il 15° Stormo e la sua Bandiera di Guerra salutano Pratica di Mare

Posso immaginare cosa significhi la Bandiera per un civile, lo sono stato fino a 19 anni, ma SO cosa significa per noi militari. È una parte integrante del nostro corpo e dello spirito, in più per noi il tricolore non è una semplice Bandiera, ma è la Bandiera di Guerra. Quella che il Reparto rischiera in teatro di operazioni e che va difesa a quadrato, fino all'estremo sacrificio. Chi ha avuto l'onore di toccarla, svolgendo il servizio di Alfiere o Guardia d'Onore, sa che è realizzata in una stoffa particolare. Quella della storia della nostra Patria, e di tutti coloro che sotto di essa hanno servito in armi.

Rimasi colpito, da Comandante dell'83° Centro, quando fui invitato, insieme ai Comandanti del 23° e del 102°, a presenziare ad una cerimonia strettamente privata. Alla presenza appunto di noi tre e del Comandante del 5° Stormo il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Gen. Basilio Cottone, in procinto di lasciare la Forza Armata, venne a rendere onore alla Bandiera di Guerra del suo Stormo. Sono scene ed avvenimenti che si vivono in silenzio e non hanno bisogno di commenti, ma, se si vuole accoglierle, hanno in sé una massa tale di informazioni da riempire uno dei più capienti hard disk dell'era moderna.

Questa premessa, mi si perdoni se un po' lunga, per dire che quest'oggi noi ci siamo idealmente stretti intorno alla nostra pluridecorata Bandiera di Guerra per renderle onore e per salutare il Reparto che il prossimo 5 ottobre lascerà Pratica di Mare per trasferirsi a Cervia.

Il palco delle Autorità non è stato per niente

sufficiente per contenere la massa di ospiti che hanno desiderato presenziare alla significativa cerimonia.
Cerimonia che si è svolta in modo estremamente semplice.
Dopo l'ingresso della Bandiera di Guerra e della massima Autorità, Gen. B.A. Vincenzo Parma, il Comandante del 15° Stormo ha preso la parola per la sua allocuzione. Il suo è stato un intervento chiaro e deciso. Ha brevemente tracciato il percorso storico dello Stormo, dalla sua ricostituzione a Ciampino al trasferimento a Pratica di Mare ed ha sottolineato le innumerevoli difficoltà con cui lo stesso ha dovuto sempre operare e confrontarsi, uscendone però sempre indenne ed ogni volta più forte nello spirito.
Dopo il suo intervento, a significare uno degli avvenimenti che a breve si verificherà, il Col. Preo ha consegnato al Comandante dell'85° Gruppo, Magg. Sismondini, l'insegna di Comando che dal 5 ottobre sventolerà sul pennone a significare, con il passaggio dell'85° da Gruppo a Centro, l'assunzione della qualifica
di Comandante di Corpo.
Successivamente il Gen. Vincenzo Parma, Comandante delle Forze di Supporto e Mobilitazione, nel suo intervento ha riconosciuto al Col. Preo di essersi sempre adoperato a livelli di assoluta eccellenza e di essersi prodigato in ogni modo e circostanza per lo Stormo ed il suo personale.

Con qualche accenno di tristezza da parte degli anziani, comunque ben mascherata, si è conclusa questa ulteriore tappa di avvicinamento del Comando di Stormo alla terra romagnola che si arricchirà del nuovo arrivo. Pratica di Mare ed il Lazio perdono una ricchezza ed una certezza mentre noi, che orbitiamo nell'area della Capitale, d'ora in avanti ci sentiremo un po' orfani.

MAMMAJUT!

Mario SORINO

Corso CJPRS per gli equipaggi dell'85°

Come da tradizione ormai consolidata anche quest'anno, i Pellicani del 15° Stormo la mattina del 13 Settembre hanno acceso i motori ed ingaggiato i loro rotori alla volta di Lechfeld, Germania al fine di prendere parte al CJPRSC (Combined Joint Personnel Recovery Standardization Course) 2010.
L'HH-3F è un "vecchietto" ancora molto arzillo ed a Pratica di Mare, presso l'85° Centro, trova le mani attente ed affettuose degli specialisti dell'ex SEA (Sezione Efficienza Aeromobili) che, sin dalle prime ore del mattino, lo preparano per il viaggio.

Ben 800 miglia di navigazione circum-navigando le Alpi per garantire il rischieramento entro le 12.00 Zulu dei due elicotteri e delle 12 persone di equipaggio (misto in quanto composto da personale dell'85° Centro di Pratica di Mare e dell'84° Centro di Brindisi).
Elicotteri pronti, briefing meteo per l'ultimo aggiornamento, briefing interhelo fatto, si parte.
Motore "uno" via, giri NG che salgono, pressione positiva, avviamento.
Stessa procedura per il "due", pronti ora all'aggancio.
"Pelican 01 ready to engage", "two Ready" risponde il gregario.
"3…2…1… go!" ed entrambi i rotori da circa 19 metri lentamente fendono l'aria per accelerare insieme fino a 103% RPM (giri al minuto).
Inizia la navigazione, è lunga e preparata nei minimi dettagli grazie a lunghe VTC (Videoconferenze) tra i Leoni di Pratica ed i Duffy di Brindisi.
Tutto deve essere perfetto.
Dopo un piccolo rabbocco di carburante su Pisa la navigazione prosegue attraverso i

cristallini spazi aerei della Francia, verso la Germania.
Una notte ad Orange (Francia) e poi via verso la Germania.
Verdi valli e boschi che si preparano all'autunno scorrono sotto gli elicotteri che placidamente puntano verso Nord.
Un bel volo tranquillo, scandito solamente dai "Pelican fuel check" del leader e dalla risposta del gregario con la quantità di carburante a bordo.
Finalmente la pista di Lechfeld e, di fatto, l'inizio della esercitazione con il "toch down" sulla base già piena di aerei ed elicotteri.
Saluto ai colleghi (incluso qualche paricorso), cena e lunga dormita in albergo per prepararsi al primo giorno di corso.
La mattina inizia con il saluto del Comandante della base ed il "mass briefing".
Sarà una settimana dedicata ai briefings conoscitivi sulla evoluzione della dottrina del Personnel Recovery (PR), dove gli equipaggi provenienti da diversi Paesi europei e da assetti ad ala rotante e ala fissa si confronteranno e percorreranno una fase addestrativa il cui reale obiettivo sarà la comune standardizzazione nelle procedure vitali per il recupero in territorio ostile di equipaggi da combattimento.
Tutti sono attenti. I dettagli possono essere importanti soprattutto quando la settimana successiva si vivrà "real life", l'applicazione pratica delle lezioni.
Lunghe ed intense giornate di preparazione dove si alternano fasi di "brainstorming", pianificazione, discussione sulle tattiche, nonché riflessioni sull´importanza di mantenere ogni azione in volo aderente alle Rules of Engagement (ROE) proprie di ciascuno scenario. Quasi un dogma per chi vola su macchine armate.
Partendo da un imprescindibile indottrinamento iniziale su ogni aspetto fondante il concetto di task force combined e joint, immersi in uno scenario di crisi, si è arrivati, attraverso fasi di pianificazione, a quella pratica di impiego volativo congiunto e variegato caratterizzata da differenti sfumature operative. Il tutto attraverso il passaggio obbligato del confronto e dialogo di realtà spesso differenti. Il corso e le svariate missioni hanno, non solo potuto gettare solide basi nozionistiche sugli sviluppi in materia PR, ma hanno fornito anche, grazie ai poliedrici e sfaccettati input dello staff, la possibilità di aprire la prospettiva degli attori partecipanti alla flessibilità e a quell'elasticità professionale necessari per adeguare l'impiego degli assetti a scenari di volta in volta mutevoli.
Ogni giorno viene deciso il "Mission Commander", il responsabile dell'intero pacchetto PR.
Una grossa responsabilità, ma soprattutto una grande opportunità di confrontarsi con i propri limiti.
Il primo volo operativo è sempre il più emozionante.
Dopo un giorno di familiarizzazione con le zone di lavoro, ecco finalmente gli equipaggi non più in veste studentesca ma di "Flying crews".
Obiettivo del primo giorno è il recupero di un equipaggio abbattuto. Per l'occasione il pacchetto prevede 6 elicotteri (due HH-3F , due Gazelle dell'Esercito Francese, un SH-3D ed un EH-101 della Marina Militare, due AMX e due Tornado Tedeschi).
Package leader: il Ghibli, AMX.
Briefing pacchetto, poi "section briefing" seguendo i dettami tipici di una pianificazione NATO.
Tutti ai rispettivi aeromobili per rispettare il "Timing" sul "Rendez-vous point" .
Motori, rotori fumo ed odore di JP4. Per un pilota nessun odore è più bello.
Via sulla pista ed in volo.
L'ombra si stacca finalmente dall'elicottero, la magica sensazione di privilegio che accompagna ogni decollo.
In rotta il RWR inizia a dare qualche "Spike". Un "ROLAND" cerca di illuminare il pellicano che volando basso "nap of the earth" riesce a confondersi con il terreno.
Ricongiungimento con il resto del pacchetto. Il paccage leader, dopo aver individuato il pilota abbattuto ed averlo identificato, comunica con determinazione a tutti la codeword per eseguire tutto quanto pianificato. Come il meccanismo di un

orologio, in perfetto sincronismo, ogni componente esegue il proprio compito, lungamente studiato nei dettagli per rendere efficace al massimo l'operazione di recupero e ridurre il tempo di "esposizione" al fuoco nemico degli elicotteri.
Sulla zona di recupero i Pellicani cercano di individuare visivamente il pilota, calandosi nella parte ed immaginandosi la paura di chi sa di dover contare su qualcun altro per tornare a casa.
Molti di loro, pur giovanissimi, hanno avuto molta esperienza di volo in teatro operativo iracheno e sanno che il "Pellicano" è in grado di "evadere" a molte minacce in pochi istanti.
Le straordinarie capacità di Roll dell'HH-3F, malgrado le dimensioni, permettono di reagire efficacemente alle minacce soprattutto alle "small arms" ed agli RPG.
Ciò nonostante, i Piloti ed i mitraglieri sono vigili. Qualche "scherzetto" è sempre possibile da parte della diabolica regia del corso.
Finalmente il "Mission Commander" ordina lo "smoke smoke smoke", ed il pilota si fa individuare accendendo il fumogeno.
Il leader fa "Hover cover" coprendo le manovre del gregario che si predispone per atterrare.
In pochi secondi l'extraction team aggredisce il pilota (mai fidarsi potrebbe essere un nemico travestito) e lo identifica mentre il leader durante la copertura urla "Troops in contact!" ed apre il fuoco (ovviamente con colpi a salve) verso una pattuglia in arrivo a poche centinaia di metri a Nord.
Velocemente a bordo e prontamente viene urlata la codeword per il ridecollo. Le voci sono tese e concitate. In questa fase è facile sbagliare qualcosa, ci sono 6 elicotteri e due aerei sullo stesso punto.
Solo una accurata pianificazione permette di non sbagliare. Tutto è avvenuto in pochi minuti ed in maniera quasi perfetta.
La formazione lascia l'area di operazioni verso la rotta di fuga stabilita in sede di briefing.
Le voci sono allegre, malgrado sia solo la prima missione l'esperienza degli equipaggi e la preparazione hanno permesso di svolgerla al meglio.
La seconda settimana scorre frenetica, ma ogni giorno il sistema "building blocks" permette agli equipaggi di incrementare la difficoltà della missione inserendo varianti e minacce sempre più pressanti.
Il momento del rientro si avvicina. I piloti si sentono piu "confident" con le procedure e sicuramente i ritorni addestrativi sono evidenti.
L'ultimo giorno è dedicato al debriefing generale. Il comandante della base di Lechfeld apre il discorso con il "ben fatto". Piccolo resoconto del "volato" e del totale dei risultati raggiunti.
La parola passa ai capi delegazione che espongono le "lessons learned". Poi la voglia di tornare a casa ha il sopravvento. I rotori ingaggiano simultaneamente, 103% di torque e via ai decolli per il ritorno, questa volta attraverso lo spettacolare paesaggio delle Alpi sorvolando il Brennero verso Villafranca. Successivamente split degli elicotteri verso Pratica per i "Leoni" e Brindisi per i "Duffy".
Una missione ben riuscita perché preparata lungamente a terra. Il tutto per formare coloro che domani dovranno essere pronti ad eseguire la missione "so others may live".

Dario RICCI

Mille vite di un uomo SAR

Nelle righe che seguono vi è una parte del mio vissuto, di eventi nei quali sono stato coprotagonista in ormai 20 anni di servizio presso il 15°, prima all'83° ed ora allo Stormo. Credo che per un Sottufficiale, abbracciare la vita del SAR o del CSAR sia il

massimo che il benevolo fato possa concedere. Sei in alto ma non troppo, voli veloce, ma non troppo, ma soprattutto sei parte integrante di un sistema il cui scopo principale è salvare vite umane. Tante volte facendo lo speaker alle manifestazioni aeree ho cercato, nel mio ridotto italiano, di dare forma a quanto dico, la soddisfazione che si prova nel salvare qualcuno nel momento in cui ha bisogno; a volte ci sarò riuscito, a volte no, ma l'importante secondo me è cercare di trasmettere questo sentimento, questo modo di essere, perché sentire sopra la testa il ronzio di un elicottero, che sta facendo di tutto per salvarti è impagabile!
In questo mestiere, mai e poi mai deve esistere l'IO, esiste il NOI, noi dell'equipaggio, perchè questa è la vera alchimia che permette la buona riuscita di una missione, la consapevolezza che ognuno di noi, quando sei lassù, dipende dall'altro e tutti assieme si opera per l'ottenimento del risultato, il nostro score è uno ed uno solo, salvare VITE UMANE.

LA PRIMA VOLTA
Era un pomeriggio nel quale, da poco assegnato all'83°, assieme ai miei mentori Franco Modesto e Roberto Bertulli, stavamo riparando un HH3F, partì l'elicottero in servizio d'allarme e dopo poco tornò avendo portato a termine la missione assegnata….. dissi "*ora capisco cosa vuol dire fare questo lavoro, aggiustare, addestrarsi, partire d'allarme e salvare chi ha bisogno*" e mentre lo dicevo la lacrimuccia solcava la guancia.
Così arriva quell'8 aprile del '97, primo servizio di allarme, emozione a mille, militare agile e scattante, pronto a tutto, ma la giornata scorre senza particolari emozioni, fino a… sera, quando ormai prossimi a smontare suona l'allarme; un marittimo si è sentito male fra Rimini e Ravenna a bordo di una petroliera. Via si parte, capperi il cuore batte a velocità smodata, durante i controlli pre decollo ripasso tutto a mente, procedure, fraseologia, chiamate, insomma tutto e di più, anche perché il caso vuole che la prova del fuoco veda protagonisti il Comandante di Centro, il mio Capo Motorista e comunque personale esperto (mai sia che il novellino sbagli qualcosa). In brevissimo tempo arriviamo sul punto ed avvistiamo il natante (porca miseria se è grosso), vengono eseguite le chiamate e si procede ai lavori col verricello, calo l'aerosoccorritore, stabilizza l'infortunato e via lo riporto su, il tutto sotto l'occhio vigile di Franco. Riprendiamo il volo, consegniamo l'infortunato a terra alle cure di sanitari e si torna in base. Tutto qui? No non è tutto qui, una volta a terra ed una volta che l'adrenalina si discioglie nell'organismo mi si apre la ruota da pavone, un cuscino antigravitazionale si crea sotto i miei piedi…… sono in "volo", sto realizzando che il team ha salvato una Vita, ve lo giuro non mi tengo, sono a mille e sono felice, felice come un fanciullo cui sia stato fatto il dono più gradito e sognato, quello di essere utile a qualcuno.
INTERPRETI: T.Col. Marco Cerantonio (CE), Ten. Dario "Noisy" De Liguoro (2P), MS Franco Modesto (SP), M2 Daniele "Rufus" Ruffilli (SP), MS Gianfranco Scarfini (ARS), MS Michelangelo Arena (AS).

LA PRIMA VOLTA A KUKES

Eravamo rischierati a Durazzo, era il maggio del 99, la missione prevedeva aiuti e sostegno ai profughi kosovari in fuga dagli orrori della

pulizia etnica. A Kukes vi era un campo presso il quale confluivano i profughi. Partiamo una mattina per recarci su e consegnare degli aiuti di vario genere, qualcosa ci avevano detto su cosa avremmo trovato e ci sentivamo pronti, non avevamo dubbi su questo, il Felix avvia il potente mezzo, Nicola ed io ripassiamo le nostre cose, gli ARS a protezione sono con noi.

Arriviamo alla piazzola ed atterriamo, Gianfranco e Roberto (gli ARS) si dispongono a copertura, Felix e Pierlu scendono e Nicola ed Io siamo nei pressi, tutto tranquillo, tutto appo' (come direbbe il Felix)…… no non è tutto appo'….. iniziano ad avvicinarsi le infermiere italiane che curano il campo, seguite da torme di bambini festanti, vestiti come meglio possono e con gli sguardi che sono un misto fra gioia e timore…. lo ricordo come fosse ora, la giornata era plumbea, scura, quasi piovosa, ma nonostante questo la visiera scura del casco mi si abbassa, la abbasso, voglio nascondere la mia emozione, la mia commozione, voglio essere "maschio"… mi volto verso Nicola e osservo che anche a lui è scesa la visiera scura, ciò che stiamo vedendo provoca un'emozione forte, ci tocca e ci segna. Questa in sintesi la mia prima volta a Kukes, un luogo nel quale ho potuto toccare con mano cosa sia l'orrore ed al tempo stesso un luogo con una parvenza di pace e serenità, queste cose ti restano dentro, ti segnano, ti forgiano ed una volta di più ti fanno chiedere perché la razza umana sia così stolta.

INTERPRETI: Magg. Antonio "Felix" Felicissimo (CE), Ten. Pierluigi "Pierlu" Ruggeri (2P), M1 Daniele "Rufus" Ruffilli (OB), M2 Nicola Ciccarelli (OB), MS Gianfranco Scarfini (ARS), M2 Roberto Berluti (ARS).

NOTTE SERENA A BRINDISI

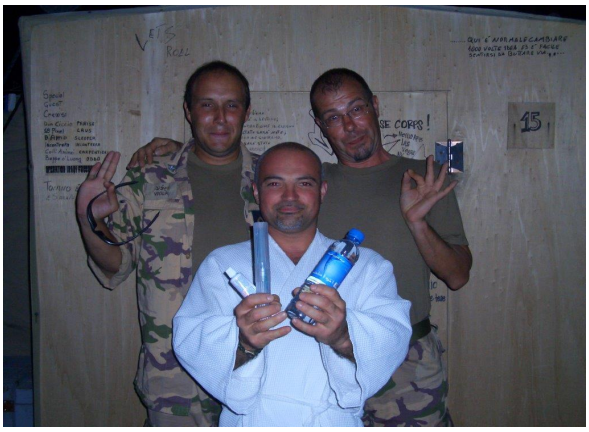
Si era rischierati a Brindisi in supporto per i continui sbarchi dall'Albania, come tutti gli esseri normali, durante la notte profonda, si era intenti a dormire, quand'ecco che verso le 03,00 di quel 12 dicembre del 99, il Sottufficiale di Giornata, viene a svegliarci In zona Cervinara sta piovendo a dirotto e c'è rischio di frane e smottamenti (da poco era successa la disgrazia di Sarno). Sono le 03:15, ma noi uomini duri ce ne freghiamo e via di corsa verso l'HH3F, soliti controlli, messa in moto, ingaggio rotore e prua verso Cervinara. Arriviamo in zona di operazioni e piove che è un piacere, qualche elicottero dei VVFF è in volo ed il controllo ci dice di atterrare presso un campo in attesa di disposizioni. A quanto pare gli abitanti non vogliono abbandonare le loro case, la situazione ancora non sembra così deteriorata, ma nel volgere di un attimo tutto cambia, una colata di fango inizia a smottare, si decolla in un lampo ed entriamo in holding in attesa che ci dicano dove intervenire, nel frattempo, la pioggia è ulteriormente aumentata di intensità. Ci indirizzano verso un gruppo di case presso cui sono bloccate delle persone, sono al portellone e fornisco a Tommy le indicazioni per portarci all'hovering (ahhh ma che situazione ottimale, il tetto dell'edificio oscura completamente il balcone su cui sono

rifugiate le persone da prelevare); inizia il lavoro al verricello, ma la pioggia mi manda in offline il microfono, cedo il posto a Nicola che continua il lavoro. Tiriamo su 23 persone, Zapotek è esausto, oltretutto ad ogni discesa, nonostante continui a dirlo, prende delle gran schicchere di corrente statica, perché la gente sul balcone lo prende per tirarlo a sé. Di di tutte le 23 persone issate a bordo, la mia memoria corre ad un singolo recupero, un bambino piccolissimo, forse due o tre anni, impossibile da imbragare, ma custodito nelle forti braccia di Zapotek, nulla gli sarebbe potuto accadere, diamine che emozione. Posiamo a terra il nostro prezioso carico umano e puntiamo la prua verso Grazzanise, sui monti che ci separano dalla base si accendono le spie "basso livello carburante", momenti di silenzio, rapida valutazione tempo/distanza/carburante residuo e "decidiamo" che ce la facciamo (avevamo alternative?). Atterriamo sani e salvi a Grazza, post volo, rifornimento, colazione, sigarettina e si torna a Brindisi, ancora una volta orgogliosi di quanto ci è stato possibile fare.
INTERPRETI: Magg. Tomaso "Tommy" Invrea (CE), Cap. Pierluigi "Pierlu" Ruggeri (2P), M1 Daniele "Rufus" Ruffilli (OB), M2 Nicola Ciccarelli (OB), M2 Massimiliano "Zapotek" D'Alessandro (ARS).

CALDA SERA D'ESTATE

Dopo una giornata pronto in 30' te ne vai a casa, ovvio. Hai tutti i sistemi attivati, ma sei a casa con la tua famiglia… fino a quando il telefono… di servizio squilla e ti danno l'operativo per un soccorso e tu che fai? Scatti come una molla e ti fiondi in aeroporto. Arrivo in piazzola già con il casco da volo in mano e l'HH sta rullando per tornare al parcheggio, richiamato da un'addestrativa notturna.
A bordo l'equipaggio gli operatori che devono (loro malgrado) cedere il posto ed i piloti che invece sono i reperibili. Tommy vede che sono già lì e tempo 2 nano secondi, rivolto a Federico… "vieni tu Fede visto che Chico non è ancora arrivato?" Fede in un 83esimo di nanosecondo risponde "*certo che sì*!".

Decollo immediato, dobbiamo soccorrere un marittimo, cui un cavo d'acciaio ha spezzato una gamba e non contento lo ha ferito alla



gola; ci vengono fornite in volo le coordinate del punto, le frequenze di lavoro, le dimensioni del natante e le dotazioni dello stesso, a prima vista sembra una cosa di routine… seee bravo a prima vista! Arriviamo in zona, si tenta il contatto radio, ma nulla per dialogare dobbiamo fare capo a Ravenna, le dimensioni del natante sono molto diverse e lo specchio di poppa è occupato dal traliccio della rete da pesca. Da questo momento in poi inizia la nostra battaglia contro il tempo, chiediamo che l'imbarcazione si metta su una prua controvento a velocità costante, ma non ci riescono; chiediamo via Ravenna se hanno una scialuppa per portare a noi l'infortunato, dicono si e ammariamo, ma poi inspiegabilmente la scialuppa non c'è più e ridecolliamo (qui ci ritorneremo dopo), prova, chiama, tenta…. alla fine riusciamo a calare ARS e Infermiere sul peschereccio, lo stabilizzano e lo portiamo su dove viene posto sulla barella con Francesco che inizia a prestargli le prime cure. Fede ed io siamo due stracci, sudatissimi, esausti, ma felici, a portellone aperto, seduti spalle al vano scope, ci accendiamo una sigaretta, cavolo ce la siamo meritata. Ci indirizzano presso Tessera, dove sbarchiamo l'infortunato e ci rilassiamo un attimo. Chiediamo lumi sul rifornimento e Tommy dice a Fede "fai a 4000 (libbre di carburante, cioè la quantità che permette il volo di ritorno lasciando nei serbatoi i 3000 standard del periodo estivo), ma Fede ha un leggerissimo abbaglio e mette 4000… risultato? HH3F più gonfio di un lottatore di sumo, ma dai... tanto la pista di Tessera è

lunga, faremo decollo rullato. Durante queste operazioni, nel chiacchiericcio post missione, l'ineffabile Dario esordisce…."*sai Tommy, quando durante il decollo strumentale post ammaraggio, ti ho detto… lo prendo io…. avevamo 20 gradi a picchiare, 60 nodi di velocità quota prossima allo zero…..*" Fede ed io ci guardiamo, forse siamo anche sbiancati, di certo ciò che ci colpisce è il ricordo del tono di voce di Dario quando a bordo dice questa frase, assolutamente tranquillo, ma conscio di ciò che sta facendo e di come vi sta ponendo rimedio, questo è il pilota di sicurezza, questo è l'equipaggio che lavora in sinergia, questo è il nostro mondo!
INTEPRETI: T.Col. Tomaso "Tommy" Invrea (CE), Cap. Dario "Noisy" De Liguoro (2P), PM Daniele "Rufus" Ruffilli (OB), M1 Federico "l'Anomalia" Sartini (OB), SM Alessandro Romeo (ARS), PM Francesco Pezone (AS)

FINALIZZARE L'ADDESTRAMENTO
Antica Babilonia, maggio 2004, siamo rischierati sull'aeroporto di Tallil, vicino alla tristemente nota Al Nassirya. Questo ricordo sarà breve, ma intenso come suol dirsi.
In un assolato pomeriggio ci taskano per una missione di CASEVAC, abbiamo a bordo una equipe medica di emergenza ed alcuni elementi dei migliori Reparti delle F.A. italiane. Il nostro compito è sorvolare una cittadina X presso cui deve svolgersi un rastrellamento per sottrarre armi agli insurgents. Quindi occhi molto aperti e sensi super attivati per riconoscere ogni potenziale minaccia. Controlli pre-decollo, involo, controllo armi, l'equipaggio è pronto. Facciamo prua verso il nostro target ed iniziamo a fare quanto ci è richiesto, in lontananza pennacchi di fumo nero ci avvisano che lo scontro è iniziato, noi continuiamo il nostro volo, che non dura poco, tanto che abbandoniamo la zona solo con le spie basso livello carburante accese. Si torna a terra, de briefing intelligence e la giornata termina. Quindi??? Quindi il giorno dopo sono al baretto della base, incontro uno dei ragazzi che era bordo il giorno prima (steso davanti a me a coprire un angolo di visuale), ci salutiamo e chiedo l'esito della missione terrestre del giorno prima, risponde tutto ok, "abbiamo vinto" e mi dice…. lui è uno dei capi plotone a terra di ieri, indicando un ragazzo al suo fianco. Incrocio il suo sguardo e gli chiedo, "*cavolo eri in pattuglia ieri, come è andata? dall'alto non capivamo molto*" lui non risponde ma mi rivolge una domanda "*tu eri sull'HH3F ieri?*" "*si*" rispondo e di nuovo lui "*tu non hai idea cosa voglia dire in quelle circostanze, sentire sopra di te l'elicottero, che è lì per te se ne hai bisogno, la sicurezza che ti dà*" non diciamo altro, come due scemi ci abbracciamo, la solita lacrima solca la guancia, la pelle d'oca ti avvinghia, pensi alle ore dedicate all'addestramento, alle cose dette e ripetute che diventano patrimonio genetico, comprendi ancora meglio cosa sia il cameratismo e… sei felice.
INTERPRETI: Magg. Dario "Frank" Sinatra (CE), Ten. Diego De Marco (2P), PM Daniele "Rufus" Ruffilli (OB), M1 Alberto "Frodo" Pignatelli (OB), M1 Sergio "Lucky" Cerantonio (ARS), M1 Fabrizio Verginelli (ARS), Altri.

Daniele RUFFILLI

Gruppo o Centro?

Il nostro glorioso 15° Stormo si approssima a vivere una delle tappe epocali della sua vita: il trasferimento da Pratica di Mare a Cervia. Si tratta del secondo spostamento in pochi anni, che segue quello da Ciampino a Pratica di Mare. Dal punto di vista del notevole impegno logistico non credo che cambi molto spostarsi di 30 oppure di 380 KM, ma un conto è muoversi nell'area della Capitale, un altro è cambiare del tutto regione, latitudine e condizioni meteorologiche generali. Sarà comunque la prima volta che lo Stormo potrà avere una sede tutta sua e questo non è fatto di poco conto.

Ma, come dice lo stesso titolo, intendo parlare di un altro argomento, lasciando alla cronaca del momento ed alle considerazioni che verranno, se verranno, le argomentazioni sul trasferimento dello Stormo.

Oggi voglio parlare dell'85° Gruppo e dell'83° Centro.

Quando quelli della mia generazione furono assegnati al 15° Stormo questo era costituito dall'84° Gruppo, sui velivoli HU16, dall'85° Gruppo, dotato di elicotteri AB47J ed AB204B, e da due Distaccamenti SAR, il 1° dislocato a Linate e dotato, se non ricordo male, solo di ala rotante, mentre il 3°, dislocato sull'aeroporto di Grottaglie, era dotato anche della componente ad ala fissa.

Questa piccola nota storica per far comprendere che in quegli anni chiunque fu destinato alla componente ad ala rotante, in previsione dell'arrivo della nuova macchina, fu assegnato all'85° Gruppo. Poi, come tutti sanno, con l'arrivo degli HH3F l'84° Gruppo fu trasferito a Brindisi, mentre a Trapani ed a Rimini nacquero l'82° e l'83°.

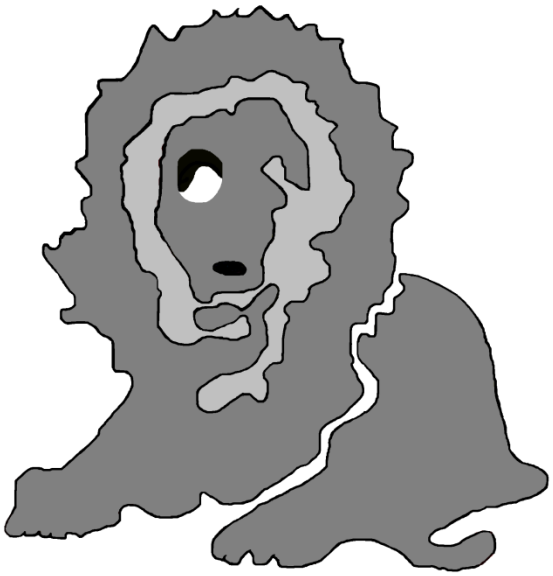
Ma, questa la voce che circolava, l'Aeronautica non poteva superare un prestabilito numero di Gruppi di volo, quindi l'82°, l'83° e l'84° assunsero la denominazione di Centri.

Quindi quasi tutti gli "anziani", con l'eccezione degli assegnati ai Distaccamenti SAR, hanno fatto parte dell'85° Gruppo prima di essere destinati, per costituirli, ai Centri SAR.

Dopo aver trascorso quasi tutta la mia permanenza allo Stormo in seno all'85° Gruppo, nel 1986 fui trasferito all'83° Centro per assumerne il comando. Sono, quindi, uno di quelli che sa cosa significhi l'orgoglio di appartenere al Gruppo o ad uno dei Centri.

Nelle prossime settimane, con il trasferimento dello Stormo a Cervia, l'85° Gruppo diventerà l'unica propaggine in quel di Pratica di Mare, mentre l'83° Centro per la prima volta si affiancherà allo Stormo, seguendolo nella nuova sede.

Questo cambiamento logistico segnerà anche l'inversione della denominazione delle due unità che diventeranno: 83° Gruppo e 85° Centro.



Il termine Gruppo è sempre stato considerato di gran lunga più nobile rispetto al plebeo Centro. Per cui è comprensibile il dispiacere con cui i mie colleghi anziani ed ex appartenenti all'85° vivranno questa transizione e non so se gli stessi sentimenti troveranno casa negli animi del personale ora in forza all'85° Gruppo. Di contro, forse, per gli ex appartenenti all'83° Centro, e per chi ora ne è in forza, l'approccio alla dimensione

Gruppo potrebbe far pensare al tanto agognato riconoscimento di una nobiltà sempre ritenuta nell'animo, ma mai potuta sfoggiare in pubblico.
Personalmente sono molto legato alle due unità ed a quanto queste hanno rappresentato nella mia vita aeronautica. Nell'85° Gruppo ho iniziato a conoscere l'attività operativa, prima montando d'allarme con l'AB204B - e mai potrò dimenticare la mia prima missione di trasporto sanitario di una puerpera dall'isola di Ponza - poi effettuando il passaggio sull'HH3F e quindi svolgendo a Ciampino quasi tutta la mia attività operativa.
Come dimenticare quegli anni così intensi, nei quali il Gruppo era la forza trainante dell'intero Stormo, comandato il più delle volte da persone che non avevano alcuna esperienza di SAR e se l'avevano provenivano dalla linea ad ala fissa? L'85° Gruppo in quegli anni era lo Stormo e prego di comprendere che quanto affermo non deve essere considerata presunzione. Poi, con la nascita dei Centri, tutto lo Stormo è cresciuto ed ha assunto la dimensione attuale; il Gruppo ha visto lentamente, molto lentamente, modificarsi le proprie attribuzioni, per assumere i compiti assegnati ad ogni Gruppo di volo dell'Aeronautica Militare.
Così come ritengo meravigliosa l'esperienza vissuta in seno al Gruppo lo stesso penso e vivo nell'animo dell'esperienza trascorsa a comandare, ahimè per un solo anno, l'83° Centro.
Noi del 15° avevamo, e credo l'abbiano ancora adesso, la fortuna di scambiarci piloti specialisti e macchine ad ogni esercitazione, ovvero per ogni esigenza che richiedesse impegni particolari. Da queste esperienze derivava la mia conoscenza dell'83° Centro e del suo personale. Si può quindi comprendere che arrivarci da giovane T.Col. ed assumerne il comando dopo una settimana non fu cosa facile.
Ma a parte questo approccio iniziale, devo riconoscere che il comando di un Centro mi aprì a nuove esperienze e nuovi orizzonti. I sacri testi (le T.O.O.) allora recitavano che "il Comandante di Centro svolge le funzioni di Comandante di Corpo", non so cosa recitino ora, spero che dicano "è Comandante di Corpo", perché in effetti quella era la carica che veniva rivestita. E me ne accorsi il giorno stesso della assunzione di comando quando, come da tradizione, firmai il certificato di viaggio del Comandante uscente.
Per non parlare delle simpatiche diatribe con quelli del 5° Stormo. "Tu sei solo l'affittuario di una appezzamento di terreno nella nostra proprietà" cui io rispondevo "No!! Io sono proprietario di un appezzamento di terreno all'interno del vostro. E mi dovete il diritto di passaggio!!" Erano diatribe goliardiche, ma che sotto sotto servivano a saggiare, come fanno i gorilla (in fondo noi siamo sempre dei ragazzini), chi si batteva e metteva in mostra il petto più villoso.
Il riconoscimento che io fossi "proprietario di un appezzamento di terreno" avveniva ogniqualvolta veniva organizzata una cerimonia esterna al 5° Stormo. A tali cerimonie io venivo invitato, a differenza dei colleghi Comandanti di Gruppo del 5°, e sedevo al fianco del loro Comandante. Perché a me si riconosceva l'essere Comandante di una unità indipendente.
L'indipendenza è stato l'aspetto più contrastato da gestire. Contrastato perché se da una parte mi dava ampio margine di manovra, dall'altro mi metteva di fronte alle mie responsabilità da solo, senza l'aiuto del Colonnello Comandante, il padre supervisore che ha sotto di sé i suoi Comandanti di Gruppo.
Forse in queste ultime considerazioni la chiave di lettura della differenza fra Gruppo e Centro. Non v'è dubbio che al riguardo si potrebbe dire ancora molto e che potrebbero scaturire altri pareri, con differenti opinioni. Per quel che mi riguarda, dovendo rispondere alla domanda che ho posto a titolo dello scritto, dico Centro. Non me ne vogliano quelli dell'ex 85° Gruppo e non me ne vogliano quelli dell'83° Centro, ma personalmente ritengo che in questa piccola rivoluzione chi guadagnerà di più, pur pensando di perdere, sarà l'85° Centro e chi perderà di più, pur pensando di guadagnare, sarà l'83° Gruppo.

Mario SORINO

Dall'archivio storico del Sito AG15

IL 15° STORMO A CERVIA

È stata una giornata memorabile. Di quelle che verranno ricordate negli annali storici. Bisogna andare indietro al 15° Stormo d'Assalto per ritrovare aeroporti interamente ad esso dedicati, forse il più famoso e storico fu quello di Castel Benito, nei pressi di Tripoli, dove Stefano Cagna si cimentò anche nell'avventura di partecipare all'addestramento e costituzione dei Reparti Paracadutisti (che nacquero all'interno della Regia Aeronautica).

Dopo allora il rinato 15° Stormo, ricostituito nell'ottobre del 1965 sull'Aeroporto di Ciampino, è sempre stato ospite di altri Enti della Forza Armata. Si può ben comprendere, quindi, qual è stato l'orgoglio che si respirava e si specchiava in tutti gli uomini del 15°, in servizio ed in congedo, nel vedersi finalmente riconosciuto quel rango conquistato più e più volte sul campo, ma mai riconosciuto. Veniamo comunque alla cronaca della giornata che inizia, per chi vi scrive ed altri, in quel di Pratica di Mare da dove decolla un C130J alla volta di Cervia. È il solito incontro di amici che incominciano a far caciara non appena si riconoscono a distanza. Questa volta sono della compagnia anche alcuni Ufficiali, in servizio, che hanno prestato servizio al 5° Stormo. Ci sono anche gli amici della "Giannino Caria", con le loro sgargianti tute rosse, che non vogliono perdere l'occasione di toccare con mano la nuova sede dello Stormo con il quale hanno svolto le loro azioni di Protezione Civile e Romano Nodari, che per un giorno torna a fare il suo mestiere, ha infatti in mano la sua inseparabile cinepresa per catturare le immagini della giornata.All'arrivo a Cervia ci si rende immediatamente conto del cambio epocale. Da essere abituati a spazi angusti e ristretti, a saper sfruttare ogni angolo per porvi qualcosa che altrimenti non avrebbe trovato posto, a spazi che per noi sono di dimensioni siderali. Grandi distese di verde e la necessità di un autobus per spostarsi all'interno dello Stormo!!! Cose dell'altro mondo!!!

Nell'hangar predisposto per la cerimonia potrebbero entrare non meno di 6 HH3F. Il personale schierato prende tutto il lato frontale ed opposto ad esso il palco delle Autorità con due ampi spazi attrezzati ai lati per accogliere gli ospiti. C'è tanta gente, molti ex del 5° Stormo e fra questi ex Sottufficiali che servirono, sia il 5° Stormo, sia l'83° Centro, c'è persino qualcuno dell'8°, che fu posto in posizione quadro quando il 5° si trasferì a Cervia da Rimini, e noi del 15°. I Centri di Pratica, Trapani e Brindisi sono collegati in VTC e seguiranno la cerimonia in diretta.

Si articoleranno due differenti cerimonie, la prima che vedrà la chiusura del 5° Stormo e la seconda che vedrà l'insediamento del 15° ed il cambio di Comando.

Il Comandante del 5° Stormo assume il comando dello schieramento e, dopo l'ingresso della Bandiera di Guerra e del Capo di SMA, si dà inizio alla cerimonia. È una cerimonia orgogliosa, ma allo stesso tempo mesta. Il Col. Cianfanelli ed il Capo di SMA pronunciano i loro discorsi e quindi si procede con la parte più triste della cerimonia. Il Comandante del 5° Stormo chiama a se la Bandiera di Guerra e, con amore e cura, aiutato dall'alfiere, la ripiega molto lentamente arrotolandola intorno all'asta, per poi riporla nel fodero di cuoio. La cerimonia è toccante, gente dal cuore non tenero, di provata forza e con molti anni sulle spalle non si vergogna nel prendere il fazzoletto per asciugare le lacrime che scorrono sulle guance e tutti fanno veramente

fatica a trattenerle. Una Bandiera che viene riposta definitivamente e che d'ora in avanti non sventolerà più, ma verrà posta nel Sacrario, all'Altare della Patria, è lo specchio dei tempi, ma sia chi ha prestato servizio sotto Essa, sia chi ha servito sotto un'altra Bandiera, prova momenti di sincera tristezza nel vedere una parte della nostra Storia che viene accantonata. L'urlo dell'Alfiere, nel momento in cui raddrizza l'asta racchiusa nel cuoio: "A la chasse", cui rispondono in coro quelli del 5° "Burdel" è un vero e proprio grido di dolore, cui fa seguito un applauso liberatorio che cerca di soffocare l'aria pesante che si respira nell'hangar.

La Bandiera di Guerra, il Comandante del 5° Stormo ed il Capo di SMA lasciano l'hangar ed ha inizio la seconda parte della complessa cerimonia. Il Col. Preo, Comandante del 15° Stormo uscente, assume il Comando dello schieramento e si dà luogo al Cambio di Comando. Per primo è Preo ad intervenire con il suo discorso, poi il Col. Chianese, Comandante subentrante, passa in rassegna lo schieramento venendo nel contempo presentato al personale che, fino ad un attimo prima aveva sul petto la Diana cacciatrice, mentre ora ha la sagoma della Penisola con le ali del SAR: è lo stemma del 15°!!!

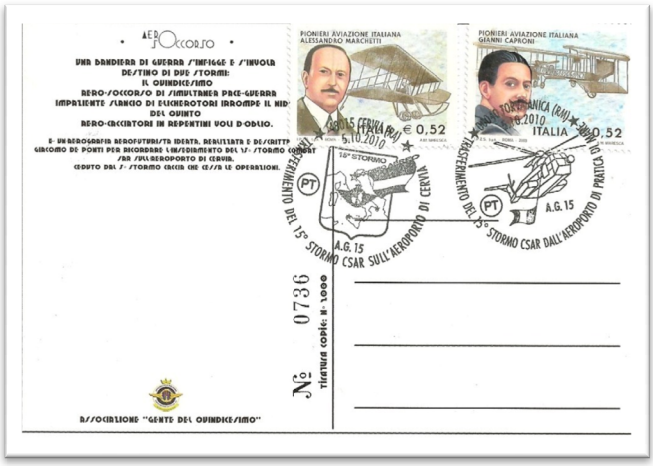
Dopo la citazione della formula di riconoscimento del nuovo Comandante, pronunciata dal Col. Preo, il Gen. Pollice,

Comandante della Squadra Aerea, prende in consegna la Bandiera di Guerra del 15° dallo stesso Col. Preo per passarla al Col. Chianese suggellando, così, l'avvenuto passaggio di consegne. Quindi è la volta di Chianese di pronunciare il, suo intervento, cui fa seguito quello del Comandante della Squadra Aerea.

Ha così termine la parte ufficiale delle due cerimonie e si dà il "rompete le righe". Tutti si riversano al di fuori dell'hangar per ammirare gli aeromobili schierati: l'HH3F, l'AB212, l'NH500, l'F16 e l'F104 e per scambiare abbracci e saluti con i tanti convenuti e che magari non si vedevano da anni. All'interno dello shelter, nel quale è predisposto un leggero vin d'honneur, trova posto anche il banchetto delle Poste Italiane che distribuisce la bellissima cartolina predisposta dall'Associazione e che verrà distribuita gratuitamente a tutti i soci. Si tratta di un'opera interamente realizzata dal Gen. B.A. Giacomo De Ponti che, oltre a disegnare la cartolina stessa ha realizzato i due annulli postali, poi prodotti dalle Poste Italiane. La spiegazione del disegno, nelle parole dello stesso autore, è la seguente:

"Un'unica bandiera che allo stesso tempo (il 5 ottobre 2010) s'invola da Cervia e su Cervia si infigge, descrive i simultanei destini di due Stormi, lo scioglimento del 5° Stormo (la sua bandiera si innalza, con il valore che rappresenta, alle stelle del motto dell'A.M. "Virtute Siderum Tenus") e l'insediamento del 15° Stormo CSAR (CSAR = simultaneità operativa del Soccorso Aereo, sempre in azione) sull'aeroporto del quale assume il Comando (la sua bandiera si infigge in quel terreno rendendolo suo). Infine la simultaneità dell'azione, segno della continuità operativa dell'aeroporto di Cervia, quando un elicottero HH3F che, nello storico rosso colore delle eccellenze italiane (l'HH3F è da decenni il simbolo delle indiscusse e riconosciute capacità SAR e CSAR dell'A.M.), sostituisce i veloci caccia del 5° Stormo nel loro "nido", Cervia, i quali con voli "repentini" definitivamente escono dalla scena operativa dell'A.M.."

All'interno dello shelter noi lanciamo in alto la nostra felicità intonando il nostro Mammajut, mentre al di fuori di hangar e shelter continuano gli incontri e gli scambi di opinioni si intrecciano fra i vari ospiti. Colgo una frase mesta: "In questa Base aerea non ci saranno mai più Scramble". Non intervengo per rispetto all'anziano ex, ma dentro di me penso: è vero!! Semplicemente perché noi non lo chiamiamo SCRAMBLE, ma PARTENZA SU ALLARME. Non so se per



la Base di Cervia echeggerà la sirena dello SCRAMBLE o la campana dell'ALLARME, ma la sostanza non cambia.

È giunta l'ora del ritorno, ci imbarchiamo sul C130J e rientriamo a Pratica. Ci rechiamo all'85° Centro mentre suona la sirena dell'ALLARME e l'HH3F decolla per un trasporto sanitario da Ponza a Latina. Per noi "veterani" niente di nuovo, mentre, con il petto in fuori pensiamo orgogliosi: "avete visto il nostro SCRAMBLE?"

A Cervia la giornata continua con il Pranzo di Corpo, in cui le due Calotte si succedono e la cui cronaca è raccontata dal Cap. Mascari. All'interno dello stesso Pranzo di Corpo anche il Presidente della nostra Associazione viene invitato a prendere la parola ed effettua il suo intervento. Idealmente la giornata si conclude con un messaggio augurale che il nostro Totonno indirizza al Col. Preo ed al Col. Chianese. Una giornata lunga, intensa e baciata dal sereno nonostante le previsioni indicassero pioggia: anche questo è un segno del destino!

MAMMAJUT!

Mario SORINO

Dall'archivio storico del Sito AG15

Chi salva una vita salva il mondo intero

Chi salva una vita salva il mondo intero ". Così recita un famoso attore hollywoodiano in uno dei tanti film da oscar.
Ed è proprio una vita da oscar, quella di Alessandro. Il Primo Maresciallo Musacchio, Aerosoccorritore del 15° Stormo in forza presso l'81° Centro Addestramento Equipaggi di Cervia.
Una realtà di vita fatta di impegno, preparazione, dedizione al lavoro ed alla famiglia. Una persona speciale e, soprattutto, umile, che con la battuta sempre pronta e un sorriso simpatico otteneva il rispetto di tutti.
Questo era ed è tuttora Alessandro per tutti i suoi colleghi e per l'Aeronautica Militare intera.
Sincero nel comportamento e leale nell'animo, sognatore senza eccessi, cercando solo di migliorare senza mai prevaricare nessuno.
Arruolatosi giovanissimo, aveva scelto subito di investire le proprie energie per un lavoro particolare, riservato a pochi uomini, fatti di poche parole, ma concreti. Lavoro che consisteva nel salvare vite umane, ovunque esse si fossero trovate, sia in mare che in montagna. Aveva guadagnato il rispetto di tutti attraverso le sue imprese di soccorso, tutte portate a termine: dall'alluvione in Piemonte nel 1993 e nel 2000, dove aveva recuperato 50 persone dai tetti delle case, al recupero in mare del ricercatore Montalbini, alle missioni in favore dei terremotati del L'Aquila e più recentemente quello in Emilia.
Le missioni di pace in Somalia, Albania, Kosovo e poi in Iraq.
Aveva partecipato con eccellente esito a molti corsi di formazione sia in Italia che all'estero, ricevendo elogi ed encomi per il suo operato.
Per la sua preparazione ed esperienza acquisita nel tempo, veniva chiamato "capo team" da tutti , Comandante compreso.
Dopo il trasferimento sulla base di Cervia nel 2010 non era stato difficile per il Comandante dello Stormo affidargli la gestione del Nucleo Aerosoccorritori del Centro Addestramento Equipaggi. Compito delicato e di grossa responsabilità, ma che Alessandro portava avanti senza risparmiarsi.
Un Uomo, un padre, un marito, un amico che mancherà a tutti.
La Forza Armata perde un pilastro, ma il suo operato, il suo esempio farà da motore per tutti.
Questo non è il nostro addio ma il nostro arrivederci. Ciao Alessandro...".

Gli Aerosoccorritori
dell'Aeronautica Militare

Prima Partenza

La serata si era conclusa come tante altre, ma la nottata celava una "grande" sorpresa.
Mi ero da poco addormentato quando, 15 minuti dopo la mezzanotte, vengo svegliato dallo squillare del cellulare, sempre acceso sul comodino: l'operatore della Sala Operativa di Reparto (SOR) mi comunica che la nostra prontezza SAR era stata ridotta dai classici 120' a 30' per decollare.
Come tante altre volte in questi anni mi alzo e mi preparo per andare al lavoro, ma continuo a chiedermi cosa sta accadendo per portare la prontezza a 30' in piena notte. Mentre percorro la strada che mi divide dalla base di Pratica di Mare vengo pervaso da una strana sensazione che non riesco a comprendere, ma che mi mette addosso una strana agitazione. Più mi sforzo di capire cosa sia, più non trovo una spiegazione alla domanda.
Arrivato in base noto che la palazzina è aperta, ma le luci sono ancora spente ad eccezione della stanza dove si trova la SOR. Entrando l'Operatore mi accoglie con un "ecco il Capo Equipaggio. Sei arrivato per primo". Ecco cosa era quella strana sensazione! In passato ero partito d'allarme sempre come Secondo Pilota. Adesso partirò come Capo Equipaggio, non ci sarà nessuno più esperto a gestire la missione, nessuno più esperto a gestire il resto dell'Equipaggio, nessuno più esperto a correggere eventuali errori. Quello più esperto adesso sono io!
Ripresomi dallo smarrimento iniziale, chiedo cosa sta succedendo e l'Operatore mi risponde che una nave da crociera, la "Costa Concordia", si è incagliata presso l'Isola del Giglio e che le operazioni di salvataggio delle circa 4200 persone presenti a bordo sono iniziate, ma ce ne sono altre che non riescono a raggiungere le scialuppe di salvataggio.

Mentre comincio a reperire le varie informazioni arriva l'esecutivo, l'ordine di decollo, dall'RCC di Poggio Renatico. Il momento è giunto. Nel frattempo vengo raggiunto dal secondo Pilota ed insieme decidiamo di rabboccare un po' di carburante in modo da avere una maggiore autonomia, ma senza sovraccaricarci troppo così da avere anche la possibilità, una volta arrivati sul luogo del naufragio, di caricare a bordo eventuali naufraghi senza andare fuori con i pesi. L'esecutivo comunque prevede di raggiungere le coste dell'Isola del Giglio e contattare un altro elicottero in zona per ricevere ulteriori disposizioni. Insieme al secondo Pilota mi ricongiungo con il resto dell'equipaggio, che ha intanto preparato l'elicottero, e comunico loro la missione che andremo a svolgere.
Si discute della possibilità di imbarcare un altro Aerosoccorritore, in maniera di aumentare le capacità di operare in mare, e decido di procedere in tal senso.
Ci siamo, alle 01.00 Zulu, le 02.00 locali la R-IME decolla alla volta dell'Isola del Giglio.
Le 80 miglia nautiche che ci separano dal luogo del naufragio sembrano non finire mai, ma mi permettono di notare tantissime sfumature che in tutte le missioni

precedentemente svolte non avevo mai notato. Il secondo Pilota sta facendo un lavoro egregio, tanto da non sentire la necessità di chiedergli nulla, gli Operatori di Bordo, gli

Aerosoccorritori e l'Assistente di Sanità sono sereni. Tutto procede alla stregua di una normale missione addestrativa e la tranquillità che regna mi rasserena molto, facendomi capire che la fiducia che io pongo nel resto dell'Equipaggio è contraccambiata.

Il tempo passa e la zona di operazioni si avvicina. Da lontano, grazie ai visori notturni, cominciamo a scorgere la scena del disastro, la nave da crociera, già inclinata di 80°. Sembra un tutt'uno con il porto del Giglio, ma più ci avvicinavamo e più i contorni della tragedia si delineano meglio e le luci che corrono lungo la fiancata bianca non sono delle calme e rassicuranti luci posizionate sulla terraferma, sono bensì le frenetiche luci dei giubbetti di salvataggio dei passeggeri che discendono in fila indiana lungo la fiancata della nave.

Prossimi alla zona di operazione iniziamo i vari coordinamenti per operare, ma scopriamo, con sorpresa, che esiste già un altro R-IME. Veniamo quindi rinominati prima R-ILE e successivamente R-IMF, nominativo che finalmente ci consente di iniziare le nostre attività di ricerca di eventuali passeggeri in acqua. Iniziamo a volare bassi sul mare, con tutti i membri dell'equipaggio che scrutano l'acqua alla ricerca di eventuali dispersi. Volare a bassa quota sul nero mare facendo lo slalom tra le imbarcazioni impiegate nelle operazioni di salvataggio, ci porta inevitabilmente in prossimità della nave Concordia. Lo spettacolo lascia me ed il mio equipaggio senza parole. La "mortale ferita", lunga 70 metri sullo scafo della nave, è impressionante, ma noi non siamo lì per turismo e perciò continuiamo imperterriti nella nostra ricerca, anche se alla fine non troviamo nessuno.

Mentre per l'ennesima volta sorvoliamo le acque intorno al relitto veniamo contattati dall' On Scene Commander (OSC) che ci lascia il compito perché ha terminato il carburante e deve rientrare presso il vicino aeroporto di Grosseto. Di punto in bianco nella mia prima missione da Capo Equipaggio divento non solo responsabile dell'Equipaggio che ho a bordo, ma anche responsabile del coordinamento dei mezzi aerei che stanno prestando assistenza.

Saliamo a 2000 piedi sulla zona di operazioni, quota che ci consente di avere una migliore visione della scena e grazie all'egregio lavoro svolto dal secondo Pilota i coordinamenti procedono senza problemi.

Quando, dopo circa tre ore di volo con i visori notturni montati, arriva il limite dell'autonomia e siamo costretti a lasciare la zona di operazioni per atterrare, la situazione si è stabilizzata. Gli sfortunati passeggeri della nave si incamminano come tante formiche in fila indiana sui natanti ai piedi del gigante marino che giace su un fianco, mentre chi doveva essere evacuato con il verricello è già stato evacuato.

Alle 5 della mattina, in avvicinamento presso l'aeroporto di Grosseto, la stanchezza comincia a farsi sentire. L'adrenalina, dopo la sua funzione stimolante, lascia spazio alla spossatezza mentre le luci della pista sembrano non avvicinarsi mai. Al suolo i componenti del mio equipaggio svolgono i loro compiti, stanchi ma sereni, segno che la mia prima missione operativa si è svolta come si doveva svolgere.

Maurizio GENTILI

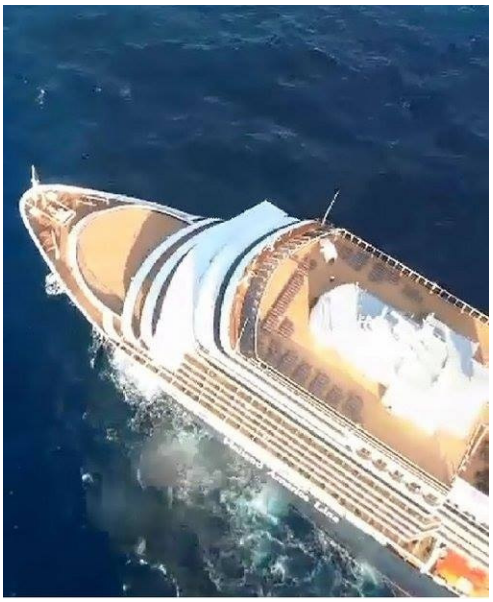
INCROCIANDO LA CROCIERA...

Questo sabato 26 aprile è una di quelle giornate di primavera che qui a Trapani profuma già d'estate, una di quelle giornate che sembrano fatte apposta per una gita fuori porta o per una passeggiata al mare.
Ma oggi è il mio turno in sala operativa. Giornata "tranquilla", anche troppo per i miei gusti, nessuna attività di volo programmata, o altra incombenza particolare.
Il passaggio di consegne col collega è piuttosto fluido, nulla da dichiarare si direbbe alla dogana. Situazione da calma piatta ed anche la mattinata scorre rapidamente tra le normali comunicazioni con i comandi e le poche incombenze della routine festiva.
Dopo pranzo lo squillo del telefono rompe la silenziosa monotonia dell'attesa. È il Comando Operazioni Aeree (COA) che ci pre-allerta per un probabile intervento.

Dopo neanche mezz'ora l'equipaggio è già in SOR. L'età media è abbastanza bassa, Roberto, il secondo pilota è addirittura al suo battesimo operativo. Stenta a trattenere l'eccitazione, si concentra sulla pianificazione continuando a chiedermi se abbiamo l'esecutivo, tutti quanti non vedono l'ora di partire. In questi momenti gli anni di addestramento finalmente si traducono in attività operativa. Sprizzano energia, entusiasmo, passione, impossibile non lasciarsi contagiare…

Passo loro le informazioni avute dal COA, bisogna recuperare un cittadino statunitense infartuato da una nave da crociera a circa 50 NM a ovest.
Avuto l'ordine esecutivo decollano poco prima delle 15.00. Le radio oggi fanno un po' le bizze ed i collegamenti TBT avvengono a tratti in maniera difficoltosa. Ciononostante dopo circa 20 minuti la nave da crociera è in vista ed il soccorso può iniziare. La Eurodam d'altronde è un mastodonte di oltre 200 metri di lunghezza, davvero difficile non trovarla.
Del black out comunicativo paga le conseguenze il nostro aerosoccorritore, che viene sbarcato a poppa della nave, mentre il malato si trova a prua…
Con la barella in un braccio e la sacca equipaggiamenti nell'altro, si appresta a percorrere di corsa l'intera lunghezza della nave. Giuseppe è uno dei nostri ARS fisicamente più prestanti, ma dopo un pò accetta l'aiuto del personale della nave che

aveva inizialmente rifiutato, sotto lo sguardo divertito dei colleghi che lo osservano dall'alto. Il rischio d'altronde era di arrivare stremato a prua e non poter proseguire il soccorso adeguatamente.



Ed in effetti la prova che lo attende non è da sottovalutare, l'infartuato infatti è un corpulento sessantatreenne abbondantemente sopra il metro e ottanta ed ancor più abbondantemente sopra il quintale, a cui i numerosi hamburger e hot dog mangiati hanno probabilmente presentato il conto.
Imbragare Mr. Michael alla barella e caricarlo a bordo dell'elicottero è un duro lavoro, come lo è per la nuova barella recentemente acquisita e promossa a pieni voti…
Promosso anche l'intero equipaggio, operazione perfetta secondo i consueti standard dell'82°.
Hovering prolungato sulla nave in movimento, ammalato a bordo, infermiera a bordo, ARS recuperato e via verso la base di Trapani Birgi dove ad attendere vi è un'ambulanza attrezzata. A bordo il povero turista giace avvolto nella barella assicurato alle cure dell'infermiera. Letteralmente catapultato dalla sua vacanza nel Mediterraneo alla pancia di quell'enorme cicogna di metallo che tenterà di riportarlo di nuovo alla vita. È inerme e sofferente, non parla, incrocia solo lo sguardo con i suoi soccorritori.

Ed in quello sguardo vi sono mille parole, c'è il grazie per chi ti aiuta ad aggrapparti alla speranza, c'è l'empatia profonda tra il soccorso ed il soccorritore; e dall'altra parte c'è un momento che ripaga anni di sacrifici, c'è un'emozione che cancella arrabbiature, stanchezza e delusioni. In quello sguardo il motivo di aver scelto questa vita come lavoro e di aver trasformato questo lavoro nella tua vita.
Rientrati in base le carte e le consuete relazioni reclamano il loro spazio ed aiutano a smaltire l'adrenalina residua.

Questo sabato 26 aprile doveva essere un giorno tranquillo, non lo è stato per fortuna…
Grazie a giornate così, dopo quasi trent'anni si riscopre ancora l'emozione, la passione e l'orgoglio di far parte di questa splendida squadra che sono l'82° Centro e l'Aeronautica Militare.

Agati ALBERTO

UN SOCCORSO DA PELICAN

Era una tranquilla giornata di Settembre, la temperatura era piacevole anche se si cominciava ad avvertire lo scemare della stagione estiva. Una telefonata dal WOC di base ci avvisa che siamo in pre-allarme per una imbarcazione a vela in difficoltà a 60 miglia ad Est di Cervia in acque internazionali.
Con Carmine, Francesco ed Alessandro diamo un'occhiata a bordo del Pelican per ricontrollare che tutto sia a posto.
Nel frattempo Andrea e Dario tornano dal WOC e ci comunicano alcune informazioni inerenti la missione. A bordo dell'imbarcazione battente bandiera svizzera ci sono 8 membri d'equipaggio completamente in balia delle onde con il timone in avaria: un lavoro difficile ci attende.
Alle 13.00 circa arriva da parte del COA l'esecutivo, in 5' siamo pronti alla messa in moto, Marco arriva all'elicottero con molte coperte, basta uno sguardo per intenderci.
Appena decollati io e Carmine indossiamo le imbragature da verricellista, Francesco ed Alessandro hanno già le mute indossate.
Andrea è concentrato ai comandi mentre Dario mantiene le comunicazioni radio cercando di contattare una nave porta-container battente bandiera greca che è stata dirottata nei pressi dell'imbarcazione in avaria per prestarle assistenza.
Spingendoci sempre più verso il target notiamo le condizioni del mare in netto peggioramento.
Dopo circa 40 minuti giungendo in zona di operazioni ci rendiamo conto delle condizioni proibitive a causa del mare forza 8, del vento a 40 kts con onde alte circa 6/7 metri.
Dopo aver attentamente valutato la situazione decidiamo di non avvicinarci con l'elicottero all'imbarcazione in balia delle onde a causa dei 2 alberi che oscillano in modo estremamente pericoloso, bensì di calare in acqua gli aerosoccorritori per recuperare i naufraghi.
Cominciate le operazioni, rilasciamo Alessandro e Francesco in mare che, nuotando oltre lo stremo delle loro forze, si avvicinano al natante e dopo un' ardua operazione di convincimento fanno tuffare uno alla volta i naufraghi in mare. Una volta raccolti, li trasportano sotto la verticale

dell'HH3F. Prontamente io e Carmine li issiamo a bordo con il verricello e una volta recuperati, Marco li avvolge tremanti nelle coperte prestandogli le prime cure.
Alla fine solo 2 membri dell'equipaggio, per ovvie ragioni, rimarranno a bordo del natante mentre i salvati saranno in 6, cinque ragazze di nazionalità polacca e un ragazzo svizzero. Sono stravolti, leggo la paura nei loro occhi e cerco di rincuorarli ed incoraggiarli, con il mio polacco sgrammaticato, che il peggio è ormai passato.
Andrea è stato superlativo, durante i verricelli l'elicottero sembrava inchiodato all'hovering. Dario lo coadiuvava in tutte le operazioni con una precisione oserei dire "svizzera", io e Carmine siamo stremati più per l'adrenalina esaurita che per lo sforzo fisico. Francesco ed Alessandro hanno condotto l'operazione in mare con una maestria degna di Poseidone.
A questo punto le considerazioni finali più che dalla ragione vengono dettate dal cuore. Ancora una volta un equipaggio del 15° ha salvato delle vite umane, tornando verso la base abbiamo il cuore colmo, tutto questo ci inorgoglisce e alla fine pensiamo semplicemente di aver fatto il nostro lavoro, come noi uomini del 15° sappiamo fare.

MAMMAJUT!
Domenico GUERRA

80° CSAR - Speedy per sempre

In un hangar, che anche stamane replica i concitati ritmi quotidiani, la patch sulle tute da volo è cambiata. Osservo: non è poi tanto diversa… qualche linea, le sfumature, i colori. È ancora *Speedy*, siamo ancora noi.
Così scrivere delle origini dell'80° Centro CSAR è quasi inevitabilmente raccontare la storia della 670ª Squadriglia: hangar, elicotteri, briefing; equipaggi, addestramento, manutenzione, azione, impegno… e persone.

È il primo Novembre 2013 e la 670ª Squadriglia Collegamenti e Soccorso è elevata a rango di Centro SAR alle dipendenze del comando del 15° Stormo con sede a Cervia.
È invece il lontano Febbraio 1957 quando un aereo da trasporto atterra a Decimomannu sbarcando un primo gruppo di uomini, prima cellula della squadriglia di volo adibita al collegamento logistico del neonato aeroporto di Decimomannu con il resto di Italia. Nasce la 670ª Squadriglia.
Nel 1961 acquisisce la denominazione di Squadriglia CAT con sede permanente sulla base militare di Decimo.
Nel Novembre dello stesso anno, diviene operativa con l'acquisizione di un elicottero AB.47-J3 e il primo aereo Macchi M.416 a carrello fisso.
Nuove esigenze operative portano ad una ulteriore acquisizione negli anni 1962/63 di tre aeroplani Texan T-6, tre elicotteri AB. 47 J3 dotati di barella per soccorso su terra e di un C-45 Beechcraft.
Alla fine del 1963 entra in linea il primo di tre AB.204 più potente e meglio equipaggiato del leggero AB.47-J3.
Le sempre più crescenti esigenze operative, portano ad una sempre maggiore evoluzione

verso il soccorso aereo, e così il primo Febbraio 1967 la Squadriglia cambia il suo nome in 670ª Squadriglia Soccorso e Collegamento.
In questa nuova veste il compito del collegamento a lungo raggio, necessario nella prima fase di sviluppo, passa in secondo piano. Nel 1969 l'allora Comandante della neonata squadriglia porterà in volo per l'ultima volta il vecchio Texan T-6, a cui per l'occasione, viene dipinta una aggressiva bocca di squalo sul musetto.
Nella seconda metà degli anni settanta, rimasta con un ormai obsoleto elicottero AB.204, la squadriglia ebbe un periodo di stasi operativa.
Proficua, invece, sarà la collaborazione con gli equipaggi SAR della *German Air Force*, che nel periodo assicurano la ricerca ed il soccorso per i piloti che si addestrano nei poligoni A/A e A/G di Capo Frasca.
Nel 1979 le forze aeree di stanza presso il Reparto Sperimentale e di Standardizzazione al Tiro Aereo per il supporto SAR all'attività di volo, acquistano gli elicotteri AB.212.
L'elicottero bimotore a turbina viene assegnato alla 670ª SSC.
Questo nuovo elicottero offriva alta capacità di carico, spazio sufficiente per l'alloggiamento di tre barelle, di bombola per ossigeno, di apparati per un primo intervento di emergenza e di un verricello di soccorso elettrico-idraulico esterno, che si era rivelato ideale per operazioni di soccorso in zone impervie ed in condizioni ambientali estreme.
Il nuovo elicottero si rivelava quindi ottimo in ogni situazione in cui la dinamicità e la velocità di intervento diventavano le qualità necessarie per far sì che un'operazione di salvataggio fosse portata a buon fine.
Il 1° Gennaio 1981 la squadriglia ancora una volta cambia la sua denominazione in 670ª Squadriglia Collegamenti e Soccorso.
Nel decennio 1980/1990 gli uomini della 670ª hanno supportato tutta l'attività di volo dei piloti delle aeronautiche italiana, tedesca, statunitense, inglese e concorso alle attività SAR Nazionali.
Soccorsi diurni e notturni, notti trascorse a "riposare" su una sedia di ospedale in attesa che le equipe degli espianti terminassero il loro lavoro per poi trasportarle nuovamente e consegnarle nelle mani degli equipaggi del 31° per il volo verso la destinazione finale. Navi in transito in lungo e largo per il Mediterraneo "arrembate" dai nostri elicotteri a tutte le ore del giorno e della notte, piloti di tutto il mondo tratti in salvo. Avionici, elettromeccanici, montatori, motoristi che hanno smontato e rimontato più e più volte l'AB.212.
Aerosoccorritori, O.B., piloti che lo guidano in cielo.
Tutti uomini che da sempre considerano un privilegio l'opportunità di soccorrere persone che hanno bisogno di aiuto.
Nel corso di questi 50 anni la 670ª SCS ha totalizzato complessivamente 40.000 ore di volo, di cui quasi 2.000 in missioni di soccorso in circa1000 sortite di volo.
1 Novembre 2013: eccolo l'80° Centro CSAR con ulteriori impegni operativi, nuovi obiettivi, nuove capacità operative, costante confronto e condivisione.
E quando è nato io c'ero. Aver visto nascere una nuova realtà parte integrante del 15° Stormo e dell'Aeronautica Militare sempre al servizio della collettività, è per me motivo di incommensurabile soddisfazione, e credo legittimo compiacimento. È ancora *Speedy*, siamo ancora noi. Con hangar, elicotteri, briefing; addestramento, manutenzione, azione, impegno… e persone.

Speedy per sempre!

Raffaele MALAFRONTE

Anche i Santi volano col SAR

L'azzurro intenso del cielo interrotto solo a brevi tratti da cumuli bianchi che mi sfiorano, il vento che mi accarezza energicamente il viso, le mani che stringono saldamente il ruvido saio del santo che mi porta così, sulle sue forti spalle, in volo per la mia Copertino…

È questo il sogno ricorrente che facevo da bambino quando la fine dell'estate, che per gran parte dei ragazzini rappresenta un momento malinconico per la fine delle vacanze, assumeva per me un significato particolare perché in paese già fervevano i preparativi per la festa del nostro santo patrono, San Giuseppe Desa.

San Giuseppe è famoso in tutto il mondo come il Santo dei Voli, patrono degli aviatori e degli astronauti, anche se ufficialmente la chiesa dichiara come patrona la Madonna di Loreto risulta da testi storici che gli aviatori italiani già prima della guerra del '15-'18 veneravano San Giuseppe come loro protettore. Inoltre esiste un decreto (n. 1973 del 20 aprile '93) di Monsignor Norberto E. Martina, ordinario castrense in Argentina, con il quale il Santo di Copertino è dichiarato ufficialmente patrono dell'aeronautica di quella nazione. È anche noto come protettore degli studenti che a lui si affidano per il superamento degli esami più importanti e decisivi. È un santo del 1600 che abbracciò l'ideologia francescana di umiltà, povertà e amore per gli animali. Aveva frequentemente delle estasi durante le quali levitava da terra e per questo fu allontanato dal paese natio e sballottato da un convento all'altro non appena la sua fama iniziava a suscitare l'eccessiva curiosità della gente e così dopo Roma, Assisi, Pietrarubbia e Fossombrone, si ritrovò ad Osimo dove morì il 18 settembre del 1663. È in questa data che ogni anno a Copertino si festeggia in suo onore con spettacolari luminarie, bancarelle di ogni sorta e l'immancabile luna park. Era l'attesa di tutto ciò che mi teneva in fermento già dalla fine di agosto quando le giornate cominciavano pian piano ad accorciarsi ed io già pregustavo il divertimento, i sapori e i profumi legati alle grandi banchettate che vedevano tutti i parenti riuniti in occasione della festività. Chi l'avrebbe detto, all'epoca, che un giorno sarei realmente andato in volo con il mio Santo!

L'occasione fu ghiotta quando ci giunse l'autorizzazione al trasporto della salma di San Giuseppe da Osimo a Copertino in occasione del 350° anno dalla sua morte. È rimasto un grande cruccio per il mio paese il

fatto che, essendo deceduto a Osimo, le sue reliquie restano custodite lontano da noi compaesani a cui non resta che venerare il suo cuore contenuto in una piccola teca trasparente, unico suo segno tangibile nella chiesa a lui dedicata. Quella traslazione, quindi, per noi copertinesi assumeva un significato profondissimo, un evento straordinariamente coinvolgente, un momento mistico indelebilmente scritto nelle pagine della nostra storia che si era potuto verificare soltanto in altre due occasioni: nel 1963 a 300 anni dalla sua morte e nel 2004 per i 400 anni

dalla nascita. Non mi sembrava vero, mi sentivo a dir poco onorato di poter partecipare a una simile missione!
23 febbraio 2013: si parte dalla base di Cervia in una giornata fredda e grigia che minaccia neve. Destinazione Ancona, dove il gruppo dei frati "custodi" delle sacre reliquie ha portato la teca in attesa di imbarcarla sull'elicottero. Giunti alla prima tappa del

viaggio, dopo un veloce rifornimento di carburante, diamo cenno ai frati di avvicinarsi al velivolo e già l'emozione si impossessa di tutto l'equipaggio che quasi con pudore e reverenza armeggia per la messa in sicurezza della teca all'interno dell'elicottero sotto lo sguardo apprensivo e vigile dei frati che ci accompagneranno in volo. Come doveroso, effettuo un breve e conciso briefing agli insoliti passeggeri, cui facciamo indossare il giubbotto di salvataggio per via della tratta sul mare. Esilarante lo sguardo esterrefatto ed ingenuamente interrogativo di uno dei frati il quale, con fare meravigliato, mi chiede il perché di tutti quei discorsi e quelle raccomandazioni; alla mia risposta che bisogna essere pronti e consapevoli per ogni eventuale emergenza, quel frate mi guarda come se l'ingenuo fossi io e con un amabile sorriso compiaciuto mi dice candidamente: "ma con il Santo dei Voli a bordo cosa mai può succedere, ti pare?".
Diamo l'ok al pilota per il decollo ed inizia così il mio volo con il Santo, questa volta sono io che Ti porto in mezzo all'azzurro del cielo, al di sopra delle nuvole, a solcare l'aria per riportarTi alla Tua amata Copertino… Già mi prefiguro il fiume di folla che si sta riversando sulle strade del paese, la gente che ha pranzato in tutta fretta per correre a prendere posto nelle vie che saranno interessate dalla processione, i fiori per strada, gli addobbi sui balconi, i fuochi d'artificio, la banda, il tripudio e gli applausi, le lacrime di commozione degli anziani e dei disabili che osserveranno il loro Santo seduti su una sedia a rotelle. Contemplo quella "bara di vetro" in cui il mio Santo giace con la nuova "maschera" da poco riprogettata e realizzata che riproduce fedelmente il viso dell'umile frate, osservo le mani congiunte che

contengono i resti delle sue falangi, penso a quelle ossa che hanno sorretto un uomo misteriosamente religioso, penso ai miracoli riportati in svariate testimonianze scritte e tramandate nel tempo, penso alle sue estasi, alle sue guarigioni miracolose, al suo straordinario dono dell'ubiquità, alle sue dure penitenze, alla sofferenza che gli procurò il crudele scetticismo delle autorità che lo sottoposero a devastanti processi. Osservo quell'ingombrante involucro trasparente e riflesso in esso mi pare di vedere i volti e gli sguardi indimenticabili di tutte le persone che con il nostro lavoro abbiamo soccorso e aiutato.

Il volo prosegue, man mano che ci avviciniamo alla meta il tempo migliora e così, dopo circa tre ore di volo, riconosco in lontananza il mio paese che ci accoglie con una splendida giornata di sole. Ci avviciniamo al punto dell'atterraggio che avverrà nello stadio comunale intorno e dentro il quale una fiumana di gente col naso all'insù è in trepidante attesa del nostro prezioso carico. Ma è doverosa una serie di circuiti sul paese con particolare riguardo per i luoghi 'simbolo' del Santo, la casetta di origine nei pressi della chiesa a lui dedicata, il santuario della Madonna della Grottella dove ha preso i voti e l'ospedale di Copertino a lui intitolato sorvolando il quale mi sento in balìa di una forte commozione al pensiero dei malati che non potranno partecipare a quella grande, eccezionale festa. Il loro unico ricordo resterà la vista di quell'elicottero che è passato per salutarli e far loro sapere che San Giuseppe è di nuovo tra noi.

È giunto il momento, siamo di nuovo sul campo sportivo, la fumata ci indica direzione del vento e punto di atterraggio, carrello, speed, siamo a terra, rampa aperta, il rombo del motore cessa, le pale dell'elicottero si arrestano e tutto intorno è all'improvviso religioso silenzio.

Noi dell'equipaggio scendiamo dal velivolo e ci soffermiamo a guardare lo sciame umano che ci sta dinanzi e che, trattenendo il fiato, attende un nostro segnale. Che non tarda ad arrivare e fa sì che si avvicinino autorità, giornalisti, fotografi, sacerdoti e fedeli. I nostri colleghi dell'arma azzurra salgono sull'elicottero per prendere in custodia la teca e portarla a spalla verso il mezzo che porterà le sacre spoglie in processione per le vie del paese. Ancora pochi istanti e vedo il mio Santo allontanarsi e scomparire tra la folla, e terminata la nostra missione, resta l'indelebile ricordo che porterò sempre nel cuore, ma ora tutti pronti per la messa in moto ed il rientro a "casa".

E ci penso, che forse è proprio vero, a volte i sogni si realizzano… e noi siamo molto fortunati perché… anche i santi volano col SAR, anche se per me è stato l'ultimo sul glorioso Pellicano.-

Fernando ROLLO

Audaci Recuperi

Noi dell'80° Centro C\SAR di Decimomannu siamo gli ultimi arrivati nella grande famiglia del 15° Stormo, ma portiamo in dote un glorioso passato, quello della 670ª Squadriglia, fatto di storie incredibili, avventurosi soccorsi e di uomini coraggiosi e di valore.

La mia storia vuole rendere omaggio ad un amico mai dimenticato, il buon Peppino Biscotti, venuto a mancare in un drammatico pomeriggio francese e al primo Comandante del neonato Centro, il Tenente Colonnello Raffaele Malafronte.

Lo voglio fare non per "piacioneria", ma perché rappresenta, per me, il modo migliore per sorridere ancora di un grandissimo amico con cui ho condiviso 11 anni di amicizia vera, infinite risate e valori d'altri tempi, gomito a gomito fin dal corso Aerosoccorritori a Furbara, (e chi ha conosciuto Peppino, "Buk" per gli amici, sa bene a cosa mi riferisco) e per rinnovare la mia stima nei confronti di un grandissimo professionista, Raffaele Malafronte, che ricorderò sempre con piacere per le sue qualità umane.

Era una mattinata di quelle che anticipano l'arrivo pieno della primavera, di quelle mattine col cielo terso e coi colori vivaci che solo la Sardegna ti sa regalare, di quelle mattine che "pizzicano", sferzate dall'immancabile maestralino che forse, da queste parti, è più caratteristico del mirto.

L'equipaggio dello Speedy 1, rischieratosi fin dalle prime ore di luce presso il poligono di Capo Frasca, era intento alla preparazione di un "luculliano" pasto celebrativo a base di carne cotta al barbecue… anche se mi sfugge cosa dovessimo celebrare o, forse, era solo l'ennesima scusa per "cumbidare" (termine sardo che racchiude l'arte dello spuntino in compagnia). D'altronde bisognava pur "ammazzare" l'attesa delle lunghe giornate d'allarme. Durante la preparazione quasi sacrale di quel "ben di Dio", l'acquolina che avevamo in bocca, divenne secchezza di fauci al trillo del telefono diretto con il BOC di Base. Avevamo intuito fin da subito che non era il solito trillo festoso di qualche burlone che conosceva i nostri orari di "pappatoia", ed infatti, di lì a poco, uscì dalla stanza un giovanissimo Capitano Malafronte preannunciandoci l'esecutivo e ricordandoci che dovevamo pure correre! In realtà, il suo tono di voce, fu così calmo che pensavamo avesse solamente farfugliato qualcosa al cuoco. Il "caos organizzato" ci portò verso il vettore che ci aspettava, già allestito, e tutto fu di una rapidità degna di un velocista giamaicano. Decollammo senza renderci nemmeno conto di come fossimo già ai nostri posti con i compiti ben definiti, già quasi allo "Zeta Point" della nostra personalissima check-list. Io e Peppino, che avevamo chiesto di che tipo di intervento si trattasse, fummo colti da un fremito nel sapere che si trattava di un aereo con serie difficoltà al suo unico motore, ma fummo altrettanto disorientati nel vedere che la rotta ci stava riportando verso sud, in direzione Cagliari. Va detto che l'entusiasmo per quello che sarebbe stato uno dei nostri primi interventi "cazzuti" dal giorno dell'assegnazione al Reparto, non ci fece neanche realizzare che, in realtà, quel pilota stava combattendo con qualcosa che poteva metterne a rischio l'incolumità fisica, e che lo stavamo sentendo nitidamente in cuffia… Eh, già!... non era ancora "crashato", ma era in aria col suo incedere ciondolante. Il Capo Equipaggio, Malafronte, intanto indottrinava sulle procedure, con calma e perizia, il suo secondo, il Ten. Renzi e ci comunicava che si trattava di un Piper PA 28, con due franco-tunisini a bordo, che aveva perso la funzionalità del motore e stava per ammarare 60 miglia a sud di Cagliari. Tutto rigorosamente con calma e sangue freddo. A me, invece, nella piccionaia del 212 stavano vibrando pure i baffi che non avevo e vedevo pure Buk con quella tensione tipica di chi doveva calciare un rigore nella finale dei Mondiali. Chiesi a Peppe come avremmo comunicato coi due tipi, semmai si fossero salvati, e lui mi rassicurò dicendo che conosceva il francese… 3,2,1 e il silenzio avvolse l'etere… li avevamo seguiti durante tutto il tragitto ed ora che avevano impattato,

non sapevamo cosa ci saremmo trovati di fronte. Quest'incertezza, invece di paralizzarci, non fece altro che accelerare tutte le nostre operazioni. Ora toccava a noi! Il calmissimo "Lello" Malafronte ci chiese se volessimo scendere con il verricello, viste le condizioni del mare e la temperatura, o se avessimo preferito un aviolancio, in barba ad una possibile idrocuzione o chissà cos'altro. La risposta di Peppe, nel suo slang partenopeo, fu perentoria: "ma qual' verricello?? ... Acca' avimm a fa' o tuff!". Bene, almeno come convinzione nei nostri mezzi, non ci avrebbe scalfito neanche Ivan Drago! Ci ritrovammo in acqua dopo averli avvistati a bordo di un battellino gonfiabile, nuotammo con velocità, per il freddo e perché uno dei due naufraghi sembrava messo male. Peppino sfoggiò subito il suo francese: "Ne guaglio'…tutt a post? Avimma fa 'ambress!" … "Annamo bene!" pensai quando vidi che, nei momenti di drammatica difficoltà, il detto "una faccia, una razza" assume significati imprevedibili! I due, infatti, l'avevano capito al primo colpo! Salimmo con due "braghe doppie" ed io mi caricai il tipo che stava messo peggio… era già in ipotermia sebbene fossimo arrivati abbastanza presto. Guardai verso l'efficientissimo Sandrino Serri, l'operatore di bordo, e l'unica cosa che riuscivo a leggere sul suo volto, comunque soddisfatto, era la delusione per la bistecca lasciata, incustodita, sulla griglia. Malafronte ci fece un cenno, quasi regale, e sobriamente riprese la via dell'Ospedale Brotzu. Io mi chiedevo: "Ma come cavolo fa?", ma stavo già ridendo come un ebete per la gioia di aver fatto bene il mio lavoro! Arrivati nella piazzola dell'ospedale, accompagnammo fino al dottore i due malcapitati e all'uscita mi ritrovai già un tizio di una televisione locale che mi faceva delle domande. La mia unica preoccupazione era quella di non dire fesserie, più che quella di coprirmi, cosa che avrei dovuto fare dato che avevo solo la salopette della famosa "muta rossa-due pezzi" che il buon "Pippi" Venosa ci aveva distribuito a Furbara ed un'orrenda catenazza d'oro da "macellaio de Trastevere"!

Tornammo a Decimo, un altro equipaggio ci sostituì, nel frattempo, in quel di Frasca per rendere di nuovo operativa l'attività del poligono, e ci fu una inaspettata festa, organizzata tramite segnali di fumo, secondo me, dal nostro operatore di bordo. Venimmo accolti con un gavettone epico, in mezzo, c'erano pure il Comandante della Base con al fianco il Capo Ufficio Operazioni e rimanemmo al centro di quell'entusiasmo per un quarto d'ora buono, con Peppino che raccontava, come solo lui sapeva fare, per filo e per segno, come fossero andati i fatti. L'intervento suscitò molto scalpore nell'opinione pubblica locale perché, inizialmente, si era diffusa una falsa notizia che parlava di un aereo di linea e perché tutti rimasero colpiti dalla rapidità dell'intervento, soprattutto in condizioni meteo non proprio favorevoli. Ci vennero ad intervistare di nuovo ed un noto giornalista dell'Unione Sarda coniò per il nostro grandissimo Capo Equipaggio, in un articolo "strappa-lacrime", il nomignolo di "Capitan Coraggio"….
Ancora oggi che quel Capitano è diventato il primo Comandante della storia dell'80° Centro, con 5000 e passa ore di volo sul groppone, noi ricorderemo con affetto quel nomignolo, ricorderemo con gli occhi lucidi Peppino che, a dorso nudo, intrattiene i colleghi fuori dall'hangar ed il suo "francese del sud" e, con sommo dispiacere, ricorderemo quella cavolo di bistecca che non ci siamo mai mangiati!!!

Antonio "Bubu" STEFANI

IL PARRUCCHIERE

È una giornata afosa, classica delle calde estati sarde. L'equipaggio d'allarme cerca ristoro come può, perché in hangar i condizionatori non ci sono dappertutto. Infatti solo in alcune sale ci sono quei rumorosissimi condizionatori "all-in-one".
La 670ª Squadriglia non ha ancora una SOR e il telefono in "linea diretta" col BOC sta su un mobiletto di un piccolo corridoio adiacente all'hangar. A fianco c'è l'altro telefono dal design molto retrò, collegato col centro ROC di Martina Franca, quello con la manovella che si deve girare per far squillare quello all'altro capo del filo. La diretta col BOC è collegata alla campana e al faretto stroboscopico ad alta visibilità che serve nel caso il forte rumore dei Phantom tedeschi copra il trillo della campana.
Sono le 2 del pomeriggio quando riceviamo la chiamata, e ovviamente siamo già tutti lì davanti al telefono che ascoltiamo il Capitano Raffaele (Lello) Malafronte prendere dati e coordinate del task; è lui oggi il Capo Equipaggio d'allarme. Il Tenente Francesco (Teba) Tebaldi è già con cartina e plotter in mano, pronto a tracciare una rotta; l'aerosoccorritore, il Maresciallo Giuseppe (Peppe) Biscotti, conosciuto come Buk, sta facendo la rivista alla sua attrezzatura e io mi pregusto il momento, carico di adrenalina e concentrato come Valentino Rossi prima di una gara di Moto GP.
Il task è operativo e immediato: si parte! Destinazione Cala Luna, nel golfo di Orosei; uno dei posti più magici delle località balneari Sarde. In questi posti mare e terra si incontrano dando luogo a panorami mozzafiato spettacolari, dai brillanti colori smeraldo e azzurro del mare al verde intenso della macchia mediterranea. Per il turista è un'attrazione irresistibile che lo spinge d'istinto a voler vedere di più e magari una volta arrivato in spiaggia col traghetto, si arrampica nel sentierino che va su, in mezzo alla vegetazione, per cercare lo scatto del secolo, dall'alto, della spiaggia tanto blasonata.
La donna tedesca è completamente immersa nel brodo di giuggiole e non resiste alla tentazione, così con le ciabatte ai piedi comincia la sua passeggiata panoramica nel sentiero fatidico. Coi suoi 90 chili di peso "fuoriforma" la signora inizia presto a sentire la fatica mentre madida di sudore per il caldo torrido continua la scalata. Una volta arrivata in cima al pianoro, felice della sua conquista, quando pensa di essere ormai arrivata alle porte del paradiso un prepotentissimo sasso sardo di origine carsica, tipico di quei monti, le fa inaspettatamente girare la caviglia nella più classica delle distorsioni, quella che non ti dà scampo e inesorabilmente ti fa capitolare.

Arriviamo sul posto e dopo una breve ricerca vediamo degli uomini in divisa da Carabinieri che spuntano da dietro alcuni cespugli, mentre la donnona è seduta al suolo. Ogni tentativo di portarla giù è andato vano poiché il sentiero molto scosceso non permette agli uomini la discesa con la sfortunata turista che non può in alcun modo camminare. Il capitano Malafronte decide di calare l'Aerosoccorritore per un sopralluogo prima di un eventuale recupero con la barella.
Qualora non fosse noto a tutti, Buk ovvero Peppe era napoletano e sapeva parlare diverse lingue compreso il sardo, che imparò leggendo un giornalino a fumetti locale, un certo "Fisietto & C." e col suo straniero maccheronico se la sarebbe cavata come sempre.
Eravamo quindi certi che nonostante la barriera linguistica lo separasse dalla donna si sarebbe fatto capire alla maniera sua, come già aveva dimostrato in circostanze di

salvataggi di altri stranieri (vds soccorso dei due Franco-Tunisini precipitati in mare col loro monomotore).
Dopo qualche minuto contattiamo Buk via radio chiedendo dettagli e lui risponde che la sventurata avendo solo la caviglia compromessa può essere portata a bordo semplicemente con l'imbracatura, evitandoci così di imbarellarla, con un grande risparmio di tempo e carburante. Acconsentendo a ciò di ciò, la donna si posiziona per una "doppia braca" in coppia con Buk, malferma in piedi con una gamba sola. Sembra un pò un fenicottero quando riposa, ma non proprio così aggraziata.
Inizio il recupero dei due e come previsto mentre lavoro con la massima concentrazione effettuo la radioguida, perché il pilota abbia costantemente la visione virtuale del momento più adrenalinico e concitato del volo di soccorso. Recuperare in "braga doppia" implica che le due persone imbracate, una volta staccati i piedi da terra siano una di fronte all'altra, con la prerogativa che il soccorritore sta leggermente più in alto dell'infortunato di circa un palmo. Buk e la biondona iniziano la risalita e mentre il flusso del rotore li colpisce in pieno i capelli biondi coprono il volto della donna costringendola in una smorfia di estremo fastidio, oltre alla normale tensione provocata dalla circostanza. A questo punto lui, forte della sua verve, inizia a pettinarla accarezzandole il viso con la mano, tirando sù i capelli per liberarne il volto e continua così per tutto recupero. Mentre dò indicazioni via interfonico al pilota comincio a ridere per la scenetta romantica che ho davanti e dico a Lello:
"mantenere posizione - la sta pettinando… - siamo sulla verticale… ecc. ecc."
"Come sarebbe?" chiede il pilota;
"*si, si, la pettina! Mantenere posizione, stanno entrando…*"
Tra sghignazzi e sudore riesco a portare a bordo Buk e signora, e nella rotta per l'Ospedale di Nuoro facciamo il punto della situazione, allegri e sorridenti per il successo della missione e per il servizio di coiffeur pour femme intrapreso da Buk, notando che all'apparenza la signora ha solo una distorsione, di fatto poi confermata dai quotidiani il giorno successivo, che titolano:
"PER UNA DISTORSIONE CHIAMANO L'ELICOTTERO DELL'AERONAUTICA"
Completata la missione, in hangar si sparge la voce della lusinga di Buk alla signora e con grande piacere, come sua consuetudine Tony Stefani, anch'egli aerosoccorritore e dalle acute doti di disegnatore, fa una bellissima vignetta che descrive in maniera efficace il simpatico evento, lasciando in tutti noi un ancor più chiaro e affettuoso ricordo del caro amico Peppe, sempre pronti alla lacrimuccia e alla risata ogni volta che raccontiamo un suo aneddoto.
Quando nel 2007 Peppe fu trasferito a Brindisi, quel fatidico trasferimento che gli costò così caro, regalò alla Squadriglia un piatto di ceramica tradizionale Sarda, a suggellare il suo attaccamento per la nostra isola che tanto bene lo aveva accolto e adottato, con una personale dedica scritta in sardo, che tradotta in italiano cita "Sarò uno Speedy per sempre". Nel 2010 il Tenente Filippo Fontemaggi venne trasferito dalla 670ª Squadriglia a Cervia presso il 15° Stormo e per l'occasione prese spunto da questa frase per fare una patch commemorativa con il motto di Buk:

-APPESSI SPEEDY PO SEMPRI -

Ruggero MELONI

SOSPESO NEL TEMPO

Gli Aerosoccorritori sono tutti dei pezzi di uomini, dei marcantoni che si allenano costantemente per avere un fisico prestante, e la cosa non mi stupisce più di tanto, dal momento che il loro mestiere consiste proprio in operazioni di soccorso che necessitano anche di forza fisica. Rimango comunque un po' sconcertato quando il collega mi avvolge nella sua forte presa, mi solleva di peso dalla carrozzina e mi deposita, senza sforzo apparente, sul seggiolino dell'HH-139. Forse negli ultimi mesi sono calato di peso, penso, e non è che prima risultassi essere poi così robusto.

L'elicottero è appena atterrato (ha mantenuto il rotore in movimento), giusto il tempo utile a scaricare del materiale che era necessario per la missione precedente effettuata sul mare, e per caricare i nuovi passeggeri. Previsto un altro decollo e un volo di 45 minuti in omaggio ad un collega che lascia il servizio attivo.

Facile a dirsi, ma io so bene che questa missione ha comportato un discreto lavoro sotterraneo di coordinamento e disbrigo scartoffie.

Anche per questo sono doppiamente grato a tutti coloro che lo hanno reso possibile.

Così ben presto mi ritrovo allacciato al seggiolino, come pure la Cristina (anche questo un pensiero veramente gentile da parte di chi ha ideato questa cosa), che condividerà con me questa ultima ascesa di commiato. Senza dubbio il mio volo più bello, immagino (escluso naturalmente quello fatto con mio padre), anche perché il tempo è splendido e la visibilità ottimale, a differenza dei miei due precedenti, effettuati con l'elicottero HH-3F. La prima fu una missione notturna sopra ad un gelido mare invernale, il secondo un volo compiuto in un nebbioso pomeriggio primaverile.

Difficile mantenere un normale contegno in questi frangenti, perlomeno per il mio modo di essere ed il mio percepire le cose. Altri compagni di vita e di lavoro mi attorniano, i più mi salutano con fare affettuoso, qualcuno scatta fotografie e mi promette che senza dubbio me le farà avere appena possibile: il mio cuore è in tumulto e fatico a ostentare una

certa compostezza, ma nello stesso tempo penso che, in generale, fa piacere vedere sul volto di un commilitone i segni tipici causati da forti emozioni. Ho potuto assistere innumerevoli volte a questo, quando vedevo altri colleghi salutare gli amici, nel giorno del pensionamento. Quando sei tu il protagonista però tutto è più difficile.

Già avvicinandomi all'aeromobile l'odore caratteristico di carburante "avio" aveva piacevolmente colpito le mie narici (da diversi mesi ormai non avevo avuto occasione di odorarlo), ridestando in me tanti bei ricordi. Ora chiudo gli occhi e ascolto il rumore familiare e rassicurante dei motori… E il mio pensiero decolla, ancora prima che l'elicottero inizi a rullare.

Osservo l'equipaggio, i piloti, la linea volo, gli shelter e gli hangar: non sono questi uomini e queste installazioni che fanno parte della mia vita, ma piuttosto l'opposto… Sono io che sono parte di tutto questo, che sono un tutt'uno con tale ambiente e con loro, da sempre.

"L'Aeronautica Militare è una grande famiglia"… "Mamma Aeronautica": modi di dire uditi continuamente, profondamente veri e da me sentiti fin dalla più tenera età, forse perché figlio d'arte. Ma probabilmente solo a

fine carriera si comprendono pienamente i valori e il senso di cameratismo, che scorre oggi forse in maniera meno evidente, ma che si palesa appieno perlomeno in queste occasioni particolari. L'Aeronautica è sempre stata la mia casa da che ricordi, e lo rimarrà anche dopo la mia cessazione dal servizio.

Quanto sia vera e sentita l'attestazione di stima e rispetto che mi hanno tributato amici e colleghi l'ho riscontrato in moltissime circostanze, prima fra tutte la vicinanza e l'affetto dimostratomi a suo tempo in occasione del grave evento occorso a mio fratello. Due gemelli operanti nello stesso Ente, che lasciano entrambi anticipatamente il servizio attivo per cause di forza maggiore: è proprio strano il destino.
E si va, subito dopo l'autorizzazione della torre l'elicottero lascia la linea, percorre il breve raccordo ed entra in pista.
Mentre cominciamo a prendere quota le turbine cantano possenti: la velocità è molto bassa e solo in questi ultimi anni ho potuto apprezzare questo particolare tipo di decollo, molto differente da quelli a cui ero abituato, dove la velocità la faceva da padrona. Un fascino tutto particolare quello che si prova a bordo di un elicottero.
Lentamente cominciano a scorrere sotto ai miei occhi gli edifici della base. Parallelamente nella mia mente inizia un vero e proprio viaggio nel tempo. Sì, perché per me questo non è solo un volo panoramico o di commiato. Me ne rendo conto mentre osservo l'ex hangar C.M., la ex palazzina Radar, il raccordo destinato ai velivoli di passaggio come pure il cavo teso delle barriere. Rimarranno sempre in me le immagini della palazzina Radar in costruzione, dell'hangar pieno di F-104 in manutenzione, delle operazioni di sostituzione del nastro della barriera d'arresto e di tutte quelle giornate che mi sono entrate nel sangue e nell'anima, ognuna degna di menzione. Anche la stretta strada perimetrale dell'aeroporto, che lentamente sfugge alla mia vista, mi ricorda intere nottate trascorse tra giri di ispezione e controllo infrastrutture, con l'unica compagnia della radio portatile e di qualche rapace notturno. Sfila sotto ai miei piedi in pratica tutta la mia vita: vedo in successione la strada che ho percorso infinite volte per venire al lavoro, la costa, le case coloniche, i fossi, i campi arati, il porto di Rimini, i monumenti di Rimini, il suo ospedale. Ammiro il colle di Covignano e il fiume Ausa, meta di tante giovanili scorribande. Soprattutto contemplo il Villaggio Azzurro, casa mia.
E invece Luca, il pilota che conosco meglio, decide di tributarmi un ultimo regalo: sorvolare la mia città. Con lui ho fatto i due voli precedenti, con lui mi sono trovato immediatamente in piena sintonia. Potrei premere il pulsante dell'interfonico per comunicargli le mie impressioni ed esprimergli tutta la mia gratitudine. Vorrei farlo, ma l'intenzione rimane prigioniera delle mie emozioni. Così non mi rimane che decidere di esternare successivamente (su questo foglio) tutta la mia riconoscenza.
La vita, la mia vita, continua a fluire davanti a me: tutto quello che ho scritto a suo tempo nel libro relativo al Villaggio Azzurro, e molto altro. Tutto è più bello quando è visto anche a sole poche centinaia di piedi di quota. Tutto è più pulito e ordinato, lontano dalle miserie e

dalle cattiverie che si possono recepire a terra. Ogni anima dovrebbe vedere almeno una volta il mondo con questi occhi… e il mondo sarebbe certamente migliore. Questo lo spirito del volo: bellezza, pace, armonia…

Siamo già in fase di rientro, ma io continuo ad essere sospeso nel tempo, tra ricordi e sentimenti: avevo ben ipotizzato, la missione più entusiasmante della mia vita. Un librarsi sopra i ricordi personali e oltre ogni confine temporale… Una cosa difficile da esprimere appieno.

Penso che non sarò mai in grado di restituire ciò che mi è stato donato da coloro che sono amici prima ancora che colleghi, e dall'Aeronautica Militare.

Chiudo gli occhi pensando al mio ultimo impiego lavorativo, abbasso le palpebre con l'immagine di Sergio che ci segnala la direzione di parcheggio: vorrei essere accanto a lui, come è stato fino a qualche mese fa. Ma in fondo penso che tutto ha un inizio e una fine e che, dopotutto, la cosa importante sia che tante belle sensazioni rimangano impresse nel cuore e nel ricordo, indelebili.

Paolo CASSIN

DAGLI APPENNINI ALLE ANDE

Il 2012 è stato, per il 15° Stormo, l'anno dell'innovazione e della tecnologia con l'ingresso dell'HH-139 tra le schiere della flotta del Soccorso Aereo. Inoltre ciò ha comportato una relazione di collaborazione tra l'Aeronautica Militare e l'AgustaWestland. Questa nuova sinergia ha portato all'ideazione di un tour dimostrativo delle capacità operative del sistema d'arma HH-139 tra le maestose catene montuose delle Ande. Mi avevano parlato delle tempistiche particolarmente allungate nei Paesi del Sud America ma, come spesso si vuol dire, non si crede finché non si vede. Arrivati in Perù e, più precisamente a Lima, ospiti dell'Ejercito del Perù l'attesa per il rifornimento dell'elicottero ha rasentato l'assurdo. Fatta la richiesta la mattina alle 09.00 abbiamo ottenuto il rifornimento alle 18:30 del pomeriggio dopo innumerevoli pressioni da parte nostra, facendo così slittare tutta la programmazione della giornata. Ma d'altronde… Paese che vai usanza che trovi!
Dopo 24 anni di servizio mai avrei pensato di poter effettuare una missione come quella che ci è stata proposta nel Marzo del 2014. Il 15° Stormo è stato coinvolto in vari teatri, Kosovo, Albania, Iraq e Afghanistan, ma questa volta la proposta prevedeva un tour in Sud America passando per Cile, Argentina, Uruguay, Perù, Ecuador e Colombia. Dopo i primi 10 giorni di permanenza in Cile era giunta l'ora di iniziare il vero tour, che prevedeva un viaggio di andata e ritorno per Buenos Aires in Argentina. La mattina della partenza arrivammo all'elicottero con la convinzione che il volo sarebbe stato come una passeggiata di 8 ore dove avremmo fatto i turisti fotografando tutto quello che ci sarebbe passato sotto il naso. Ma questa consapevolezza è svanita dalle nostre menti nell'istante in cui abbiamo iniziato la salita ad 11.000 ft. Per poter attraversare le famose Ande. Avevamo previsto tutto, dagli orari delle tratte alle correnti d'aria che si formavano tra le cime delle montagne in

particolari orari della giornata, ma non avevamo calcolato la posizione…..del sole.
Dopo mezz'ora di volo in nostri piloti esordiscono dicendo: "Noi non vediamo nulla!" Io e l'operatore di bordo pensavamo stessero perdendo il lume della ragione dovuto alla quota, ma subito ci siamo resi conto che il sole era preciso in prua dell'elicottero e che i nostri piloti erano davvero impossibilitati a guardare davanti.
Non si distingueva nulla!

Per i successivi 45 minuti, io e l'operatore di bordo, abbiamo avuto la possibilità di fare i navigatori. Immersi nelle bubbles dei finestrini guidavamo l'elicottero, tramite i nostri piloti, facendolo virare a sinistra o destra in base all'andamento delle vallate fino al raggiungimento del confine argentino dove, cambiando prua, la navigazione ripassava nelle sapienti mani dei nostri piloti. L'ottima intesa dell'equipaggio ha sopperito a quello

che poteva rilevarsi un serio problema per la continuazione della missione.
Ciò che rimarrà scolpito nelle nostre menti sarà il bellissimo ricordo di quella che è stata un'esperienza irripetibile e la consapevolezza di essere stato il primo equipaggio italiano di elicotteri, nonché del 15° Stormo, ad attraversare le Ande!

MAMMAIUT!

Diego DE MARCO

Flavio PERONA

Dario DURANTE

Gianpaolo SFARZETTA

Come Sarai Ammirato Ragazzo

“Vedrai… con l’elicottero avrai tanto da divertirti e moltissime soddisfazioni”. Con queste parole uno degli istruttori del nido delle aquile, il 61° Stormo di Galatina si accingeva ad appuntarmi sul petto la tanto desiderata e sudata aquila turrita, simbolo dei piloti dell’Aeronautica Militare.

Così con il cuore colmo di speranza e felicità il giorno dopo mi diressi verso il porto di Napoli, per imbarcarmi sul traghetto che mi avrebbe portato verso una nuova casa: la 670ª Squadriglia Collegamenti e Soccorso dell’aeroporto di Decimomannu. Durante il viaggio milioni di pensieri affollavano la mia mente, dalla voglia di voler essere all’altezza delle nuove sfide, alla consapevolezza che dall’altro lato di quel mare mi sarei spogliato finalmente dei panni di “allievo pilota” e avrei trovato non più degli istruttori, ma dei colleghi pronti a tramandarmi tutte le tradizioni e le tecniche di quello che per molti è il lavoro più bello del mondo. Il mio arrivo, come se tutto fosse stato scritto da un entità superiore, avvenne nel bel mezzo di una missione operativa di ricerca e soccorso: un motoscafo spinto sulle rocce dal mare in burrasca e un equipaggio in attesa di essere recuperato da qualcuno. Così tra il presentarmi a tutti come il nuovo arrivato e le scartoffie amministrative, cercai di afferrare qualche informazione qua e là riguardo il soccorso. Qualche ora dopo l’elicottero rientrò dalla missione, a bordo il mio comandante e il suo equipaggio ancora adrenalinici per il soccorso effettuato, mi avvicinai per le dovute presentazioni e mi disse “Benvenuto alla 670ª di Decimo”.

La mia permanenza a Decimo però sarebbe durata poco poiché il mio addestramento sarebbe dovuto passare prima per il 72° Stormo di Frosinone, la scuola di volo elicotteri su NH-500. Durante la mia permanenza al 72° nel frattempo il mio reparto si stava evolvendo, cosicché al mio ritorno non avrei più trovato una squadriglia di collegamenti e soccorso, ma un nuovissimo centro Combat SAR, l’80° Centro CSAR, alle dipendenze gerarchiche del 15° Stormo.

Rientrato iniziai così il mio addestramento sull’elicottero AB.212 per diventare un pilota del 15°. I primi voli sebbene di ambientamento già davano un assaggio di quello che voleva dire essere membro di un equipaggio, perché a differenza di tutti i passati voli, dove sulla macchina eravamo soltanto io ed un istruttore, mi ritrovai invece al fianco di un altro pilota, un operatore di bordo dietro di noi pronto a supportarci e infine un aerosoccorritore che non aspettava altro di essere verricellato in qualche zona impervia dell’isola per trarre in salvo qualcuno. Intanto il mio addestramento andava avanti, le missioni di volo successive iniziarono ad essere più simili a quelle reali, con recuperi con verricello in mare, aviosbarchi in montagna, oppure basse quote notturne con l’ausilio di visori NVG.

Tra le tante una che ricordo in particolare è stata una “SAR terra”, la prima pianificata con avvicinamenti sul Monte Linas, un picco di circa 4.000 piedi con una piccola piazzola in cemento (o meglio quello che ne rimane) dove raffiche di vento soffiano da qualsiasi direzione, che cambiano completamente tra un avvicinamento ed un altro. Nemmeno ricordo quante volte ho dovuto riattaccare in finale perché arrivavo troppo veloce, o con un VVI troppo elevato a causa della quota e del vento, alla fine però, anche grazie a qualche consiglio del capo equipaggio sono riuscito finalmente a mettere i pattini su quella ambita piazzola. Per quanto duro fosse l’addestramento non mancavano però i momenti goliardici che contraddistinguono i vari reparti, come il gavettone in tuta da volo dopo la prima sortita sul “212”, alle abbuffate di squadriglia, per continuare con l’appuntamento con Babbo Natale a Dicembre. Non molto tempo è passato da quella prima sortita, ed ogni volo che passa mi fa sentire sempre più membro di una grande famiglia, una famiglia che trascorre gran parte del tempo ad addestrarsi ed esercitarsi per far sì che il proprio lavoro si trasformi, per chi è in difficoltà, in una “mano” a cui potersi aggrappare.

Antonio LICCARDO

Butterfly effect

Con "butterfly effect" si identifica quel fenomeno che scientificamente dimostra come un solo impercettibile piccolo battito di ali di una farfalla, in un posto remoto del mondo, può essere l'incipit di un evento molto più grande, positivo o negativo in un altro luogo distante anche migliaia e migliaia di km.

Quale miglior riferimento, visto che si parla di ali, quantunque non rotanti, per evidenziare un episodio che ha segnato molto profondamente la mia carriera lavorativa nell'ambito del 15°.

Qualche anno fa, con l'approssimarsi della scadenza d'impiego dell'ultima barella verricellabile efficiente in dotazione sull'HH-3F, cominciammo a interessarci per rimpiazzarla quanto prima con analoga efficiente. Purtroppo rapidamente ci rendemmo conto che nel ciclo logistico non erano disponibili in tempi sufficienti barelle efficienti e pertanto a breve avremmo dovuto limitare l'elicottero all'impiego di quest'ultima, in quanto per i materiali di soccorso e sopravvivenza vige una direttiva che non consente alcun tipo di proroga.

Malgrado ci trovassimo in un periodo storico in cui, l'impiego degli HH-3F nei soccorsi era stato notevolmente ridotto, non a caso, erano più di 2 mesi che non partivamo d'allarme, non ce ne volevamo fare una ragione e cominciammo a spulciare tutte le direttive e interessare i Comandi Superiori nella speranza di trovare una soluzione idonea che non limitasse l'impiego degli HH-3F.

Purtroppo, malgrado gli sforzi i giorni passarono ed arrivò come una mannaia il fatidico momento della scadenza della barella.

Mi ricordo molto bene quella mattina. L'ufficiale tecnico del nostro reparto era fuori sede per un corso e come di consuetudine era sostituito dal Lgt Filippo Lo Cacciato, figura carismatica e allo stesso tempo "caricaturale", da sempre riferimento per tutta l'area manutentiva e non solo dell'82°, ma dell'intero Stormo.

Per chi non lo conoscesse Filippo è quel tipo di personaggio etichettato da sempre goliardicamente come "o' malasorte, portatore di sventure"…

Io l'ho sempre difeso… un po' perché le paure si esorcizzano affrontandole… un po' perché sono fermamente convinto che se qualcuno passa accanto ad una casa costruita su 3 pilastri e si permette di dire: "fate attenzione che questa casa può cadere…" , se la casa cade non è certo colpa di chi lo dice… ma di chi crede che la casa non possa cadere…

Quel giorno ci guardammo in faccia… a parte che non era un belvedere… ma a questo eravamo ormai entrambi abituati e assueffatti…

Entrambi avevamo la consapevolezza che stavamo per andare a dichiarare una limitazione che nel cuore faceva tanta rabbia. Pur essendo arrivata calendarialmente al suo limite d'impiego quella barella era ancora perfettamente integra, sia nei suoi accessori che nella sua struttura. Un esame attento confermava che non esistevano elementi per accantonare questo materiale se non purtroppo la normativa di riferimento, non opinabile.

L'istinto comandava di fare quanto previsto... accantonare il materiale e limitare il soccorso all'impiego della barella e quindi utilizzare solo gli altri sistemi disponibili. Questa era una decisione "semplice" e professionale che non avrebbe potuto essere criticata da nessuno e soprattutto avrebbe assicurato lo scarico di qualunque altro tipo di responsabilità derivante da diversa disposizione.

Ma il cuore quel giorno non si rassenerava. Guardavamo quella barella ed era come

vedere un vecchietto arzillo che si rifiutava di esser mandato all'ospizio di turno.
Filippo mi guardò e lesse nei miei occhi quello che lui già stava per dire: "Dario che ne pensi se la proroghiamo? "... che importa se non si potrebbe… mi assumo io la responsabilità". Lo ammirai molto pensando che al posto suo avrei fatto lo stesso, anche se pensare è un conto, fare è un altro. Lui buttò il cuore oltre l'ostacolo e quindi lo facemmo. Prorogammo quella barella senza fare troppo clamore per evitare polemiche inutili.
E qui ritorniamo al "Butterfly effect".
Quella decisione, quel momento, per molti impercettibile, stava per cambiare il corso della vita di una persona per sempre.
La sera stessa della proroga ci chiamarono per un soccorso. L'82° partì con il solito entusiasmo e quell'adrenalina che da sempre ha pervaso i nostri soccorsi, ma quella volta l'aria era ancora più elettrica perché era da tempo che ci si addestrava, ma non si operava.
L'equipaggio arrivò nei pressi di Monte Cofano per soccorrere un operatore della Guardia Forestale politraumatizzato precipitato in un dirupo. Lì erano presenti altre unità di soccorso, che però non erano state in grado di intervenire con i loro ausili. Il nostro equipaggio, dopo le valutazioni del caso, si rese conto che l'unico modo sicuro per effettuare il soccorso era legato all'utilizzo della barella e così fu. Il soccorso terminò positivamente e quella barella fu decisiva per finalizzarlo.
Se quella barella si fosse rotta ed avesse causato la morte di quella persona oggi racconteremmo un'altra storia, ma questa è la vita. Tutto fu fatto con coscienza e con il cuore e al di là delle regole. Ho sempre pensato che chi agisce col cuore in fondo in fondo non sbaglia mai e quel giorno di cuore ce ne fu davvero tanto.
A volte durante le mie giornate mi capita di trovarmi di fronte ad ostacoli lavorativi che di primo impatto potrebbero scoraggiare o comunque facilmente indurre a rimandare le cose o le decisioni a tempi migliori. Poi mi ricordo di quel giorno e mi rendo conto che vale sempre la pena di lottare e di risolvere le cose prima possibile. Siamo il 15°. Non è un numero a caso, siamo tutti parte di un sistema che porta le nostre frecce a tirar fuori dai guai i bisognosi di turno. Ma per scagliar le frecce bisogna riempire le faretre. Una faretra vuota non permette a nessun arco di scagliar frecce, ecco perché anche il semplice manutentore che gira la chiave è quell'ingranaggio di un orologio svizzero che continua a girare e a far il suo lavoro impeccabilmente nel corso degli anni.
Una delle frasi che amo di più è quella tratta dal romanzo "Schilder's list":
"*Chi salva una vita salva il mondo intero.*"
Questo è uno dei motivi, il più importante, che mi rende ogni giorno sempre più orgoglioso di servire il mio reparto.

Dario CIOFFI

MISSIONE ANTITERRORISMO : BLUE MARLIN

Quella mattina di primavera inoltrata mi trovavo sotto l'elicottero a fare il consueto giro esterno prima del volo. Sarei stato tra gli ultimi CE a fare il passaggio sul nuovo elicottero e mi gustavo ancora l'imponenza del nostro mitico HH-3F, mentre ripercorrevo con la mente le tante avventure di cui fu protagonista. Con tristezza riflettevo al fatto che dopo qualche mese sarebbe stato messo in pensione forzata. Mi perdevo nei malinconici pensieri quando fui avvicinato dal Comandante del Gruppo Protezione delle Forze (ex Difesa) di Pratica di Mare ed un altro uomo sulla cinquantina. Vestiva con una tuta nera, giberna nera e aveva l'aspetto di un operativo un po' appesantito dal tempo, forse anche dalle operazioni svolte. Cercai simboli o stemmi sulla sua tuta e notai di sfuggita il simbolo dei NOCS (Nucleo Operativo Centrale di Sicurezza) della Polizia di Stato. Il suo sguardo era attento e sembrava che quegli occhi avessero visto tanto, anche qualcosa da voler dimenticare. Mi scrutò a fondo mentre veniva presentato dalla sua guida. Il comandante del Gruppo Protezione delle Forze descrisse l'uomo che avevo dinanzi, spiegandomi che era il responsabile dell'addestramento dei NOCS. Prima di ricoprire quel ruolo era stato a capo di alcune operazioni effettuate in passato per la liberazione di ostaggi, dal tempo delle Brigate Rosse sino ad oggi. Aveva ricevuto diverse onorificenze, qualche ferita da arma da fuoco e almeno un paio di ferite indelebili per colleghi scomparsi durante azioni sotto il suo comando.

Dopo la breve introduzione, da buon operativo arrivò subito al nocciolo della questione chiedendomi se era possibile, secondo la mia esperienza, fare il rilascio di una squadra di 10 uomini tramite Fast Rope, su di una nave che viaggiava a 20 nodi.

Dopo una mia iniziale perplessità dissi che attualmente nel nostro Reparto, che io ricordassi, non era mai stato fatto ma che comunque sarebbe stato tecnicamente possibile. Prima di rispondere mi venne in mente la missione mai compiuta sull'Achille Lauro dove il 15° Stormo con l'HH-3F era stato chiamato ad intervenire proprio con le stesse modalità. Pensai che i nostri padri avevano già dato la fattibilità decenni fa, pertanto non avrei mai potuto dire il contrario. Inoltre sarebbe stato per l'HH-3F il giusto ruggito finale dopo la sua incredibile storia in Forza Armata. Con quella risposta gli occhi indagatori di quell'uomo diventarono più luminosi, come quelli di un bambino al quale viene detto che avrebbe avuto ciò che desiderava. Mi disse che avrebbe fatto richiesta di supporto all'Aeronautica. I nuovi scenari implicavano nuove sfide ed era quindi necessario addestrarsi in ogni campo.

Fissai subito dei paletti, oltre ovviamente aspettare i vari nulla osta della Forza Armata. Avevamo bisogno di operare insieme agli uomini che sarebbero stati rilasciati. Pertanto era necessario affinare tecniche e procedure. Prima lo avremmo fatto a livello basico con imbarco e sbarco dall'aeromobile, poi avremmo testato le tecniche di fast rope in aree sicure. Solo dopo questo primo approccio saremmo andati ad operare sulla nave ferma

in porto per vagliare eventuali problematiche ed essere in grado dioperare con la nave in movimento.
Le autorizzazioni arrivarono in breve tempo. Evidentemente l'Aeronautica Militare vide in questa esercitazione un'opportunità. Il nostro mitico Pellicano prima di andare in pensione avrebbe dovuto ancora dimostrare quanto era in grado di fare e quanto duttile e malleabile fosse il suo impiego. Iniziammo tutto il percorso addestrativo di cui parlammo al nostro primo incontro, andammo avanti per un mesetto circa, durante il quale costruimmo insieme lo scenario e decidemmo il nome dell'esercitazione:la chiamammo "Operazione Blue Merlin".
Arrivò Giugno, ci ritrovammo al fatidico giorno, la giornata era calda ed il mare appena mosso. La sala messa a disposizione dall'autorità portuale di Civitavecchia era enorme, all'interno c'erano tutte le squadre dei NOCS, i dirigenti di Polizia, diverso personale della Capitaneria di Porto coinvolta con varie imbarcazioni, dirigenti della Tirrenia, personale civile responsabile di varie aree, molti osservatori di altre forze armate o di polizia come il Comandante dei GIS dei Carabinieri ed un ufficiale superiore della Guardia di Finanza. Inoltre vi erano giornalisti, con operatori e fotografi. Con mio grande stupore fui delegato dal Comandante dei NOCS ad illustrare il "Mass Brief" pre-missione. Seguendo delle slide in power point create ad arte dal mio copilota, descrissi nei minimi dettagli i diversi momenti dell'esercitazione, le zone di rischio e come intervenire in caso di ferimenti o problemi reali. L'esercitazione che si stava svolgendo era comunque molto particolare e di sicuro ad alto impatto mediatico, soprattutto per la presenza di oltre 350 civili imbarcati sul traghetto. Le possibilità di imprevisti durante un'esercitazione del genere, mai fatta prima, erano sicuramente alte ma non potevamo permetterci errori o disattenzioni.
Il briefing fu minuzioso e toccò tutti gli aspetti, da quelli operativi pratici a quelli legali. Ormai avvezzo alle esercitazioni in

ambito interforze mi ritrovavo catapultato in un mondo operativo completamente differente. Fu veramente interessante confrontarmi in un contesto così variegato, dove tutti parlavano lingue diverse. Eravamo molto distanti gli uni dagli altri a livello gerarchico/organizzativo e sotto l'aspetto procedurale ma trovammo comunque una strada condivisa.
Entrai nello specifico dell'esercitazione ed illustrai come avremmo utilizzato il traghetto della compagnia Tirrenia, simulando che fosse stato preso da un gruppo di terroristi. Le operazioni di liberazione si sarebbero svolte mentre la nave avrebbe viaggiato alla sua massima velocità di crociera, come in caso di reale dirottamento. L'azione di liberazione si sarebbe sviluppata su due fronti. Una prima squadra sarebbe intervenuta tramite un gommone sulla poppa della nave, salendo sullo scafo tramite appositi arpioni e, una volta a bordo, sarebbero andati nella sala macchine a bloccare i motori. La seconda squadra trasportata dal nostro elicottero, sarebbe stata rilasciata a prua, sul tetto della plancia di comando, nella quale poi irrompendo, avrebbe neutralizzato i terroristi che si barricavano tenendo in ostaggio l'equipaggio ed il comandante. Tutte le operazioni si sarebbero svolte sotto la copertura di cecchini posizionati su altri due elicotteri della Polizia di Stato che avrebbero stazionato sui due lati del traghetto per coprire le due murate da possibili reazioni dei terroristi.

Una volta ripreso il controllo della nave, avremmo simulato il ferimento di un operatore NOCS durante gli scontri a fuoco, così che l'elicottero oltre a fare il rilascio tramite fast rope avrebbe ricoperto il suo primo ruolo di Hospital Helicopter effettuando un'evacuazione medica d'urgenza.
Le operazioni iniziarono. Le imbarcazioni si avvicinarono a grande velocità alla poppa del traghetto, il gommone si "parcheggiò" letteralmente sulla grande "spiaggetta" posta a poppa del traghetto, da lì scesero 12 operatori che iniziarono ad arrampicare per circa 10 metri di scafo. Il tutto avveniva sotto la copertura dei cecchini. Una volta entrati nella nave arrivò il segnale che decretava l'inizio delle operazioni per lo sbarco a prua… "Leone Go!!".
I due elicotteri della polizia si posizionarono a coprire l'area a prua, mi lasciarono un corridoio libero per arrivare in hovering sul punto del rilascio. Sentivo l'adrenalina scorrermi dentro e vedevo la nave avvicinarsi sempre di più sotto la mia fusoliera. Il punto che tatticamente avevano scelto era sicuramente il più difficile per le nostre operazioni. Prima di tutto perché era a prua e quindi la zona risentiva più di tutte delle oscillazioni dovute alle onde. Poi perché era una zona dove non potevo avere punti di riferimento per mantenere l'hovering sulla nave. In ultimo, a complicare il tutto, c'era la posizione del radar della nave che interferiva negli spazi con la coda dell'elicottero.

Come "brifingato" con il mio equipaggio, decisi di effettuare il rilascio con una differenza di prua rispetto alla nave di circa 60° gradi a destra, in modo che l'operatore potesse avere sempre in vista l'ostacolo del radar della nave, ovviamente la posizione comportava una difficoltà ulteriore per seguire il movimento della nave e le varie indicazioni dell'operatore per un rilascio in sicurezza.

Individuai una piccola antenna da utilizzare come punto di riferimento, la riuscivo a traguardare dal vetro posto vicino ai miei piedi, una posizione non comoda ma in quelle condizioni mi sembrò ottima. Delicatamente mi fasai con la frequenza delle oscillazioni di prua della nave, eravamo ad una quota di circa 35/40 ft. L'operatore di dx mi riportava la coda libera dal radar, l'operatore di sx, con fare cadenzato, mi riportava il "tutto ok a sinistra". Aspettavamo l'ok del Fast Rope Master che decretasse la messa in sicurezza del fast rope calato dopo la mia autorizzazione. Il copilota mi batteva la potenza e la quota in maniera assertiva, il vento e la velocità della nave ci stavano aiutando con la potenza disponibile, avevamo un torque intorno all'85%, ottimo come margine di sicurezza, considerando l'enorme peso che trasportavamo. Dopo poco si iniziò lo sbarco con massimo 2 operatori attaccati alla fune, uno dopo l'altro andavano giù, l'operatore intanto mi informava del numero mancante. Io intanto affrontavo la mia personale sfida per mantenere la posizione più stabile possibile. L'ultimo uomo era sceso e mentre il fast rope veniva recuperato, per non doverlo poi andare a prendere in Sardegna, io gradualmente mi allontanavo dalla nave.

Con tutte le varie problematiche riuscimmo ad effettuare il rilascio di 10 operatori in poco più di 60" dal momento dell'arrivo sulla nave. Fu sicuramente un grande risultato considerando la poca esperienza in questo genere di operazioni per tutto l'equipaggio.

Una volta liberata la nave fu richiesto l'intervento di evacuazione medica per un operatore ferito, calammo il nostro ARS che recuperò velocemente il ferito in braga doppia. Quella fu la parte più rilassante per noi. Normalmente addestrati a quel genere di impiego, avevamo scelto una zona più comoda e con la prua concorde alla nave.

Ricevemmo i complimenti di tutti i partecipanti e di tutti coloro che videro le riprese. Avevamo fatto qualcosa di veramente particolare e difficoltoso. Il filmato girato durante quei momenti, viene ancora oggi presentato nei vari meeting europei come dimostrazione di azioni antiterrorismo su mare.

La mia più grande soddisfazione è stata quella di aver creato un percorso che ci ha portato ad un eccellente risultato, sia come Centro che come Stormo. Il tutto è stato possibile solo alla grande umiltà e determinazione dei partecipanti che hanno messo a disposizione la loro esperienza e la loro professionalità. La sinergia con l'equipaggio e la capacità di adattare velocemente il nostro impiego al task assegnato, tipico del nostro Reparto, ci ha permesso di raggiungere un ambizioso traguardo. Nella mia personale esperienza all'interno del 15° Stormo ho potuto notare che questa peculiarità è una caratteristica unica all'interno dell'Aeronautica Militare. Il personale del nostro Reparto riesce ad integrarsi perfettamente in ogni nuovo ambito, in ogni nuova sfida. Che sia un terremoto, persone da salvare da una nave che sta affondando. Che sia un trasporto tattico in zona di combattimento o una missione SMI. Il 15° Stormo ha sempre dimostrato di poter fare tutto e di farlo bene. Il nostro glorioso e pluri-decorato Stormo ha sempre risposto prontamente a ciò che la Patria gli ha chiesto.

Sono sempre più fiero ed orgoglioso di appartenere ad un Reparto che ha il compito più bello e gratificante del mondo, salvare vite umane, ovunque ed in qualsiasi situazione.

MAMMAJUT!

Marco MASCARI

28 DICEMBRE 2014: IL NORMAN ATLANTIC

Disteso sul pavimento azzurro, le mani aggrappate a quello che è il muro del ponte sotto di me, la nave inclinata, il rischio di cadere in acqua, le sferzate di un vento violentissimo che ci costringono così, distesi o accovacciati, in una coltre di fumo denso e nero che ci fa lacrimare gli occhi e ci toglie il respiro, con il suo odore così acre ed intenso… e pensare che fino a qualche ora prima…

Fino a qualche ora prima ero nel tepore della mia casa, seduto davanti ad una fumante tazzina di caffè, in quella domenica di fine dicembre grigia e ventosa, ero di reperibilità e non nascondo che quelle condizioni meteo mi impensierivano un po', l'auto era già carica di tutto ciò che avrei dovuto portare con me in caso di chiamata. Come sempre, sì ma… di sicuro non avrei mai potuto immaginare di trovarmi di lì a poco coinvolto in quella che è

stata definita la più grande operazione di salvataggio in mare degli ultimi anni.

Ecco il telefono che squilla: "sono l'operatore, c'è da dare il cambio all'equipaggio dell'elicottero intervenuto all'alba per un incendio su un traghetto al largo della Grecia". Niente domande: "arrivo". Gli ultimi, brevissimi preparativi e sono già in auto diretto verso la base di Gioia del Colle. Una telefonata alla mia compagna per avvisarla che non pranzeremo insieme quella domenica. Cerco notizie dalle stazioni radio e già non si presagisce niente di buono.

Arrivo in base, è tutta scossa da un fermento eccezionale. C'è concitazione ovunque, ma io ho un'unica destinazione, devo raggiungere l'equipaggio che interverrà insieme a me. Incontro Gianpaolo che è appena sceso dall'elicottero, si è occupato dei primi recuperi in mare. Ha combattuto contro onde altissime e violente che lo sballottavano a destra e a sinistra, su e giù… È fortemente scosso, distrutto fisicamente ed emotivamente: "laggiù è allucinante. Porta con te tutto quello che può servire in acqua", sono le sue rapide raccomandazioni.

La corsa verso l'elicottero, gli ultimi, velocissimi controlli, ci siamo, si decolla.

La pioggia è incessante, il vento fortissimo, il display dell'HH-139 indica 50 nodi, le nuvole basse e fitte compromettono la visibilità… Io nel frattempo indosso la muta… Si intravede fumo nero all'orizzonte, ma il traghetto riusciremo a vederlo solo con il FLIR tanto è scuro e denso quel fumo!

Sorvoliamo la nave, si vedono i passeggeri accalcati sui ponti e ci si stringe il cuore. Non c'è tempo da perdere: si fa un rapido giro per assicurarsi che non ci sia gente in mare o aggrappata ai battellini di emergenza. Sono tutti vuoti, perfetto. L'attenzione torna al traghetto in fiamme.

Pochi minuti e dopo una rapida valutazione, lo specialista già mi sta calando sul ponte più alto della nave, centinaia di occhi mi fissano disperati, increduli, terrorizzati e al tempo stesso colmi di speranza. L'elicottero si allontana, il rollio della nave è impressionante, intorno a noi onde alte 7-8 metri sembrano volerla catapultare ed ingoiare. C'è una coltre densissima di fumo nero che rende l'aria irrespirabile. Nonostante la giornata fredda, si sente il calore delle fiamme che, altissime, divorano senza tregua quel gigante marino. Rintraccio un ufficiale di bordo, è italiano, in preda alla più disperata preoccupazione mi rivela che ci sono più di 450 persone imbarcate!

Sono sul Norman Atlantic, un traghetto che da Patrasso era diretto ad Ancona. A circa tre ore dalla sua partenza era scoppiato un incendio a bordo che aveva fatto saltare le centraline ed impedito l'utilizzo delle scialuppe di salvataggio delle quali ne era

scesa in acqua solo una, con un numero esiguo di passeggeri. Una prima motovedetta aveva cercato di avvicinarsi alla nave.
Una esplosione l'aveva travolta danneggiandola e costringendola a fare rientro nel porto di Otranto.
L'unica, possibile via di evacuazione era l'elicottero.
In attesa che l'HH-139 si riavvicini, faccio una rapida valutazione della gente accalcata sui ponti, rannicchiati, stretti gli uni agli altri per proteggersi dal freddo. Mi rendo conto che ci sono numerosi bambini, anche molto piccoli, in braccio alle madri, donne gravide, qualche ferito lieve… Cerco e trovo un interprete occasionale che mi aiuta a spiegare (in inglese e greco) quali saranno i criteri di evacuazione, si partirà dalle categorie più deboli. Agli altri consiglio di cercare riparo dietro le paratie perché nel frattempo è sopraggiunto un primo rimorchiatore che, nel tentativo di domare l'incendio, spruzza acqua sul traghetto e sui passeggeri già duramente provati dal freddo. Superato un primo momento di attonito stupore e quasi diffidenza, appena risalgo verso il ponte superiore i naufraghi riprendono a seguirmi senza alcun ordine tanto che si rende necessario chiedere la collaborazione dell'equipaggio affinché regoli la salita

nell'ordine di emergenza previsto dal protocollo. Torna Antonio, il nostro pilota, e con Ivan al verricello iniziamo i recuperi a ritmo incalzante.
Quando l'elicottero, ormai saturo, si allontana per depositare i passeggeri sulla Cruise Europa, una nave da crociera accorsa sul posto, vedo avvicinarsi un EH-101 della Marina Militare intento ad eseguire delle riprese video. Faccio cenno di mandar giù un aerosoccorritore per farmi aiutare, ma ricevo risposta negativa, non hanno nessuno a bordo da calare. Un attimo di sconforto, mi riprendo, chiedo una braga cui legherò, una per volta quattro persone, dopo di che l'elicottero si allontanerà.

Siamo tutti in ginocchio, nel vero senso della parola, la nave si sta inclinando, il pavimento bagnato, le raffiche di vento, tutto rende altissimo il rischio di scivolare in mare e il mare, oggi, non perdona…
I recuperi continuano, solo una breve interruzione per il rifornimento di carburante e siamo di nuovo sul posto. Questa volta c'è un altro aerosoccorritore sul ponte (l'amico Cristian). Meno male! Il buio si sta affacciando, le interminabili ore trascorse in quell'inferno di fumo e fiamme, il freddo, la fame, lo sfinimento, fanno sì che il panico prenda il sopravvento sui passeggeri che ormai si accalcano disperatamente senza ritegno, cercano di impossessarsi della braga, della salvezza. Dobbiamo gestire tutto ciò con la massima fermezza, dobbiamo proteggere e salvare i più deboli. Come è crudele dover negare la salvezza a persone così disperate! Dissi: "Ce la faremo, vi porteremo tutti in salvo!"
Arriva il momento del secondo rifornimento.
Vengo verricellato sull'elicottero e faccio cenno a quegli occhi disperati che tornerò…
E invece il pilota ci comunica che dobbiamo rientrare per il cambio equipaggio…non ci possiamo credere. No, non possiamo rientrare, è buio, hanno bisogno di noi, c'è ancora troppa gente da recuperare, glielo abbiamo promesso. No, non siamo stanchi e quegli occhi… no, non possiamo tradirli!
Gli ordini non si discutono, subentreranno altri colleghi a noi e lavoreranno incessantemente per tutta la notte. Sono le 20, il Capo ci spiega che ci costringe al riposo perché c'è l'eventualità di dover intervenire ancora.
Ripongo il materiale, mi sento come "svuotato", una sensazione strana mi devasta: da un lato sono sollevato, sono fuori da quell'inferno. Sì… io… ma tutti quei naufraghi sono ancora lì, io dormirò nel mio letto mentre quei poveretti rischiano ancora la vita… Quella notte non dormirò, nessuno di noi potrà dormire sereno, il nostro pensiero ed il nostro cuore saranno su quel traghetto, insieme ai nostri colleghi al lavoro. Quella sensazione di angoscia repressa ci accompagnerà fino a quando, intorno alle 15 del giorno dopo, non verremo a sapere che anche il comandante del Norman Atlantic, ultima persona a bordo, ha abbandonato quella trappola galleggiante.

In memoria di coloro che non sono sopravvissuti…

Fernando ROLLO

"Norman Atlantic"

Non basta una vita per prepararti... non basta una vita per dimenticare.

Erano circa le 10.00 del mattino quando la chiamata della sala operativa interruppe la calma mattinata di quel 28 Dicembre,".. dovete intervenire sul traghetto in fiamme!" esclamò l'operatore al B.O.C. Quelle parole mi riportarono immediatamente alla mente le drammatiche immagini della Concordia, altro soccorso al quale partecipai nel Gennaio 2012.
Arrivammo tutti al Centro in breve tempo, facemmo le operazioni di rito e fummo pronti, purtroppo il destino sembrò non essere subito benevolo, il primo elicottero d'allarme presentò un malfunzionamento che non fu possibile risolvere, fortunatamente come procedura ormai consolidata avevamo anche il secondo vettore pronto a partire, così senza perdere altro prezioso tempo riuscimmo a decollare nei tempi previsti.
Prima sosta a Gioia del Colle per il rifornimento, prendere le poche informazioni utili e poi diretti sull'obiettivo.
All'arrivo la scena fu agghiacciante, la nave era completamente avvolta dal fumo. L'incendio non era stato ancora domato e nelle stive si continuavano a verificare delle esplosioni. Imbarcazioni attorno sparavano intensi getti d'acqua sulle murate della nave in fiamme ma sembrava che l'effetto fosse solo quello di aumentare le colonne di fumo.
Chiesi all'On Scene Commander (OSC) quando potessi intervenire ma l'aereo della CP sopra di noi non aveva la situazione chiara a causa del fumo sulla zona di operazioni. Mi chiese di coordinarmi direttamente con gli altri 4 elicotteri in area.

Passai sulla frequenza di Reparto e mi confrontai con l'altro nostro elicottero partito da Gioia. La voce amica mi tranquillizzò in quel caos di mezzi volanti e chiamate radio. Mi spiegò che i soccorsi erano resi difficoltosi dal fatto che si potesse intervenire solo su un unico punto a prua della nave, dove i passeggeri si erano ammassati, impauriti, infreddoliti ed avvolti dal fumo. Il nostro equipaggio, mi disse l'altro CE, sta operando con la cesta. Anche a me sembrò la soluzione più idonea.

Dopo un rapido briefing con il mio equipaggio riuscii ad entrare nel circuito dei soccorsi, sarei stato il numero 3 ad intervenire. Nel frattempo l'OSC chiamò il "bingo fuel" e dovendo lasciare la zona di operazioni cedette il ruolo di comando. Ci offrimmo volontari, essendo gli ultimi arrivati avremmo potuto garantire una continuità sino all'arrivo del prossimo equipaggio della CP.
Separammo i vari elicotteri in quota con 200 ft di spaziatura. Assegnammo delle zone di holding con delle radiali e distanza dal target. Creammo una zona di 5 NM nella quale entrare solo se autorizzati e indicammo dei corridoi di entrata ed uscita ad una quota di 1500 ft in entrata e 1000 ft in uscita. Capimmo da subito che nella concitazione degli eventi la prima cosa era assicurare la sicurezza per gli equipaggi e gli aeromobili che intervenivano.
Toccò finalmente a noi: velocità in diminuzione, giri rotore 102%, materiale assicurato, personale legato, vai con la radio-guida. Da subito fu chiaro che mantenere la verticale sarebbe stata la difficoltà maggiore. I continui rollìi ed imbardate della prua del traghetto abbandonata a se stessa rendevano le operazioni con il verricello incredibilmente difficoltose. Oltre a questo, durante i salvataggi, dovevamo contrastare raffiche di vento che arrivavano oltre i 40 nodi, andare in sincronia con onde alte oltre 5 mt e stare attenti alle colonne di fumo che si alzavano ad ogni nuova esplosione.
In quel marasma il tempo sembrò rallentare ed ogni secondo durò un'eternità. L'elevata dose di adrenalina cambiò la percezione e mi ritrovai nell'inferno di quel drammatico evento.
Durante il tempo trascorso in hovering sul traghetto in fiamme ho sentito l'odore del terrore, toccato la disperazione. Ho sentito pianti, urla ed infine l'odore del fumo acre e denso con la notte che si avvicinava. In quei momenti i sensi si confondono e la realtà assume aspetti diversi da quelli che conosciamo. Un senso di angoscia ti pervade poi l'adrenalina ti impregna dandoti una lucidità provata raramente nella vita. Ti senti vivo, più vivo di quanto non ti sia mai sentito, forse proprio perché in quei momenti sei vicino, troppo vicino alla possibile morte di centinaia di passeggeri intrappolati in un inferno galleggiante.
Ho visto la dignità ed il coraggio di donne, bambini, anziani e malati. Ho visto passeggeri aiutare nei soccorsi durante i momenti più drammatici ed ho visto uomini giovani e sani buttarsi nella cesta provando a guadagnarsi la salvezza con spintoni e prepotenza, dove solo

la fermezza dei nostri aerosoccorritori, calati sul ponte, ha permesso di dare la giusta precedenza morale.
I primi 4 passeggeri erano stati tratti in salvo e li trasportammo sulla nave da crociera accorsa sul posto, l'"Europa Cruise".
Questa presentava una zona per atterraggio elicotteri a prua, che avremmo potuto sfruttare per un aviosbarco veloce. In quel momento capimmo uno dei vantaggi delle ridotte dimensioni dell'HH-139 rispetto al nostro mitico HH-3F.
Riuscimmo a fare un altro giro, trasportando altri 4 passeggeri, prima che arrivasse la notte rendendo i soccorsi ancora più difficoltosi di quanto già non lo fossero. Il nostro aerosoccorritore era rimasto sulla nave per facilitare le operazioni di recupero di tutti gli aeromobili intervenuti, rendendo le operazioni più sicure nei vari eventi. Ormai eravamo prossimi al nostro bingo fuel e dopo aver recuperato altri 2 passeggeri fu il momento di fare un'ultima braga doppia per recuperare il nostro ARS ed un altro passeggero.
Ancora una volta il destino non ci aiutò, o forse decise per noi. Il mare si agitò ancora di più. Il vento ed il fumo, uniti ad una notte senza luna a causa delle nubi, resero l'utilizzo dei visori notturni (gli NVG) quasi inutile, tanto che durante l'hovering preferimmo levarli, anche a causa dei fari delle imbarcazioni intorno alla Norman Atlantic puntati verso la zona di recupero, che mandavano i visori in auto protezione.
Provammo a rimanere sopra la nave ancora un po', in un disperato tentativo di recuperare il nostro uomo, ma le operazioni si prolungarono troppo, forse anche la stanchezza si faceva sentire. Il nuovo elicottero, molto più inquieto in hovering, aveva reso le operazioni più faticose per i piloti e l'unico operatore di bordo, dopo aver tirato dentro 10 persone con la cesta aveva degradato la sua assertività nelle indicazioni. Avevamo intaccato il nostro bingo, era ora di abbandonare la zona delegando il recupero del nostro ARS ad un altro aeromobile in area. Dirigemmo immediatamente verso l'aeroporto di Brindisi, il più vicino in linea d'aria. Atterrammo con il carburante minimo, avevamo utilizzato tutto ciò che era sfruttabile per salvare quanta più gente fosse possibile. Il sapere che, pur avendo fatto molto, ancora tanto altro c'era da fare, fummo pervasi da un sentimento di frustrazione. Troppe vite dovevano ancora essere salvate.
Le operazioni, dopo il mio intervento, si interruppero per oltre 2 ore. Le condizioni erano diventate proibitive. Durante quel tempo il nostro ARS venne preso come riferimento dai passeggeri impauriti. La sua presenza fu garanzia per i disperati naufraghi che i soccorsi non erano finiti ma temporaneamente sospesi. Non erano stati abbandonati a loro stessi. La sua peculiare capacità di poter parlare più lingue fu cardine per rasserenare quelle anime perse in balia degli eventi. Forse il fato aveva deciso che il nostro uomo aveva un ruolo più importante da ricoprire quella notte. Così fu.
Venne recuperato più tardi da un altro nostro elicottero partito da Gioia del Colle oltre 3 ore e 30 di intervento.
Ma il nostro Aerosoccorritore, non pago del suo già encomiabile intervento, tornò ancora su quella nave a prestare il suo aiuto con un polso indolenzito a causa di una caduta sul ponte della nave. Scoprimmo solo il giorno seguente che in realtà quel polso si era fratturato in una rovinosa caduta sul traghetto.
Ripensando a ciò che avevo vissuto, mi resi conto di aver visto prima la disperazione e poi la dedizione di uomini e donne delle varie Forze Armate, di Polizia e personale civile. Gente che non ha esitato a spendere le ultime energie e l'ultima goccia di carburante per portare tutti in salvo.
Questa missione di soccorso mi rende fiero di appartenere ad un Reparto come il 15° Stormo ed orgoglioso di aver partecipato agli aiuti insieme al coraggio e la professionalità di tanti colleghi.
Ricordando quei momenti e rivedendo quelle immagini mi rendo conto che… non basta una vita per prepararti… non basta una vita per dimenticare.

Marco MASCARI

Il topo SAR

Ai molti potrebbe sembrare strano che un "contabile" possa provare dei sentimenti verso una macchina volante, una macchina che a guardala non si può certo dire che sia bella, eppure dopo circa 120.000 ore di volo conteggiate, in 22 anni, maneggiando quella carta ruvida di cui si componeva la PARTE I, i tantissimi aneddoti letti e raccontati, le tante volte che la mia penna acquisiva un tratto quasi nobile riportando sul foglio il numero di persone soccorse nel mese, ebbene si, lo ammetto, mi sentivo anche io parte di quell'equipaggio, forse impropriamente, certo con minor fatica e poco rischio, ma di sicuro con la stessa abnegazione che contrad-distingue gli uomini del SAR.

Eppure quel giorno di settembre, in cui ho visto decollare l'HH-3F dalla base di Pratica di Mare in direzione Cervia, non ho potuto fare a meno di commuovermi pensando che una volta atterrato quel bestione non avrebbe più rullato, sbuffato, soccorso… non avrebbe più volato! Con orgoglio ho guardato le facce dei presenti a quell'evento e le loro, cosi come la mia, lasciavano trapelare quella stessa commozione.

Qualche giorno prima avevo avuto l'occasione di volare un'ultima volta con quel bestione, si trattava di depositare una corona per l'anniversario dell'incidente occorso al Cap. Pil. Francesco Asti (Medaglia d'Argento al Valor Aeronautico), ed a me era stato chiesto di fare delle foto. Ovviamente non me lo sono fatto ripetere due volte. E via... in aria... sul mare… in una giornata con il mare mosso, ma splendida (dal mio punto di vista). Ho fatto quelle foto e poi le ho messe da parte consapevole che sarebbero state la memoria di un evento da ricordare con gli amici.

Ed ora, su queste pagine, ho l'occasione di dire grazie a quella macchina che mi ha reso orgoglioso del mio lavoro, spesso considerato noioso, pieno di numeri freddi e senza sentimenti… nella convinzione che tutti gli uomini e le donne del Quindicesimo, anche quelli che svologono il proprio lavoro dietro le scrivanie, siano stati contaminati dallo stesso sentimento verso quella macchina volante. Il 15° Stormo non si ferma, cambia strumento, ma lo spirito resta e resterà sempre lo stesso, uno spirito SAR.

Grazie HH-3F.

Giuseppe IANNOLO

Phase out dell'HH3F

Ci si può emozionare per la cerimonia di addio di qualcosa di inanimato come un elicottero? A giudicare dagli sguardi e dalle espressioni di quanti ex hanno voluto partecipare alla cerimonia di phase out dell'HH-3F la risposta è: decisamente si.
Al di là delle Autorità presenti, con in testa il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Gen. S.A. Pasquale Preziosa, il Sottocapo di SMA ed a seguire tutte le altre Autorità della catena di Comando del 15° Stormo, dal Comandante della Squadra Aerea a quello della 1ª B.A. Operazioni Speciali, al Comandante dell'Aeroporto di Pratica di Mare ed altri alti ufficiali delle quattro Forze Armate, chi ha effettivamente vissuto la cerimonia odierna e l'ha sentita nell'animo e nel cuore sono stati tutti coloro che sull'HH-3F hanno volato.

In ogni cerimonia militare gli attori principali sono i militari stessi in uniforme. Gli ex, quelli che l'uniforme non la indossano più, sono gli invitati che rappresentano la tradizione, l'anello che lega ieri all'oggi, ma di solito gli attori principali sono quelli che occupano la parte centrale dello schieramento, quelli attorno ai quali la cerimonia stessa è costruita. Il 26 settembre le parti si sono invertite. Al centro dell'attenzione e della cerimonia non c'erano persone, c'era un elicottero e con lui, idealmente, tutte quelle persone in abiti borghesi giunte fino a Pratica di Mare per rendere omaggio ad una macchina che li ha affiancati, e che loro hanno coccolato, per ben 37 anni.

Sono stati 37 anni intensi per chi ha fatto del soccorso la missione principale del Reparto. Perché mentre chi si addestra per il tempo di crisi dovrà intervenire solo in quelle particolari circostanze, chi è nato per il soccorso opera sempre, sia in tempo di pace che in tempo di guerra.

Dagli anni '80 ad oggi l'HH-3F ha partecipato a tutti gli eventi di maggior risonanza che si sono succeduti nella storia nazionale: 1979 alluvione in Val D'Ossola, 1980 ricerche del DC.9 Itavia e massiccio intervento per il terremoto Irpinia/Basilicata, 1985 ricerche della Nave "Tito Campanella" in Marocco, 1986 crisi "Achille Lauro" e rischieramento ad Akrotiri (Cipro), 1991 rischieramento a Mogadiscio (Somalia) per l'operazione "Ibis", 1994 alluvione del Piemonte, 1996 intervento per la frana di Sarno ed operazioni "Alba" ed "Alba 2" per l'enorme afflusso dei profughi dall'Albania, 1998 operazione "Arcobaleno" in

Albania, 2002 terremoto in Molise, 2003 rischieramento (per ben 4 anni) in Iraq per l'operazione "Antica Babilonia", 2009

terremoto dell'Aquila, 2012 operazioni di soccorso alla Nave "Costa Concordia" ed esondazione del fiume Albenga. Queste le operazioni con più risonanza nazionale ed internazionale che hanno visto la partecipazione dell'HH-3F, ma non vanno certamente dimenticati gli innumerevoli interventi per ricerche e soccorso in campo nazionale per aiutare migliaia nostri connazionali (oltre 7.000) nel corso delle 185.000 ore volate.

La cerimonia è stata molto semplice e perciò più apprezzata. Una cerimonia che ha visto la partecipazione esclusivamente di Autorità militari e del personale in servizio ed in congedo del 15° Stormo. Il solo Capo di Stato Maggiore dell'AM ha effettuato il suo

intervento nel quale ha tracciato la lunga ed operosa storia del Pellicano decantandone le doti e sottolineando l'operato di quanti hanno realizzato i trascorsi 37 anni. Dopo l'intervento del Capo di SMA una voce, quella di Francesco Sgrenci, si è levata a gridare, in onore dell'elicottero, il nostro grido: il Mammajut, urlato da chi lo ha nel cuore ed apprezzato da tutti gli astanti, Capo di SMA in primis, che lo hanno applaudito.

Quindi c'è stato il passaggio di consegne in volo fra l'HH-3F e l'HH-139. Rientrato al parcheggio l'HH3F ha fatto da scenario alle numerose fotografie di rito che sono state

scattate a raffica, grazie anche alla bellissima giornata di sole che la sorte ci ha regalato.

Terminata la cerimonia ufficiale se n'è svolta una più ristretta che si è realizzata al Circolo e nel corso della quale c'è stato uno scambio di targhe fra il Capo di SMA, il 15° Stormo e l'Associazione. Il Presidente, Josè Skoff, ha donato al Gen. Preziosa la targa che l'Associazione ha predisposto per l'occasione ricevendo, in cambio, il crest dell'Aeronautica Militare. Al termine di questa piccola cerimonia il Gen. Preziosa, non prima di aver chiesto la ripetizione del Mammajut, si è

intrattenuto con i familiari dei caduti di Isle en Barrois.

Presso l'hangar dell'85° Centro ci si è poi radunati tutti per trascorrere piacevolmente insieme l'ultima parte della mattinata e godere della colazione offerta dall'Associazione. Nel corso di questa ultima parte, cui ha partecipato il Comandante della Squadra Gen. S.A. Maurizio Ludovisi, il Presidente dell'Associazione dopo il suo intervento ha donato al Gen. Barale, alla vedova del M.llo D'Orsi ed al M.llo Pucci, le pergamene realizzate su disegno del Gen. De Ponti commemorative del primo volo di

trasferimento dell'Onda 02 da Cascina Costa a Ciampino.
Tanti gli ex intervenuti, dalla Puglia, dalla Romagna, dalla Sicilia e da tutte le altre parti d'Italia in cui gli ex si sono ritirati in congedo, ovvero continuano ad operare in qualità di civili. Fra tutti gli intervenuti mi piace ricordare Simone Zumbo, il socio che cura mirabilmente il sito Wikipedia del 15° Stormo, che non ha voluto mancare alla cerimonia giungendo a Pratica di Mare dalla Spagna.
Eravamo tanti, veramente tanti ed intorno a noi abbiamo visto i volti di tutti quelli che ci hanno accompagnato in questi lunghi 37 anni, ma che oggi non erano presenti.
Personalmente ho sentito viva la presenza di tanti meravigliosi colleghi ed amici che hanno partecipato alla cerimonia guardandola comodamente seduti sulle nuvole in quel Paradiso dei Piloti (e non) disegnato da Dudovich.

Firulì Firulà

Mammajut!

Mario SORINO

Dall'archivio storico del Sito AG15

Quel pezzo di ferro nella nostra vita

In tanti stanno scrivendo il perché un oggetto di metallo susciti così tante emozioni e ricordi. Se leggete bene tra le righe di giovani aviatori o consolidati ed esperti equipaggi, potrete scorgere che non vi è paganesimo e non si vuol essere profani. Provate semplicemente ad immaginare un boato, poi il nulla, il buio, il freddo, la paura, il silenzio... e quando vorreste abbandonarvi sentire quello strano "flap flap", poi vedere 4 piccole lucine. Iniziare a sentire una brezza, il rumore sempre più intenso, le luci sempre più forti, il vento ora quasi fastidioso. Poi magicamente al vostro fianco veder comparire una persona venuta dall'alto. Un angelo? Vi rassicura, è dolce ma deciso, vuole che lo seguiate, ma avete un bimbo piccolo tra le braccia! Lui non si scompone, fa un sorriso, ve lo prende con fare dolce e sicuro e vi dice "torno subito". Voi mollate perché siete allo stremo delle forze fisiche e psichiche. Sparisce in quel mistico rumore luce vento e in men che non si dica è di nuovo lì al vostro fianco, vi abbraccia, fa segno di ok con il grande pollicione e vi sentite strappare dalla terra e ascendere al cielo. Sarà questa la morte? Quel “Pezzo di ferro” nella nostra vita No. Per voi quel giorno è una nuova vita. Che strano posto.

Pieno di fili, materiali sparsi, barelle, luci soffuse e gente che indossa strani binocoli verdi e in silenzio gesticola. Vi girate e c'è vostro figlio, in braccio ad un signore vestito da militare, che sembra quasi non sentire il forte sibilo e la puzza di carburante.

Si sta addormentando avvolto nelle calde coperte. Ve lo rimette in braccio e intanto sentite un leggero tonfo e percepite un dondolamento. Vi chiedono di seguirli; un po’ di persone scendono e si allontanano tenendo bassa la testa. Ora vedete chiaramente delle luci, delle case, gente che vi corre intorno e vi abbraccia. Vi girate e quel rumore luce vento si alza in volo e se ne va, così com'era arrivato. Il rumore luce vento diminuisce. Da quel giorno non scorderete più il caratteristico "flap flap".

Questo era la presenza e la sicurezza di quel pezzo di ferro nella nostra vita... e spero che se esiste un paradiso degli elicotteri... la tua anima sia là caro HH-3F. Come nella foto... sempre sopra di noi a proteggerci con la tua ombra inconfondibile. Insieme ai nostri Angeli.

Ciao.

Verner ROSATI

L'ultimo volo del Pellicano

Lunedì 29 settembre 2014 ore 09.25z
"Pratica Torre, Leone 03, un HH-3F al Papa Delta VFR per Cervia pronto al rullaggio".

Era l'ultima volta che un controllore di volo avrebbe sentito quelle parole e me ne resi conto nel momento stesso in cui le pronunciai, pervaso da un sentimento di emozione e di onore. Alla cerimonia di Phase Out del venerdì precedente il Comandante Massimetti mi aveva informato che avrei avuto l'onore di effettuare l'ultimo volo dell'HH-3F nella storia dell'Aeronautica Militare con a bordo il Generale Lodovisi. Il resto dell'equipaggio era composto dal Primo Maresciallo Molesini e dal Capitano Gentili. Missione: portare l'elicottero a Cervia per le procedure di Phase Out.
Il meteo era propizio: tempesta di sereno, ottima visibilità e condizioni ideali per effettuare un "viaggio" piacevole. Il Generale prese i comandi dell'elicottero dando inizio all'ultimo volo che cominciò facendo rotta verso Ciampino. Sorvolandolo pensai a quella che fu la Base che accolse i primi HH-3F assegnati al 15° Stormo. Di lì rotta per Passo Corese dove salimmo a 5.000 piedi.
Durante il volo ripercorsi col pensiero la mia storia con il Pellicano, l'addestramento, l'attività operativa, i soccorsi. Attraversando la zona di Rieti mi tornò in mente tutta l'attività di addestramento svolta sul Terminillo. Sorvolando la Toscana mi ricordai di tutti gli interventi svolti nel Grossetano per le alluvioni, degli Air Show a Castiglion del Lago. Sulle sponde del Trasimeno, sono stati tributati all'HH-3F riconoscimenti ed encomi non solo da parte di addetti ai lavori ma, soprattutto, dai civili affascinati dalle nostre simulazioni di soccorso (DIMOSAR).
Sorvolando l'Umbria la memoria è ritornata a un episodio particolarmente importante.
Agosto 1999, ore 19.30: un'operazione per soccorrere uno scalatore in difficoltà sul "Pizzo del Diavolo", al confine tra Marche e Umbria. A 7.600 piedi il Comandante, Maggiore Passarani, mi chiese la TOLD per effettuare l'hovering. A quell'altezza ed a quella temperatura le prestazioni non erano sufficienti, "fuori dai grafici". Il Comandante disse: "proviamo". L'HH-3F ci ha consentito di effettuare un recupero, di salvare un'altra vita, al di fuori di qualunque possibilità di prestazioni della macchina.
Il volo continuò facendo rotta verso Perugia e un altro *flashback* mi ha attraversato la mente, quando nell'aprile del 2005 un HH-3F precipitò sul Monte Tezio preservando, nonostante lo schianto, l'incolumità dell'equipaggio grazie all'eccellente resistenza strutturale della cellula.
Procedendo verso Nord cominciai a parlare con il Generale, osservando come, pur avendo 37 anni, l'HH-3F avesse degli apparati di bordo e un'avionica che lo rendevano ancora attuale. Di come il progettista della Sikorsky avesse costruito un elicottero con dei sistemi di stabilizzazione e un'aerodinamica che gli consentivano prestazioni eccellenti.

Venne il momento di contattare "Onda 1", la sala operativa di Cervia, dove il Comandante del 15° Stormo ci aspettava, per informarli circa l'orario di arrivo. Abbiamo chiesto un diretto per il Campo e abbiamo proceduto all'atterraggio.
Ed ecco i sentimenti rifluire pensando che sarebbe stato l'ultimo spegnimento dell'elicottero.
Una volta spenti i motori, al 20% di NR ho spinto il freno rotore e quando si è fermato,

pensando che quel rotore non avrebbe più girato, l'emozione si è materializzata in una lacrima. Per venti secondi il più assordante dei silenzi ha pervaso l'abitacolo.
Lunedì 29 settembre 2014 ore 11.15z
"Cervia Torre, Leone 03 al parcheggio chiude".
Dal finestrino dell'HH-139, che ci aspettava per ricondurre il Generale a Ciampino, ho visto attaccare la barra di traino all'HH-3F, per il suo ultimo trasporto verso l'hangar.
È difficile spiegare come un elicottero possa rappresentare un'estensione del proprio corpo, un allungamento di un arto proteso per afferrare e soccorrere l'altro in qualunque condizione.
Personalmente e affettivamente legato perché primo elicottero operativo su cui ho volato, quasi mio coetaneo, tu mi hai assistito in numerose missioni ed io ho avuto l'onore di accompagnarti nell'ultimo viaggio.
Goditi il meritato riposo Pellicano!

Davide DULCETTI

IL 15° STORMO VISTO DALLA "GIANNINO CARIA"

La vita è fatta di incontri che a volte ne cambiano il corso. In alcuni casi ne aumentano il valore.
Il nostro incontro con il 15° Stormo è stato uno di questi.
Il 9 giugno 1986, grazie all'allora Colonnello Valtero Pomponi, l'incontro diventò un cammino, ormai lungo e proficuo, ricco di esperienze e di lavoro comune portatore di stima e di rispetto come si usa tra persone semplici e concrete, use fare il loro dovere senza clamori. Tra le tante cose che abbiamo appreso dalla "Gente del Quindicesimo" forse, la normalità nello svolgere missioni in condizioni eccezionali, è la più preziosa. Abbiamo imparato ad apprezzare anche il "Pellicano" dall'inconfondibile profilo, strumento efficace e duttile nelle mani di piloti eccellenti.
Ricordando le tante ore di volo trascorse sull'HH-3F ci viene sempre alla memoria un episodio in particolare. Eravamo in volo per una missione notturna di addestramento congiunto nella zona dei Pratoni del Vivaro (nei pressi di Roma). Ai comandi dell'elicottero il Colonnello De Luca ed il Tenente Colonnello Fischione. Le attività previste di ricerca, sbarco delle squadre (con il verricello in area illuminata dai fari dell'HH-3F) e reimbarco con la stessa tecnica, si erano svolte secondo programma. Era iniziato il volo di ritorno verso Pratica di Mare.

In prossimità dell'aeroporto lo specialista, il Maresciallo Milana, ci annuncia che era stata inserita nel programma una simulazione di avaria. Con questo annuncio è iniziata la parte più emozionante della serata.
La poca luce a bordo ha certamente dissimulato i volti e con essi le sensazioni fisiche che le manovre succedutesi avevano indotto nei presenti… almeno fino all'arrivo a terra!
Simulare avarie rientra nella normale pratica addestrativa degli equipaggi dello Stormo, ma la professionalità e la tranquillità con cui furono svolte le attività ci colpì molto.
Di questa esperienza, senza dubbio altamente formativa, ci rimangono i ricordi delle sensazioni provate durante le manovre. Il flash dell'andamento non precisamente rettilineo dei nostri passi nel raggiungere l'hangar dell'85° e la convinzione che ancora una volta il "Pellicano" aveva saputo sorprenderci e dimostrarci la sua validità e la sua affidabilità in condizioni estreme.
Come abbiamo scritto all'inizio di questo ricordo, la vita è fatta di incontri e di percorsi comuni. Fatti soprattutto da uomini ma anche da macchine che lasciano il segno nelle loro vite.
Macchine come il Pellicano, che ha lasciato la scena operativa ma non i nostri cuori.
Un cordiale saluto da tutti gli amici della Giannino Caria !

Marco LORENTINI
Presidente Ass.ne. Giannino CARIA

Gate guardian

Era un giorno di primavera del 2014, eravamo impegnati come tutti i giorni alla manutenzioni del mitico Pelican (HH-3F). Il GEA del 15° Stormo seguiva i propri ritmi allietati dall'aria frizzantina della

appena iniziata stagione. La stessa aria che accarezzava le carlinghe rimaste di due elicotteri parcheggiate in fase di dismissione, in attesa di essere trasportate in un luogo di eterno riposo. Una delle due era l'"Onda 20" uno dei primi Pelican che lasciò le mitiche vestigia gialle e bianche, colorazione che distingueva i colori del Soccorso Aereo di allora. Aleggiava nell'aria la possibilità di riprodurre un elicottero cosi come era allora. Con i suoi colori originali.

La cosa fu subito sentita come una voglia di ritornare a quei tempi andati, carichi di tradizioni e di emozioni. Da qualche anno il 15° Stormo si era stabilito sul sedime aeroportuale di Cervia. La stessa voglia fu sentita sia da coloro che hanno sempre vissuto quella realtà , che da altri "adottati" nel corso del tempo.

Si parte , le condizioni dell'"Onda 20" sono a dir poco disastrose.

Si comincia con degli schizzi su block notes, per passare poi a foto d'epoca ritrovate, come in una caccia al tesoro.

Ci rendiamo conto subito che l'impresa non sarà facile, ma quella stessa emozione ci carica di voglia di voler rivedere il vecchio "Pellicano".

Ed allora ci alternammo: carteggia, ""nastra, lava… dai che fra un po' finiremo la fase di restauro!

Dopo qualche settimana il nostro "Pellicano" sembrava al cartoccio, tutto nastrato pronto per il nuovo vestito.

Mentre davamo colore vedevamo prendere man mano forma a quella che sarebbe stata poi l'opera finita. Terminata la verniciatura ci siam

fermati un attimo, gli sguardi soddisfatti parlavan da soli oltre al nostro aspetto Van Goghiano! L'ultima mano di brillantante e sarà pronto. Non credevamo ai nostri occhi, il vecchio "Pellicano" era li con noi, con il

nostro stesso spirito. Grande, imponente, pronto per farsi spazio fra gli altri.
Arriva il giorno di dargli la sua giusta posizione. La postazione è già pronta da qualche giorno per ospitarlo, realizzata con misurazioni millimetriche ed angolazioni altrettanto precise. Ho l'onore di trainarlo via "eco". Arrivati all'altezza del Comando del 15° Stormo, con qualche manovra "stretta", viene posizionato sui tre punti, come fosse atterrato autonomamente in quell'istante. Cosi vogliamo pensare che sia stato, col nostro "vecchio" Gate Guardian!
È dal 28 Luglio scorso che ricopro con orgoglio il Prestigioso incarico di Presidente dei Sottufficiali del 15° Stormo. Quando percorro quella strada avverto ancora più forte l'emozione e lo spirito che il vecchio "Pellicano" riesce a trasmettere.

MAMMAJUT!!
Giuseppe SAMMARCO

Una "curiosità" esaudita...

Era da tempo che chiedevo agli amici che vi lavorano, o che hanno fatto parte di quella moltitudine di colleghi che ci hanno lavorato, di potermi fare da "Cicerone" per soddisfare una mia curiosità da quando ero ragazzo, quella di visitare Palazzo Aeronautica. Questa curiosità mi ha sempre seguito da quando nel lontano 1971 mi recai all'allora Ministero Difesa Aeronautica per chiedere informazioni in merito ai concorsi, sia per Sottufficiali Piloti che per Sottufficiali Specialisti. E vedere quell'aquila incastonata in quelle ali, che sovrasta la struttura di un palazzo così imponente alimentava la mia curiosità.

Poi sono passati gli anni, è aumentata la conoscenza e sono aumentate le possibilità, offerte dal mondo del web, di poter visitare, anche solo virtualmente, tanti siti che sarebbe difficile poter visitare per le più svariate ragioni. Ma il Palazzo dell'Aeronautica restava il mio sogno proibito, anche perché ho vissuto la mia vita aeronautica in "periferia", nei Reparti operativi. Poi ecco che un giorno mi si apre la possibilità di coronare il sogno. Leggo nel portale dell'Aeronautica che il 10 e l'11 maggio sarà possibile visitare il Palazzo. È una "open house", così la chiamano, che si verifica molto raramente e quindi non posso farmi sfuggire questa ghiotta occasione. Scelgo di andarci domenica 11 maggio e di prima mattina sono in fila, in attesa di entrare. Dopo breve veniamo accolti dal personale in servizio e noto che ce n'è di tutti i gradi, dall'Aviere scelto al Colonnello. Ci assegnano ad una delle guide che, insieme ad una studentessa di architettura, ci illustrerà le bellezze del Palazzo.

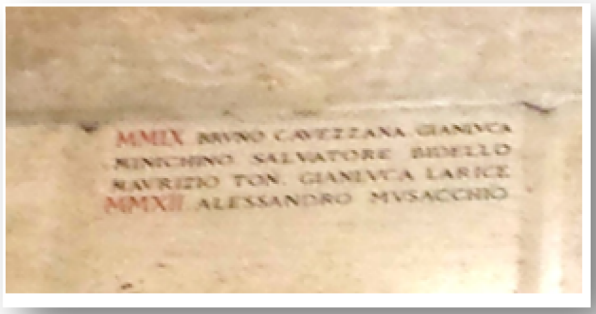
Il tutto inizia dall'ingresso monumentale comunemente detto dei "tre archi". Attraversati gli archi si entra in un atrio che ha veramente del monumentale. Guardando in alto si legge una scritta che copre i lati tre lati dello sguardo, da sinistra verso destra. La scritta recita sul lato sinistro "INIZIATE LE FONDAZIONI IL I AGOSTO MCMXXIX" e sul lato destro "ULTIMATI I LAVORI IL XXVIII OTTOBRE MCMXXXI", mentre al centro riconosce alla nomenclatura dell'epoca, il Re, Benito Mussolini ed Italo Balbo, la volontà della realizzazione dell'opera.

Comunque il Palazzo, che consta di 7 piani dei quali due interrati e cinque alla luce del sole, fu realizzato in soli 27 mesi! Ma per alzare gli occhi e leggere in alto le scritte che ho appena citato lo sguardo deve attraversare tutto il travertino che va dalla base fino al soffitto. Per quanto gli occhi perlustrino lo

spazio tutto intorno esso è ricoperto da nomi incisi nel marmo. Sono i nomi dei caduti della Regia Aeronautica prima e dell'Aeronautica Militare poi. Immediata, a questo punto, la ricerca dei "nostri" caduti. Natale, Franco Asti, gli Angeli del SAR e per ultimo quello di Alessandro Musacchio. Nomi scolpiti nel travertino, incancellabili come nella nostra memoria.

Vi lascio la testimonianza delle foto con i nomi degli Angeli del SAR, Michele Cargnoni, Marco Partipilo, Stefano Bazzo, Carmine Briganti, Giovanni Sabatelli, Teodoro Baccaro, Giuseppe Biscotti, Massimiliano Tommasi e di Alessandro Musacchio (mi scuso se quest'ultima foto è

sfuocata ma il nome era proprio in alto). Del resto della visita non vi racconto nulla, vi invito ad approfittare della prima occasione utile per non perdere la possibilità di fare un viaggio nell'arte dei primi del 900, fra futuristi, pareti affrescate con le immagini dell'Impero Romano, delle imprese dei trasvolatori, costellazioni, nuvole, respirando un'aria nella quale si percepisce viva la presenza di Italo Balbo.
Un ringraziamento ed un plauso va a tutto il personale in servizio che in giorni festivi ha dedicato il proprio tempo libero, con passione, a trasmettere ai tanti visitatori quella passione e quell'amore per la nostra Forza Armata che solo noi che ci siamo passati o che siamo ancora in servizio… respiriamo, e che ci fa sentire "Gente un po' speciale". Mi auguro che seguiate il mio consiglio e che possiate avere presto la possibilità di provare le stesse sensazioni ed emozioni che ho provato io in questa giornata.
Alla prossima…



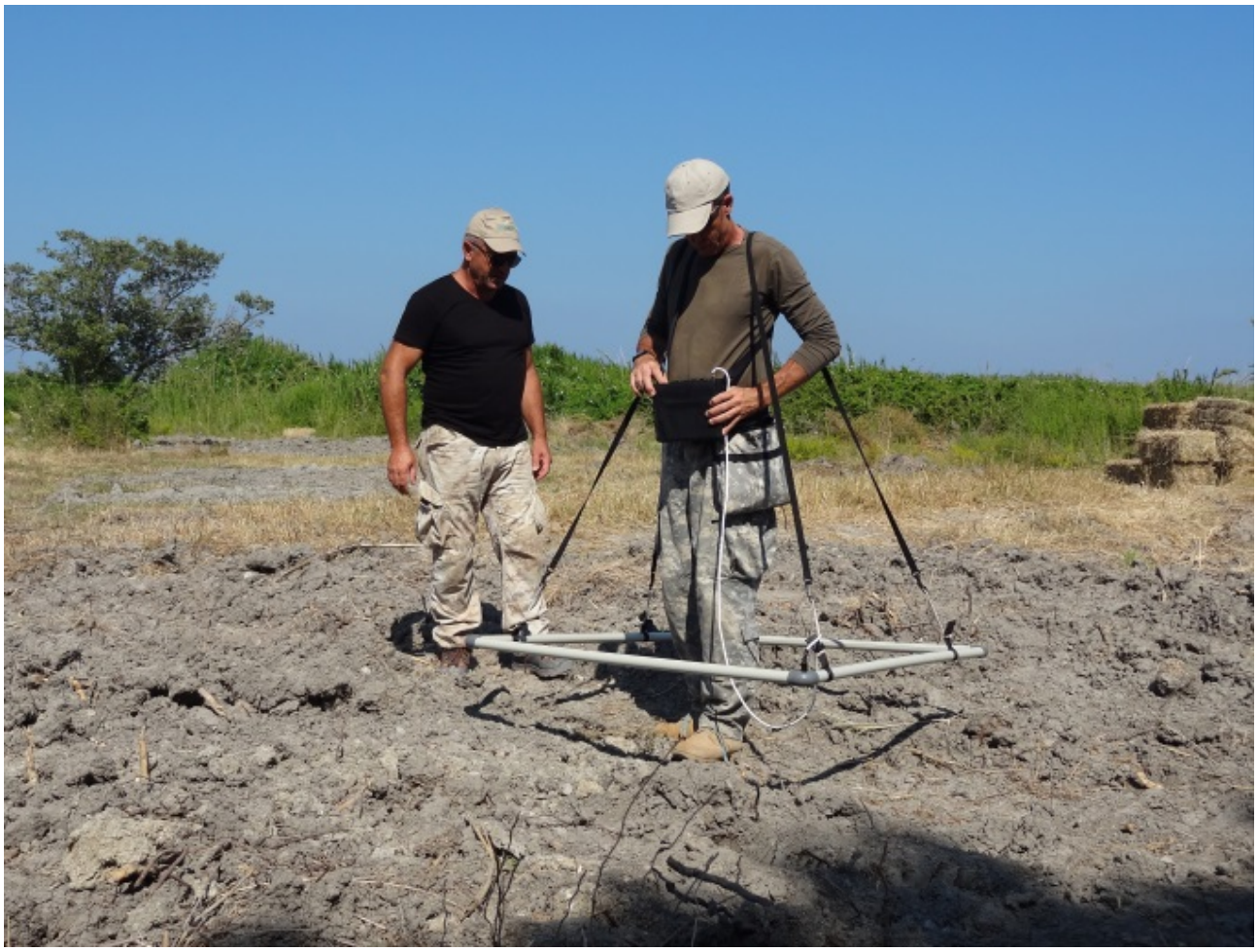
Francesco SGRENCI

Dall'archivio storico del Sito AG15

OPERAZIONE LISIA

Per molti anni l'84° Gruppo RML, uno dei Reparti fondanti il 15° Stormo, ha operato nell'isola di Leros (Dodecaneso) per assolvere missioni belliche.
La memoria degli Aviatori Italiani è ancora presente in quelle isole dove erano basate, sull'Idroscalo "Rossetti" a Portolago (città di fondazione del "Ventennio", ora Lakki), due Squadriglie RML, 147^ e 185^ dell'84° Gruppo RML, entrambe equipaggiate con il Cant Z.501 Mammajut (la 147^ vive ancora oggi nell'83°).
A distanza di 72 anni, la Gente del 15° STORMO è tornata a calcare il suolo delle stesse isole, in particolare quella di Kos, per svolgere sempre una missione di ricerca e recupero ma molto diversa dallo standard del SAR.
Era un pomeriggio di metà dicembre quando il mio telefono squillò. Dall'altra parte un amico che non sentivo da tempo, il Col. Antonio Albanese, Addetto Militare presso l'Ambasciata italiana ad Atene e Comandante del 15° Stormo nel periodo 2006-2008. Dopo esserci salutati, Antonio mi illustrò brevemente la situazione.
Nel 1943, dopo l'8 settembre, quasi contemporaneamente ai ben noti fatti di Cefalonia, anche a Kos furono fucilati 103 ufficiali della Divisione Regina del Regio Esercito. Seppelliti in 11 fosse comuni, solo 66 salme vennero esumate nel 1944 mentre delle rimanenti 37 in 3 fosse se ne persero le tracce.
Mi chiese la disponibilità a far parte di una missione di ricerca e recupero delle salme dei 37 ufficiali che mancavano all'appello. Mi presi un po' di tempo per pensarci. Ne parlai con mia moglie Alessandra, la quale mi incoraggiò e mi diede la motivazione necessaria per accettare questa nobile missione. Così richiamai Antonio dicendogli che avrei accettato l'incarico. Sentii subito di aver fatto la cosa giusta.
Nei giorni seguenti incominciai a ricevere una serie di email, recuperai più informazioni possibili sull'accaduto e al tempo stesso cominciai a conoscere telefonicamente il regista dell'operazione: il Colonnello in pensione nonché il Presidente dell'associazione dei Caduti di Kos, Pietro Giovanni Liuzzi.
Sin dai primi contatti avevo percepito quanto fosse importante per Pietro questa missione: dare una degna sepoltura ed un giusto riconoscimento al valore di quei soldati italiani che nel 1943 pagarono con l'estremo sacrificio il giuramento fatto a quelle istituzioni che poi li hanno dimenticati per tanti anni nonostante si sapesse benissimo dove erano stati fucilati e sepolti.
Nel giro di pochi giorni mi appassionai a questa vicenda lasciandomi coinvolgere e ricercando quante più informazioni possibile sulla vicenda. Dopo qualche giorno Pietro mi richiamò dicendomi di formare una squadra di ricerca con persone che secondo me sarebbero state adatte alla missione. Senza esitare ho contattato due amici con i quali esco per cercare reperti del passato con l'ausilio del metal detector: Mauro Ciccioni e Alfio Mussoni. Appena ho raccontato di cosa si trattava ho visto l'entusiasmo accendersi nei loro occhi e la cosa mi ha trasmesso subito un'ulteriore carica confermandomi che sarebbe stata una squadra affiatata, pronta a sfidare tutte le incertezze con ogni mezzo pur di ottenere un risultato positivo. Ho iniziato subito a coinvolgerli, condividendo tutto il materiale che fino a quel momento avevo recuperato.
Intanto la macchina burocratica era partita. Antonio e Pietro si sono mossi per richiedere le varie autorizzazioni, cosa non facile anche a causa del momento critico che stava passando il Governo greco. Nel frattempo, con Alfio e Mauro, ci incontravamo per gli aggiornamenti e per discutere la strategia con cui avremmo condotto le operazioni di ricerca. Nei mesi seguenti ero costantemente tenuto al corrente sull'evoluzione dei fatti sia da Pietro che da Antonio.
Alla fine i permessi sono arrivati. La notte prima della partenza non ho chiuso occhio per l'emozione: continuavo a ripassare in rassegna

gli strumenti che avevo preparato, preoccupato di non essermi dimenticato nulla. Arrivò il momento della partenza, il 1° luglio 2015. Mi sembrava di vivere un sogno. Dopo aver caricato la macchina siamo partiti per l'aeroporto di Bologna dove un aereo ci avrebbe portato a Kos. In aeroporto, prima della partenza, abbiamo conosciuto Francesco Manna, medico e quarto componente della squadra.



Giunti a Kos, presa la macchina a noleggio, ci siamo diretti verso l'hotel dove ad attenderci c'erano Antonio e Joannes (coordinatore tra noi e le istituzioni greche) persona indimenticabile per la bontà e l'affetto che ci ha subito dimostrato.
Dopo saluti e presentazioni, abbiamo iniziato subito con un briefing sugli ultimi aggiornamenti e su come avremmo cominciato i lavori di ricerca. Ero emozionato e mi stavo rendendo conto di essere entrato nel vivo dell'operazione. Non vedevo l'ora di mettere piede su quel campo per cominciare le ricerche.

La mattina successiva, a colazione, sento una voce a me familiare, dal tono inconfondibile, fino all'ora sentito per telefono. Mi giro e non ho dubbi: è lui, Pietro Giovanni Liuzzi, il pilastro dell'operazione. Mi alzo dal tavolo, vado verso di lui fermandomi davanti, lo guardo negli occhi e dico il suo nome indicandolo col dito: Pietro! Mi guarda e a sua volta risponde chiamandomi per nome, anche lui riconoscendo la mia voce. Subito nasce amicizia e stima reciproca.
Finita la colazione, abbiamo preso gli strumenti di ricerca e siamo saliti in macchina alla volta del campo della fossa comune con una sosta al cimitero di Kos dove sono custodite le spoglie degli ufficiali riesumati nel 1946. Qui, la prima forte emozione, i primi brividi. Poi, di nuovo in macchina, e stavolta senza nessuna tappa, diretti verso il punto di ricerca. Giunti al campo mi sono guardato intorno e li, la prima strana sensazione. Conoscevo talmente bene quel posto per averlo osservato su google map, che

quando ci son arrivato mi sembrava di esserci già stato.
Continuavo a guardarmi intorno, in silenzio, cercando di immaginare cosa e dove, 72 anni fa, poteva essere successo. La voce di Pietro mi riporta alla realtà dicendomi di iniziare subito le ricerche. Osservavo il campo dove erano state ritrovate le altre otto fosse comuni e dove probabilmente potevano trovarsi le altre tre. L'area era impraticabile. L'erba, come da noi richiesto, era stata tagliata, ma non raccolta. Incominciammo a ricercare nei campi adiacenti, mentre Liuzzi e Joannes si misero in contatto con il proprietario del campo per rimuovere le sterpaglie. Eravamo davvero lì, per compiere la nostra missione di ricerca. Per dare degna sepoltura ai 37 uomini che mancavano all'appello.
Incominciammo a trovare i primi piccoli reperti, tracce di una guerra passata molti anni fa, bossoli di fucili tedeschi ossidati dal tempo. Ad un tratto Mauro richiama l'attenzione di tutti ritrovando il primo vero reperto indiscutibilmente italiano: una moneta da 20 centesimi del 1913. A quella scoperta esultai dentro di me, eravamo sul posto giusto. Incrociai lo sguardo di Pietro, seduto all'ombra di un albero maestoso, lo stesso albero presente sulle foto storiche del luogo della fucilazione. Gli occhi di Pietro erano sempre puntati verso di noi.
Continuammo le ricerche tutto il giorno sui campi adiacenti alla zona dove erano state ritrovate le 8 fosse comuni, attendendo speranzosi l'arrivo del proprietario del campo che venisse a raccogliere il fieno falciato. Rientrammo in hotel, una doccia, la cena e un po' di commenti sulla giornata trascorsa. Alla fine andammo a dormire, per essere pronti per le ricerche del giorno dopo.
Alle 08.30 eravamo già sul campo, in attesa che venisse il proprietario a raccogliere l'erba tagliata, ma nel frattempo senza perdere tempo prezioso, incominciammo a cercare con il Pulse 360 LTD, uno strumento di ricerca per oggetti seppelliti in profondità, gentilmente prestato da Alessio Bartolini, il proprietario del Detector Center.

Individuammo un'area dove lo strumento rilevava molti segnali esili, probabilmente oggetti piccoli, proprio nel punto dove si presumeva che ci fosse una delle fosse comuni. Eravamo impazienti di incominciare a scavare e verificare se le nostre teorie erano fondate. Ma il proprietario del campo alle ore 10.00 ancora non si vedeva. Joannes provò a richiamarlo al telefono e ci comunicò che era per strada col mezzo agricolo. Arrivato sul campo e raccolto il fieno riprendiamo subito a brandeggiare i nostri metal detector sul punto dove erano stati segnalati i piccoli oggetti dall'altro strumento. A mano a mano iniziano a tornare alla luce piccoli oggetti metallici appartenenti alle divise, fibbie e bottoni che riportavano lo stemma dell'artiglieria italiana: eravamo sopra una fossa comune. Emozione e felicità insieme, i nostri sforzi e le nostre fatiche erano ricompensate da quei ritrovamenti. Non ci rimaneva quindi che scavare per scendere a circa un metro, la profondità della fossa fatta scavare dai tedeschi 72 anni fa ai nostri ufficiali. Pietro e Joannes subito si attivarono per far arrivare una pala meccanica sul posto.

Il caldo di quei giorni era quasi insopportabile, fortunatamente il forte vento caratteristico delle isole greche e i primi importanti ritrovamenti ci aiutavano ad avere il mordente necessario per continuare le ricerche. Arrivata la pala meccanica indicammo il primo punto dove fare la prima passata, profonda poco più di 20 cm. Ma la seconda passata con i metal detector fa rinvenire solo un paio di fibbie. A quel punto abbiamo deciso di affondare di più e dalla terra rinvengono delle ossa, ci siamo! Presi in mano l'osso più grosso a terra, lo osservai, tutti gli altri si avvicinarono. Grande emozione, gli occhi cominciarono ad inumidirsi. Joannes e Francesco erano sicuri: si trattava di ossa umane. Comunicammo per telefono la notizia a Pietro e nel giro di pochi minuti era sul campo anche lui. Silenzioso e visibilmente commosso osservava le ossa. Rimaneva lì, in piedi, indossando il suo consueto signorile cappello in paglia e gli occhiali da sole. Dopo aver guardato verso il punto del ritrovamento, si è girato a guardarci e la commozione ha preso il sopravvento. Incominciammo a cercare con i metal detector all'interno della buca e sulla terra rimossa.
Tornarono alla luce numerosissimi oggetti indossati dai militari: occhiali da vista, penne stilografiche, medagliette votive e persino il piccone dato in dotazione alle truppe italiane, lo stesso con cui probabilmente le truppe tedesche avevano fatto scavare agli italiani le proprie fosse. Il giorno seguente, Mauro, Alfio e Francesco continuarono a cercare sia all'interno che intorno alla fossa, scandagliando ogni mucchietto di terra, per essere sicuri di non lasciar nessun reperto. Io e Joannes invece ci dirigemmo con la pala meccanica verso il punto del campo dove si supponeva fossero le altre due fosse comuni.
La zona palustre e la fitta vegetazione su quella zona di campo non hanno permesso di procedere con l'escavatore che affondava. Purtroppo abbiamo dovuto desistere perché la zona era inaccessibile. Provai tristezza e rabbia dal momento che non potevamo verificare se in quel punto c'erano effettivamente le altre due fosse comuni. Il sindaco di Kos tuttavia promise che, a fine agosto, quando la zona sarebbe stata asciutta, avrebbe mandato degli operai guidati da Joannes a fare dei sondaggi.

Così è terminata per il momento l'operazione LISIA. La cosa più importante è che ognuno di noi ha partecipato con il cuore. Quello che siamo stati chiamati a fare e ciò che abbiamo fatto rimarrà sempre nella mia memoria.
Gli uomini del 15° hanno fatto la loro parte, mossi da quello spirito di solidarietà e da quell'umanità che hanno sempre contrad-distinto il loro operato.
Ma più di tutto rimane l'incontro con una persona di valore e spessore che ho avuto la fortuna di conoscere e non finirò mai di ringraziare.
Grazie Pietro.

Marco CERANTONIO

MEDAGLIA AL VALORE AERONAUTICO

Era finalmente giunto il giorno in cui avremmo ricevuto la Medaglia al Valor Aeronautico per il soccorso effettuato a favore del Norman Atlantic, il traghetto che il 28 Dicembre 2014 sviluppò un incendio a bordo mentre navigava nello stretto di Otranto.
Tutto fu organizzato in gran fretta: l'autorizzazione per la nostra partecipazione arrivò solamente due giorni prima delle prove. La Forza Armata aveva cercato in ogni modo di consegnarci questa alta onorificenza durante la cerimonia per il 92° Anniversario dalla fondazione dell'Aeronautica Militare Italiana ma le carte firmate tardavano ad arrivare per gli ovvi tempi tecnici. In fondo erano passati appena 3 mesi dal triste evento e normalmente una medaglia impiega almeno un anno per essere concessa.
Eravamo inquadrati ad attendere il momento in cui avremmo ricevuto la decorazione direttamente dalle mani del Ministro della Difesa sen. Roberta Pinotti. La divisa era stretta in alcuni punti e larga in altri, aggiustata per la grande occasione all'ultimo minuto dal sarto che non era riuscito a fare di meglio. Purtroppo il magazzino ordinario non sempre ha le giuste taglie e il più delle volte bisogna accontentarsi, soprattutto per chi come noi normalmente indossa tute da volo piuttosto che divise da cerimonia.
Le prove svolte nelle giornate precedenti avevano scandito in maniera chiara e precisa i vari momenti, i differenti uffici cerimoniali di Squadra, SMA e Presidenza del Consiglio avevano raggiunto difficili accordi sulle tempistiche, le modalità e le corrette posizioni.
Durante quelle intense giornate di prove generali avevamo ricevuto anche la visita del Comandante della Squadra Aerea, Gen. S.A. Maurizio Lodovisi e del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Gen. S.A .Pasquale Preziosa che avevano voluto complimentarsi per il nostro operato, sottolineando quanto fossero orgogliosi.
Intanto la cerimonia andava avanti ed io ero perso nei ricordi di quei drammatici momenti che ci avevano fatto diventare decorandi. Onorai l'ingresso della Bandiera cantando

l'inno e dopo la rassegna dello schieramento da parte delle autorità iniziarono i discorsi. Prima parlò il Capo di SMA seguito dal Capo di SMD ed infine fece il suo intervento il Ministro della Difesa. Nei loro discorsi esaltarono l'operato della Forza Armata nel suo anniversario, ripercorrendo eventi e anticipando progetti per l'immediato futuro.
Finalmente giunse il momento della consegna. Ordinatamente ci spostammo marciando verso il Ministro. Alle sue spalle c'era il palco autorità. Molte le facce note e conosciute, come ex Comandanti, colleghi ed "amici" del 15° Stormo. Mentre attendevo di essere chiamato, scambiavo qualche sguardo e un sorriso appena accennato con alcuni di loro. Lo spirito del nostro Stormo è anche quello, molto più avvezzi alla vita operativa che alle "manfrine". Nei momenti formali non manchiamo di prenderci goliardicamente per i "fondelli". Perché la nostra è una grande famiglia fatta di gente vera, colleghi ed amici che oltre a salvare vite sono pronti ad aiutarsi

e sostenersi l'un l'altro, con una grande tradizione di umana solidarietà alle spalle.

Ad un tratto nell'hangar rimbombò il mio nome, ero stato chiamato dal commentatore ufficiale attraverso i potenti altoparlanti montati per l'occasione. Feci un passo avanti salutando al fregio e dopo aver ricevuto i complimenti dalle autorità, il Ministro appuntò la Medaglia di Bronzo al Valor Aeronautico sul mio petto. Non riuscivo a nascondere la grande gioia e soddisfazione. Ritornai nello schieramento attendendo la consegna della medesima onorificenza per la mia fila, finita la quale marciammo fuori dall'hangar, mentre gli applausi riempivano quei momenti di fiera parata.

Ci spostammo in una zona adiacente per avere un incontro più informale con il Ministro della Difesa che aveva espresso il desiderio di complimentarsi con noi personalmente. Ci

raggiunse pochi minuti dopo, dicendoci che, più di ogni altra, la motivazione per la Norman Atlantic le era piaciuta perché si era trattato di una situazione in cui le Forze Armate avevano agito in Patria per la salvaguardia della vita. Ovviamente quella dichiarazione non poteva che renderci felici.

Prima di congedarsi da noi il Ministro volle fare delle foto con tutti i decorati, poi proseguimmo la giornata scherzando e facendo foto con familiari, amici e parenti. Il Comandante del 15° Stormo visivamente compiaciuto ci riunì per confessarci quanto fosse orgoglioso, complimentandosi ancora una volta con noi per il nostro operato. Non poté però sottrarsi a foto goliardiche e

scambio di battute nel tipico spirito dello Stormo.

La giornata si era ormai conclusa e guardando ancora una volta quella medaglia, lessi il mio nome stampato dietro, provai orgoglio misto a rammarico. Quella medaglia concessa a me e solo ad alcuni altri fortunati del mio Reparto era stata il risultato di un soccorso al quale il fato volle che partecipassi io, ma avrebbe potuto farlo anche un altro pilota dello Stormo.

Per questo motivo ho deciso di dedicare la prestigiosa onorificenza ai colleghi del 15° Stormo, vecchi e nuovi, perché sono conscio del fatto che lo straordinario intervento, che ci ha fatto meritare questo riconoscimento, sarebbe stato svolto da tutti loro con lo stesso coraggio, la stessa professionalità e la stessa determinazione che abbiamo dimostrato noi. Abbiamo avuto l'onore e la fortuna di poter mettere a disposizione il nostro addestramento e le nostre peculiari capacità per fare ciò che rende speciale il nostro Reparto, salvare vite umane.

Abbiamo avuto l'onore di ricevere una medaglia per ciò che abbiamo fatto ed ora dobbiamo onorarla con ciò che ancora faremo, perché ciò che abbiamo ricevuto non è la conclusione di un percorso ma una nuova base dalla quale ripartire per rendere il 15° Stormo sempre più glorioso.

MAMMAJUT!

Marco MASCARI

È ARRIVATO!

Era una bella giornata d'estate. Ero seduto nel mio ufficio a… "pilotare" la scrivania sommersa dalle cartelle.
Una telefonata dal WOC: Comandante, è sulle saline!
Non chiesi nemmeno di cosa si trattasse perché tutti lo stavamo aspettando. Tutti lo volevamo vedere dal vivo ed accoglierlo nella grande famiglia del 15° Stormo.
Stava arrivando il "CAESAR", l'HH-101.
Presi le chiavi della macchina (una gloriosa quanto vissuta Fiat Stilo) e mi diressi verso la linea volo. Nel tragitto dal Comando di Stormo al Gruppo mi tornarono in mente tanti momenti vissuti al 4° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica. Dal 2008 al 2014 avevo seguito i programmi di innovazione ed ammodernamento della Forza Armata, prima come Capo Sezione, poi come Responsabile di Progetto e Presidente dell'Ufficio di Programma HH-101 ed HH-139 ed infine come Capo del 2° Ufficio. In particolare, insieme a tanti colleghi, avevo lavorato al Programma HH-101 seguendo il Requisito Militare, il contratto, lo sviluppo della macchina ma… sempre sulla carta.

Nel 2010 avevamo suggerito, con un appunto, il *nick name* del nuovo elicottero. Il Sig. Capo di SMA e l'Amministratore delegato di Agusta Westland approvarono subito: "CAESAR". Una parola latina che sintetizzava più concetti: la potenza della macchina, il suo cuore italiano e, pronunciata in inglese, lo scopo primario per cui era stata pensata, il Combat SAR, CSAR appunto.

Fu prodotta tanta carta che lasciava immaginare una macchina così complessa al punto tale da far temere che non avrebbe mai preso forma.
E invece stava arrivando.
I vertici della Forza Armata, in attesa della cerimonia di consegna ufficiale volevano che fosse presentata alla stampa. Si fissò come data il 19 giugno 2015.
Vedevo tanta gente che orbitava vicino l'hangar, alcuni armati di macchina fotografica, altri di cinepresa.
Un Aerosoccorritore aveva con sé il tricolore, un altro indossava un goliardico cappello che richiamava quello del Jolly, lo stemma degli aerosoccorritori.
Dopo qualche minuto iniziai a vedere nel cielo un puntino che si avvicinava da Nord al campo di Cervia.
poi il rumore. Un bellissimo rumore che non richiamava quello del "139" e, tanto meno, quello del "500". Sembrava il vecchio Pellicano, ma con qualcosa di diverso. Poi si avvicinò e sorvolò la pista in direzione Sud. Tutti rimanemmo in silenzio a guardarlo.

Non avevo mandato in volo altri elicotteri per fargli la scorta d'onore poiché ero cosciente del fatto che, terminata quella giornata dedicata alla stampa, il CAESAR se ne sarebbe tornato in Ditta (che ne era ufficialmente ancora proprietaria) in attesa della consegna formale. Quasi per scaramanzia decisi di non stappare bottiglie. Rimandai tutto alla consegna che sarebbe avvenuta di lì a pochi giorni.
Ma era la prima volta che il "101" poggiava le sue ruote su di una Base sede del 15° Stormo e questo, per me e per il Personale dello Stormo, era un evento eccezionale. Ai comandi un istruttore pilota inglese della Ditta AgustaWestland affiancato dal nostro Verner in addestramento. Non era ancora abilitato, ma stava iniziando la familiarizzazione in volo con la macchina.

Dopo pochi minuti: base sinistra, finale ed infine atterraggio.
Rullò sino al parcheggio antistante l'hangar 83° dove lo stavamo aspettando.
Spense i motori. Quasi mossi da un rispetto reverenziale, non ci avvicinammo subito. Poi, lentamente, cominciammo a camminare verso l'elicottero. Mi avvicinai al muso del CAESAR e lo toccai.
Con l'inganno, Verner fu portato dal Parme a qualche metro di distanza dal "101" e lì dovette subire una bella doccia beneagurante a cura Antincendi.

Iniziammo a girargli intorno con la curiosità di un bambino che aveva ricevuto in dono il giocattolo che aspettava da una vita.
Poi ci radunammo davanti al "101" e scattammo una foto di gruppo con il tricolore.
Era una bella giornata d'estate, come altre, ma ervamo tutti coscienti che stavamo iniziando a scrivere un nuovo capitolo della stupenda storia del 15° Stormo.

MAMMAJUT!
Giuseppe MASSIMETTI

L’Associazione e le gener-**azioni** della “Gente del 15°”
per
la preserv-**azione** del passato
la fortific-**azione** del presente
l’edific-**azione** del futuro

Era il 13 giugno 1995 quando noi del 15° Stormo decidemmo di costituire la nostra Associazione, il luogo dove depositare il nostro patrimonio genetico, il nido dove custodire, alimentare e perpetrare la “specie”. Prima di raccontare di noi nel NISQ4, ci piace rievocare quei momenti e descrivere l’essenza dei sentimenti che abbiamo voluto affidare all’Associazione attraverso le parole di un Uomo speciale di questa Gente speciale, Antonio “Totonno” Toscano:

“Un giorno un gruppo di noi interpretò molti dei sentimenti che albergano in noi; un gruppo che ha saputo interpretare per il meglio ciò che era nell’aria e fu così che a loro opera meritoria, fu fondata l’Associazione Gente del 15°. Non fu popolo, non fu mira di potere, non fu piacere individuale; fu nobilissima interpretazione di stato d’animo, per contribuire a tenere sempre saldi i comuni vincoli di sentimento generale. Costoro hanno il merito di aver ben interpretato quello che serviva a noi per non cessare di coniugare esperienze passate, con presente e futuro. L’Associazione è una proiezione che riporta tutti a vivere laddove c’era prima la dimensione del dimenticare... Nell’Associazione si prende atto che ci sono comunanze; viene messa a fattor comune l’esperienza di tutti, in modo che tutti abbiano la stessa voglia di vivere, di crescere ed invecchiare insieme; questo credo sia lo spirito dei fondatori dell’Associazione…. L’Associazione è un banco di prova di come si può meglio vivere, di come si può comunicare, di come si fa festa, di come rendersi partecipe delle vicissitudini dei colleghi ancora nella fucina, di come rendere onore alle memorie di come far sapere ai nuovi la propria esperienza, come, come, come e non perché…”

Siamo sicuri, ora, che i pochi che ancora non ci conoscono potranno apprezzare da queste parole chi siamo e cosa vogliamo fare.

Siamo sempre stati molti sin dall’inizio, praticamente tutto lo Stormo, allora diviso geograficamente come oggi, ma come oggi unito spiritualmente, e tutti insieme decidemmo di “costruirci” un’Associazione che fosse efficiente nell’organizzazione, dinamica nelle attività, insostituibile nelle ragioni alla base della sua esistenza. Ci riuscimmo così bene che quest’anno, nel 2015, celebriamo il nostro 20° anniversario e stiamo ancora crescendo, sì stiamo crescendo sempre perché il 15° Stormo cresce, dai 3 Centri ed 1 Gruppo della nostra fondazione, oggi possiamo guardare a 5 Centri ed 1 Gruppo, il tutto potenziato dalle tante altre articolazioni di uno Stormo che, dopo Ciampino e Pratica di Mare, ha trovato in Cervia un’altra sede per il Comando”.

Ricordiamo allora chi siamo, usando le parole che, nello Statuto, descrivono i sentimenti e l’impegno di allora, di oggi, di sempre.

Gli scopi dell'Associazione

- rinsaldare e mantenere vivi lo spirito e le tradizioni del 15° Stormo;
- stabilire e rinsaldare vincoli di 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.

Chi appartiene all'Associazione

Possono iscriversi all'Associazione tutti coloro che in qualsiasi epoca siano appartenuti al 15° Stormo, alla 15ª 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 forza organica, abbiano prestato o prestino servizio presso il 15° Stormo sotto qualsiasi forma, sia che essi appartengano all'Aeronautica Militare sia ad altre Forze Armate o Corpi Armati dello Stato.

I suoi Soci

SOCI FONDATORI: tutti gli iscritti entro il 20 giugno 1995.
SOCI ORDINARI: tutti coloro che abbiano maturato il requisito in data successiva al 10 giugno 1995;
SOCI BENEMERITI: amici e simpatizzanti che abbiano acquisito meriti rilevanti presso il Reparto;
SOCI ONORARI: personalità di rilevanza nazionale che abbiano acquisito particolari titoli verso il Reparto o verso l'Associazione.

L'organizzazione

ASSEMBLEA GENERALE

L'Assemblea Generale è costituita dai Soci Fondatori e dai Soci Ordinari; i Soci Onorari possono prendere parte all'Assemblea.

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 o impedimento. La carica di 1° Vice-Presidente viene assunta per Statuto dal Comandante in carica del 15° Stormo.

CONSIGLIO DIRETTIVO

L'Assemblea 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. La carica di 1° Vice-Presidente passa da un Comandante all'altro sotto la stessa data del cambio di Comando.

I luoghi dell'Associazione

L'AG15 è ovunque ci siano la Gente e lo spirito del 15°.
La sede "fisica" della Presidenza è a Roma, sede storica che raccoglie i Soci che appartenevano al 15° di Ciampino prima e di Pratica di Mare poi ed i Soci delle altre località dove sono o erano basati il Gruppo ed i Centri del 15°. Consapevole della crescente volontà di entrare nel sodalizio ed in una spinta innovativa di riorganizzazione, l'AG15 ha festeggiato con orgoglio, nell'anno del suo 20° anniversario, la nascita della sua prima Sezione, a Cervia, che accoglie tutti i Soci della nuova sede dello Stormo. Con rinnovata aspettativa per un futuro sempre più dinamico e di successo, ora l'Associazione attende che altri luoghi del 15° diventino anch'essi sedi di altrettante Sezioni.

In aggiunta all'Atto notarile di costituzione ed allo Statuto, il funzionamento dell'Associazione è regolato da un Regolamento che più dettagliatamente stabilisce compiti ed attività e da alcune direttive che gestiscono le comunicazioni ed il sito web.

Ma il documento che meglio di tutti interpreta la visione della Gente del 15° e traccia la continuità dell'azione nel futuro è il "Manifesto di Ostia", stilato dal Consiglio Direttivo il 15 Giugno 2007. I 5 punti cardine di questo documento evidenziano i valori dell'Associazione ed il loro collegamento a campi di

azione, secondo una linea evolutiva ambiziosa e concreta, dalla portata spirituale ma anche pratica. Molti sono i sodalizi che si reggono sui "tradizionali" strumenti ordinamentali, Statuti e Regolamenti, ma l'AG15 è unica nell'essere retta nello spirito da un visionario Manifesto di Intenti e di Azioni.
I suoi punti, in sintesi:
1. Noi e i nostri Miti: vi manifestiamo il riconoscimento del valore e le gesta dei nostri predecessori, raccogliamo il testimone e custodiamo, tramandandolo, il fuoco spirituale della Gente di sempre;
2. Noi e il Tempo: ci confrontiamo con il Tempo che stabilisce la grandezza o meno delle nostre cose e con essa la sorte della loro memoria, noi quindi assumiamo l'impegno ad operare affinché sempre si possa riconoscere che le nostre idee sono meritevoli del rispetto del Tempo;
3. Noi e i nostri Giovani: questa è la linea strategica, il futuro: avvicinare i giovani di tutti i Reparti che affondano le radici nel 15° Stormo e nel Soccorso Aereo, affinché attraverso le loro nuove esperienze, la loro fresca sensibilità, i Valori della nostra Gente possano vestirsi dell'attualità delle problematiche emergenti e continuare a crescere e ad essere proposti con la forza che può venire solo dalla loro concreta applicazione;
4. Noi e gli altri ancora come noi: l'unione delle forze delle diverse generazioni di una Gente può moltiplicare la loro somma, agisce da catalizzatore per l'aggregazione delle associazioni della gente aerospaziale, dà voce ai pensieri e sviluppa questa cultura;
5. Noi tutti e il mondo aerospaziale: l'ambiziosa visione evolutiva, l'irrefrenabile voglia di lasciar librare alto il pensiero sopravanzando ogni altra realtà, precorrendo tecnologie e aspettative, preconizzando modi di vivere impensabili. É il carattere genetico dominante nel mondo aeronautico quello di proiettarsi in avanti e con altruismo condividere ogni risultato raccolto, è a questo stile di vita che vorremmo seguitare a contribuire e con esso vivere il futuro.

Questo è un semplice estratto del Manifesto di Ostia, l'intero suo testo è pubblicato, come tutti i documenti dell'organizzazione, nel sito web dell'AG15: www.gentedelquindicesimo.it .

Il sito web dell'AG15 è uno strumento molto versatile per tenere aggiornati tutti i Soci, ma non solo loro, di quanto accade nel mondo del 15° e della sua Associazione, in esso abbiamo riposto tutte le testimonianze della nostra storia, documenti, ricerche, articoli scritti da esperti conoscitori o amanti delle nostre cose, vi sono gli spazi dove possono pubblicarsi, per raccontare a tutti, gli interventi reali di soccorso, le esercitazioni, la vita sociale della Gente e dello Stormo.
Per comunicare, insomma, quella voglia di stare insieme e di "fare" che è alla base della nostra esistenza.

Mammajut!

La Gente del 15°

Il 15° Stormo oggi

…. hanno collaborato

Alberto Agati
Antonio Attanasio
Michele Carella
Ass.ne Giovannino Caria
Paolo Cassin
Claudio Castellano
Daniele Catamo
Sergio Cerantonio
Dario Cioffi
Stefano Cosci
Dario De Marco
Marco De Martino
Giacomo De Ponti
Francesco Di Fiore
Davide Dulcetti
Dario Durante
Maurizio Gentili
Domenico Guerra
Giuseppe Iannolo
Antonio Liccardo
Raffaele Malafronte
Marco Mascari
Giuseppe Massimetti
Ruggero Meloni
Marco Meneghello
Claudio Milana
Angelo Mosca
Andrea Palermo
Flavio Perona
Dario Ricci
Fernando Rollo
Verner Rosati
Daniele Rufini
Giuseppe Sammarco
Giandavide Sfarzetta
Francesco Sgrenci
Mario Sorino
Ivano Sorrentino
Antonio Stefani
Antonio Toscano
Fabrizio Verginelli
Gli aerosoccorritori dell'AM

Si ringrazia inoltre tutta la … Gente del 15°

Proprietà letteraria ed artistica dell'Associazione Gente del 15°