NEC IN SOMNO QUIES

CENTO ANNI DELL'AERONAUTICA MILITARE

In volo verso il futuro

Associazione "Gente del 15°", *Nec In Somno Quies - Il Quindicesimo 2015-2023*

LoGisma editore – www.logisma.it

Copyright © 2023 – Associazione "Gente del 15°"

Finito di stampare novembre 2023

INDICE

Pag.

Prefazione AG15°– Il NISQ 5 nel centenario dell'Aeronautica Militare 5
Presentazione del Comandante il 15° Stormo 6
Saluto del Presidente dei Sottufficiali del 15° Stormo 7
Il nostro diario dal 2015 al 2023 8
Statistiche dello Stormo
Armoriale dello Stormo e gli "Special Colors"
Il "Ruolino d'Onore" dello Stormo. Le decorazioni al Valore alla Bandiera di Guerra e al personale, altri riconoscimenti collettivi e la memoria dei Caduti
I Comandanti dello Stormo e lo Stormo dei Comandanti

PARTE PRIMA – Antologia di racconti del 15°

- I trasporti in Biocontenimento durante l'emergenza Covid-19
- Saluto alla leggenda
- Con le ali i primi passi
- Vincendo la superstizione
- Volo di soccorso del 10 febbraio 2022
- Cieli di Ronta (FI), 4 marzo 2022
- Il bello di salvare vite
  - Trofeo Asti 2017
  - TLP (Tactical Leadership Programme) 2019
  - Il disperso che non si trovava
  - Ricerca nel verde cielo notturno
  - Sky Guard 11-2020
  - Giulia: storia di un salvataggio!
  - Due alpinisti in cerca d'aiuto
  - La mia prima partenza d'allarme
- Trasporto personale CNSAS
- Missione di recupero a Eboli
- La nascita del "passaggio bandiera"
- Le alluvioni in Romagna
- Il 15° Stormo nel centenario dell'AM
  - 28 marzo, "Open day" a Cervia
  - 24 - 29 marzo, "Air Force Experience" a Piazza del Popolo a Roma
  - 16 -18 giugno, "MAF 2023 – Manifestazione aerea del centenario" a Pratica di Mare

PARTE SECONDA –Attività e antologia di racconti della "Gente del 15°"
Sintesi delle attività più importanti nel periodo del NISQ 5
Antologia di racconti

- Perché gli anziani hanno tanta voglia di scrivere
- Nel 70° del Soccorso Aereo abbiamo raggiunto a Leros (Dodecaneso) i "ragazzi" della Ricognizione Marittima Lontana e del Soccorso
- Pubblichiamo e presentiamo a Pratica di Mare il libro "HH-3F Pelican 1977 – 2014 37 anni di soccorso dal cielo", redatto da noi dall'Associazione
- Lo storico "Jolly", emblema iconico degli Aerosoccorritori, è donato al 15° Stormo
- Siamo a Lisle en Barrois in Francia a ricordare gli "Angeli del SAR" nel 10° anniversario della loro scomparsa
- In memoria del Gen. SA MAVM Oreste Genta, pilota della Ricognizione Marittima Lontana, decano dei piloti dell'Aeronautica Militare e Presidente Onorario della nostra Associazione

- ARS & Quindicesimo – Ricordi di un ARS della prim'ora a 50 anni dalla creazione della specialità
- Pubblichiamo e presentiamo alla Casa dell'Aviatore, presente il Capo di SMA, il libro "Grumman HU-16A Il Soccorso Aereo sulle ali degli Albatross", redatto da noi dall'Associazione
- Pubblichiamo e presentiamo alla Casa dell'Aviatore, presente il Capo di SMA, il libro "Storie Antiche Ricordiamo, del 15° Stormo che nessuno conosce", redatto da noi dall'Associazione
- 28 marzo 1923 – 2023 Cento anni di Aeronautica Militare
  1° giugno 1931 – 1° giugno 2023 Novantatré anni di evoluzione del 15° Stormo
- L'Associazione nel centenario dell'AM
  - Il libro "Onda 15 al Museo AM e altro sui Pellicani – HH-3F Pelican vol. 2"
  - 7 ottobre, raduno nazionale dei "Rusty Pelicans" a Vigna di Valle

Chiusura col Mammajut e altro
Ringraziamenti

Prefazione AG15° – Il NISQ 5 nel centenario dell'Aeronautica Militare

Il nostro quinto NISQ, un libro commemorativo delle vicende del 15° Stormo, quest'anno al suo 92° antico e tutt'ora giovane compleanno e dell'Associazione "Gente del 15°" che da 28 anni ne raccoglie e custodisce spirito, tradizioni e vincoli di amicizia.
Un numero unico nato nel 1985 con la volontà di non essere uno statico compendio di dati e nomi da scorrere e riporre in un angolo buio per esservi dimenticato tra i lontani ricordi di un mondo che fu. Tutt'altro, nacque per essere un libro che non doveva essere sfogliato, doveva essere letto, la testimonianza viva dei fatti importanti dello Stormo, delle azioni della sua "Gente" intensamente vissute e poi con passione raccontate, una memoria tangibile e duratura per assicurarne la permanenza nella storia ed essere un indirizzo di vita per coloro che ne proseguono il cammino nel mondo del Soccorso Aereo dell'AM.
Il Soccorso Aereo, nato nel 1940 per soccorrere ai bisogni e alle emergenze di uomini in armi, è cresciuto negli 83 anni della sua vita al servizio alla collettività nazionale e internazionale insieme alle funzioni dell'Aeronautica Militare, oggi più che mai strettamente interconnessa nel tessuto vitale del Paese; non poteva quindi il NISQ mancare l'occasione del 100° anniversario della costituzione dell'AM in Forza Armata per contribuire a valorizzarne la storia e le memorie e abbiamo così deciso di farlo uscendo nel 2023 con due anni di anticipo sul termine naturale della consueta cadenza decennale che lo avrebbe portato al 2025.
100, 92, 83, 28, sono quindi i numeri di questo NISQ, non numeri per giochi della sorte, ma gli "annali" che ricorrono oggi intorno a noi nel nostro universo azzurro, il vecchio che aleggia indomito con il nuovo che si propone, una continuità che si rinnova e che non è sempre facile documentare, ma che trova nelle migliori anime e nelle loro testimonianze l'essenza del legame, rendendo visibile l'invisibile. Preservare per conoscere e ispirare, così risponderemmo a coloro che ci volessero chiedere perché ancora il NISQ, perché vogliamo rimanere tenacemente legati alla memoria e alla trascrizione di ciò che è stato fatto.
Il 15° ha attraversato e affrontato accadimenti importanti negli anni succedutisi dal NISQ 4, che ci ha lasciati nel 2015, ad oggi, ma il più significativo tra tanti è il completo rinnovamento della flotta di elicotteri, gli HH-139A/B "Giano" hanno preso il posto degli HH-3F "Pelican" nel ruolo SAR, mentre il ruolo CSAR è proseguito, per un periodo purtroppo limitato, con gli HH-101A "Caesar" fino alla loro cessione al 9° Stormo, insieme e non senza rammarico, alla funzione "Combat". Lo Stormo si è privato di capacità "sudate" sul campo, si è espanso e si è contratto nelle sue articolazioni operative secondo le necessità della Forza Armata, con elasticità, capacità adattiva e grande generosità, superando le difficoltà organizzative e umane, che sappiamo essere significative e che sempre accompagnano i momenti di cambiamento.
Ma la vita al 15° è da sempre così, una continua trasformazione e un incessante rinnovamento, la sua storia lo testimonia: dal 1931 è passato dal bombardamento all'assalto, al soccorso in pace a quello in condizioni di conflitto, all'intercettazione di velivoli a bassa velocità, trovandosi uno spazio nella difesa aerea del Paese inimmaginabile fino all'avvento dei capaci "Pellicani", per poi ritornare esclusivamente, con passione immutata seppur nel rimpianto delle preziose esperienze venute meno, al ruolo principe della sua ultima natura, il Soccorso Aereo.
L'Associazione gli è al fianco mantenendo quella insostituibile funzione di riferimento, guida ed esempio per le generazioni di "salvatori di vite", per usare un'efficace espressione di un Capo di Stato Maggiore A.M. nei nostri riguardi, che alimenteranno negli anni a venire il nostro 15° Stormo; il NISQ che continueremo a scrivere insieme ne è una delle espressioni più belle ed emozionanti.

Mammajut!

L'Associazione "Gente del 15°"

Il nostro diario dal 2015 al 2023

…fine 2015

19 settembre 2015

Si svolge a Recco (GE) la cerimonia di dedica di un'aula del Liceo Scientifico "Nicoloso da Recco" al Magg. Pilota Francesco Asti, Caduto il 18 agosto 1984 durante un soccorso nel Mar Tirreno in prossimità dell'Isola di Ponza a bordo di un elicottero HH-3F, decorato della Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico e della "Medaille Aeronatique" francese.

28 settembre - 6 novembre 2015

L'82° Centro CSAR partecipa all'esercitazione NATO "Trident Juncture" 2015 il cui scopo è di verificare e addestrare la Forza di Risposta della NATO (NRF – NATO Response Force).

07 novembre 2015

Presso la Sala dei Congressi di Milano Marittima (RA) si svolge un Concerto della Banda Musicale dell'Aeronautica Militare diretta dal M° Patrizio Esposito nell'ambito dei festeggiamenti del Patrono della Città di Cervia e del 50° Anniversario della ricostituzione.

28 novembre 2015

Il 15° Stormo viene insignito per la prima volta del "Premio Idria 2015" di Paternò (CT), iniziativa dal grande valore morale e sociale che, organizzata ogni anno dal 2009 dalla Pro Loco di Paternò in collaborazione tra gli altri del Ministero della Difesa, conferisce e consegna un riconoscimento simbolico agli "eroi del quotidiano", ossia a coloro che si sono prodigati e distinti in opere di altruismo, coraggio e solidarietà umana. La concessione del premio è stata motivata dalla partecipazione del 15° Stormo al soccorso del traghetto Norman Atlantic (avvenuto nel periodo 28-30 dicembre 2014).

2016

24 febbraio 2016

Entra ufficialmente in servizio operativo l'HH-101A "Caesar"; il primo elicottero, il 15-03 era stato assunto in carico dallo Stormo dal Comandante, Col. Massimetti il 16 luglio 2015. Il "popular name" Caesar è stato originato dal

Nell'occasione i coniugi Bernard e Marie Jo Borghini, affettuosi "custodi" del monumento eretto sul luogo dell'incidente, sono stati nominati Soci Onorari dell'Associazione per lo straordinario affetto con il quale hanno sempre accudito i luoghi a noi cari e hanno accolto tutti coloro che hanno raggiunto Lisle, il suo monumento e la sua croce, per ricordare e onorare gli Angeli.

13 novembre 2018

Diamo l'estremo saluto al Gen. S.A. MAVM Oreste Genta, Corso Leone, pilota di CZ.501 e CZ.506, Comandante delle Squadriglie Ricognizione Marittima Lontana 141ª, 142ª, 196ª e dell'82° Gruppo RML e Idro durante il secondo conflitto mondiale, decano dei piloti dell'Aeronautica Militare e Presidente Onorario dell'Associazione, scomparso oggi all'età di 107 anni.

Testimone di generazioni di anime generose e sempre vitali, ci ha lasciato il suo insegnamento e monito più forte: *"il passare degli anni riempie il viso di rughe, la perdita degli ideali riempie di rughe l'anima".*

24 novembre 2018

Nella chiesa di Santa Barbara di Paternò (CT) ed alla presenza di autorità religiose, civili e militari si è svolta la cerimonia di premiazione della 10ª edizione del "Premio Nazionale Idria". Molti i premiati e gli appartenenti all'Aeronautica Militare; tra di loro il premio è stato conferito al Sergente Maggiore Capo Giuseppe Celestini, alla presenza del Colonnello Diego Sismondini Comandante lo Stormo, per un atto di altruismo che anche la Forza Armata aveva ritenuto opportuno e doveroso esaltare con il conferimento di un "encomio solenne", tributato dal Comandante della Squadra Aerea.

2019

14 maggio 2019

Presso l'82° Centro CSAR viene attivata la Sezione di Trapani dell'Associazione. Dopo le Sezioni di Cervia e Pratica di Mare, questa di Trapani rappresenta un'ulteriore allargamento e rafforzamento del sodalizio che guarda ora alle altre sedi del 15° di Gioia del Colle e Decimomannu.

15-16 maggio 2019

24 ore di interventi multipli per lo Stormo: elicotteri HH-139 sono decollati da Pisignano prima alla ricerca di una signora dispersa in zona Novafeltria (RN), poi alla volta di Pianvallese (RE) alla ricerca di altre due persone disperse sull'Appennino emiliano in provincia di Reggio Emilia. Le ricerche sono potute iniziare già durante la notte del 15 maggio grazie all'utilizzo dei visori notturni (NVG). Gli equipaggi impegnati nei soccorsi saranno successivamente insigniti di decorazioni al Valor Aeronautico.

30 novembre 2020

Viene consegnato il primo esemplare, dei 17 previsti, dell'elicottero HH-139 B destinato a completare e a rafforzare la flotta dello Stormo. Fra gli equipaggiamenti di cui è dotato, a differenza della versione "A", vi sono: un doppio verricello che aumenta l'affidabilità del sistema e la sicurezza; una "mission consolle" che consente una migliore gestione degli apparati di bordo in operazioni di ricerca di dispersi; il sistema AIS – Automatic Identification System – che consente una migliore interazione con i mezzi navali; l'OPLS – Obstacle Proximity LIDAR System – che favorisce l'identificazione e la separazione con gli ostacoli orografici.

2021

18 gennaio 2021

Un HH-139A dell'84° Centro CSAR interviene in soccorso di due alpinisti in grave difficoltà a causa delle condizioni climatiche avverse in località Monte Alpi in provincia di Potenza. A corredo della notizia una significativa foto del 139 con le ruote nella neve, ad imitazione, pur senza lo specifico equipaggiamento di sci di cui erano dotati, dei suoi predecessori, i Pellicani.

19 gennaio 2021

La struttura AM per le Forze Speciali viene riorganizzata: il Comando Forze di Supporto e Speciali dal quale dipendeva la 1ª Brigata Operazioni Speciali perde questa Grande Unità, che transita alle dipendenze dirette del Comandante la Squadra Aerea e diviene Comando Forze per la Mobilità e il Supporto. Lo Stormo, che era stato assegnato al CFSS il 22 settembre 2014, transita nel CFMS ed esce dall'organizzazione AM per le Forze Speciali mantenendo i ruoli Combat SAR (CSAR) e Slow Mover Interceptor (SMI).

10 maggio 2021

Verricello record per l'HH-139 dell'84° Centro impegnato nel recupero in una zona carsica piuttosto profonda di un alpinista precipitato da un costone roccioso ed in gravissime difficoltà perché poli-traumatizzato. L'intervento con il verricello è avvenuto in un canyon dalla profonda incisione carsica di quasi 40 metri.

1° giugno 2021

Ricorre oggi il 90° anniversario della costituzione dello Stormo, nato il 1° giugno 1931 come "XV Stormo Aeroplani Bombardamento Diurno" organizzato sul XLVI Gruppo (Squadriglie 20ª e 21ª) e sul XLVII Gruppo (Squadriglie 53ª e 54ª); successivamente, nel 1936, viene ridenominato "15° Stormo Bombardamento Terrestre". Nel corso del secondo conflitto mondiale combatterà prima con i bombardieri S.81 e S.79 e diventerà successivamente, l'8 maggio 1942 e per un breve periodo, 15° Stormo da Combattimento su velivoli CR.42; infine, dal 1° settembre 1942, divenne 15° Stormo d'Assalto sempre sui caccia configurati per l'attacco al suolo CR.42 AS

spazi, il progetto presenta una "scalabilità", ovvero la possibilità di essere utilizzato in diverse dimensioni, pur mantenendo inalterato il suo valore espressivo. Gli elementi che lo compongono, essenziali e quasi minimali, racchiudono in maniera espressiva il concetto del Centenario rappresentato dal numero "100" e dal riferimento alle due date (1923-2023). I due zeri, che rappresentano le onde d'urto provocate da un velivolo che supera la velocità del suono, rimandano allo stile futurista. A completare la simbologia, il semicerchio in basso a destra rappresenta, idealmente, il senso di continuità della storia dell'Aeronautica Militare.
Un espediente grafico che trova nella presenza di due aeroplani, uno riconducibile all'epoca della costituzione della Forza Armata e l'altro contemporaneo, il completamento di un ideale percorso storico che, come indica la direzione di volo, ieri come oggi vede l'Aeronautica Militare puntare sempre a nuovi e più alti orizzonti per il bene e al servizio esclusivo dell'Italia.

28 marzo 2023

L'AM compie 100 anni, nell'ambito dei festeggiamenti lo Stormo partecipa alla parata aerea di 74 aeromobili e la PAN con la formazione "Blue 1" composta da 4 HH-139.

COMPOSIZIONE PARATA 28 MARZO

- "Formazione 100" : 8 F-2000 + 6 F-35 + 8 T-346 11.15/20
- Blue 0: 1 F-35 + 1 F-2000 + 1 T-346 *(5 ris. in volo)* *12.00*
- Blue 1: 4 HH-139 *12.03*
- Blue 2: 6 HH-101 *12.05*
- Red 1: 4 P-180 *12.08*
- Red 2: 3 C-130 + 3 C-27 + P-72 *12.12*
- White 1: E-550A (CAEW) + EM-350 (SPYDR) *12.15*
- White 2: A-319 + F-50 + F-900 *12.17*
- White 3: 4 A-200 + 4 A-200 *12.20*
- Green 1: 4 F-2000 + 4 T-346 *12.23*
- Green 2: KC-767 + 2 F-35 + 2 F-2000 + 2 T-346 *12.27*
- Pony : PAN *12.30*
- Pony : PAN (onori PdR) 12.XX

TOTALE: 74 VELIVOLI + PAN

Lo Stormo organizza e ospita un Open day di grande successo.

Sull'aeroporto "Urbano Mancini" di Cervia-Pisignano lo Stormo ha organizzato la sua "porte aperte" per il centenario AM, dalle 10 alle 16, con una bella manifestazione dove è stato esposto l'HH-139B in dotazione allo Stormo, un Siai U-208A del 60° Stormo di Guidonia, nonché una mostra di velivoli ormai storici ma che hanno fatto grandi i reparti dell'Aeronautica Militare, come un G.91Y che un tempo operava proprio da questo aeroporto con l'8°Stormo, un ormai radiato F-16 biposto che era operativo con gli esemplari monoposto sempre a Cervia con il 5° Stormo e un elicottero NH-500 che era in carico alla Squadriglia Collegamenti dello Stormo.

La manifestazione è stata articolata in diversi eventi, tra i quali due dimostrazioni di ricerca e soccorso simulata di una persona infortunata, con l'impiego di verricello e barella calata dall'elicottero con l'aerosoccorritore. All'interno di un hangar — dove un tempo erano ricoverati gli F 104 del 23° Gruppo del 5° Stormo, che hanno preceduto gli F-16 — è stata organizzata un'interessante mostra storica del reparto, unitamente a due simulatori di volo ludico per aeroplano ed elicottero e in un altro hangar dove era possibile effettuare una prova nell'oscurità dei visori notturni in dotazione al reparto per il servizio di ricerca e soccorso. Nel corso della giornata sono state effettuate anche dimostrazioni di aeromodelli e droni.

Durante l'evento erano presenti alcuni stand rappresentativi delle capacità dei vari comparti dello Stormo e del mondo aeronautico, più alcuni punti di ristoro. Il vento teso e un sole pieno hanno favorito il buon esito della manifestazione, cui hanno partecipato diverse migliaia di persone e anche la realizzazione di una mostra spettacolo di aquiloni,

Armoriale dello Stormo e gli "Special Colors"

Armoriale dello Stormo

La sintesi araldica raccolta nell'armoriale o stemmario dello Stormo ne rappresenta, in un efficace e impressionante "colpo d'occhio", la grande complessità ordinativa, l'efficacia operativa realizzata dalla diffusione organizzativa delle sue unità e, non ultima, la preservazione delle eredità del proprio passato negli stemmi, simboli visivi preservati, di antiche Squadriglie e Gruppi che ne costituiscono le radici storiche.

A sinistra l'organigramma ed armoriale dello Stormo fino al 30 gennaio 2023, a destra lo stesso dal 31 gennaio 2023, dopo che il 23° Gruppo è stato posto in posizione quadro.

Gli “Special Colors”

L’HH-139A - MM 81800 - 15-44 con la livrea “special color” per il 90° anniversario della costituzione dello Stormo

Per ricordare anche visivamente il 90° anniversario della costituzione dello Stormo è stata realizzata, con il contributo dell’Associazione e della ditta Leonardo, una colorazione speciale su di un HH-139A. Sulle due fiancate sono riportati in maniera predominante il grido del mammajut e il simbolo del Soccorso Aereo, elementi che rappresentano due periodi della storia del 15° legati alla sua attuale Specialità. Il mammajut è legato ai Reparti della R.M.L. sui quali si fondano le radici storiche della Specialità Soccorso del 15° odierno; il simbolo del soccorso aereo del dopoguerra, il Servizio di Ricerca e Soccorso costituito in AM nel 1946, è entrato nel 1965 nella simbologia del rinato 15° Stormo SAR e da allora arrivato sino a oggi. L’ala del soccorso è allungata e protesa verso l’alto a significare l’importanza di questo compito, i numerosi interventi fatti con questo compito istituzionale e l’estensione geografica dello Stormo che garantisce il proprio intervento su tutta la penisola. Sopra a questa ala vi sono da un lato i tre stemmi storici dello Stormo, dello Stormo da Bombardamento, dello Stormo d’Assalto e dello Stormo SAR, dall’altro lato gli stemmi dei Gruppi e Centri di volo stretti intorno all’ala a freccia, a testimonianza della loro unione protesi verso il futuro. Sul piano di coda e sul muso vi sono alcuni degli elementi del logo realizzato per il 90°; i colori utilizzati sono il blu e l’oro (preferito per ragioni stilistiche al giallo), colori che contraddistinguono lo stemma del 15° Stormo.

Il "Ruolino d'Onore" del 15° Stormo. Le decorazioni al Valore alla Bandiera di Guerra e al personale, altri riconoscimenti collettivi e la memoria dei Caduti

Le decorazioni al Valore alla Bandiera di Guerra

Medaglia d'Argento al Valor Aeronautico

Il 5 aprile 2016 il Presidente della Repubblica decora la Bandiera di guerra dello Stormo della Medaglia d'Argento al Valor Aeronautico per gli interventi effettuati in occasione delle calamità naturali che hanno colpito Olbia nel 2013 e Modena nel 2014 nonché per le operazioni di salvataggio in favore dei passeggeri del traghetto Norman Atlantic in fiamme nel Canale d'Otranto, il 28 dicembre 2014.

"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 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 cono 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 presidenziale datato 31 agosto 2015 N. 95 – 31/08/2015)

Medaglia d'Argento al Valor Aeronautico

Con decreto presidenziale n. 125 del 23 luglio 2021, è stata concessa la Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico al 15° Stormo, con la seguente motivazione:

"Reparto di volo dell'Aeronautica militare, in un contesto operativo reso particolarmente complesso e impegnativo a causa dell'emergenza sanitaria globale dovuta alla pandemia generata dalla diffusione del COVID-19, operava con altissima professionalità nel garantire il trasporto in biocontenimento di pazienti dalle città del contagio alle diverse strutture ospedaliere del territorio nazionale. Grazie allo slancio, al coraggio, all'abnegazione assoluta e all'instancabile impegno del proprio personale, confermava la propria efficace realtà e contribuiva a dare prestigio e lustro alla Forza armata e alla Nazione tutta". - Italia, febbraio - giugno 2020.

Encomio Solenne collettivo

Il 10 ottobre 2018 il Comandante la Squadra Aerea, Gen. SA Fernando Giancotti, ha concesso un Encomio Solenne collettivo allo Stormo (fg. Prot. M_DARM002.57933) con la seguente motivazione:

"Il 15° Stormo si è dimostrato un Reparto di assoluta eccellenza dell'Aeronautica Militare che ha saputo combinare, con chiaro senso etico e in modo armonico e professionale, la capacita di assicurare la salvaguardia della vita umana e fornire un 'eccezionale e impareggiabile supporto allo strategico comparto delle Operazioni Speciali. , Punto di riferimento per il Personnel Recovery, grazie ai Centri Combat SAR dislocati sul territorio nazionale, lo Stormo ha garantito, senza soluzione di continuità, con efficienza e assoluta efficacia il servizio di ricerca e il soccorso degli equipaggi di volo in difficolta, concorrendo ad attività di pubblica utilità quali la ricerca di dispersi in mare o in montagna, il trasporto sanitario d'urgenza di ammalati in pericolo di vita e il soccorso di traumatizzati gravi anche da luoghi impervi, operando in qualsiasi condizione meteorologica. Di notevole rilievo è stata l'attività quotidiana degli equipaggi di volo che, grazie anche al raggiungimento della capacita Slow Movers Interception con l'HH-139 hanno operato in supporto alla sicurezza di aree e obiettivi sensibili in occasione di grandi eventi pubblici in territorio nazionale, come l 'intercettazione di velivoli a basse prestazioni e i molteplici interventi effettuati a favore della popolazione civile in caso di calamita. Sono stati particolarmente stimati gli impegni nell'ambito della Protezione Civile attraverso interventi in diversificate e complesse realtà operative. Tra queste, le operazioni per il terremoto ed emergenza neve in centro Italia e gli interventi a Lentigione di Brescello per l'alluvione con il pieno riconoscimento dell'opera svolta con le Medaglie d'Argento al Valore Aeronautico. Ulteriori espressioni operative sono state l'introduzione in linea dell'elicottero HH101 con il raggiungimento della Early Operational Capability, e lo sviluppo di una capacita ampiamente riconosciuta dalla collettività, inquadrabile nel supporto alla Lotta Antincendi Boschivi, per la quale sono stati resi disponibili elicotteri per interventi tempestivi e puntuali, spesso

decisivi nel salvare vite umane. In linea con la missione assegnata, impiegando senza risparmio le energie e le pregevoli professionalità del proprio personale, lo Stormo ha espresso capacita operative di straordinario spessore in campi diversificati: 115 partenze d'allarme per ricerche e soccorsi, 116 persone in imminente pericolo di vita salvate e riportate alle famiglie, 900 lanci d'acqua sul fuoco in campagne antincendio impegnative e prolungate che hanno richiesto, ai Centri Combat SAR interessati, un coinvolgimento totale. Quale primo Reparto interessato alla rivitalizzazione dei processi di valutazione delle capacita operative di Forza Armata, in occasione della VALCAP del giugno 2018, il 15° Stormo ha dimostrato di essere pienamente all'altezza dei delicati e sfidanti compiti assegnati: segno tangibile di grande versatilità dei suoi uomini e donne, capaci di raccogliere le sfide più ardue con spirito di sacrificio, resilienza e mirabile efficacia. Lo Stormo, oggetto negli ultimi mesi di una profonda ristrutturazione a seguito del passaggio di compiti e responsabilità nel governo della base aerea di Cervia, è riuscito con tenacia e perseveranza ad assumere quella virtuosa attitudine al cambiamento che e propria delle compagini ricche di forza e piena coscienza di sé: ne è testimonianza anche la rigorosa continuità con la quale si è contribuito alla crescita della dottrina Personnel Recovery anche in contesti interforze e internazionali, raccogliendo innumerevoli attestati di stima incondizionata per le capacita dimostrate. L'insieme dei valori militari e professionali palesati, l'eccezionale preparazione posseduta dal personale, il rendimento di encomiabile valore assicurato, il senso profondo di appartenenza alla Forza Armata, fanno del 15° Stormo un fulgido esempio di Reparto operativo al servizio del Paese, che contribuisce all'immagine di un'Aeronautica Militare moderna ed efficiente, in grado di operare con successo nelle piu disparate condizioni e in risposta alle esigenze della comunità nazionale".

Le decorazioni al Valore al personale

Medaglia d'Argento al Valor Aeronautico

Il 28 marzo 2018 in occasione della cerimonia per i 95 anni dell'Aeronautica Militare, svolta a Firenze, è stata conferita la Medaglia d'Argento al Valor Aeronautico ai cinque membri dell'equipaggio del 15° Stormo che il 12 dicembre 2017 ha partecipato al soccorso delle persone coinvolte nell'esondazione del fiume Secchia e torrente Enza nel Comune di Brescello (Reggio Emilia).

Maggiore Giuseppe Agricola

"Comandante di elicottero del Servizio di ricerca e soccorso dell'Aeronautica militare, a seguito dell'esondazione del fiume Secchia e del torrente Enza, governando il mezzo aereo con straordinaria perizia, guidava, con spiccato coraggio e felice iniziativa, le azioni del proprio equipaggio, riuscendo a portare in salvo 47 persone, tra cui anziani e bambini, recuperandole dai terrazzi e dai tetti delle rispettive abitazioni e operando, anche di notte, per oltre dodici ore, in condizioni di estrema difficoltà. Fulgido esempio di Ufficiale pilota di altissimo valore che, con il suo operato, contribuiva in maniera determinante a dare lustro e prestigio alla Nazione e all'Aeronautica Militare". Lentigione, frazione di Brescello (RE), 12 dicembre 2017. (decreto presidenziale n. 105 del 14 marzo 2018)

Capitano Michele Masini

"Copilota di elicottero del Servizio di ricerca e soccorso dell'Aeronautica militare, a seguito dell'esondazione del fiume Secchia e del torrente Enza, consentiva il salvataggio di 47 persone, tra cui anziani e bambini, rimaste isolate sui terrazzi e sui tetti delle rispettive abitazioni, coadiuvando il Capo equipaggio nella tempestiva e precisa individuazione degli obiettivi, coordinando tutte le attività di recupero e garantendo il costante controllo delle operazioni, anche di notte, per oltre dodici ore consecutive. Fulgido esempio di Ufficiale pilota, di altissimo valore, che con straordinaria professionalità, incondizionato spirito di sacrificio ed estrema lucidità contribuiva in maniera determinante a dare lustro e prestigio alla Nazione e all'Aeronautica Militare". Lentigione, frazione di Brescello (RE), 12 dicembre 2017. (decreto presidenziale n. 106 del 14 marzo 2018)

Luogotenente Salvatore Russo

"Operatore di bordo di elicottero del Servizio di ricerca e soccorso dell'Aeronautica Militare, a seguito dell'esondazione del fiume Secchia e del torrente Enza, contribuiva in modo determinante a portare in salvo 47 persone, tra cui anziani e bambini prelevati sui terrazzi e sui tetti delle rispettive abitazioni, operando al verricello per oltre otto ore, anche di notte, con assoluta padronanza, determinazione e tempestività, riuscendo a superare ogni tipo di inconveniente e assicurando la sicurezza di tutte le attività di salvataggio. Fulgido esempio di Sottufficiale di altissimo valore che, con il suo operato, contribuiva in maniera determinante a dare lustro e prestigio alla Nazione e all'Aeronautica Militare". Lentigione, frazione di Brescello (RE), 12 dicembre 2017. (decreto presidenziale n. 107 del 14 marzo 2018)

Primo Maresciallo Massimiliano D'Alessandro

"Aerosoccorritore militare, impegnato direttamente nelle operazioni di salvataggio successive all'esondazione del fiume Secchia e del torrente Enza, si adoperava instancabilmente, per oltre otto ore e fin dopo il tramonto, a portare in salvo, a bordo di un elicottero del Servizio di ricerca e soccorso dell'Aeronautica Militare, 47 persone, tra cui anziani e bambini, recuperate dai tetti, dai ballatoi e dai balconi delle rispettive abitazioni, dimostrando estrema perizia e sprezzo del pericolo in circostanze assolutamente proibitive e inusuali. Fulgido esempio di Sottufficiale di altissimo valore che, con il suo operato, contribuiva in maniera determinante a dare lustro e prestigio alla Nazione e all'Aeronautica Militare". Lentigione, frazione di Brescello (RE), 12 dicembre 2017. (decreto presidenziale n. 108 del 14 marzo 2018)

La memoria dei Caduti

Capitano Pilota **Angelo Natale**, scomparso nell'incidente occorso l'11 agosto 1971 al Grumman HU-16A "Mare 3", durante una missione di addestramento sul lago di Bracciano.

I Caduti di Creola di Saccolongo (Padova), incidente avvenuto il 20 Ottobre 1977 all'elicottero AB-204B "Monte 21" del 3° Distaccamento SAR di Grottaglie (poi 84° Centro di Brindisi, oggi a Gioia del Colle):

Cap. Pil. **Michele Grande**
M.llo EMB **Benito Stasi**
Serg. EMB **Francesco Santoruvo**
Serg. Sommozzatore **Salvatore Pinto**
M.llo Infermiere **Alfredo Miccoli**

Magg. **Francesco Asti M.A.V.A.**, scomparso nell'incidente occorso il 18 agosto 1984 all'elicottero HH-3F "Onda 16" durante una missione di soccorso al largo di Ponza.

S.Ten. Pil. **Angelo Serafica**, scomparso nell'incidente occorso il 26 luglio 1988 a un elicottero AB-47 G2 della Scuola Volo Elicotteri (oggi 72° Stormo) presso la quale era in addestramento.

I Caduti di Lisle en-Barrois (Francia), incidente avvenuto il 28 ottobre 2008 all'elicottero HH-3F "Onda 10" dell'84° Centro di Brindisi nel corso di un volo di trasferimento nell'ambito di un'esercitazione militare italo-francese:

Capitano pilota **Michele Cargnoni**
Tenente pilota **Marco Partipilo**
Primo Maresciallo **Giovanni Sabatelli**
Primo Maresciallo **Carmine Briganti**
Maresciallo di prima classe **Giuseppe Biscotti**
Maresciallo di prima classe **Massimiliano Tommasi**
Maresciallo di prima classe **Teodoro Baccaro**
Capitano pilota **Stefano Bazzo** (83° Gruppo)

1° M.llo ARS **Alessandro Musacchio**, dell'81° Centro Addestramento Equipaggi scomparso il 12 giugno 2012 a Cervia in un incidente durante un'attività addestrativa di soccorso con HH-139.

PARTE PRIMA

Antologia di racconti del 15°

I trasporti in Biocontenimento durante l'emergenza Covid-19

Cap. Giovanni Negri

È una fredda mattina di febbraio quando il Capo Equipaggio, allertato nella giornata precedente dal COA per una missione operativa, sta già effettuando il briefing con il Copilota ed i due Operatori di Bordo in sala navigazione; si controlla l'attrezzatura, gli ultimi dettagli e si "steppa" in orario per poi raggiungere la linea volo.

Il Ceasar appare al parcheggio sud dell'aeroporto militare di Cervia, scortato dagli specialisti, i quali pochi attimi prima avevano effettuato l'ispezione giornaliera in hangar e preparato la speciale barella ATI per il Biocontenimento nella cabina passeggeri dell'HH101A.
È tutto pronto ed il silenzio della mattina accompagna l'equipaggio mentre il libretto di volo, gli ordini di imbarco ed effettua i controlli esterni ed interni dell'elicottero.
L'APU incomincia ad ululare e in successione il primo, secondo e terzo motore. Completata la checklist, il Rescue-India Lima Alfa si allinea in pista e decolla per un'altra missione di trasporto in Biocontenimento a favore di pazienti Covid-19.

Il clima a bordo è silenzioso, ma tranquillo ed anche le condizioni meteo permettono una navigazione senza deviazioni alla volta di Roma, dove ad attendere il pentapala trimotore da 15 tonnellate c'è l'equipe medica dell'infermeria dell'aeroporto militare di Pratica di Mare, specializzata nel Biocontenimento a bordo di velivoli ed elicotteri dell'Aeronautica Militare, composta da un medico anestesista e due infermieri. Il rifornimento e l'imbarco del personale è veloce, tanto che il Ceasar atterra con 30 minuti di anticipo nel parcheggio dello stadio Romagnoli a Campobasso. Giusto il tempo di scaricare la tensione e controllare gli ultimi aggiornamenti meteo, che sul piazzale giunge l'ambulanza civile e prontamente l'equipe medica militare prende in consegna il paziente, portato all'interno dell'elicottero attraverso la rampa di carico.

Il R-ILA in attesa dell'imbarco del paziente a Cambobasso.

I piloti ricevono la conferma dall'equipaggio che la cabina è in sicurezza, con il paziente ed il personale medico sistemati all'interno e tutto è pronto quindi per la terza start-up. Il grosso Ceasar si solleva così in hovering nel silenzio della periferia molisana e decolla verso Roma.
In cabina regna il silenzio. Poche e brevi comunicazioni operative di routine e dopo 54 minuti il possente carrello dell'HH101 tocca l'asfalto del Bernardi di Pratica di Mare.

Saluto alla leggenda

Magg. Roberto Basciu

15 ottobre 2021: una data che rimarrà impressa a tutto il personale dell'80° CSAR.
Questo giorno vede per l'ultima volta un elicottero HH-212 AMI SAR (duedodici, per i romantici che hanno avuto il privilegio di lavorarci...) in servizio all'Ottantesimo, decollare dalla base di Decimomannu e lasciare il Reparto e l'isola per sempre...
L'emozione è forte. Non potrebbe essere diversamente dato che, per oltre 40 anni, questa leggendaria macchina ha solcato i cieli della Sardegna e non solo, volando ovunque fosse richiesto il suo prezioso intervento.

I primi esemplari di AB-212 AWTI (versione costruita ad hoc per l'allarme SAR sui poligoni della Sardegna) arrivarono a Decimomannu nel maggio del 1979 affiancati poi, a partire dall'agosto 1988, dalla versione AB-212 AMI SAR, dotata di un'avionica più avanzata. In questi 42 anni il Duedodici ha volato circa 38mila ore e ha portato a termine oltre mille soccorsi.
Risultati straordinari raggiunti grazie al continuo addestramento degli equipaggi di volo e all'abilità del personale manutentivo. Dopo il sentito commiato dalla Leggenda è giunto per il personale dell'80° CSAR il momento di guardare avanti, verso il futuro.

Ideale passaggio "del testimone" tra HH-212 e HH-139

Con le ali i primi passi

T.Col. Angelo Mosca

Nella formazione alla vita degli uomini in azzurro, e in particolare per quelli del Quindicesimo, è fondamentale lo sviluppo della capacità di rinunciare. Tale atteggiamento non è rinuncia al fare, non sottintende pigrizia o abbandono della voglia di lottare, bensì è la solida base per impiantare una forma di altruismo propria del servizio che ogni militare quotidianamente mette nel compimento del proprio lavoro, sacrificando i propri momenti personali, le ricorrenze, gli anniversari, i compleanni, talvolta le nascite o l'ultimo saluto ai propri cari. L'esser pronti H24 tutti i giorni è una questione di organizzazione manutentiva per garantire elicotteri efficienti in linea volo o l'incastro dei turni d'allarme degli equipaggi provando a fasare le molteplici attività che comunque si è chiamati a finalizzare non tralasciando il necessario addestramento per i recuperi in mare e su terra o per i trasporti sanitari d'urgenza; garantire il servizio SAR senza soluzione di continuità agisce, comunque, sulla predisposizione d'animo degli uomini del Quindicesimo rendendoli quindi proni alla rinuncia ma mai domi all'azione.

Alle 07:10 di un timidamente soleggiato lunedì ricevo una delle solite telefonate della mia SOR, non una novità in quasi un anno e mezzo di Comando dell'82° Centro, a cui rispondo con simulato disinteresse ma la comunicazione ricevuta è tutt'altro che routinaria: "Capo, ci hanno allertato per un trasporto sanitario urgente di un bimbo di un anno e mezzo in pericolo di vita da Agrigento a Taormina, ti aspetto per darti i dati e avverto l'equipaggio". Non una telefonata ma un'iniezione di adrenalina. Ero già in auto verso la base e quindi accelero mentre inizio a fare qualche conto per il planning della missione. Arrivato in aeroporto mi cambio velocemente e corro in SOR per avere maggiori dettagli, l'operatore mi passa il recapito del dottore che ha attivato la richiesta di trasporto mediante la prefettura di Agrigento. Il dottor Iannace mi descrive una condizione clinica molto grave: il piccolo ha appena un giorno di vita, non un anno e mezzo, e non ha capacità respiratoria. Il piccolo Calogero era tenuto in vita grazie ad un sistema di assistenza (ECMO) che permette al sangue di essere deviato dal corpo, inviato ad una macchina che lo ossigena e che poi lo rimanda nel corpo del paziente, tutto questo sistema poteva funzionare grazie a delle cannule infilate nel collo del neonato. La raccomandazione del dottore è che il paziente non deve subire stress o scossoni, hanno rinunciato al trasporto in ambulanza perché sarebbe durato oltre tre ore e mezza per raggiungere il Centro Neonatale di Taormina e non sarebbe stato sicuro, l'elisoccorso del 118 a causa del forte vento in zona non ha accettato la missione e l'ultima speranza poteva essere solo il SAR dell'Aeronautica.

La situazione descritta non è per nulla simile ad altro trasporto sanitario urgente che mi è capitato di effettuare nel corso degli anni, la fragilità di un neonato di appena un giorno e la delicatezza del quadro clinico in cui versa non sono condizioni usuali, per fortuna, in cui ci si imbatte e, radunato l'equipaggio, abbiamo iniziato a pensare a come meglio poter effettuare il trasporto. Quella mattina l'equipaggio viveva due anime: da un lato l'esperienza e dall'altro l'adrenalina della prima volta. Il Ten. Matteo Secci, ultimo pilota assegnato al Reparto e qualificato a giugno 2021, è alla sua prima partenza SAR operativa e quindi vive tutte le emozioni, le ansie e le insicurezze che si presentano quando sei chiamato realmente a mettere in campo tutto ciò per cui ti sei impegnato e, per di più, il suo capo equipaggio è il Comandante del Centro. L'inesperienza di Matteo però è ben compensata dalla pluriennale e riconosciuta professionalità dell'operatore di bordo, Primo Luogotenente Antonino "Nino" Bosco, e dell'aerosoccorritore, Primo Luogotenente Antonio "Dido" Di Domenico. Insieme abbiamo ragionato su quali ausili montare a bordo ma, analizzando quanto comunicatoci dal dottore circa l'esigenza di trasporto anche degli elettromedicali si è optato per non montare il rack barelle e usare la classica Kong per assicurare il piccolo e tutta l'attrezzatura necessaria alla sua sopravvivenza. Con Matteo ho fatto un rapido calcolo del carburante per garantire il trasferimento fino a Taormina e il rifornimento a Sigonella e, ovviamente, le necessarie performances dell'elicottero in decollo dall'ospedale di Agrigento con a bordo tre dottori e il neonato imbarellato. Il piano è pronto, l'elicottero rifornito dagli operatori di assistenza e noi pronti a decollare.

Latente nella testa di tutti noi è la richiesta del dottore di evitare vibrazioni e scossoni, sicuramente non facile ma la tecnologia del nostro HH-139B può facilitare il compito dell'equipaggio. Oltre ad essere un elicottero decisamente stabile e ben concepito per i trasferimenti, con la versione B ha implementato il sistema AVCS (Anti Vibrations Control System) che permette di smorzare le vibrazioni del rotore principale tramite un sistema di controllo con attuatori, accelerometri e sensori che analizzano continuamente il

Vincendo la superstizione

Cap. Filippo Conforti

Era un ordinario pomeriggio estivo di fine settimana, quello del 17 luglio 2020, dove gli equipaggi dell'82° Centro Combat SAR di Trapani si apprestavano a godere di un meritato riposo nel weekend. I più spendendo il proprio tempo al mare, in compagnia di amici o della famiglia. Godendo degli splendidi panorami e delle peculiarità culinarie che la terra siciliana offre ai suoi ospiti. Io ero un pilota relativamente giovane del reparto, che insieme al mio equipaggio in turno di allarme per la ricerca e soccorso, lasciava il lavoro per essere reperibile da casa nell'eventualità di una partenza operativa. Le poche nuvole in cielo, la calda temperatura estiva e il vento relativamente poco intenso, non facevano presagire a nessuno di noi l'eventualità che qualcuno necessitasse del nostro aiuto. Nei miei quattro anni di reparto e di appartenenza al 15° Stormo, avevo acquisito quella consapevolezza che, di solito, il nostro intervento è richiesto nelle situazioni più scomode e impegnative, dove spesso gli altri non riescono ad arrivare con altrettanta facilità e sicurezza. È una consapevolezza che ti riempie di orgoglio, ma ti attribuisce allo stesso tempo due grandi responsabilità: la prima è quella di essere consapevole che ci sono altri servizi di soccorso che hanno provato prima di te e del tuo equipaggio a fare la stessa cosa, ma senza successo (o eventualmente hanno direttamente rinunciato ad accettare la missione). La seconda è quella che ti impone, prima di iniziare qualunque operazione di volo, un profondo bagno di umiltà, ricordando a te stesso e ai tuoi colleghi, che per quanto speciale ed eccezionalmente bello sia il nostro lavoro…per quanto il nostro rigoroso addestramento al volo e le capacità del nostro HH-139, ci permettano spesso di arrivare dove gli altri a volte non osano neanche addentrarsi…siamo sempre esseri umani capaci di sbagliare, che volano su macchine si grandiose, ma sempre create dall'uomo e fatte di materiali che possono non funzionare, dotate anche esse dei loro limiti. Nessuno nell'imponente macchina del soccorso, di fatto, è mai veramente invincibile. Sono le 18:30 e la telefonata della sala operativa del reparto irrompe nel mio pomeriggio dedicato a preparare casa per accogliere la mia compagna. Mi ordinano di rientrare in base perché un signore relativamente anziano si è rotto il femore ed è a rischio di emorragia, oltre ad essere completamente paralizzato. Luogo: un tetto di una casa del paese di Favignana, una delle tre splendide isole dell'arcipelago delle Egadi. Svolgimento della missione: decollare per il villaggio azzurro di Milo per prelevare due colleghi dei Vigili del Fuoco, raggiungere l'isola, sbarcare il personale in piazzola, decollare per il paese e tramite l'ausilio della squadra rilasciata a terra fatta dal nostro aerosoccorritore e i vigili, imbarellare il malcapitato e portarlo in sicurezza via dalla sua abitazione, per poi affidarlo alle cure del 118. Come per ogni partenza di allarme, vengo travolto da un'ondata di entusiasmo e anche di adrenalina, felice di sapere che il mio impegno e quello dei miei colleghi per mantenere sempre efficienti le nostre capacità al servizio del paese, anche in quell'insospettabile pomeriggio, aveva un'ottima opportunità di tramutarsi nel salvataggio di una persona sofferente ed in serie difficoltà, peraltro in un posto bello e suggestivo come Favignana dove sono pieno di bei ricordi. Quel tardo pomeriggio destate inoltre, non era negabile che le mie emozioni e la mia capacità di concentrazione giocassero "in casa" come si suol dire: ero il secondo pilota dell'equipaggio di allarme. Questo significa al pari degli altri membri, essere una pedina fondamentale della missione, ma di non avere la responsabilità finale di ogni decisione e dei propri uomini che spetta invece al comandante della missione. Avevo infatti un team di tutto rispetto, fatto da persone estremamente navigate. Il mio capo equipaggio era il Maggiore Gabriele De Luca, uno storico pilota di complemento dell'82° Centro, istruttore e con migliaia di ore di volo di esperienza. E non potevo che dire lo stesso per i nostri eccezionali Primo Maresciallo Alessandro Onizzi e Primo Luogotenente Giuseppe Fattopace, rispettivamente operatore di bordo e aerosoccorritore con esperienza operativa pluridecennale. Mi vesto rapidamente, salto in macchina e mi dirigo verso la base, nel mentre che eseguo i ragionamenti di mia responsabilità per la gestione delle comunicazioni, del carburante, i pesi a bordo e le performances, il piano di volo e la navigazione. La zona è conosciuta perfettamente da tutti noi; tutti gli appartenenti all'82° hanno almeno una volta villeggiato sull'isola, inoltre sfruttiamo spesso le sue cale e i suoi speroni rocciosi per addestrarci in volo col nostro elicottero HH139. Unica originale sorpresa, quella di dover effettuare il recupero dal tetto di un'abitazione in pieno centro del paese, un'esperienza per me completamente nuova! Ci troviamo tutti in base più o meno contemporaneamente, in sala operativa il capo equipaggio Gabriele infonde serenità a tutti e ci fa il briefing per la missione. Giuseppe raccoglie gli equipaggiamenti potenzialmente necessari per il recupero

Volo di soccorso del 10 febbraio 2022

Cap. Davide Pilotto

L'elicottero e l'equipaggio d'allarme stavano effettuando un addestramento notturno in mare quando la chiamata dalla sala operativa informò dell'imminente task che stava per essere assegnato all'83° Gruppo Volo. Immediatamente venivano interrotte tutte le attività e si ritornava velocemente in base per prepararsi alla missione operativa. Il cielo era terso ed una brezza moderata, ma costante, spirava da ovest lasciando presagire condizioni metereologiche favorevoli per le operazioni di ricerca e soccorso. Una volta a terra l'equipaggio raccoglieva le informazioni disponibili: una coppia di escursionisti, rimasta bloccata in una parete di roccia sul Monte Murano, aveva chiamato i soccorsi in quanto non conosceva il percorso esatto per il rientro e l'ora era piuttosto tarda. Sebbene le coordinate fossero note e i Soccorritori fossero in contatto telefonico con gli escursionisti, la posizione esatta non era facilmente determinabile data la natura impervia del territorio. Si sarebbe dovuta effettuare, quindi, una ricerca di contorno sul Monte Murano per accertarsi della loro esatta posizione prima di procedere al recupero. Configurato l'elicottero, si ritornava in volo per dirigersi velocemente verso Ancona.

Come previsto la visibilità era ottimale e il campo base allestito sulle propaggini nord del Monte Murano era visibile da più di cinque miglia di distanza grazie ai mezzi di soccorso che illuminavano tutta l'area interessata. Il vento, nel frattempo, si era fatto più teso, ma non turbolento, e questo aiutò parecchio la fase di atterraggio data la potenza disponibile sempre risicata all'inizio delle operazioni di recupero. Dopo l'imbarco di un soccorritore del Soccorso Alpino, si iniziava la ricerca che fortunatamente durò poco: i due escursionisti, muniti di torcia, facevano segnali ben visibili che non potevano sfuggire agli occhi elettronici dei nostri visori notturni. I due si trovavano appesi su una parete a circa metà di uno dei costoni che partivano dalla cima del monte e scendevano fino in fondovalle, ad una quota di circa 2000 ft. Il vento, nel frattempo, si era fatto sempre più teso fino a raggiungere i 30-35 nodi al centro della vallata orientata nella direzione est-ovest.

Si decideva quindi di provare ad avvicinarsi alla parete rocciosa per provare ad effettuare un verricello, ma tutto l'equipaggio si accorgeva ben presto che le operazioni sarebbero state molto più difficoltose di quanto preventivato: il vento, teso e costante nella parte sud della vallata, diventava turbolento e discensionale man mano che ci si avvicinava al luogo dove gli escursionisti avevano trovato riparo. Nonostante il computer di bordo riportasse l'ampia fattibilità delle operazioni, a causa delle forti correnti di caduta la potenza necessaria per mantenere l'elicottero in hovering cresceva man mano che ci si avvicinava alla parete rocciosa, fino a raggiungere i limiti massimi sopportabili dalla trasmissione. Era chiaro che l'unica possibilità di effettuare il recupero era data dall'alleggerimento dell'elicottero tramite il consumo di carburante, ma ciò comunque non dava la certezza di riuscita dell'operazione in tempo utile. Dopo aver informato le squadre a terra della posizione esatta della coppia di escursionisti, si decideva non solo di tentare nuovamente il recupero, ma anche di illuminare costantemente la loro posizione con i potenti fari di ricerca situati sulla parte inferiore dell'elicottero. In questo modo le squadre di terra erano facilitate al raggiungimento dei due dispersi. Ad ogni approccio l'elicottero perdeva una quota considerevole e i sobbalzi all'interno della cabina rendevano difficile anche l'apertura della porta da parte dell'operatore di bordo. Le squadre a terra, nel frattempo, avevano individuato la zona e si avvicinavano velocemente agli escursionisti. Mezz'ora dopo i dispersi venivano imbragati dal CNSAS e portati in salvo. Con gli escursionisti che venivano ormai portati in salvo e i serbatoi che indicavano che il tempo a disposizione era terminato, ci si dirigeva verso la base, dove un caldo riparo e una pizza stavano aspettando tutto l'equipaggio. Una volta a arrivati al parcheggio e spenti i motori, ci si accorgeva che l'elicottero, con i sobbalzi che aveva ricevuto durante tutto il volo, aveva perso una quantità considerevole di olio, che era colato lungo tutta la fiancata posteriore. Nonostante tutto, l'HH-139 era riuscito a portare tutti quanti a casa.

Cieli di Ronta (FI), 4 marzo 2022

1LGT Gianluca Paparella

Questa storia inizia cosi, normalmente come ogni turno d'allarme si presenta.
L'equipaggio è uno di quelli buoni; Con il Capo Equipaggio, seppur giovane abbiamo già avuto modo di operare in teatro operativo in occasione della nevicata in centro Italia del 2017, nulla di straordinario se non una medaglia al valore aeronautico.
Il secondo è giovane ma di quelli che da subito capisci che ha una marcia in più, sveglio, presente e cosa che non guasta, simpatico.
Il nostro jolly è uno della "Next Generation", un verace napoletano con tanta voglia di fare e che non ha ancora avuto modo di lavorare in una partenza operativa.
Scorrendo mentalmente il viso dei miei compagni d'avventura, realizzo che io sono il più vecchio, anzi come piace dire a me il più esperto.
Potrei esser l'anello debole della catena, oppure il valore aggiunto, mettendo in campo tutta l'esperienza maturata in più di 30 anni di soccorso, ma oggi sarà uno di quei turni tranquilli che andrà nel calderone delle centinaia di turni passati senza infamia e senza gloria.
Solita prassi inizio turno, briefing equipaggio…tutto normale…
Ma per comprendere appieno ciò che ci sarebbe accaduto dobbiamo fare un passo indietro di almeno un anno, quando ci avvisarono che stavano arrivando i nuovi elicotteri, evento che nella vita di un militare, se si è fortunati accade una volta sola.
A sentire le voci nulla di straordinario rispetto al precedente se non qualche optional in più…
Non mi è mai piaciuto molto il 139, seppur ne abbia sempre apprezzato il salto generazionale con il mio vecchio amore, noi volanti siamo cosi, difficile da comprendere ma si crea un legame profondo con la macchina su cui passiamo gran parte del tempo in giro per il mondo, entriamo in intimità, una sorta di rapporto profondo e unico, quasi erotico.
Lo so, è difficile da capire chi non è del settore, ma lo definirei quasi amore e quindi se ci sentiamo attratti da un nuovo mezzo, ci sentiamo in colpa, come se tradissimo la fiducia reciproca instaurata negli anni con le macchine che vengono lasciate indietro.
Innegabile riconoscere che il 139 è una macchina meravigliosa, ma mentre lo scrivo abbasso il volume dei pensieri, perché ho paura di offendere il vecchio 212 con il quale ho avuto le più grandi soddisfazioni della mia carriera; e poi… che rumore maschio il "flap flap" del bipala, non come questi nuovi elicotteri che non si sentono nemmeno arrivare.
Ma torniamo a noi, arriva il nuovo 139, il codice "bravo", e con un nome cosi non potrà che essere un qualcosa di buono, mi avvicino furtivamente al primo esemplare che ci consegnano, e con timore reverenziale apro la porta ed entro in cabina, non possiamo toccare nulla, non abbiamo le "cartuccelle" apposto e quindi rischieremmo di fare danni, sospiro ripensando al mio vecchio amore e ricordo quante volte ho messo le mani dove non avrei dovuto, e mi mancano quei tempi.
Ma questo nuovo giocattolo, ha davvero qualcosa in più, innanzitutto lo trovo esteticamente più bello del suo predecessore, poche differenze ma mi sembra più aggraziato, più "cool" come direbbero gli americani, quel nasone allungato davanti però…è proprio antiestetico.
Decido, lo accendo, voglio vedere tutto…e scopro un mondo nuovo, un "kit" che da subito mi fa capire che il nostro lavoro cambierà. La Mission Console, una postazione che racchiude in se tutti i sistemi di ricerca di ultima generazione; mi appassiono e intuisco che questo dovrà portarci sicuramente dei risultati, comincio a studiare come un ragazzino, mi porto a dormire con me il manuale di istruzioni, ogni tanto combatto con il mio essere "esperto", mi rendo conto che il mio cervello non è più quello di una volta, ha bisogno di più tempo per elaborare, ma la sfida mi piace e il sistema è valido, mi do disponibile a seguire tutti corsi inerenti il nuovo sistema, on line, in presenza a qualsiasi orario, a volte i colleghi mi guardano anche un po' male e dubbiosi, questa cosa mi sta prendendo troppo.
La sera, quando sono d'allarme, salgo sull'elicottero e accendo tutto e ogni volta scopro qualcosa di nuovo.
Coinvolgo un collega appena assegnato, è sveglio, appassionato come me, ma soprattutto è più giovane di me, e questo mi serve; ci ritroviamo insieme, come due bambini con un giocattolo nuovo a godere dei nostri traguardi, il nostro è un lavoro proprio "figo".

IL BELLO DI SALVARE VITE

Trofeo Asti 2017

T.Col. Flavio Perona

Il Trofeo Asti è sempre stato un momento di aggregazione, competizione e goliardia tra i Centri e i Gruppi che compongono il Glorioso 15° Stormo. Dopo numerosi anni senza l'organizzazione dell'evento, all'inizio del 2017 l'allora Comandante di Stormo, Col. Tomaso INVREA, volle fortemente l'organizzazione del Trofeo impiegando in prima linea il personale dello Stormo di Cervia. E fu così che il Comandante dell'84° Centro CSAR dell'epoca, T.Col. ANTICO Alessandro, individuò me come Capo missione per partecipare al Trofeo Asti che si svolse sul sedime di Cervia dal 10 al 14 Luglio 2017. Per l'occasione decisi di preparare una maglietta per tutto l'equipaggio composto dal Ten. PARENTE Andrea (2P) il 1° Lgt. BRIGANTE Francesco (OB) il PM CORVAGLIA Giovanni (ARS) il M1 DE LUCIA Alessandro (Avionico) ed il Serg. Mag. CAPONIO Antonio (Montatore), che rievocasse le gesta del passato (velivoli Cant Z506 – HH-3F) e al tempo stesso avesse l'emblema del Centro di appartenenza. La maglia fu motivo di distinzione durante tutto il Trofeo e fu molto apprezzata. Fin dai primi momenti la competizione era palpabile ed i ragazzi di Cervia avevano organizzato tutto minuziosamente con prove che andavano dai quiz ai puzzle alle prove fisiche (corsa, tiro alla fune, calcio balilla, ping pong) fino alle prove di volo (verricelli di precisione, navigazione cartina e bussola, ricerca survivor). Il Trofeo Asti di quell'anno è stato un grande momento di aggregazione e sana goliardia (fig.1) che ha consolidato i rapporti di fratellanza e senso di appartenenza del personale il 15° Stormo. Per calcolo "olimpionico" nell'assegnazione dei punti arrivammo secondi alla competizione lasciando ai Vincitori, i Leoni dell'85° CSAR di Pratica l'arduo compito dell'organizzazione del Trofeo asti dell'anno successivo. La sera della premiazione fu caratterizzata da una grande festa (fig.2) con la partecipazione dei Comandanti dei Centri e del personale dell'Associazione AG15 (Gente del Quindicesimo).

Paperi alla riscossa e una maglietta di rappresentanza

TLP 2019

T.Col. Flavio Perona

La partecipazione alla esercitazione FC 19-03 organizzata dal TLP (Tactical Leadership Programme), dal 27 settembre al 2 ottobre 2019, è un momento di grande coinvolgimento per tutto il personale partecipante e un'occasione per mettere alla prova le proprie capacità e le proprie conoscenze in una realtà internazionale in missioni addestrative complesse con molteplici assetti impiegati (fig.1). All'epoca ero CSO (Capo Sezione Operazioni) di Centro e mi venne data l'occasione di partecipare all'evento. In questo tipo di esercitazione la parte più complessa è sempre rappresentata dalla gestione dei coordinamenti per andare, in questo caso, in Spagna più precisamente ad Albacete Olè! (Traposto personale manutentivo e governo uffici, materiale per la manutenzione, bagagli, Piani di volo e Diplo Clearance per l'estero, Scali sugli Aeroporti lungo la tratta etc. etc.) All'esercitazione avrebbero dovuto prender parte l'elicottero dell'84° Centro CSAR di Gioia del Colle e 1 elicottero dell'82° Centro CSAR di

Il disperso che non si trovava

Ten. Alessio Gomiero

In qualità di pilota del 15° stormo nell'era "post - HH3F", ho imparato molto presto una cosa: raramente in una ricerca sul mare hai buone probabilità di trovare il disperso subito e in ottime condizioni, ancora più raramente è proprio quel disperso a chiamarti per essere trovato.
Era una caldissima giornata della settimana di ferragosto, quando il covid, così come lo conosciamo oggi, non esisteva ancora: le strade, i locali e le spiagge pugliesi erano gremite di turisti e quasi impossibili da avvicinare.
Montavo come secondo pilota d'allarme già da tre anni, affamato di partenze d'allarme, che purtroppo capitavano molto raramente. Quando arrivò la telefonata, ero nel buio della mia cameretta. In quel momento, entrò il Capo Equipaggio d'allarme, Ivano Sorrentino, con un'espressione a metà tra l'eccitazione e la perplessità: "Natante di 8 metri con a bordo un signore di 70 anni partito da Corfù questa mattina alle 8; ha lanciato il segnale di emergenza alle 10 nel canale d'Otranto. Stimano di farci partire intorno alle 2 di notte, quando la Capitaneria di Porto finisce di perlustrare l'area". Guardo l'orologio, erano passate da poco le 21. Ripresi ad allacciarmi gli scarponi deluso: dopo tutte quelle ore le speranze di trovare qualcuno erano così poche che sarebbe stato quasi uno spreco di tempo. "É strano" aggiunse subito dopo Ivano "Dicono che il signore disperso è in continuo contatto radio sul canale 16". Mi bloccai, incredulo: "È in contatto radio e non riescono a trovarlo?". Sembrava quasi uno scherzo del destino, perché mediamente una ricerca su mare si conclude in ore di volo passate a guardare il mare di notte attraverso i visori notturni e con nulla di fatto, ma la capacità di comunicare attivamente da parte del disperso cambia le carte in tavola. Andammo in sala equipaggiamento nonostante mancassero ancora diverse ore alla nostra finestra, mentre il resto dell'equipaggio stava per tornare da una missione addestrativa.
Subito partì una discussione tra me e Ivano. Ci troviamo in un'era tecnologica in cui è impossibile scoprire dove si trova qualcuno, a meno che quest'ultimo non sia capace di comunicare, dunque una cosa non tornava assolutamente: Come mai non era ancora stato trovato?
Chiamai la Sala Operativa chiedendo delucidazioni e mi venne detto che dal primo pomeriggio la zona di operazioni veniva perlustrata da un elicottero e diverse imbarcazioni della Capitaneria di Porto, ma senza alcun risultato. Chiesi se era stato usato il Chelton (sistema di bordo che permette di avere un rilevamento polare di un segnale radio) e, dopo una breve ricerca, l'operatore mi rispose che la Capitaneria non disponeva di quell'apparato. Io e Ivano eravamo entusiasti poiché non solo stavamo partendo d'allarme, ma, una volta tanto, avremmo avuto l'opportunità di fare davvero la differenza.
Spiegai la mia idea alla Sala Operativa, la quale, viste le circostanze e l'importanza dell'apporto che avremmo potuto dare, ci fece anticipare la partenza.
Poco prima di mezzanotte, l'HH139 con a bordo me, Ivano Sorrentino, Felice Squicciarini e Luca Baldassarra, decollò dal 36° Stormo di Gioia del Colle.
Sfruttammo da subito le prestazioni della macchina. A 150 nodi, l'elicottero si fiondò dritto verso Otranto. A bordo il silenzio era carico di aspettative e ognuno di noi stava con un orecchio teso ad ascoltare il canale 16 marittimo, per carpire qualsiasi informazione utile. Fin dal momento del decollo avevo impostato il "Direction Finder", che ci forniva preziose informazioni indicandoci da dove ognuna delle barche coinvolte stesse parlando.
Sorvolammo Otranto e chiedemmo subito una prova radio. Tutti gli attori ci risposero, compreso l'anziano signore. Sullo schermo, una freccia bianca ci indicò che dovevamo muoverci verso la zona Sud dell'area e decidemmo di chiamare il silenzio radio sul canale, tranne per il disperso, così da avere indicazioni ancora più precise sull'apparato. Contemporaneamente ci abbassammo a 500ft sul mare, con la promessa che il target ci avrebbe detto subito se vedeva o sentiva l'elicottero.
Dopo una decina di minuti, ci accorgemmo che qualcosa non quadrava. Per quanto a 120 nodi avessimo ormai percorso più di metà dell'area, il vettore bianco del Chelton continuava a puntare verso sud/sud-ovest con arroganza. Luca Baldassarra, Aerosoccorritore di grande esperienza, prese la parola in interfono, bucando quel silenzio imbarazzante: "un paio di giorni fa ha fatto temporale con tramontana e mare in burrasca, è da stamattina che c'è onda lunga. Se il natante è in panne da tutto questo tempo, potrebbe essere stato spinto molto più a Sud di quello che crediamo". Nel frattempo raggiungemmo il

PARTE SECONDA

Attività e antologia di racconti della “Gente del 15°”

Sintesi delle attività della "Gente del 15°" più importanti nel periodo del NISQ 5

A cura di Ottavio Di Lorenzo del Casale e Giacomo De Ponti

I Presidenti

Gen. B.A./D.A. (a) Giacomo De Ponti, 16 ottobre 2015 – 17 dicembre 2018
Gen. D.A. (r) Carmine De Luca, dal 17 dicembre 2018

I Presidenti Onorari

Gen. S.A. Oreste Genta, 21 aprile 2012 – 13 novembre 2018
Gen. S.A. (r) Gianfranco Trinca, dal 2 aprile 2019

Le Assemblee Generali

Nel periodo 2015-2019 sono state convocate e si sono svolte a Cervia o a Pratica di Mare n. 5 Assemblee Generali dei Soci, durante le quali è stato altresì assicurato un collegamento in video teleconferenza con i Soci riuniti presso i Centri e le sedi del 15° Stormo.

Negli anni successivi, dal 2020 al 2023, a causa delle limitazioni imposte al corona virus e della impossibilità di convocare una adunanza dei soci, sono state predisposte ed assicurate ulteriori n. 4 Assemblee Generali o più precisamente "consultazioni generali dei Soci", attraverso la piattaforma WhatsApp sulla chat broadcast della Associazione Gente del 15° ed attraverso il servizio di posta elettronica.

Di seguito le date di svolgimento delle Assemblee Generali e delle Consultazioni generali dei Soci:

- la 15ª Assemblea Generale in data 2 Ottobre 2015
- la 16ª Assemblea Generale in data 24 Giugno 2016
- la 17ª Assemblea Generale in data 29 settembre 2017
- la 18ª Assemblea Generale in data 12 Ottobre 2018
- la 19ª Assemblea Generale in data 28 ottobre 2019
- la 20ª Assemblea (Consultazione) Generale in data 2 maggio 2020
- la 21ª Assemblea (Consultazione) Generale in data 21 dicembre 2020
- la 22ª Assemblea (Consultazione) Generale in data 7 marzo 2022
- la 23ª Assemblea (Consultazione) Generale in data 7 luglio 2022

Il rinnovo delle cariche sociali

Nel corso della 15ª Assemblea Generale svoltasi il 15 ottobre 2015 si è proceduto al rinnovo delle cariche sociali della Associazione. Dal verbale della riunione svoltasi il giorno successivo in data 16 16 ottobre 2015, il Consiglio Direttivo è risultato così composto:

- Presidente: Giacomo DE PONTI
- 1° Vice Presidente Giuseppe MASSIMETTI
- 2° Vice Presidente: Bruno ROMANINI
- Consiglieri: Carla ANGELUCCI, Ottavio DI LORENZO DEL CASALE, Francesco SGRENCI, Domenico GUERRA, Marco DE MARTINO, Bartolomeo ZUCCALA'
- Revisori dei Conti: Giangavino CUCCU e Sergio VENOSA

2008		45	1	0	46
2009		17	1	2	20
2010		20	3	1	24
2011		9	0	0	9
2012		13	1	0	14
2013		16	2	0	18
2014		9	0	0	9
2015		53	1[1]	-1	53
2016		3	2	3	8
2017		19	0		19
2018		34	1		35
2019		39	0		39
2020		3	1		4
2021		11	0		11
2022		7	0	2	9
2023		1	0		1
Totali	249	416	14	10	689

I simboli della "Gente del 15°"

Lo stemma ufficiale dell'Associazione

L'Associazione Gente del 15° si è dotata, con deliberazione dell'Assemblea Generale dei Soci del 24 giugno 2016, di uno stemma e di un motto che condensano ed esprimono gli elementi caratterizzanti la sua identità e dei suoi appartenenti.
Lo stemma contiene scritte e simboli grafici che sono tra quelli di proprietà ed uso esclusivo dell'Aeronautica Militare (la scritta "Aeronautica Militare" e lo stemma del Soccorso Aereo) ai sensi delle norme per la tutela dei segni distintivi delle Forze Armate subentrate successivamente alla ideazione dello stemma e pertanto la Presidenza ha provveduto a ottenere le necessarie autorizzazioni dall'AM e ad acquisire le modalità per il suo utilizzo; esso è regolamentato nel "Regolamento" attuativo dello "Statuto" (www.gd15.it) che ne prevede l'uso esclusivamente ai fini di identificazione dell'Associazione, quale simbolo di aggregazione sociale e culturale, storica, in completa dissociazione da finalità lucrative. Il suo utilizzo è prerogativa esclusiva dell'Associazione ed è conforme a quanto previsto dalla normativa vigente; il Presidente ed i Vice Presidenti esercitano il controllo sulla sua corretta utilizzazione.

[1] Il Sig. Gesualdo Belfiore nominato Socio Onorario conserva anzianità e numero precedentemente assegnatogli come Socio Benemerito nel 1997. Si determina però un aumento di una unità dei Soci Onorari ed una diminuzione di una unità dei Soci Benemeriti

Perché gli anziani del 15° hanno tanta voglia di scrivere

Sottotitolo: Romano Nodari (cui dedico questo scritto)
Mario Sorino

Premetto, non sarò breve!
Visto che lo Stormo ha festeggiato più di 90 anni dalla costituzione vi porterò indietro di 40 anni, all'epoca dei festeggiamenti del 50° anniversario.
In realtà dovremo tornare indietro di 37 anni e non di 40. Si, perché il 50° anniversario fu festeggiato nell'ottobre del 1985.
Quando si insediò in comando il Col. Maurizio Pastorino i cugini del 31° Stormo avevano da poco festeggiato il loro 50° anniversario e quindi il Col. Pastorino disse: "E noi?"
Chiese al 31° Stormo una copia del piano predisposto dal Comandante, il Col. Piazzalunga, per l'esecuzione dell'evento e lo consegnò a me. Mi aveva, infatti, nel frattempo individuato come Project Officer dell'evento dicendomi: "Leggi! Dimmi cosa ti serve per ripetere e datti da fare!"
Obiettai che i 50 anni lo Stormo li aveva già compiuti nel 1981, essendo stato costituito il 1° giugno del 1931, la risposta fu che non festeggiavamo i 50 anni, ma il fatto che lo Stormo li avesse compiuti…4 anni prima!!
Mi armai di impegno e lessi il "consistente" piano di operazioni del 31° Stormo. Dopo averlo letto andai dal Comandante e gli chiesi se lo Stormo sarebbe stato in grado di coinvolgere le identiche figure (decisamente non poche) impiegate dal 31° Stormo. La risposta fu: "Hai a disposizione tutti i Tenenti e Sottotenenti di cui hai bisogno e un certo numero di Sottufficiali".
Lasciai al Comandante il piano di operazioni e chiesi di potermi congedare perché non in grado di organizzare, a quelle condizioni e senza la collaborazione di colleghi "di peso", quanto chiesto. Durò un paio di giorni, mi richiamò dandomi nuovamente la copia del documento dicendomi suppergiù cosi: "Non rompere. Datti da fare!"
Starete pensando, ma che c'entra tutto ciò con la motivazione in titolo? Ho detto che non sarei stato breve: abbiate pazienza, ci arriverò.
Quelli furono anni molto intensi per lo Stormo. L'assegnazione di una macchina all'avanguardia come l'HH-3F e la massiccia immissione di piloti, prevalentemente provenienti dai Corsi regolari Ibis III, Leone III, Marte III, e Nibbio III, aveva portato lo Stormo all'attenzione non solo della Forza Armata, ma di buona parte dei media per l'intensa attività reale svolta.
Il servizio di allarme, inizialmente svolto solo dalla base di Ciampino e con due vettori, uno pronto in 30' e uno in 120', copriva tutta l'Italia. Ricordo partenze d'allarme per ogni dove: alle foci del Piave, in Romagna, in Calabria, in Sicilia e Sardegna, oltre ai classici "postali" per Ponza e Ventotene.
Eravamo sulla cresta dell'onda e sulla bocca di tanti. E per questo avevamo spesso a bordo due compagni di viaggio: il Dottor Alfredo Passarelli, che scriveva per "IL TEMPO" diretto a quel tempo dal Dottor Gianni Letta, e Romano Nodari, che operava come "libero battitore" per la RAI. Il termine libero battitore sta a indicare che aveva molta libertà di movimento. Nodari si era da tempo specializzato come giornalista in campo aeronautico; oltre a produrre le immagini con la sua inseparabile cinepresa corroborava i servizi anche con articoli redatti da lui. Aveva svolto dapprima servizio fisso a Fiumicino, poi si era spostato operando anche su Ciampino dove aveva immortalato, dagli anni '60 in poi, numerosi personaggi del mondo dello spettacolo e della cronaca che avevano utilizzato lo scalo romano. Chi ha la mia età ricorderà i suoi innumerevoli servizi nei vari TG in cui si segnalavano, con dovizia di immagini e particolari, le gesta dell'Aeronautica Militare in generale e del 15° in particolare. Anche i più giovani hanno sicuramente visto alcune immagini girate da Romano Nodari. Quelle del DC 9 Itavia scomparso nel cielo di Ustica sono state trasmesse moltissime volte. La notte dell'incidente io partii con l'elicottero di secondo allarme, dando il cambio in zona a quello di primo allarme che rientrava dalla sua sortita. A bordo Passarelli e Nodari, che si sarebbero poi spostati su altri elicotteri nell'arco della giornata, e quando il sole sorse e illuminò il mare Nodari mise in moto la sua cinepresa immortalando le prime immagini che tutti ricordiamo e che hanno fatto il giro del mondo.

Nel 70° del Soccorso Aereo abbiamo raggiunto a Leros i "ragazzi" della RML e del Soccorso - La manifestazione "Alle origini del SAR"

di Giacomo De ponti

Nell'occasione del 70° anniversario della costituzione del Servizio di Soccorso Aereo dell'AM, dal 6 all'11 di Settembre una delegazione[2] dell'Associazione ha raggiunto l'isola di Leros, nel Dodecaneso, dove, nella cornice di quella che fu la base aeronavale più importante del Mediterraneo Orientale durante il secondo conflitto mondiale. Le Squadriglie basate a Leros; 147ª, 185ª della Ricognizione Marittima Lontana, con la 11ª Sezione Soccorso in esse incorporata, tutte dell'84° Gruppo, sono state rievocate e i loro uomini sono stati con affetto ricordati, nel corso delle diverse occasioni offerte dalla manifestazione "Alle origini del SAR". Dal 1943 mancavamo da Leros e dal suo idroscalo "Giovanni Battista Rossetti", S.Ten. di Vascello M.A.V.M. qui deceduto nel 1924, posto nella rada di Lepida accanto alla bella città di Lakki, già Portolago al tempo in cui le isole del Dodecaneso erano "Governo delle Isole italiane dell'Egeo" (territorio italiano e non colonia). Nella cornice di questa splendida isola Greca, l'Associazione Italiana Amici di Leros (AIAL) ha organizzato con il patrocinio dell'Aeronautica Militare, dell'Ambasciata Italiana ad Atene e della locale Municipalità, una serie di eventi per ricordare e commemorare la presenza italiana in quell'isola, gli uomini che qui furono le radici del Soccorso Aereo Italiano e gli uomini che con ogni divisa combatterono per il possesso delle importanti installazioni militari in quella che divenne nota come la "battaglia di Leros" (dopo gli eventi dell'8 Settembre '43, i Tedeschi conquistarono Leros; le caratteristiche difensive dell'isola, munita di decine di cannoni contro nave e contraerei ispirò profondamente il film "I cannoni di Navarone").

Tutto è iniziato il 6 mattina con una cerimonia commemorativa presso il monumento ai Caduti della Battaglia di Leros, cerimonia nella quale ha dato bella mostra di sé il labaro dell'Associazione che, insieme a quello dell'AAA di Bari, era inquadrato nello schieramento degli allievi Sottufficiali della Marina Militare, presente a Leros con Nave Palinuro, lì approdata per prendere parte alla manifestazione grazie all'intervento del Col. Antonio Albanese presente non solo come Addetto per la Difesa ad Atene, ma anche come delegato del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, che alla manifestazione ha concesso il suo patrocinio e dell'Ambasciatore Italiano in Grecia e, naturalmente, come Socio AG15°. Le Preghiere "del Marinaio" e "dell'Aviatore" hanno preceduto gli Inni Nazionali di Grecia e Italia che hanno concluso la commovente cerimonia.

Il programma della settimana era articolato in modo che tutte le mattine e ogni pomeriggio vi erano visite guidate e ben illustrate alla città di Lakki e agli apprestamenti militari, per comprendere meglio la storia degli eventi che hanno fatto di quell'isola un lembo d'Italia per oltre 20 anni, fino alla sconfitta finale e all'abbandono con la successiva consegna alla Grecia.

---

[2] La delegazione era composta dal Presidente Giacomo De Ponti, dal 2° Vice Presidente Bruno "il Biondo" Romanini, dal Consigliere Francesco "Ciccio" Sgrenci, dai Soci Carmine "Nino" De Luca, Claudio Campi, Stefano Di Lorenzo, Cosimo "Mimmo" Baglivo, Antonio Calcagni, ingentilita dalle mogli di alcuni Soci; presente, come detto, il Colonnello Antonio Albanese (con la consorte) Addetto per la Difesa ad Atene e a sua volta Socio AG15°.

Lo storico "Jolly", emblema iconico degli Aerosoccorritori, è donato al 15° Stormo

Giacomo De Ponti

Il 5 Luglio 2018, in occasione della serata di premiazione dell'equipaggio vincitore dell'edizione 2018 del "Trofeo Francesco Asti" (un equipaggio dell'80° Centro CSAR di Decimomannu) si è tenuta la semplice e allo stesso tempo sentita cerimonia della donazione da parte del Gen. Brig. (r) Plinio Lancia al 15° Stormo del prezioso cimelio storico costituito dal portello di accesso del Cant Z.506 impreziosito dallo stemma del "Jolly", stemma che dal momento della costituzione del Centro di Sopravvivenza e Aerosoccorso (CSA), è divenuto l'emblema iconico degli Aerosoccorritori dell'A.M.

Questo cimelio, la cui storia è brevemente raccolta nello scritto che segue, fu recuperato e custodito dal compianto e mai dimenticato Col. Franco Papò, creatore del CSA a Vigna di Valle e ora a Furbara; successivamente alla sua scomparsa il cimelio passò nelle mani, quale ideale testimone storico degli Aerosoccorritori, del Gen. Lancia, suo successore al Comando del CSA, il quale lo ha conservato gelosamente sino al momento della decisione di farne dono al 15° Stormo, il reparto che oggi, artefice di tanti decenni di attività di Soccorso Aereo continua a formare, addestrare e impiegare gli Aerosoccorritori dell'AM.

Il cimelio è stato consegnato al Col. Tomaso Invrea, per la particolare occasione e per volere del Gen. Lancia circondato da tanti Aerosoccorritori in servizio e in congedo, e successivamente, il 19 Settembre,

Siamo a Lisle en Barrois in Francia a ricordare gli "Angeli del SAR" nel 10° anniversario della loro scomparsa

Giacomo De Ponti

Sono trascorsi 10 anni da quando, il 23 ottobre 2008, i nostri 8 Angeli sono volati alti nel cielo francese di Lisle-en-Barrois, un piccolo paese 250 Km a ovest di Parigi.
Il decimo anniversario non è occasione più importante di altre, il ricordo di Michele, Marco, Giovanni, Carmine, Massimiliano, Teodoro, Giuseppe e Stefano è vivo quotidianamente in tutti noi, il decimo anniversario è però lo stimolo per riportare sul luogo del loro ultimo volo, l'affetto e la visibile presenza dei tanti che con questo atto hanno voluto testimoniare la forza dell'affetto che ci lega.
Per questa occasione l'Aeronautica Militare ha messo a disposizione un velivolo C 27J che il 23 Ottobre ha trasportato a Lisle i familiari, una rappresentanza di personale del 15° Stormo e dell'Associazione.
Il sentimento verso i nostri Angeli è così forte che la visita delle delegazioni "ufficiali" è stata preceduta da altra "Gente" che ha avvertito forte il bisogno di recarsi ancor più vicino agli Angeli. Ci hanno quindi preceduto a Lisle, prima Antonio Albanese, che ha reso omaggio ai Caduti sul loro Monumento a Settembre, successivamente nel corso del mese di Ottobre un bel gruppo composto da Domenico Guerra, Francesco Santamaria, Paolo Teta con il figlio Nicolò (dall'83°), Raimondo Campa (dall'84°) e Dario Bertolone (83° in mix a Bruxelles), poi da Brindisi (ex dell'84°) Ciro Connola, Nicola Carallo e Antonio Aprile e infine un nutrito e compatto gruppo di ben 7 Aerosoccorritori dell'84°; tutti hanno dato il loro contributo alla preparazione della cerimonia del 23, avendo cura della croce posta sul luogo dell'incidente e del vicino monumento posto sul ciglio della strada.

A questa nutrita "avanguardia" si è unita il 23 a Lisle la visita della delegazione "ufficiale" con, primi fra tutti, i familiari dei Caduti, le componenti dell'AM, con il Gen.DA Gianpaolo Miniscalco (Comandante le Forze di Mobilità e Supporto) e il Gen.BA Roberto Preo (Comandante la 9^ Brigata ISTAR-EW), del 15° Stormo con il suo Comandante Col. Diego Sismondini, il Magg. Davide Bertolini (Comandante l'84° Centro), il Magg. Antonio Borrello (Comandante l'83° Centro), il Cappellano del 15° Stormo (Don Marco Galati) e infine dell'AG15° rappresentata dal Presidente GDA (r) Giacomo De Ponti e dal 2° Vice Presidente GBA (r) Bruno Romanini; l'Associazione si è sentita onorata nel presenziare alle cerimonie con il proprio labaro. Il volo del C27J, che aveva imbarcato i passeggeri a Gioia del Colle e a Pratica di Mare, dopo uno scalo tecnico a Pisa si è concluso nell'aeroporto militare di Saint-Dizier sede della "Base Aérienne 113" dell'Armée de l'Air; da qui il viaggio è proseguito in bus fino al paese di Vaubecourt dove ad attendere la delegazione italiana presso la locale chiesa parrocchiale erano il Sindaco, il magistrato che all'epoca dell'incidente seguì e facilitò tutte le operazioni, una rappresentanza di personale dell'Armée de l'Air e una numerosa rappresentanza di Associazioni Combattentistiche con le loro bandiere distintive.
La messa, concelebrata dal Cappellano del 15° e dal Parroco locale, si è svolta nella comprensibile commozione che ha pervaso tutti, amplificata dalle dimostrazioni di affetto tributate dalle autorità e dalla

In memoria del Gen. SA MAVM Oreste Genta, pilota della Ricognizione Marittima Lontana, decano dei piloti dell'Aeronautica Militare e Presidente Onorario della nostra Associazione

Giacomo De Ponti

Il Gen. SA MAVM Oreste Genta nacque a Frasso Sabino (Rieti) il 2 novembre1911 e frequentò l'Accademia Aeronautica negli anni 1931-1935 con il corso Leone. Nominato Sottotenente il 6 settembre 1934, conseguì il brevetto di Pilota Militare nel febbraio 1935. Assegnato alla Scuola di Osservazione Aeromarittima di Taranto, conseguì anche il Brevetto di Osservatore Marittimo e fu trasferito al Comando Alto Adriatico quale pilota di Squadriglia, operando su velivoli S.59 dal novembre 1935.

Dal febbraio 1937 al settembre 1939 fu imbarcato quale Comandante dei Reparti Aerei, sulle Unità della Regia Marina (incrociatori Giussano-Diaz, Trieste, Pola, Duca degli Abruzzi) operando con velivoli Ro.43. Successivamente venne destinato alla Scuola Osservazione Aeromarittima di Taranto, quale Comandante della 3ª Squadriglia operando con velivoli S.62. Nel luglio 1940 fu trasferito al Comando Aviazione Jonio e Basso Adriatico quale Comandante della 141ª Squadriglia Ricognizione Marittima Lontana (Brindisi) operando con velivoli Cant Z.501 e l'anno dopo al Comando Aviazione per la Regia Marina-Libia quale Comandante della 196ª Squadriglia Ricognizione Marittima Lontana a Bengasi. Il 28 aprile 1942 fu protagonista di un episodio per il quale venne, assieme agli altri 4 membri dell'equipaggio, della Medaglia d'Argento al Valor Militare sul campo: durante un volo di scorta con velivolo Cant Z.501 nel Golfo della Sirte, l'idrovolante veniva attaccato da 3 Bristol Blenheim inglesi; nonostante i numerosi danni al velivolo e il grave ferimento dell'equipaggio, riuscì con freddezza e perizia a rientrare alla base.

Nell'agosto 1942 fu trasferito al Comando Aviazione Jonio e Basso Adriatico quale Comandante della 142ª Squadriglia Ricognizione Marittima Lontana operando con velivoli Cant Z.501 e Cant Z.506. Promosso Maggiore venne designato al Comando dell'82° Gruppo dello stesso Comando Aviazione e nel luglio 1943 fu trasferito allo Stato Maggiore della Regia Aeronautica. Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 rimase in servizio nell'Aeronautica Cobelligerante e nel luglio 1944 venne assegnato al Comando Raggruppamento Idrovolanti (Taranto) quale Comandante, nuovamente, dell'82° Gruppo. Dopo la fine delle ostilità rimase in servizio nella neocostituita Aeronautica Militare e, dopo aver frequentato il Corso Superiore della Scuola di Guerra Aerea, del 1951 fu destinato all'Istituto di Guerra Marittima quale insegnante di Arte Militare Aerea. Promosso Tenente Colonnello venne trasferito al Comando della Squadra Navale (nave Duilio) quale Ufficiale di collegamento tra Marina e Aeronautica. Con il grado di Colonnello e dopo aver frequentato la Scuola di Volo Senza Visibilità di Latina, assunse il Comando del Reparto Volo della 46ª Aerobrigata.

ARS & QUINDICESIMO

Ricordi di un ARS della prim'ora a 50 anni dalla creazione della specialità
Antonio "Totonno" Toscano

Dalla fervida intuizione del "pater sommozzatorum" Franco Papò e con la spinta organizzativa e riflessiva del Col. Nicola Dellino, nel 1968 la Sicurezza del Volo dello SMA diede vita al progetto di dotare l'Aeronautica Militare di una nuova specialità: i Sommozzatori-Soccorritori. Dopo una prima esperienza presso la Marina Militare che brevettò 5 sottufficiali, la Essevvù decise di intraprendere la strada maestra e di affidare alla Federazione delle Attività Subacquee del CONI la formazione del personale. Precisamente fu chiamato in causa il grande Maestro Duilio Marcante (un'autorità mondiale nel campo della didattica) che era Direttore del Centro Didattico di Genova-Nervi, un uomo-pesce dal quale imparare tanto.

Fu selezionato a cura dell'IML un primo nucleo di personale proveniente non più dalla categoria antincendi, ma dal personale di governo; i volontari idonei alle visite mediche giunsero a Genova la mattina del primo novembre del 1968. Due Ufficiali e tredici Sottufficiali furono sistemati presso il Distaccamento aeroportuale di Genova e, la mattina del 3 dello stesso mese, assaggiarono la cura Marcante: in piscina scoperta e senza muta!!! I primi raffreddori non mancarono, ma la cura era destinata ad avere i suoi frutti, anche se acciaccati tutti andavano in acqua, sfidando i rigori dell'acqua fredda e della stagione inclemente. La piscina era situata parallelamente alla linea ferroviaria e, molte volte, il treno si fermava proprio a ridosso della piscina, i passeggeri potevano vedere la vasca che emanava la condensa, come in un film dell'orrore; quindici uomini che nuotavano a torso nudo in una piscina scoperta in un giorno di freddo e pioggia. La fatica era notevole, ma la voglia, la passione e le motivazioni erano più forti di qualsiasi impedimento.

Le maschere che si riempivano di sangue che fuoriusciva dai setti nasali decongestionati, non fermavano di certo gli audaci e motivati; vie respiratorie sempre sotto stress e orecchie che non volevano saperne più di compensare il gioco della pressione dell'acqua. Il primo passo fu l'acquaticità, il modo di comportarsi con leggerezza in acqua e acquisire il massimo della confidenza con la spinta di galleggiabilità, col fine di avere sempre la buona ossigenazione dei tessuti: movimenti lenti e ampi senza provocare eccessiva fatica; crawl, rana di superficie, rana subacquea, dosate apnee, capovolte in stile, risalita a parete, tutto magistralmente orchestrato dal Maestro Marcante, che intervallava teoria e pratica come una "sapiente ossessione". L'ARO (autorespiratore a ossigeno) di vecchia concezione, fu molto usato per adeguare il controllo della respirazione, imparando le pause tra un atto respiratorio e un altro, consumando il meno ossigeno possibile, pena una bella ubriacata o una risalita "a pallone". La respirazione in squadra con un solo apparecchio da dove si respirava a turno; la ricerca di oggetti con la maschera oscurata; il percorso appesantito; il tuffo a corpo libero dal trampolino, l'apnea da fermo; la vestizione sul fondo, erano questi una serie di esercizi che si sostenevano sotto lo sguardo del cerbero istruttore Marcante, il quale non mancava mai di "pesciare" chi sbagliava, in tono accettabile ma sempre puntuale. Finalmente, dopo un mese, la piscina coperta e l'acqua calda che permise di godere del duro allenamento nella fredda piscina scoperta; ore di vasca senza intervalli né tempi morti, scanditi dalle sollecitazioni di Marcante. Tutti tirati come fusi, fisicamente resistenti e soprattutto, sempre più padroni del proprio corpo che agiva in acqua. Il 1° corso terminò il 23 dicembre 1968 e il personale brevettato sommozzatore fu rispedito ai Reparti di provenienza in attesa di destinazione.

L'Aeronautica Militare riconobbe come valido il brevetto in ambito militare e organizzò, sempre a cura della Essevvù dello SMA, il 1° corso Aerosoccorritori presso l'aeroporto di Vigna di Valle, che fu la fonte battesimale il 1° febbraio 1969. La sotto combinazione invernale in lana aiutò molto a sostenere i danni del raffreddamento corporeo dovuto all'acqua gelata del lago di Bracciano, che mediamente si aggirava

28 marzo 1923 – 2023 Cento anni di Aeronautica Militare
1° giugno 1931 – 1° giugno 2023 Novantatre anni di evoluzione del 15° Stormo
Testo Aeronautica Militare; curatore per le immagini Giacomo De Ponti

643.

VITTORIO EMANUELE III.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D' ITALIA

Visto il Reale Decreto 24 gennaio 1923 n. 62 che istituisce il Commissariato per l'Aeronautica;

In virtù dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 3 Dicembre 1922 n. 1601;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Commissario per l'Aeronautica, Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con i Ministri della Guerra, della Marina e delle Finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

art. 1:

È costituita la R. Aeronautica che comprende tutte le forze aeree militari del Regno e delle Colonie.

Essa avrà una propria uniforme e propri distintivi di grado e di specialità.

Essa fa capo a tutti gli effetti al Commissariato per l'Aeronautica. Il personale della R. Aeronautica è soggetto alle disposizioni disciplinari e penali stabilite per i militari del R.d Esercito e della R. Marina.

art. 2:

La R. Aeronautica consterà di un Comando Generale della R. Aeronautica e dei dipendenti Comandi di squadra aerea e divisioni aeree, che comprenderanno:

Stormi di aeroplani da caccia;

Stormi di aeroplani da bombardamento notturno;

1. La nascita

Oggi 28 marzo 2023 il volo dell'Aeronautica Militare iniziato nel 1923 raggiunge il prestigioso traguardo dei 100 anni: un secolo di vita da quando negli anni venti la Regia Aeronautica venne costituita come Forza Armata autonoma.

Questo passaggio riconobbe il travolgente cammino del mezzo aereo che, a meno di venti anni dal primo volo del "Flyer" dei fratelli Wright, aveva già visto nel 1911, durante la guerra di Libia, il primo impiego in assoluto del mezzo aereo in azioni di ricognizione e bombardamento e solo tre anni più tardi, durante

Il successo ottenuto lancia il progetto analogo con cui celebrare il decennale della costituzione della Forza Armata: la trasvolata dell'Atlantico fino agli Stati Uniti. Il 1° luglio 1933 una formazione di 24 idrovolanti S.55X comandata da Balbo decolla da Orbetello per raggiungere New York diciotto giorni più tardi. È un successo incontenibile, nella patria dell'aviazione, una folla esultante attende i piloti italiani che sfilano trionfalmente per le strade di Broadway. Le crociere di massa, risultato di una preparazione seria e meticolosa segnano il passaggio dal periodo pionieristico dell'aviazione a quello moderno, dove il volo cessa di essere espressione dell'iniziativa individuale per diventare il prodotto di un'accurata programmazione fatta attraverso un lavoro di squadra.

S.55A della Crociera Aerea Italia Brasile; i piloti della Crociera Aerea del Decennale, tra i quali Cagna (I-BALB), Miglia (I-MIGL) e Napoli (I-NAPO) che diventeranno Comandanti il 15° Stormo Bombardamento; S.55X della Crociera del Decennale.

Mentre prosegue la corsa ai record – la Regia Aeronautica ne detiene ben 33 degli 84 messi in palio dalla Federazione Aeronautica Internazionale – la giovane Forza Armata ha modo di mettere alla prova capacità e competenza prima in Etiopia e poi in Spagna, dove invia numerosi volontari che combattono sotto le insegne dell'Aviazione Legionaria.

Il 15° Stormo, costituito come Stormo da Bombardamento il 1° Giugno 1931, è equipaggiato inizialmente con il biplano monomotore da bombardamento BR.3, successivamente sostituito con il bombardiere trimotore SM.81; con questo velivolo viene trasferito in Libia a Tripoli sull'aeroporto di Castel Benito da dove inizierà le operazioni belliche nel secondo conflitto mondiale.

3. La II Guerra Mondiale

Con l'entrata in guerra dell'Italia a fianco della Germania, il 10 giugno del 1940, la Regia Aeronautica giunge al conflitto già provata dalla campagna d'Etiopia e dalla partecipazione alla guerra di Spagna disponendo complessivamente di circa 3000 velivoli, di cui solo due terzi efficienti e di pronto impiego, spesso con caratteristiche di volo e armamento nettamente inferiori a quelle degli aerei alleati e avversari.

SM.79 "Sparviero" del 15° Stormo Bombardamento (21ª Squadriglia-46° Gruppo); CR.42AS BA "Falco" (Africa Settentrionale Bombe Alari) del 15° Stormo d'Assalto, velivolo del Comandante; il TC Colacicchi, Comandante, è ripreso accanto alla deriva del suo Falco che mostra lo stemma dello Stormo.

NEC IN SOMNO QUIES

IL QUINDICESIMO 2015 – 2023

1923 – 2023 100 ANNI DI AERONAUTICA MILITARE
1931 – 2023 92 ANNI DI 15° STORMO
1995 – 2023 28 ANNI DI AG15°