

La nascita del Servizio Ricerca e Soccorso dell'Aeronautica Militare - 14 aprile 1946. Il perché di una data.¹

La Convenzione sull'aviazione civile internazionale, conosciuta anche come Convenzione di Chicago, fu firmata da 52 paesi il 7 dicembre 1944. Secondo i suoi termini, doveva essere istituita un'Organizzazione provvisoria per l'aviazione civile internazionale (Provisional International Civil Aviation Organization - PICAQ), che sarebbe stata sostituita a sua volta da un'Organizzazione permanente per l'aviazione civile (ICAO) quando i primi ventisei paesi aderenti avrebbero ratificato la convenzione; PICAQ iniziò a operare il 6 giugno 1945. Il 26° paese ratificò la convenzione il 5 marzo 1947 (l'Italia la ratificò il 31 ottobre 1947) e, di conseguenza, il PICAQ fu abolito il 4 aprile 1947 e sostituito dall'ICAO, che iniziò ad operare lo stesso giorno.

Fin dall'inizio dei lavori del PICAQ, fu subito chiaro che alcuni dei problemi tecnici che l'aviazione civile internazionale doveva affrontare potevano essere meglio risolti su base regionale tra gli stati interessati in una data regione. Riconoscendo le differenze regionali, il PICAQ divise il mondo in dieci regioni di volo o navigazione aerea durante la prima sessione del Comitato per la navigazione aerea tenutasi dal 2 ottobre 1945 al 27 novembre 1945 e la seconda sessione del Consiglio ad interim tenutasi dal 15 ottobre al 30 novembre 1945. Sarebbero stati necessari accordi regionali o organizzazioni regionali speciali, denominate Regional Route Service Organizations, per pianificare misure speciali di cooperazione sulle strutture di navigazione aerea, per considerare l'applicazione e l'interpretazione di standard e pratiche per far fronte a situazioni particolari ad una data area geografica e studiare e sviluppare pratiche operative locali che integrano gli standard internazionali.

Le dieci Aree dell'Organizzazione dei Servizi di Rotta furono così stabilite: area Nord Atlantico, area Europeo-Mediterranea (quella di interesse dell'Italia), area Medio Oriente, area Caraibi; area del Sud-Est asiatico, area dell'Atlantico meridionale, area del Pacifico meridionale, area del Pacifico settentrionale, area sudamericana e area dell'Oceano Africano-Indiana. Successivamente, durante la 16ª Sessione del Consiglio dell'ICAO, tenutasi dal 15 maggio al 15 luglio 1952, il numero delle regioni di navigazione aerea fu ridotto da dieci a otto, con la fusione delle regioni del Nord e del Sud del Pacifico in un'unica regione del Pacifico e lo stesso per le regioni del Sud America e del Sud Atlantico. Le conferenze sui servizi di rotta regionali, chiamate in seguito riunioni regionali di navigazione aerea (R.A.N.), si sarebbero tenute per ciascuna regione o per due o più regioni.

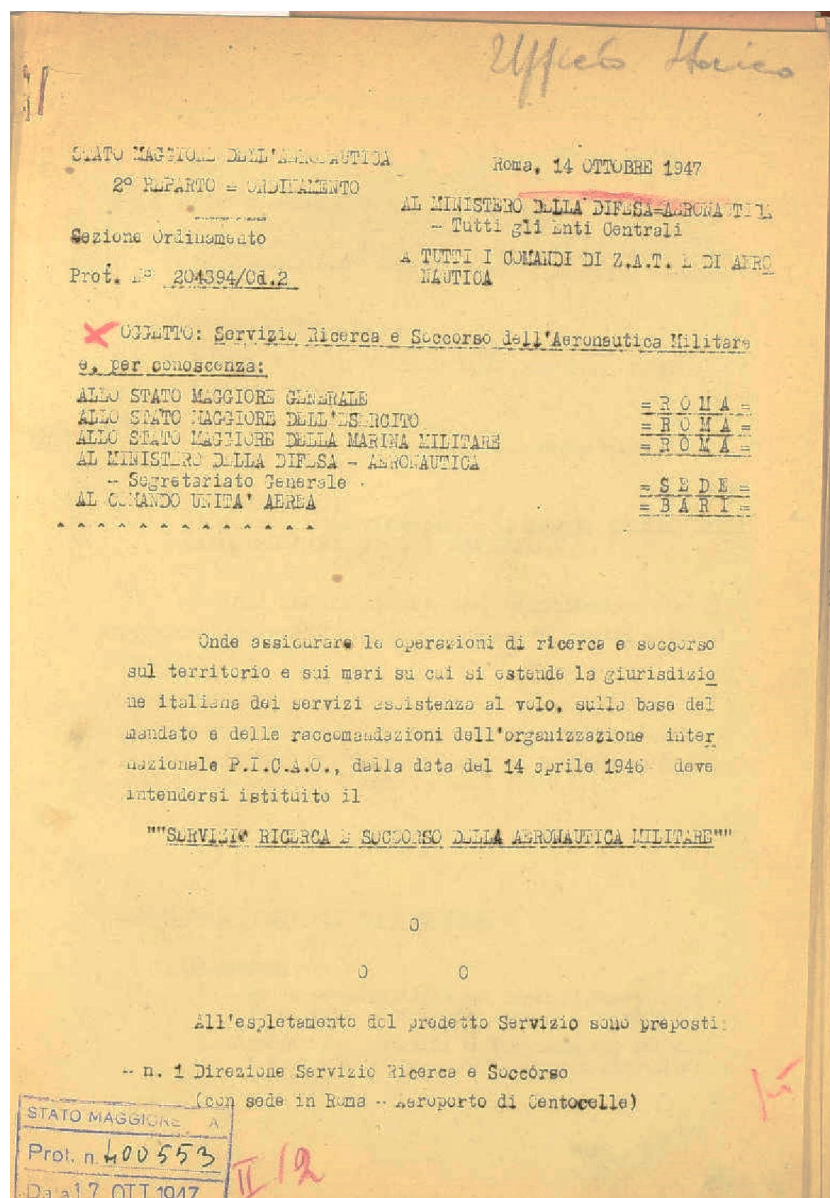
Nel 1946, considerata l'esistenza di strutture militari utili all'aviazione civile internazionale e la loro probabile soppressione dovuta alla cessazione delle ostilità belliche, si svolsero urgenti² azioni di coordinamento per quattro delle dieci regioni: il Nord Atlantico, l'area euromediterranea, l'area Area dei Caraibi e del Vicino e Medio Oriente. A causa della drastica riduzione dei servizi di trasporto aereo militare nel Nord Atlantico, fu necessaria un'azione urgente e fu per questo motivo che il PICAQ convocò il primo incontro regionale dedicato al Nord Atlantico nel marzo 1946 (la North Atlantic Route Service Conference, a Dublino) e il secondo nell'aprile-maggio 1946 (la Route Service Conference, a Parigi; la riunione fu rinominata Riunione regionale della navigazione aerea europeo-mediterranea). In entrambi gli incontri, furono stabiliti: uno schema di rotte da utilizzare da parte dell'aviazione civile internazionale e i servizi e le strutture di terra necessari per consentire un flusso rapido e sicuro del traffico aereo.

L'incontro di Dublino divenne il precursore di una serie di incontri regionali sulla navigazione aerea tenutisi durante gli anni del PICAQ. Questa riunione regionale della navigazione aerea (originariamente chiamata riunione dei servizi di rotta) era divisa in comitati per le comunicazioni, il controllo del traffico aereo, la meteorologia, gli aeroporti e gli aiuti a terra e la ricerca e salvataggio.

¹ Il primo "servizio" di soccorso ai propri equipaggi fu organizzato dalla Regia Aeronautica il 10 giugno 1940, data di ingresso dell'Italia nel 2° c.m.; in quella data l'Ufficio di S.M. della R.A. - 2° Reparto - I Divisione Ordinamento con fg. prot. n. 44781 in firma del C.S.M. Gen. SA Pricolo, dispose la «Costituzione Reparti "S" (Reparti Soccorso)»: Sq. "S" 612ª Stagnoni, 613ª Elmas, 614ª Bengasi, Sez. "S" Torre del Lago, Sez. "S" Lero. I velivoli, CZ.506 e S.66 e il personale vennero prelevati dalle linee civili, attraverso la Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo del Ministero Aeronautica.

² Era impossibile attendere le lunghe attività di ratifica della Convenzione da parte dei paesi aderenti, processo che si protrasse oltre il 1947; era urgente stabilire regole e tipologie e modalità di prestazione di servizi di ausilio e assistenza alla navigazione aerea civile che potessero sostituirsi alle installazioni e servizi militari operanti durante il secondo conflitto.

La seconda riunione, per la regione euromediterranea convocata nell'**aprile 1946** a Parigi, costituisce il fondamento dal quale l'Italia, parte del PICAQ mentre era ancora nel processo di ratifica della propria adesione alla Convenzione (31 ottobre 1947), partecipava alle riunioni R.A.N. le cui raccomandazioni circa l'organizzazione di un Servizio di Ricerca e Soccorso furono recepite dall'Aeronautica Militare (nel 1947 l'Aviazione Civile in Italia aveva ancora come organismo regolatore il Ministero Difesa - Aeronautica Direzione Generale di Aviazione Civile e Traffico Aereo³). Con la circolare SMA 204394/Od2 del 14 ottobre 1947 (PICAQ non più esistente e ICAO operante) fu istituito e organizzato il Servizio di Ricerca e Soccorso dell'Aeronautica Militare, nella data del **14 aprile 1946**, data di riferimento retroattiva per collegare il provvedimento alle raccomandazioni del PICAQ (2ª R.A.N. Parigi, aprile 1946), anche in tema di Servizi di Ricerca e Soccorso.



Successivamente, nel 1948, con la circolare SMA 202558/Od.2 del 18 giugno 1948 "Servizio Soccorso Aereo" l'organizzazione del Servizio istituito con le norme provvisorie della Circolare SMA 204394/Od2 del 14 ottobre 1947 fu modificata con effetto 1° agosto 1948, sempre facendo riferimento alle raccomandazioni

³ Con legge 30 gen. 1963, n. 141, furono attribuite al Ministero dei Trasporti tutte le competenze in materia di aviazione civile, di navigazione aerea e di controllo sugli aeroporti civili, sino ad allora affidate al Ministero della Difesa - Aeronautica, articolati nell'ambito dell'Ispettorato dell'aviazione civile: il Ministero assunse pertanto la denominazione di Ministero dei Trasporti e dell'aviazione civile.

dell'ICAO (la M della sigla MOACI non trova rispondenza nelle sigle internazionali associate all'ICAO; alla data di questa seconda circolare l'ICAO/OACI era ormai funzionante con questi acronimi).

M/VC. Roma, li 18 Giugno 1948

STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA
2° REPARTO - ORDINAMENTO = AL MINISTERO DELLA DIFESA-AERONAUTICA
- Tutti gli Enti Centrali
Sezione Ordinamento = A TUTTI I COMANDI, ENTI E REPARTI
DELL' AERONAUTICA MILITARE
Prot. N° 202558/Od.2 (Diremazione estese fino ai Comandi
di Squadriglie)

OGGETTO: Servizio Soccorso Aereo.-

STATO MAGGIORE
Prot. n° 60048
Data 26 GIU. 1948
II/2

a. per conoscenza:
AL MINISTERO DELLA DIFESA :
- Gabinetto
- Ufficio del Segretario Generale Esercito
- Ufficio del Segretario Generale Marina
- Ufficio del Segretario Generale Aeronautica
ALLO STATO MAGGIORE GENERALE
ALLO STATO MAGGIORE DELL'ESERCITO
ALLO STATO MAGGIORE DELLA MARINA

.....

A seguito ed in sostituzione delle norme provvisorie emanate da questo Stato Maggiore con circolare n. 204394/Od.2, del 14 ottobre 1947, dalla data del 10 Agosto 1948 l'organizzazione del Servizio Soccorso Aereo è quella appresso specificata.-

I) - COMPITI -


Sulle scorte del mandato e delle raccomandazioni della Organizzazione Internazionale M.O.A.C.I. (I.O.A.O.) :

- Soccorso di velivoli nazionali ed esteri che, costretti a discese forzate su terra o su mare, versino in condizioni critiche;
- Soccorso, su richiesta delle autorità marittime, di mezzi navali nazionali ed esteri o di naufraghi in mare aperto;
- Trasporti, su richiesta del Centro Radio Medico Internazionale, di sanitari, ammalati e feriti per o da navi in navigazione o località prive di altri rapidi mezzi di comunicazione;
- Partecipazione, su richiesta delle competenti Autorità Governative, al soccorso in eventuali zone sinistrate ed in tutte quelle circostanze nelle quali l'intervento sia ritenuto necessario agli effetti del salvataggio di vite umane;
- Lancio di materiali sanitari, viveri, indumenti ed ogni altro materiale necessario per soccorrere vite umane in pericolo in zone di difficile accesso.-

Il servizio così strutturato venne successivamente riorganizzato dallo SMA con il supplemento n. 9 al foglio d'ordini in data 5 settembre 1952 "Organizzazione del Soccorso Aereo dell'Aeronautica Militare" la cui parte introduttiva contiene due imprecisioni, una delle quali ha nel tempo generato ambiguità sulla data di costituzione del Servizio:

- quello che nell'oggetto, o titolazione, del F.O. è definito: "Organizzazione del Soccorso Aereo dell'Aeronautica Militare" (e che nella precedente circolare del 1947 era chiamato "Servizio"), nelle Generalità viene chiamato: "Servizio del Soccorso Aereo Italiano" (una terza diversa denominazione). Al riguardo va osservato che quest'ultima titolazione, attribuite al Servizio una responsabilità a livello nazionale e non di F.A., non sarebbe stato possibile adottarla se non attraverso un atto avente valore di legge, con connessa definizione di responsabilità e coperture finanziarie specifiche; come è noto nessun atto legislativo è stato emesso per assicurare la responsabilità del Servizio di Ricerca e Soccorso ai sensi dell'ICAO alla F.A.;
- nel richiamare la circolare SMA 204394/Od2 del 14 ottobre 1947 come fonte dell'istituzione del Servizio, la data del 14 aprile 1946 che vi è scritta diventa 14 aprile 1947, esattamente un anno dopo,

nel suppl. 9 al F.O. Non trovando una razionale spiegazione a questo cambio di data non rimane che pensare a un errore di compilazione da parte del redattore.

 MINISTERO DELLA DIFESA :: AERONAUTICA ::	
	<i>Supplemento n. 9 al</i> FOGLIO D'ORDINI 5 Settembre 1952 ORGANIZZAZIONE DEL SOCCORSO AEREO DELL'AERONAUTICA MILITARE ITALIANA Generalità <p>Il Servizio del Soccorso Aereo Italiano è stato istituito ufficialmente il 14 aprile 1947 (circolare 204394/Od2) in data 14 ottobre 1947 dello Stato Maggiore A.M.). Il Soccorso Aereo Italiano dalla data della sua costituzione è inquadrato nell'organizzazione internazionale della O.A.C.I. (conferenza di Chicago, novembre dicembre 1944).</p> Attribuzioni <p>Il Soccorso Aereo Italiano ha un duplice aspetto: nazionale ed internazionale, con obiettivi morali e materiali. Sotto l'aspetto morale le attribuzioni che svolge sono di carattere nazionale, basilarmente militari, ma anche civili. Esse sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) assistenza in pace e durante i periodi bellici ai velivoli dell'Armata Aerea; 2) cooperazione con i mezzi di salvataggio degli Enti Marittimi e terrestri in operazioni di soccorso ad Unità Navali o a Reparti dell'Esercito in difficoltà sia in pace che in guerra; 3) cooperazione con gli Enti Nazionali di assistenza o soccorso in caso di pace, e cooperazione con gli stessi Enti Nazionali in caso di guerra per l'espletamento di compiti della Difesa Civile di pertinenza del Ministero degli Interni (e dello Stato Maggiore Generale nelle zone dichiarate di guerra). <p>Le attribuzioni di carattere internazionale hanno finalità essenzialmente umanitarie ed in carattere non militare.</p> <p>Esse sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) assistenza agli aeromobili civili e militari; 2) cooperazione con il Centro Radio Medico per l'assistenza sanitaria alle piccole isole ed alle unità mercantili in navigazione; 3) cooperazione con i Dipartimenti Marittimi per l'assistenza alle navi mercantili in difficoltà o sinistrate;
1	Stato Maggiore A. M. 2° Reparto
2	id.

Per gli approfondimenti di dettaglio sull'evoluzione organizzativa del Soccorso Aereo dell'AM nel periodo 1940 - 1975, si rimanda al libro "Il Soccorso Aereo dell'Aeronautica Militare", Angelini Ragnisco Trotta, ed. SMA - Ufficio Storico, Roma 1975.

STATO MAGGIORE AERONAUTICA
UFFICIO STORICO

G. ANGELINI

F. M. RAGNISCO

A. TROTTA

Il soccorso aereo
della
Aeronautica Militare



ROMA 1973

GiDiPi