

LA VIGILANZA AERONAUTICA MILITARE E LA GUERRA FREDDA

1945 - 2004



MARCO DI STEFANO e MIRCO PERALE



LA VIGILANZA AERONAUTICA MILITARE E LA GUERRA FREDDA

1945 - 2004

Ricerca storica sulla Vigilanza Aeronautica Militare (VAM)

da un'idea di

Marco Di Stefano e Mirco Perale



II Edizione

© la riproduzione di questa ricerca senza il consenso degli autori è vietata.

Al mio caro Amico e V.A.M. Dario Bagolini, Caduto in servizio presso la base A.M. di Monte Cavo (RM) il 14/10/1983.

Questo libro è dedicato a te.

Marco



UN GIORNO QUALCUNO MI HA DETTO... “VOGLIO CHE MI RACCONTI DI LORO... VOGLIO CONOSCKERLI”! INIZIAI ALLORA A RACCONTARE... LA GUERRA FREDDA FINÌ E NEL MONDO TORNÒ LA PACE. MOLTI OGGI PENSANO CHE LA GUERRA FREDDA SIA STATA COME UN’EPIDEMIA CHE POI SI ESAURÌ COME UNA FEBBRE INVERNALE. NON SANNO CHE INVECE ERANO LE TENEBRE CHE STAVANO PER CALARE. NON CONOSCONO I SACRIFICI FATTI, I RAGAZZI CADUTI ... RACCONTERÒ IO LA LORO STORIA, PERCHÈ IO C’ERO ... IO SO!

La Vigilanza Aeronautica Militare (VAM) è stata una specializzazione storica dell’Aeronautica Militare Italiana.

Attiva dal 1958 al 2004, spesso unitamente ai militari USA della NATO dislocati in Italia, ha avuto il compito di vigilanza e difesa delle basi amministrare da questa Forza Armata.

La specializzazione della VAM costituisce l’unico esempio, nella storia delle Forze Armate italiane, di militari duramente addestrati in un’esclusiva e selettiva Scuola Militare unicamente per questo compito.

Questi uomini scelti per le loro caratteristiche fisiche e psicoattitudinali, erano militari di leva. Alla fine del corso erano trasferiti in tutte le basi dell’Aeronautica Militare collocate sul territorio italiano: aeroporti militari, depositi, basi Radar e basi con armi nucleari e convenzionali.

Questa ricerca li vuole ricordare.



INDICE

• Indice;	pag. 4
• Prefazione;	7
Capitolo I	
• Introduzione al servizio di leva obbligatorio;	18
• Il certificato Professionale;	28
Capitolo II	
• Prologo alla Guerra Fredda, nasce la Vigilanza Aeronautica Militare;	pag.30
• 1° Corso V.A.M	32
• Poesia per un VAM;	36
• La P.A.M;	37
• Il passaggio dalla P.A.M alla V.A.M;	38
• La Scuola Centrale VAM dal 1958 al 1980;	40
• I CAR dell' Aeronautica Militare – Viterbo, Taranto, Macerata e Vigna di Valle;	43
• La Scuola Centrale VAM dal 1980 al 2004;	45
• Un salto nel buio;	49
• Contenitori per la raccolta delle urine;	52
• Caratteristiche Psico/Fisico/attitudinali dell' Allievo VAM;	53
• Il Percorso di Guerra;	55
• Compiti della V.A.M;	59
• Le armi in dotazione all' Aviere VAM:	59
• Il giornale della V.A.M;	66
• L' Araldica della SARVAM;	67
• Giuramenti;	68
• La canzone della V.A.M;	72
• Accessori e vestiario della Vigilanza Aeronautica Militare;	74
• Il grido di battaglia;	80
• Il Basco grigio-azzurro;	81
• Il Gheregheghez! Ghez!	82
• Il berretto del congedante;	83
• La stecca;	84
• Personaggi televisivi noti nella VAM;	85
• Il Maresciallo Boccaccini;	86
• I Caduti della VAM;	88
• Dario, un V.A.M. che non tornò più a casa;	92

- L'assassinio di Maurizio Carrafa, il VAM ucciso a Pratica di Mare; 98

Capitolo III

- **Dal 1950 al 1963** - La Guerra Fredda; pag. 100
- Nascita di una nuova Aeronautica Militare e basi missilistiche in Italia; 101
- Le nuove Aerobrigate; 102
- Centri di comando NATO in galleria; 106
- I R.O.C. (Regional Operation Center); 108
- 1° ROC Monte Venda; 108
- 2° ROC Monte Cavo; 111
- 3° ROC Martina Franca; 112

Capitolo IV

- Basi Interdizione Strategica (IS); pag. 113
- Gioia del Colle; 113
- Arrivano i missili Jupiter; 116
- Il Mig Bulgaro; 123

Capitolo V

- **Dal 1959 al 1980** - Basi Intercettatori Teleguidati (IT) ; pag. 124
- 559° Artillery Group Italy; 132
- La ristrutturazione del 1977; 134
- Vite da VAM; 134
- I Gruppi I.T. di Alta Montagna e i VAM TAM; 138

Capitolo VI

- Sistemi di comunicazione e intercettazione in Italia durante la Guerra Fredda; pag.141
- Rete TLC NATO "ACE HIGH"; 141
- Gr.A.E.S. A.M. e Centri Intelligence Interforze (C.I.I.); 143
- I Gruppi Gr.R.A.M. (Gruppi Radar dell'Aeronautica Militare); 145
- Servizi di scorta; 152
- Depositi Aeronautica Militare; 154
- Il Re.S.I.A. "Reparto Sistemi Informativi Automatizzati" Acquisanta; 156
- I Depositi; 160
- Una notte di guardia al CCS Acquisanta – 03/06/1986; 163
- I Cobra dell'Acquisanta; 166
- Adesso è davvero Natale -24/25 dicembre 1986 ; 167
- Tornando a casa; 169
- La Compagnia d'Onore; 173

- Poligoni di Tiro; 173

Capitolo VII

- Aeroporti e Stormi; pag.177
- Aeroporti con operatività Nucleare, Ghedi, Rimini, Aviano; 181
- Aeroporto di Brescia-Ghedi; 181
- Le squadre MUNSS; 182
- Ordigni Nucleari a Ghedi; 184
- I Gruppi del 6° Stormo a Ghedi; 185
- Il Sistema missilistico 'Spada'; 187
- Aeroporto di Rimini-Miramare; 188
- Aeroporto di Aviano; 192

Capitolo VIII

- **Dal 1980 al 2004** - la Seconda Guerra fredda e gli Euromissili; pag.206
- Dieci anni di missili Cruise - Comiso -; 206
- Sabotaggio a Pisa; 209
- L'abile Arciere (Able Archer); 210
- La crisi di Sigonella; 211
- Missili Libici su Lampedusa; 215
- Il disastro di Chernobyl; 216

Capitolo IX

- La fine della Guerra Fredda e del Comunismo; pag.217
- Armi Nucleari in Italia, OGGI; 219

Capitolo X

- La fine di un'epoca; pag.221
- L'ultimo giuramento; 221
- Epilogo; 222
- Quando i VAM tornarono a marciare; 222
- Il mio ritorno a Viterbo; 224
- Per non dimenticare; 226

Capitolo XI

- Elenco completo delle basi dell'Aeronautica Militare, anno 1984; pag.227
- Ringraziamenti; 240
- Bibliografia; 241
- Webgrafia; 241

Prefazione

Quando Mirco Perale, mi propose di redigere insieme una ricerca sulla storia della VAM durante la Guerra Fredda, pensammo a cosa avremmo potuto scrivere. In fondo i VAM nel pensiero popolare erano solo quelli che facevano le guardie. Le vere domande che dovevamo però porci erano: i V.A.M a che cosa facevano la guardia e in quale periodo storico svolsero questo servizio?

Con questa ricerca abbiamo provato a dargli una risposta!

Quest'opera, nelle nostre intenzioni, non vuole illustrare solamente la storia della VAM, ma vuole essere anche una finestra sul funzionamento della Leva Obbligatoria in Italia. Escludendo la particolarità del servizio che svolgevano i V.A.M, quello che racconteremo è anche dal principio alla fine il cammino di milioni di giovani italiani. Ragazzi, fino al 1975 ventunenni e in seguito appena diciannovenni, trasformati velocemente da civili, in Soldati, Avieri e Marinai e ai quali fu affidato il compito di servire lo Stato. Svolsero questo servizio dal 1946 fino al 2004, anno in cui la Leva fu abolita. L'ultima classe di coscritti fu quella del 1985 e con loro si chiuse una pagina epica e aggiungiamo formativa della storia italiana.

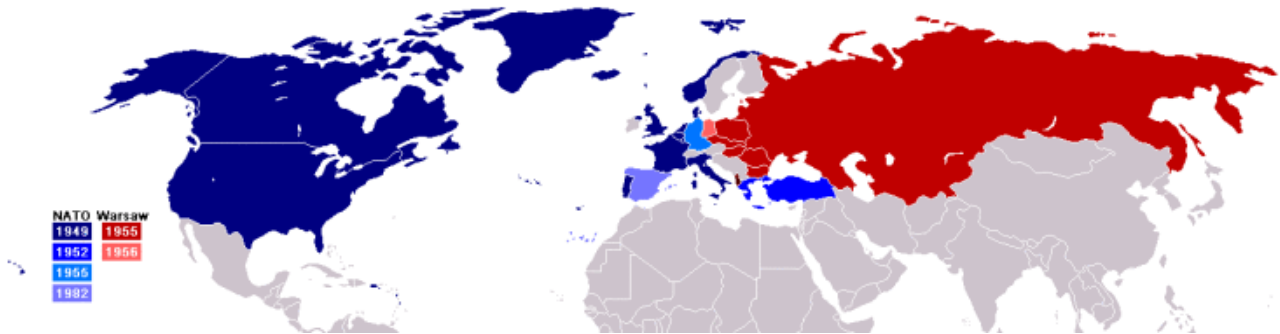
In Italia alla fine degli anni 50, mentre nel mondo gli effetti della Guerra Fredda divampano, si fa strada l'orientamento d'istruire, sul modello organizzativo della vecchia e disciolta PAM (Polizia Aeronautica Militare - 1944/1949), un organico effettivo di uomini da dedicare alla vigilanza e alla sicurezza interna delle varie installazioni dell'Aeronautica Militare. Nasce per questi motivi, nel 1958, la VAM (Vigilanza Aeronautica Militare), l'unico esempio, nella storia delle Forze Armate italiane, di militari duramente addestrati in un'esclusiva e selettiva Scuola Militare unicamente per questo compito.

Una storia complessa da raccontare. I VAM del 1° corso del 1958 oggi hanno ottantuno anni, mentre quelli dell'ultimo, il 379° corso del 2004, ne hanno trentatré. Una ricerca, quindi, che ripercorre mezzo secolo di eventi geopolitici che hanno cambiato inevitabilmente sia gli equilibri della nostra Nazione sia l'organizzazione stessa della Aeronautica Militare Italiana.

Per moltissimi VAM, tranne che per le installazioni dove svolsero fisicamente il servizio di leva, la mancanza di una visione d'insieme e la vastità del contesto storico in cui erano inseriti, fecero in modo che per tanti anni fossero inconsapevoli testimoni dell'enorme apparato che fu organizzato dalla NATO in Italia durante i cruenti anni della Guerra Fredda. Anche i cittadini italiani avrebbero ignorato per molti anni i terribili rischi nucleari corsi durante le ostilità tra i blocchi USA -NATO e URSS, difatti, poco o nulla era fatto trapelare dalle istituzioni politiche dell'epoca. Oggi sappiamo che dal 1950 al 1990, l'Italia fu un crogiolo di militari, mezzi aerei, terrestri e navali, armi atomiche e convenzionali, pronte per essere lanciate verso l'est europeo. Dall'altra parte nel blocco sovietico, accurati piani d'invasione erano pronti per essere attuati, si aspettava solo la prima scintilla di guerra per iniziare l'olocausto nucleare.



Organizzazione del Trattato dell'Atlantico del Nord (NATO)



I confini della NATO (blu) e del Patto di Varsavia (rosso)



Emblema del Patto di Varsavia

Nella NATO la preoccupazione di una possibile invasione sovietica dell'Europa, era negli anni 50, talmente significativa che addirittura fu organizzata l'Operazione Gladio, questo era il nome in codice di un'operazione promossa dalla Central Intelligence Agency (C.I.A.), il servizio di spionaggio per l'estero degli Stati Uniti, e dalla NATO stessa, per costituire varie strutture paramilitari segrete di tipo stay-behind ("stare dietro", "stare al di là delle linee"), per contrastare un eventuale attacco delle forze del Patto di Varsavia ai Paesi dell'Europa occidentale, nonché combattere il comunismo con forme di guerra psicologica. Durante la guerra fredda, quasi tutti i paesi dell'Europa occidentale organizzarono reti stay-behind sotto controllo NATO. In Italia La presenza di una struttura stay-behind risale al 1949 seppure con un nome diverso da Gladio. Gladio venne costituita con un protocollo d'intesa tra il Servizio italiano e quello statunitense in data 26 novembre 1956 ma solamente il 24 ottobre 1990, Giulio Andreotti, capo del governo italiano, rivelò alla Camera dei Deputati l'esistenza di Gladio, che fu quindi la prima organizzazione aderente alla rete stay-behind ad essere resa pubblica.



Stemmiato associato all'Organizzazione Gladio, con il motto Silendo libertatem servo ("In silenzio, proteggo la libertà")

Questi eventi geopolitici accadevano mentre gran parte degli italiani, ignari spettatori, proseguiva la propria pacifica e tranquilla vita quotidiana.

Questa illusoria pace condizionava il pensiero popolare di quegli anni causando la convinzione che la leva fosse una costrizione inutile, possibilmente da evitare a ogni costo. Quest'opinione diffusa innescava pratiche atte a eludere o ad aggirare la legge concernente gli obblighi militari oppure per trovare nelle Forze Armate una sistemazione agevole, al riparo da situazioni o compiti gravosi. Se per molti fare il servizio militare impiegati ai servizi, cioè ai cosiddetti «impieghi servili», causa la quasi totale mancanza di operai civili, era un modo per superare il periodo di leva senza grandi sacrifici, paradossalmente questo modo poco militaresco di fare il soldato rendeva il servizio militare inutile agli occhi della maggioranza dei cittadini italiani. In realtà gli addetti ai cosiddetti "servizi servili" erano la minoranza dei coscritti, la maggioranza svolgeva il servizio militare tra gli specialisti, (nel 1986 nell'Aeronautica Militare, solo 5/6 mila avieri su 26.000 erano addetti ai "servizi servili"). Il paradosso esplicava la sua contraddittorietà ancor più quando l'avversione degli italiani all'obbligatorietà del servizio militare tendeva a discriminare invece quei giovani che partivano dalle loro case accettando senza lamentarsi l'arruolamento in Corpi considerati più impegnativi di altri, come nel caso della VAM, etichettandoli come quelli meno scaltri perchè destinati a un servizio militare duro e invisibile dai più.

Gli Italiani però non sapevano innanzitutto che la VAM era un vero e proprio servizio di Polizia Militare e che le strutture da essa vigilate erano basi militari che correvano l'altissimo rischio di subire attacchi nemici provenienti dai territori ostili. Ignoravano anche che queste basi dovevano essere difese dalle incursioni dei terroristi italiani alla perenne ricerca di armi, infatti il periodo dal 1970 al 1980 oggi è definito degli "Anni di Piombo"! La popolazione non sapeva che queste basi in caso di attacco dall'est sarebbero state l'estremo baluardo difensivo che avrebbe fatto la differenza tra la loro vita e la loro morte. La presenza di armi atomiche posizionate nei Paesi che aderivano alla NATO e quelle poste nelle nazioni aderenti al "Patto di Varsavia", venne in seguito chiamato dagli storici "equilibrio del terrore". Questo era il deterrente che manteneva una pace tenue e impediva alle due superpotenze, Stati Uniti e Unione Sovietica, di annichilire tutta la vita sulla Terra.

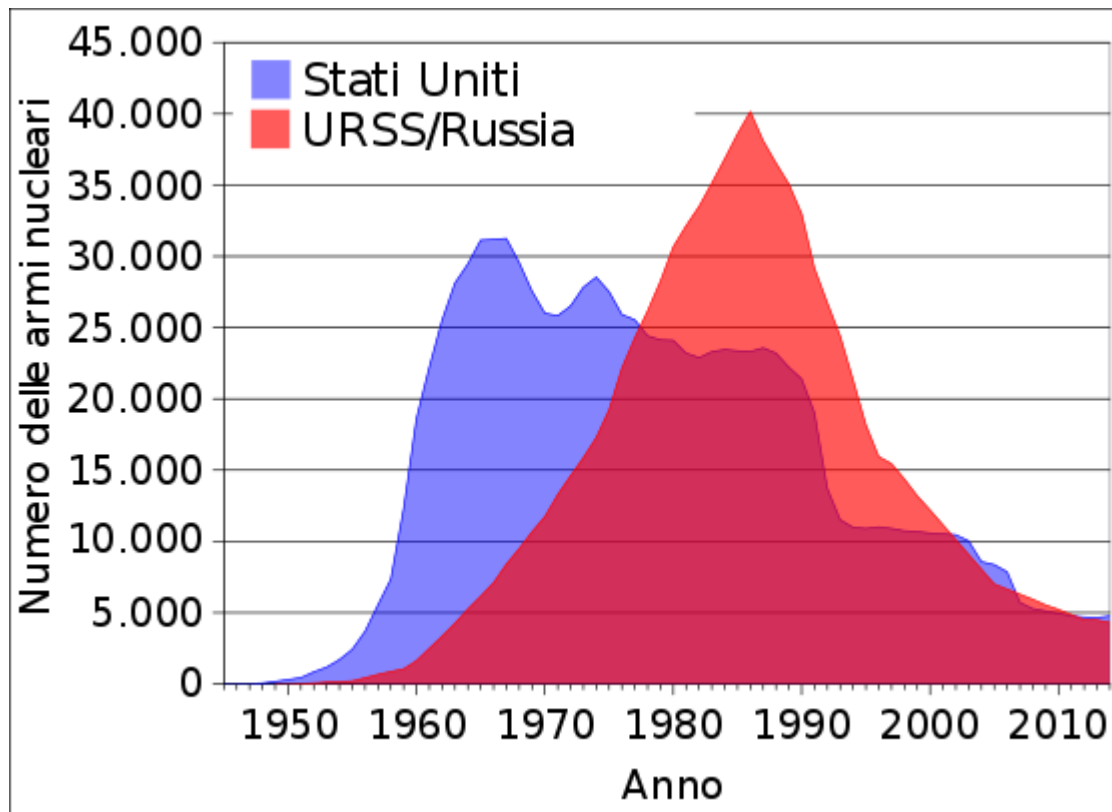


Grafico che indica il numero di scorte di armamenti nucleari dichiarate, o presumibilmente possedute, dagli USA e dall'URSS.

Lo stigma della popolazione italiana verso il servizio militare, bisogna però dire a loro discopla, è da imputare principalmente all'omertà imposta, per svariate ragioni, dalle istituzioni politiche e militari dell'epoca. Queste da una parte usavano il servizio militare obbligatorio per tener fede agli accordi internazionali stipulati con la NATO mentre dall'altra parte non rendevano edotti ne motivati i coscritti sulle vere e gravi necessità geopolitiche che li obbligavano a indossare una divisa. Nemmeno si sarebbero mai preoccupati di rendere omaggio al sacrificio, in molti casi anche fatale, che imposero a quei milioni di giovani richiamati.

Un altro motivo che rendeva sgradito il servizio di leva ai giovani fu il loro allontanamento dall'ideale patriottico. La natura contro culturale e anticonformista del movimento sessantottino fece nascere nelle nuove generazioni l'idea che il "servire la Patria" in uniforme fosse oramai un concetto vetusto e anacronistico.

La morale fu che maggioranza degli italiani della seconda metà del XX° secolo, a fronte di quanto summenzionato, ignoravano per quale motivo partivano militari in tempo di pace. In moltissimi di quei giovani, vi era una vera e propria mancanza di consapevolezza, sia motivazionale, ideologica e conoscitiva, sulle ragioni del perché si doveva fare. Per tali motivi venne a mancare una chiara visione sull'utilità della leva obbligatoria che era di conseguenza considerata solo un mero obbligo da svolgere nel miglior modo e comodamente possibile in attesa che terminasse.

La realtà storica però era molto diversa, ad esempio, nel 1985, per numero di uomini alle armi, l'Italia era superata, all'interno della NATO, solo da:

- Francia (563.000);
- Turchia (814.000);
- Stati Uniti (2,3 milioni);

Tra il 1975 e il 1985 gli effettivi militari italiani erano passati da 459.000 a 531.000.

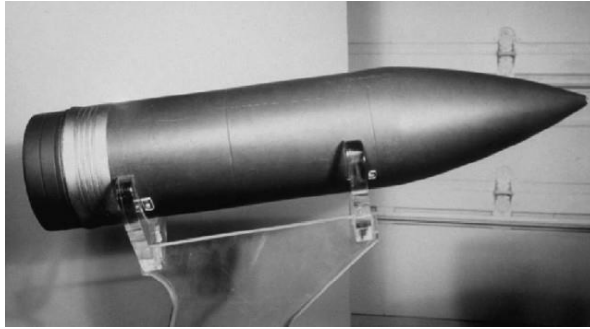
Riguardo agli armamenti nucleari, la situazione nel 1983 era la seguente:

- 200 bombe nucleari in dotazione agli aerei statunitensi;
- 50 bombe in dotazione agli aerei italiani;
- 50 testate per missili 'Lance' in dotazione all'esercito italiano;
- 70 testate per i missili 'Nike Hercules' superficie-aria in dotazione all'aeronautica italiana;
- 22 mine atomiche in dotazione all'esercito Usa;
- 40 proiettili nucleari da 203 mm per cannoni in dotazione all'esercito italiano;
- 15 proiettili nucleari da 155 mm;
- 43 bombe nucleari antisommergibili per gli aerei (e probabilmente anche per gli elicotteri) della marina Usa;
- 20 bombe nucleari antisommergibili per gli aerei della marina italiana;
- 50 testate nucleari per i missili antisommergibili della marina Usa.

Si trattava in totale di ben 560 ogive.



MGM-52 Lance in dotazione alla 3^a Brigata missili "Aquilaia"



Proiettile nucleare M422 (W33) da 8 (203 mm)



semovente M-110a2 – obice da 203 mm –



mina nucleare da demolizione, Atomic demolition munitions (ADM) W45 – componenti interni. Gli USA avevano in Italia una compagnia del Genio con 24 plotoni in grado di mettere in opera ciascuno una ADM.



MIM-14 Nike Hercules sulle rispettive rampe di lancio. I missili Nike, anche se avevano una missione primaria antiaerea, potevano essere usati nel tiro contro bersagli di superficie fino a distanze di circa 130-150 km

Queste cifre dimostrano ampiamente che l'Italia per la sua posizione strategica era considerata uno degli obiettivi più allettanti per le armate sovietiche che si temeva,

avrebbero attaccato dalla “soglia di Gorizia” considerata l’unica vera rotta d’accesso dall’est alla parte settentrionale del bacino mediterraneo e alla penisola italiana. In questa circostanza tutto il sistema militare italiano sarebbe stato messo a dura prova con delle possibilità effettive di difesa realmente minime, per questo gli USA adottarono una linea di rafforzamento dei paesi alleati europei per far sì che una possibile invasione non fosse considerata una semplice scampagnata in territorio europeo.

Non è oramai più un segreto che sotto ponti, valichi o in punti di passaggio, normalmente in corrispondenza di sbarramenti di opere fortificate e ovviamente non solo con il confine con la Jugoslavia sono presenti, risalenti agli anni 50 e 60 moltissimi fornelli da mina. Queste cavità erano appositamente predisposte per essere riempite di esplosivo per far saltare la strada, interrompendola. L’obiettivo era quello di bloccare o comunque rallentare l’avanzata dell’esercito attaccante.

Nel 1983, tuttavia, una nuova consapevolezza globale, prodromo dei venti di cambiamento che iniziavano a soffiare nel mondo e che otto anni dopo avrebbero portato alla fine della Guerra Fredda, fece in modo che venissero prodotti alcuni film che descrivevano una situazione ipotetica che in breve tempo portava l’umanità a una guerra nucleare. “The Day After – il giorno dopo”, una produzione americana. “Ipotesi sopravvivenza” (Threads) una produzione inglese. Nel 1986 anche l’Unione Sovietica produsse un film intitolato “Pisma myortvogo cheloveka” (in inglese Letters from a dead man, in italiano Quell’ultimo giorno – lettere di un uomo morto) che mostrava l’orrore della devastazione nucleare. I film ebbero un grande impatto psicologico sulle persone che li videro. Anche in Italia ci furono numerosi dibattiti. Gli esperti analisti concordarono all’unanimità che ciò che si vedeva nei film, corrispondeva a una minima parte di quello che sarebbe davvero accaduto durante una vera guerra nucleare. In “The day after” al termine del film, la voce narrante conclude: ” I catastrofici eventi a cui avete assistito sono senza ombra di dubbio molto meno tragici di quanto accadrebbe se gli Stati Uniti venissero realmente coinvolti in una guerra nucleare. Ci auguriamo che questo film convinca tutte le nazioni della terra, i loro popoli e i loro governatori a evitare questa drammatica fine“.

La leva non fu quindi una perdita di tempo, quei ragazzi andarono sul serio a proteggere la loro Patria e lo fecero nel modo più difficile e rischioso che a quell’epoca poteva essergli chiesto, servire nella Vigilanza Aeronautica Militare.

Quanta tristezza ci ha procurato scoprire che la specializzazione della VAM, nel 2004 è stata smobilitata dopo quasi mezzo secolo di rispettato servizio. Di come le Istituzioni Politiche e Militari, non ne hanno mai onorato degnamente il ricordo.

La VAM per un decennio non è più esistita, cancellata nel nome e nella memoria. Questo ha provocato nei reduci tanta amarezza, ed è stato solo per l’interessamento di alcuni di loro, che con iniziative spesso personali ed encomiabili, come raduni, manifestazioni, e poi la nascita di associazioni combattentistiche VAM, che in questi ultimi anni questa specializzazione è tornata di diritto a essere la splendida leggenda che era.

Interessati alla cosa iniziò per noi un viaggio nel passato. Giorni trascorsi a documentarci, a intervistare e ad ascoltare storie vissute dai reduci della VAM. A visionare le loro fotografie, a leggere libri sulla Guerra Fredda e sull’Aeronautica Militare. Nel frattempo che questo accadeva, iniziò ad aprirsi un mondo che credevamo di conoscere bene ma che in realtà non conoscevamo per niente, l’epopea della VAM. In passato avevamo sempre pensato che per

noi che lo eravamo stati, la VAM era la VAM, certamente, ma nulla di paragonabile alla Folgore, ai Marò, agli Alpini. In seguito, però, mentre ci documentavamo sempre di più, questa convinzione si affievoliva. Quell'acronimo, "VAM", iniziava a conquistare posizioni su posizioni nella scala della stima che abbiamo per le unità militari. Oggi che la ricerca è finita siamo sicuri di non essere contraddetti. La VAM è stata per cinquant'anni una delle unità militari di leva che più hanno dato allo Stato italiano durante la Guerra Fredda, sia in termini di operatività, sia in termini di vite umane.

Abbiamo volutamente scritto "In termini di vite umane".

Vogliamo ricordare al lettore che questa specializzazione, la VAM, ha avuto negli anni una quantità notevole di caduti.

La ricerca, proprio per questo motivo è dedicata a uno di loro, deceduto nel 1983, l'anno più nero, in cui la VAM ebbe il numero maggiore di vittime.

Questo è stato un capitolo molto difficile da scrivere poiché malauguratamente il servizio di leva obbligatorio, anche se necessario per le ragioni summenzionate, ha causato nelle Forze Armate Italiane moltissimi decessi e ferimenti. Accadimenti che hanno innescato una sequela di polemiche e interrogazioni parlamentari che nel tempo hanno contribuito insieme ad altri motivi, prima al miglioramento della legge sulla leva obbligatoria (1986) e infine alla sospensione nel 2005 del servizio militare. La gran parte di queste disgrazie è stata causata dall'uso spesso negligente delle armi in dotazione, incidenti stradali, molte per malattie o patologie fulminanti riportate in servizio e altre per suicidi.

La VAM non è stata esente da tali accadimenti, maggiormente perché la sua "mission" principale si compieva continuamente per mezzo del servizio armato.

I nomi dei caduti sono riportati nel capitolo intitolato "I Caduti della VAM".

Oggi probabilmente, oltre naturalmente alle loro famiglie alle quali vogliamo rammentare la nostra incondizionata vicinanza, siamo gli unici in Italia a ricordarli ma ci teniamo moltissimo affinché non siano mai dimenticati.

La maggior parte di questi giovani non ha mai raggiunto i venti anni di età.

Sono morti durante il servizio di leva, mentre servivano lo Stato che nel tempo purtroppo non gli ha mai reso la memoria dovuta.

Abbiamo, infatti, riscontrato durante la ricerca di questi nomi che non esistono liste consultabili dei caduti, redatte dalle Istituzioni, relative ai militari di leva deceduti durante il servizio.

I nomi di questi ragazzi, in parte sono stati ritrovati grazie ad articoli di giornali locali dell'epoca.

Alcuni, per mezzo delle molte Interrogazioni parlamentari risalenti agli anni 1970/80 dell'Onorevole Falco Accame, Presidente dell'Associazione Nazionale Assistenza Vittime Arruolate nelle Forze Armate e famiglie dei caduti (ANAVAF), sugli incidenti mortali che avvenivano nelle Caserme. Tanti tramite i ricordi degli ex Avieri VAM che hanno voluto gentilmente collaborare con noi.

Per questi motivi abbiamo ancor di più l'obbligo morale di ricordarli.



Adesso vi chiediamo, chi vigilava Sui missili nucleari Jupiter in Puglia, nelle Basi d'Interdizione Strategica (IS) negli anni 60?

Sui missili nucleari Nike Hercules nelle basi Intercettatori Teleguidati (I.T.)? Sui missili Cruise a Comiso?

Sui R.O.C. (Regional Operation Center), i centri comando NATO in galleria da dove in caso di attacco nucleare sarebbero partiti gli ordini di contrattacco atomico?

Sui Depositi dislocati su tutto il territorio italiano e anche sui servizi di scorta?

Sugli Aeroporti militari e civili, sulle basi aeroportuali con armamento atomico di Ghedi e Rimini?

Sui Gruppi Radar e sul Sistema di comunicazione NATO TLC, sparsi in tutta l'Italia?

Sui WSA contenenti armi nucleari e convenzionali?

La VAM, sempre e ovunque c'era la VAM!

In più di mezzo secolo, l'intero sistema difensivo gestito dall'Aeronautica Militare Italiana, è stato protetto da questi giovani avieri. Uomini che oggi non chiedono altro che di essere ricordati per ciò che hanno fatto e dato alla loro Patria. Questa è la conclusione alla quale siamo arrivati e giungerete anche Voi dopo aver letto la ricerca.

In senso goliardico tra i reduci della VAM ci si vanta spesso enunciando con una certa solennità una frase che racchiude tutta l'essenza, l'amore, l'orgoglio di questi uomini per aver fatto parte di questa specializzazione in tempi difficili di terrorismo e di Guerra Fredda, una frase che può essere o non essere condivisa da chi non ha indossato quella uniforme, ma che per tutti loro equivale alla verità assoluta:

Quando gli altri si addestravano per la guerra.....i VAM erano già in guerra!

La loro canzone di marcia, in una strofa, dice: "Italia dormi sonni tranquilli chi veglia in armi sono i tuoi figli" e non c'è niente di più vero!

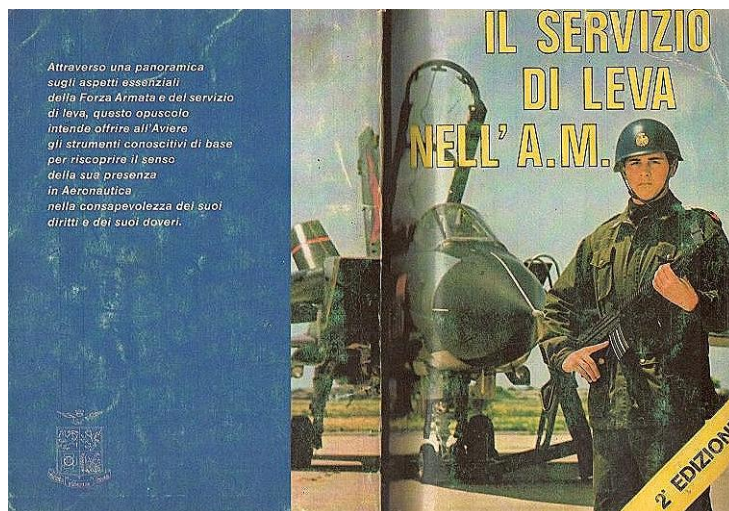
Questa è stata la **VIGILANZA AERONAUTICA MILITARE**

Con questa ricerca storica vogliamo ricordare tutti quei ragazzi che dal 1945 al 2004 indossarono la gloriosa uniforme, prima della Polizia e poi della Vigilanza dell'Aeronautica Militare. L'obiettivo è di fornire al lettore un valido strumento di approfondimento sull'argomento trattato aiutandolo a ripercorrere in senso cronologico, con articoli, fotografie e testimonianze, nel contesto storico della Guerra Fredda, l'epopea della Vigilanza dell'Aeronautica Militare. Si è cercato, inoltre, di trasmettere in senso emotivo il lato umano di questi ragazzi, rievocando la loro forza, la passione, gli ideali ma anche le loro debolezze in un lungo viaggio durato mezzo secolo e che ha coinvolto tante generazioni, innegabilmente diverse tra di loro ma con un unico elemento che le ha accomunate tutte, la VAM. Sono state menzionate e approfondite, tra le altre, in particolar modo quelle Basi che all'epoca ebbero una forte importanza strategica nel panorama di tali eventi. Abbiamo ricordato gli avvenimenti più rilevanti che scatenarono una grande risonanza mediatica in quegli anni, affinché, il lettore possa comprendere l'importanza che questi suscitavano nel contesto storico italiano e internazionale, in special modo perchè mentre questi fatti accadevano, tanti VAM svolgevano il loro servizio con diligenza e senza nulla pretendere, uomini in armi tra gli equilibri destabilizzanti, politici e sociali, che in quegli anni interagivano spesso negativamente intorno a loro. Di questo gliene rendiamo onore. Gli allievi VAM, tra tutte le realtà presenti nelle Forze Armate italiane, furono gli unici militari di leva a essere addestrati in una vera e propria scuola militare. Dal 1958, anno di nascita di questa specializzazione, vennero formati 379 corsi. La Vigilanza Aeronautica Militare, come gli SDI (Servizio Difesa Installazioni) della Marina, si occupava di tutto ciò

che concerneva la sicurezza e la vigilanza H24 delle basi in cui operava. Difatti, contrariamente alle altre specializzazioni militari in seno all'Aeronautica, Esercito e Marina, in cui i militari di leva erano continuamente in addestramento e raramente esecutivi, fu una delle pochissime realtà negli anni della Guerra Fredda, dove il militare nel corso dell'anno di leva era continuamente e letteralmente operativo, prendendosi in carico sia la piena e individuale responsabilità penale del servizio che eseguiva, sia il rischio concernente, l'incolumità personale che questo gravoso dovere richiedeva. Il servizio di Vigilanza e sicurezza nelle basi missilistiche europee in pochi casi fu svolto dai militari della Nazione, dove era ubicata l'installazione, un esempio fu la Germania, dove lo stesso servizio che in Italia era svolto dalla VAM li era eseguito dai soldati americani e non da quelli tedeschi. Dobbiamo ricordare inoltre che agli Avieri della VAM, fu concesso, unico caso nell'Aeronautica Militare, l'onore d'indossare sia in servizio sia in libera uscita il berretto con visiera rigido e non la bustina. Una particolarità questa che oltre a identificarne la particolare specializzazione, ne rendeva visibile e tangibile il valore che l'Arma Aeronautica attribuiva a questi militari. Noterete che alcune installazioni non sono state menzionate se non nell'elenco finale delle basi dell'A.M. perchè per ragioni di spazio non è stato possibile approfondire ogni realtà esistente all'epoca e per questo ci scusiamo. Ci auguriamo che questo lavoro sia di vostro gradimento, buona lettura.

Marco Di Stefano e Mirco Perale

CAVE ADSUM



Libretto che veniva fornito alla S.A.R.V.A.M. di Viterbo, agli avieri che si preparavano al duro addestramento per diventare VAM

Capitolo I

Introduzione al servizio di leva obbligatorio

Con la nascita della Repubblica Italiana fu affermato nella carta costituzionale il dovere dell'obbligatorietà del servizio di leva, contenuto nell'art. 52 della costituzione della Repubblica Italiana.

Nell'immediato secondo dopoguerra, furono istituiti i centri addestramento reclute (C.A.R.), presso i quali i coscritti dovevano recarsi per sostenere il corso di addestramento e successivamente essere assegnati a una sede di servizio.

Le leggi 25 aprile 195, n. 308 e 8 luglio 1961, n. 645 disciplinarono la composizione delle commissioni mobili e dei consigli di leva, mentre ai sensi della legge di delega 13 dicembre 1962 n. 1862, venne emanato il DPR 14 febbraio 1964 n. 237 ("Leva e reclutamento obbligatorio nell'Esercito, nella Marina e nell'Aeronautica").

I soggetti destinatari della chiamata, ai sensi dell'art. 1 del DPR 237/1964, continuavano a essere tutti i cittadini italiani esclusivamente di sesso maschile e maggiorenni inclusi nelle liste di leva redatte annualmente dai Comuni di residenza. Si era quindi chiamati per mezzo della cartolina-precetto a presentarsi presso il distretto militare competente e sottoposti alla visita medica di leva (visita dei tre giorni); se dichiarati idonei si svolgeva servizio obbligatorio nell'Aeronautica Militare, nell'Esercito Italiano o nella Marina Militare ; solitamente con incarichi di impiego nei servizi (approvvigionamento, logistica, ecc.) o incarichi di servizio in una determinata arma; solitamente dalla visita all'arruolamento passava un certo periodo di tempo, generalmente non superiore all'anno.

Il servizio di leva continuava a poter essere prestato presso le varie forze armate italiane (dal 1958 anche nella Vigilanza Aeronautica Militare per l'aeronautica militare italiana), forze di polizia e come ufficiale di complemento. Coloro che invece, dopo aver ricevuto la chiamata non si fossero presentati presso il distretto competente, rifiutandosi di prestare il servizio di leva (come nel caso degli obiettori di coscienza), ponevano in essere condotte che integravano la fattispecie del reato di renitenza alla leva, punito con la reclusione in carcere.

Legge del 24 dicembre 1986, n. 958. Norme sul servizio militare di leva e sulla ferma di leva prolungata

Nei primi anni '80, si fece strada da parte dei vertici politici e militari dell'epoca, alla luce dei molteplici incidenti mortali avvenuti in abito militare e al sempre più accentuato ostracismo dei giovani nei confronti del servizio di leva, la necessità di una revisione della struttura organizzativa del sistema militare italiano.

Per migliorare la qualità di vita dei giovani militari di leva si pose tra le altre cose l'attenzione su tre fattori:

- La Formazione Automatizzata dei Contingenti di Leva (FACL);
- La selezione truppa
- La Regionalizzazione;

Durante la FACL, in base ai vari parametri quali il profilo sanitario, precedente di mestiere, titolo di studio, ecc. in possesso di ciascun giovane, erano definiti per tutti gli arruolati:

- l'arma ;
- l'incarico di specialità;
- la sede di Impiego;

In seguito era assegnata la sede addestrativa (BAR o Scuola), propedeutica al migliore definitivo impiego.

Fino a quel momento l'attribuzione dell'incarico era essenzialmente determinato sulla base dei dati acquisiti in sede di selezione attitudinale, comunemente chiamata "la visita dei tre giorni".

Venivano anche considerati i precedenti di mestiere, i corsi professionali e di specializzazione frequentati, i titoli di studio, le attitudini particolari e gli "hobby", elementi che verranno sempre tenuti nella massima considerazione al fine dell'assegnazione del giovane, per quanto compatibile con le esigenze della Forza Armata, all'incarico da svolgere durante il servizio militare.

Tuttavia, sia durante il periodo addestrativo, sia nei primi mesi d'impiego i Comandanti di Corpo avevano la possibilità di modificare l'incarico al fine di renderlo più consono alle eventuali affinità con il titolo di studio, mestiere o professione degli interessati.

A prescindere da quanto sopra evidenziato, i membri della Commissione giustamente focalizzarono il problema nel caso degli studenti, per i quali passava molto tempo tra la selezione e l'avvio alle armi.

L'incarico attribuito, in base ai parametri rilevati durante la "visita dei tre giorni", avvenuto al 18° anno di età, causa i rinvii scolastici, sarebbe stato così determinato tenendo conto anche dei dati acquisiti dell'interessato successivamente all'arruolamento.

Per questo motivo venne predisposto un apposito “foglio notizie” che ciascun giovane doveva compilare contestualmente alla richiesta del beneficio di ritardo per motivi di studio, al fine di implementare l’archivio elettronico arruolati dei CED (Centri Elaborazione Dati) di Regione Militare, con l’aggiornamento dei titoli di studio, mestiere e professionalità acquisite dopo la “visita dei tre giorni”.

La Selezione Truppa

Negli anni precedenti fino al 1986 la selezione truppa dell’Esercito e Aeronautica si svolgeva in tre giornate (visita dei tre giorni) durante le quali i giovani erano sottoposti a:

Visite specialistiche (schermografia toracica, analisi urine, visita ORL, visita oculistica), a vista medica generale, a prove collettive in aula (test di livello intellettivi e culturali, questionari biografici), ed a colloquio.

In quel frangente la Commissione autorizzò delle procedure, sollecitate dallo S.M.E., per modificare tale sistema di selezione e che prevedevano soprattutto la revisione delle prove collettive in aula e del colloquio.

Dal 1° Gennaio 1987, la selezione venne di massima attuata nel seguente modo:

- presentazione dei giovani al Consiglio di Leva;
- visite specialistiche (E.C.G., analisi urine, schermografia toracica, visita ORL, visita oculistica);
- visita medica generale;
- somministrazione di un test di personalità al fine di individuare eventuali portatori di turbe nevrotiche o di problematiche in genere;
- somministrazione di un questionario autobiografico, appositamente strutturato, al fine del migliore impiego del giovane durante il servizio militare;
- colloquio con l’equipe psicologico-psichiatrica dei soggetti cheal test di personalità avevano evidenziato problematiche;
- colloquio con l’Ufficiale perito-selettore, per la predesignazione in gruppi d incarichi, di tutti i soggetti giudicati idonei alla visita medica ed al colloquio psicologico.

La Regionalizzazione

Il problema della regionalizzazione aveva assunto nel 1986 particolare rilevanza trovando ampio spazio anche tra gli Organi d’informazione e di stampa.

In passato, l'impiego di ciascun giovane conosceva una tendenza del tutto inversa, supportata dall'esigenza di concorrere ad una maggiore integrazione della popolazione italiana storicamente "divisa" in aree geografiche.

Tuttavia il 1° agosto 1984 era stata approvata una risoluzione dalla Commissione difesa della Camera che invitava il Governo a una revisione dei parametri di scelta per la destinazione dei giovani di leva, tenendo conto anche della residenza degli stessi.

L'opportunità di un servizio militare prestato a ragionevole distanza dalla località di residenza fu sottolineata a più riprese dagli esponenti della rappresentanza dei militari di leva. Non si trattava tanto di «mammismo», quanto di non perdere contatto, drasticamente e per un lungo periodo, con il proprio ambiente sociale, soprattutto ai fini della ricerca di un lavoro nel quale inserirsi una volta terminato il servizio militare. Vi era poi un problema di equità tra persone che prestavano lo stesso servizio. Infatti chi era vicino a casa poteva utilizzare i permessi di fine settimana o anche la libera uscita giornaliera per recarvisi; mentre per chi proveniva da località molto lontane era utilizzabile solo la licenza, per poche volte durante il servizio militare e inoltre con sensibile spesa e disagio.

Nel 1986 la situazione vedeva realizzato l'impiego di giovani nelle Regioni geografiche di origine o limitrofe al:

- 60% circa per l'Italia settentrionale;
- 47% circa per l'Italia centrale;
- 25% circa per l'Italia meridionale.

Era comunque d'obbligo rilevare che una totale regionalizzazione era un'ipotesi non perseguibile in termini realistici, in quanto si doveva tenere conto di fattori, quali:

- la densità della popolazione italiana;
- l'andamento statistico del gettito delle classi di leva;
- la distribuzione sul territorio nazionale delle Unità militari;
- le esigenze legate alle specialità di F.A. (Bersaglieri, Alpini, Carristi, Granatieri, ecc.) e alle specializzazioni altamente qualificate (addetti alle Centrali operative) che richiedevano personale qualificato sia dal punto di vista fisico, sia da quello tecnico-professionale, determinando una ricerca di personale idoneo a livello nazionale.

Per una soluzione del problema che contemplava le esigenze istituzionali con le aspirazioni della maggior parte dei giovani di leva erano in corso una graduale applicazione di procedure tese ad impiegare nella regione geografica di provenienza (o limitrofe) il massimo del gettito locale, con la prospettiva di giungere fra la fine dell'87 e i primi dell'88 ad una situazione che avrebbe consentito al 75% dei giovani di assolvere gli obblighi di leva a non più di 300 Km dalla sede di residenza.

Quanto sopra riguardava la situazione dell'Esercito, mentre per l'Aeronautica Militare, su cui la D.G. per la Leva aveva competenza in merito all'assegnazione della sola prima sede (SARAM Macerata, Taranto e Viterbo), la regionalizzazione era operante quasi al 100% in virtù di una dislocazione omogenea delle Basi su tutto il territorio nazionale.

Nel 1986 La forza di leva dell'aeronautica militare si aggiravano sui ventiseimila uomini, ai quali se ne dovevano aggiungere altri quattromila in addestramento.

Le scuole erano tre.

A Viterbo erano addestrati gli addetti alla vigilanza (VAM) e gli aiuto specialisti; i giovani affluivano da tutta Italia e poi erano assegnati a fine corso. Le scuole di Macerata e Taranto erano «generiche» e ricevevano i giovani rispettivamente del Nord e del Sud, destinati a soddisfare le esigenze delle rispettive aree di provenienza.

Dei ventiseimila giovani di leva:

10 mila erano VAM;

10 mila erano aiuto-specialisti (telefonisti, telescriventi, addetti a centri radar o all'antincendio, pur se i mezzi più delicati erano in genere affidati a sottufficiali esperti);

5-6 mila, infine, erano addetti ai servizi, cioè ai cosiddetti «impieghi servili», anche per la quasi totale mancanza di operai civili.

I militari di leva dell'aeronautica erano normalmente esclusi dal volo, pur se soggetti ad obbligo di volo (decreto del Presidente della Repubblica n. 237 del 1964).

L'Aeronautica militare in seguito emanò una normativa (SMA 131/80) su tutti i problemi della leva, giudicata assai positiva anche dagli esponenti della rappresentanza militare, i quali peraltro auspicarono una più puntuale applicazione, soprattutto per quanto riguardava la qualità dell'addestramento.

Nel 1972 fu emanata la legge 772 che per la prima volta disciplinava l'obiezione di coscienza e l'introduzione del servizio civile, obbligatorio, alternativo e sostitutivo a quello militare per chi fosse

risultato idoneo alla visita di leva ma non volesse prestare servizio armato. Intanto le spinte della contestazione giovanile e l'insofferenza di gran parte dell'opinione pubblica fecero breccia ottenendo negli anni ulteriori diminuzioni del periodo obbligatorio di leva

La riduzione progressiva della ferma e la sospensione del 2005

Il periodo di ferma obbligatoria continuò a subire riduzioni nel tempo con vari provvedimenti legislativi:

- **Ferma di leva di 18 mesi per Esercito/Aeronautica (fino al 1964) e 24 mesi per la Marina**
- **Ferma di leva di 15 mesi per Esercito/Aeronautica e 24 mesi per la Marina (fino al 1975)**
- **Dal 1976 ferma di leva di 12 mesi per Esercito/Aeronautica e 18 mesi per la Marina (fino al 1989), e rispettivamente 15/18 per gli ufficiali di complemento)**
- **Dal 1997 ferma di leva di 10 mesi per Esercito/Aeronautica/Marina, 12 mesi nell'Arma dei Carabinieri quale Carabiniere ausiliario e 14 mesi per gli ufficiali di complemento**

Nel corso della XIII Legislatura in carica dal 20 giugno 1979 al 11 luglio 1983, presieduta dall'Onorevole Nilde Iotti, furono presentate delle interrogazioni parlamentari dall'allora Onorevole Falco Accame, eletto alla Camera dei deputati prima nel 1976 e poi nel 1979 tra le file del Partito Socialista Italiano, per affrontare il grave problema degli incidenti nelle Forze Armate e averne chiarimenti specifici e esaustivi. In quel periodo l'Osservatore Militare, aveva redatto una statistica riguardante i militari deceduti in servizio nel quinquennio 1975/1979.

Nell'Arma Aeronautica i deceduti erano centoundici, con 11.891 feriti solamente tra la truppa e suddivisi in, incidenti automobilistici, di volo, d'arma da fuoco e suicidio. Si discusse sull'aumento economico dei risarcimenti alle famiglie dei caduti, che fu di conseguenza ampliato.

L'Attenzione della Commissione inoltre verteva sul "rigetto" del servizio militare nei giovani in età di leva nel dover affrontare l'impegno militare, inteso come esclusiva penalizzazione degli interessi privati nei confronti della collettività. I giovani psicologicamente più fragili di un tempo si presentavano alle armi permeati di preconcetti ricorrenti nell'opinione pubblica e nella scuola. L'impatto con l'organizzazione, dove erano indispensabili regole di convivenza era quindi, abbastanza traumatico. L'aumento degli obiettori di coscienza si concentrava più al Nord che al Centro Sud, e a quell'epoca ci si poneva anche il problema dei detenuti obiettori reclusi nel carcere di Gaeta, in seguito agli Obiettori di Coscienza fu offerta la possibilità di fare il militare nei servizi civili. Inoltre si argomentò sul miglioramento della Sanità Militare essendosi verificati diversi casi di negligenza nell'affrontare urgenze ed emergenze.

Nasce L'ANAVAFAF

L'ANAVAFAF (Associazione Nazionale Assistenza Vittime Arruolate nelle Forze Armate in tempo di pace e Familiari dei Caduti) presieduta dall'Onorevole Falco Accame si costituisce il 27 gennaio del 1983, allo scopo di svolgere attività di tutela, di prevenire e limitare il numero dei morti nelle Forze Armate in tempo di pace.

Il movimento, per soddisfare tali impegni di sacro volontariato, segnala al Presidente della Repubblica, al Tribunale Militare, al Presidente del Consiglio e della Camera, i casi di grave infortunio, violenza e nonnismo, promuove incontri con il Gabinetto, le Commissioni e il Ministero Difesa, coinvolgendo le Regioni, le emittenti radiotelevisive, la stampa e gli obiettori di coscienza, questi di sicura vocazione pacifica.

Nel 1987, l'ANAVAFAF è convocata a conferire con il ministro della Difesa Spadolini nel proprio Dicastero; ne fanno parte il presidente Falco Accame, la segretaria Concetta Conti e Ferruccio Gemmellaro in qualità di coordinatore per il Triveneto.

L'incontro, in verità, era stato preceduto da un primo a carattere informale, in assenza del ministro, sollecitato dal Presidente della Repubblica Sandro Pertini, che li aveva ricevuti in delegazione allargata ad altri genitori.

Al compianto padre della nostra repubblica va il merito di aver aperto quel percorso interattivo tra istituzioni e famigliari dei ragazzi caduti durante l'espletamento costituzionale del servizio di leva.

Presenziano all'incontro in dicastero i vertici delle Forze Armate, il Direttore Generale della Sanità e il Capo di Gabinetto della Difesa.

Durante il summit, emergono particolari nuovi: i casi di suicidio risultano più numerosi tra i Carabinieri, l'Aeronautica, che sembrava immune da certi eventi, n'è invece statisticamente coinvolta.

Per quest'ultimo dato, Accame rammenta l'esistenza in Aeronautica dei V.A.M. – militari di leva addetti alla sorveglianza – che sopportano una turnazione di guardia da rivedere con urgenza.

Fonte: ANAVAFAF “Le stelletto che noi portavamo”

Solamente con la IX Legislatura, in carica 11 luglio 1983 all'11 luglio 1987, presieduta sempre dall'Onorevole Nilde Iotti, s'istituì un'indagine conoscitiva della Commissione Difesa sull'impiego dei militari di leva. Questa portò alla promulgazione della Legge del 24 dicembre 1986, n. 958. Norme sul servizio militare di leva e sulla ferma di leva prolungata, che ridefinì in modo appropriato e pertinente ai tempi l'ordinamento del Servizio Militare negli anni successivi.

La legge del 1986 portò a un graduale miglioramento del servizio di leva, contribuendo a renderlo meno oneroso per il giovane e quindi più accettabile, in particolare i punti fondamentali di questa legge furono:

Il processo di Regionalizzazione;

Il graduale e progressivo miglioramento delle strutture abitative, logistiche e ricreative;

I migliori rapporti tra ambiente militare e società;

Elevazione del numero massimo di licenza breve in funzione della distanza tra sede di servizio e Comune di residenza (legge n° 50 del 19 marzo 1990);

La costante azione educatrice attuata al fine d'illustrare quanto più compiutamente gli effetti negativi conseguenti a eventuali infrazioni disciplinari, nonché la tempestiva e giusta azione correttiva adottata in caso di disobbedienza impediva il verificarsi di gravi mancanze. Fattori positivi che influenzarono il comportamento disciplinare del personale di leva furono di certo l'accentuata regionalizzazione, e il graduale miglioramento delle condizioni di vita nelle caserme come pure il maggior livello culturale medio del giovane alle armi.

Le mancanze più ricorrenti furono da ascrivere in linea di massima a esuberanza, superficialità, negligenza. Gli episodi riconducibili al fenomeno del "nonnismo", alla fine degli anni '80 erano in decisiva fase decrescente. L'azione morale dei comandanti ai vari livelli era rivolta a eliminare quel residuo e malinteso senso di solidarietà tra commilitoni che a volte ostacolava la pronta conoscenza dell'evento.

Anche il problema "droga", riferito al consumo e allo spaccio di sostanze psicotrope leggere, era oramai tenuto sotto stretto controllo anche per effetto della legge n° 162 del 1990, che aveva incrementato notevolmente in tal campo l'azione degli organi della Polizia giudiziaria.

La legge Legge del 24 dicembre 1986, n. 958 costituì indubbiamente un soddisfacente bilanciamento tra le esigenze imprescindibili delle Forze Armate e le aspettative dei giovani nei confronti dell'obbligo che erano chiamati ad assolvere. Il Legislatore rivolse infatti la sua attenzione alla elevazione culturale e al benessere dei coscritti, alla loro regionalizzazione, al loro inserimento negli ambienti sociali presso i quali svolgevano il servizio, ed infine, elemento molto importante, al riconoscimento del servizio militare ai fini di un più agevole inserimento nel mondo del lavoro.

Purtroppo si riscontrò che molti importanti aspetti di questo corpo normativo erano ancora disattesi per cause esterne alle Forze Armate, determinando così un notevole distacco tra giovani e

istituzione militare, con contestuale sensazione per i coscritti di aver perso un anno della propria vita e con il dubbio che ciò sia stato inutile per se stessi e per il Paese.

Ciò si riferiva in particolare:

- All'inadeguato riconoscimento del servizio di leva ai fine del successivo inserimento nel mondo del lavoro;
- Alla mancanza di un equo trattamento economico;
- Al non completo adeguamento delle infrastrutture alloggiative, per mancanza di fondi;
- Al blocco delle assunzioni nel pubblico impiego, che di fatto, vanificava le norme che stabilivano riserve di posti per i militari in ferma di leva prolungata;

In definitiva le agevolazioni introdotte dalla legge n. 958 del 1986 per i militari il servizio militare obbligatorio e i volontari in ferma prolungata si dimostravano di molto inferiori alle aspettative dei singoli.

Un impulso decisivo al superamento della leva obbligatoria si ebbe con i fatti emersi nell'agosto del 1999 con la morte, avvenuta in circostanze mai del tutto chiarite del paracadutista siracusano Emanuele Scieri in forza alla Brigata paracadutisti "Folgore", in servizio presso la Caserma Gamerra C.A.PAR Centro Addestramento Paracadutisti di Pisa. Sulla vicenda, che ebbe un certo impatto sull'opinione pubblica, furono eseguite anche alcune interrogazioni parlamentari. Il 3 settembre 1999, il Consiglio dei Ministri approvò il disegno di legge proposto dall'allora Ministro della difesa Carlo Scognamiglio che doveva avviare il processo per giungere al superamento della coscrizione obbligatoria. Il provvedimento fu presentato al Senato l'8 ottobre 1999 quale disegno di legge n. 6433 ("Delega al Governo per la riforma del servizio militare") e, dopo essere stato approvato con modificazioni il 14 giugno 2000, passò alla Camera dei deputati per diventare in seguito legge 14 novembre 2000 n. 331.

Nella relazione di accompagnamento della legge si afferma: « Le forze militari oltre al tradizionale e perdurante ruolo di difesa della sovranità ed integrità nazionale, sono chiamate ad una funzione più dinamica per garantire la stabilità e la sicurezza collettiva con operazioni di gestione delle crisi e di supporto della pace. Ciò implica la necessità di trasformare lo strumento militare dalla sua configurazione statica ad una più dinamica di proiezione esterna, con più rapidi tempi di risposta all'insorgere dell'esigenza ed una più completa e complessa preparazione professionale.

Il modello interamente volontario è quello che meglio risponde a questa nuova connotazione e funzione dello strumento militare. Non si tratta, peraltro, di abolire la coscrizione obbligatoria, ma solo di prevederla in casi eccezionali, quali quelli di guerra o di crisi di particolare rilevanza, che richiedano interventi organici.

Tra l'altro non è possibile sottacere che il rilevante calo demografico in atto in Italia unito all'incremento del fenomeno dell'obiezione di coscienza rende sempre più difficile raggiungere contingenti di leva idonei a soddisfare le esigenze qualitative e quantitative delle forze armate. Difficoltà acute sia dalla spinta alla regionalizzazione sia dalla riduzione a dieci mesi della durata del servizio militare che ha ridotto il periodo di reale operatività dei militari di leva, insufficiente per determinati settori o particolari sistemi d'Arma. Per procedere alla trasformazione dello strumento militare, occorre innanzitutto definire le nuove dimensioni delle forze armate professionali, ovvero il punto di arrivo della connessa contrazione. Pur tenendo, ferma l'esigenza di rispettare gli impegni operativi assunti, il passaggio da un modello misto a uno tutto professionale, composto da personale maschile e femminile, potrà permettere di conseguire una ulteriore riduzione quantitativa per il più alto coefficiente di utilizzo del personale tutto volontario e per il recupero discendente dal riordino del settore del reclutamento e della componente addestrativa e formativa. Partendo dall'attuale (anno 1999) livello di circa 270.000 uomini, l'insieme di questi fattori fa ritenere perseguibile, pur rispettando gli attuali impegni operativi assunti, una riduzione dello strumento militare interamente professionale a 190.000, in altre parole di ben 80.000 unità in meno della consistenza attuale. »

Durante il governo D'Alema I fu emanata la legge 14 novembre 2000, n. 331, elaborata durante il Governo Amato II e promossa principalmente dal senatore Carlo Scognamiglio. La legge conferiva al governo italiano la delega a emanare disposizioni concernenti la graduale sostituzione, entro sette anni, dei militari in servizio obbligatorio di leva con volontari di truppa, e fissò l'organico dell'esercito italiano in numero di 190.000 unità. La norma non aboliva radicalmente l'obbligo della coscrizione, ma ne statuí la possibilità del ripristino – per una o più classi – in caso di carenza di soldati, e in due casi particolari, ossia:

Qualora sia deliberato lo stato di guerra, ai sensi dell'art. 78 della Costituzione

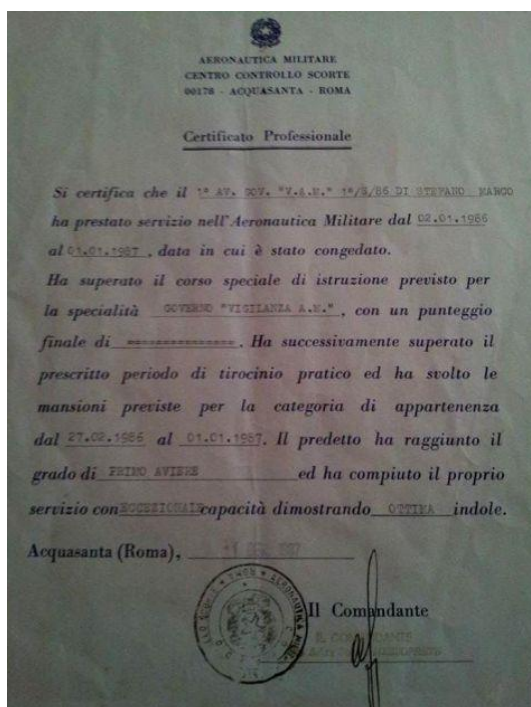
In caso di gravissime crisi internazionali in cui l'Italia sia coinvolta direttamente o in ragione della sua appartenenza a un'organizzazione internazionale.

Il D. Lgs. 8 maggio 2001, n. 215, emanato durante il governo Amato II, che introdusse alcune modifiche in tema di rinvio per motivi di studio, disposizioni sugli ufficiali e altre norme per il superamento progressivo del servizio di leva, stabilì che le chiamate fossero sospese dall'1° gennaio 2007. Nel frattempo la Corte costituzionale della Repubblica Italiana confermava inoltre il suo orientamento giurisprudenziale con la pronuncia della sentenza del 16 luglio 2004, n. 228, riguardo ad alcune questioni di legittimità costituzionale in merito al servizio civile, rimarcando ulteriormente che il dovere, sancito dalla carta costituzionale, dei cittadini nella difesa della patria potesse essere assolto in maniera equivalente con regole diverse e/o estranee alla difesa militare. La

sospensione fu infine anticipata con la legge 23 agosto 2004, n. 226 promulgata durante il governo Berlusconi II: la norma, modificando il decreto legislativo n. 215/2001, fissava la sospensione delle chiamate per lo svolgimento del servizio di leva a decorrere dal 1° gennaio 2005, disponendo comunque la chiamata al servizio, fino al 31 dicembre 2004, per tutti i soggetti nati entro il 1985 incluso, (quest'ultima fu quindi l'ultima classe di leva chiamata alle armi) tranne nel caso che costoro avessero presentato domanda di rinvio per motivi di studio. Il decreto del Ministero della Difesa del 20 settembre 2004 (emanato in attuazione dell'art. 11 bis del d.lgs. 215/2001) fissava al 30 settembre 2004 il termine delle visite di leva.

Fonti; Indagini conoscitive della IX legislatura sull'impiego dei militari di leva. Interrogazioni presentate alla Camera dei Deputati nella XIII Legislatura dall'Onorevole Falco Accame, in riferimento alle morti e ferimenti dei militari di leva. Relazione sullo stato dei militari di leva e sulla ferma di leva prolungata della Camera dei Deputati (anni 1989/90). Legge del 24 dicembre 1986, n. 958.

Il Certificato Professionale



Il Certificato Professionale, istituito con la legge del 24 dicembre 1986, n. 958, veniva rilasciato a ogni congedante delle Forze Armate. Su questo veniva riportata una valutazione complessiva sul servizio militare svolto. La legge n. 958, sul servizio militare di leva e sulla ferma di leva prolungata nell'Art. 17. Qualifiche e profili professionali, riportava:

Le qualifiche professionali e le specializzazioni acquisite durante il servizio militare, in qualunque forma prestato, attestate con diploma rilasciato dall'ente militare competente, costituiscono titolo

valutabile nei concorsi per titoli ed esami per l'accesso alle carriere delle pubbliche amministrazioni.

Questa legge ha costituito indubbiamente un soddisfacente bilanciamento tra le esigenze imprescindibili delle Forze Armate e le aspettative dei giovani nei confronti dell'obbligo che erano chiamati ad assolvere. Il Legislatore rivolse infatti la sua attenzione a un elemento molto importante, al riconoscimento del servizio militare ai fini di un più agevole inserimento nel mondo del lavoro. Purtroppo si riscontrò che molti importanti aspetti di questo corpo normativo erano ancora disattesi per cause esterne alle Forze Armate, determinando così un notevole distacco tra giovani e istituzione militare, con contestuale sensazione per i coscritti di aver perso un anno della propria vita e con il dubbio che ciò sia stato inutile per se stessi e per il Paese.

“Il Certificato Professionale” era un documento di valutazione che dichiarava le qualifiche professionali e le specializzazioni acquisite durante il servizio militare con una votazione in lettere (gravemente insufficiente, scarso, mediocre, sufficiente, discreto, buono, ottimo, eccellente/eccezionale). Precedentemente al 1986 ai militari di leva posti in congedo, veniva rilasciato il “Certificato attitudinale” che riportava il rendimento nell'incarico assegnato al militare, il Grado raggiunto, la Base/Caserma dove aveva servito. Questo documento non poteva essere usato per i concorsi pubblici.

Corsi frequentati e qualifiche riportate **ha frequentato con esito favorevole il tirocinio teorico previsto al gg. 120. È stato nominato Aiuto Specialista.**

Servizio prestato presso il **51° GRUPPO I.T. CHIOGGIA VS**

Incarico ricoperto **VIG. E DIF.**

Rendimento nell'incarico **BUONO**

Grado conseguito **Av. So.**

Congedato il **01.01.87**

Chioggia il 01 gennaio 1987

IL COMANDANTE DEL REPARTO
IL COMANDANTE
Maresciallo Maggiore Luigi *Liberali*

(1) Il «RENDIMENTO GENERICO» è valutato in base:
— sulle categorie I. G. (intelligenza generale) espresse con le lettere A = ottimo, B = buono, C = sufficiente, D = appena sufficiente;
— sul profilo sanitario espresso con i coefficienti 1 = ottimo, 2 = buono, 3 = sufficiente, 4 = appena sufficiente.

DP/0135
Leg. 91/E del 14/11/86

RISULTATI DELLA SELEZIONE ATTUDINALE

COGNOME E NOME **FINALE Mirco**

Nato il **09.03.66** a **VENEZIA** Prov. di **VE**

Distretto Militare di Leva **TREVISO**

Titolo di studio dichiarato **Lic. Media Inf.**

Precedenti di mestiere dichiarati **Attore Dco.**

SELEZIONATO il **12.11.86** presso

GRUPPO SELETTORI di **TREVISO**

Categorie I. G.	PROFilo SANITARIO			
	C (Coefficiente organico)	I (Apparato locomotore)	Aa (Apparato circolatorio)	V (Apparato visivo)
B	URC	URC	URC	URC

CHIAMATO ALLE ARMI il **02.01.86**

ASSEGNAZIONE DEFINITIVA **51° GRUPPO I.T. CHIOGGIA**

Arma, Specialità o Servizio **ARMOR. GOV. VIG.**

Incarico **VIG. E DIF.**

Capitolo II

Prologo alla Guerra Fredda, nasce la Vigilanza Aeronautica Militare

Il mondo, dal 1945 al 1991, diverse volte è stato vicinissimo all'olocausto nucleare. Albert Einstein in una sua celebre citazione disse:

"Non so con quali armi si combatterà la Terza guerra mondiale, ma la Quarta sì: con bastoni e pietre".

Dalla fine degli anni 50 fino alla prima metà degli anni 80 l'Italia fu uno dei più concreti ma per fortuna virtuali campi di battaglia della Guerra Fredda, infatti da Sud a Nord moltissime furono le basi e gli Aeroporti militari dell'aeronautica dotati sia di aerei di ultima generazione che di Testate nucleari, puntate verso l'est dell'Europa. Il compito di vigilare su queste importantissime installazioni fu affidato alla Vigilanza dell'Aeronautica Militare, la V.A.M.

Quella che ci accingiamo a raccontare è l'epopea di questa Specializzazione dell'Aeronautica Militare, creata appunto in occasione della Guerra Fredda: infatti leggerete che il binomio, Vigilanza Aeronautica Militare e Guerra Fredda, non sono due cose distinte tra loro ma legate a doppio nodo l'una con l'altra.



Entrata dell'Aeroporto Tommaso Fabbri di Viterbo sede della scuola Centrale VAM dal 1958 al 2004

Tutto ebbe inizio il 1° febbraio 1945, pochi mesi prima della fine del Secondo Conflitto Mondiale, nell'ICBAF:

Aeronautica Cobelligerante Italiana

ICBAF. Italian Co-Belligerent Air Force

15 ottobre 1943 - 10 giugno 1946



Uno Z.1007 della 256ª Squadriglia dell'88° Gruppo, in decollo da Lecce per una missione, nel 1944.



Il Macchi M.C.202 con identificativo 10-360 appartenente alla 360ª Squadriglia.



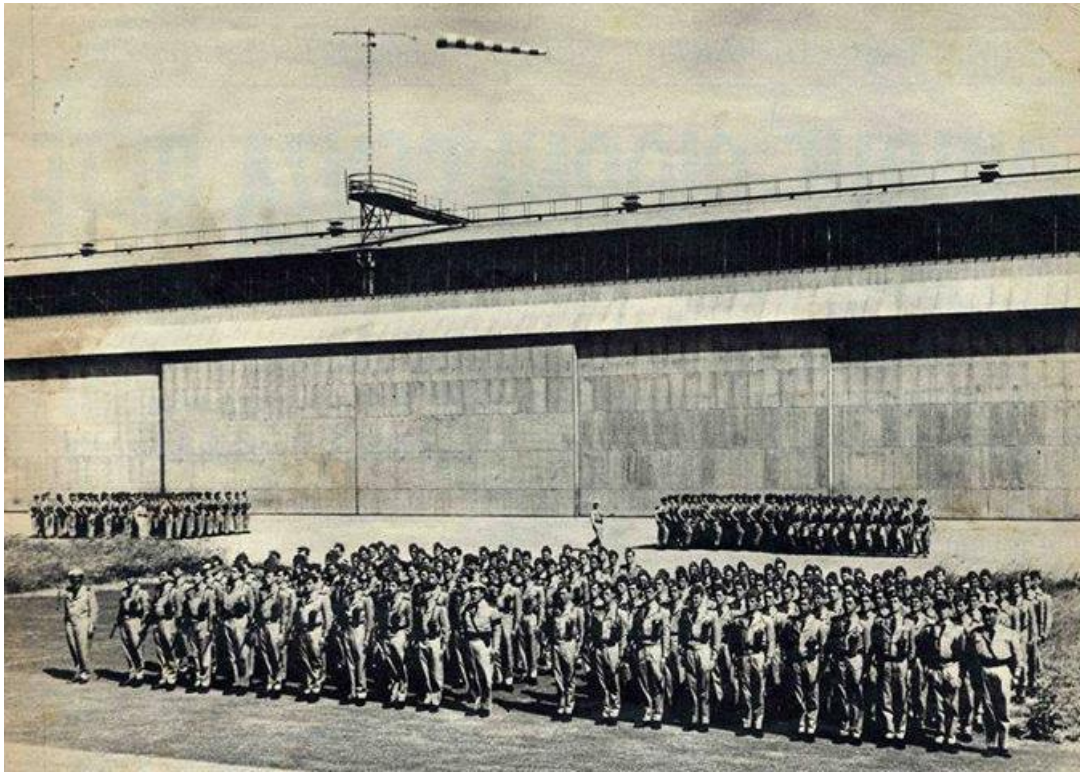
Uno dei Bell P-39N-1 Airacobra in organico al 4° Stormo.

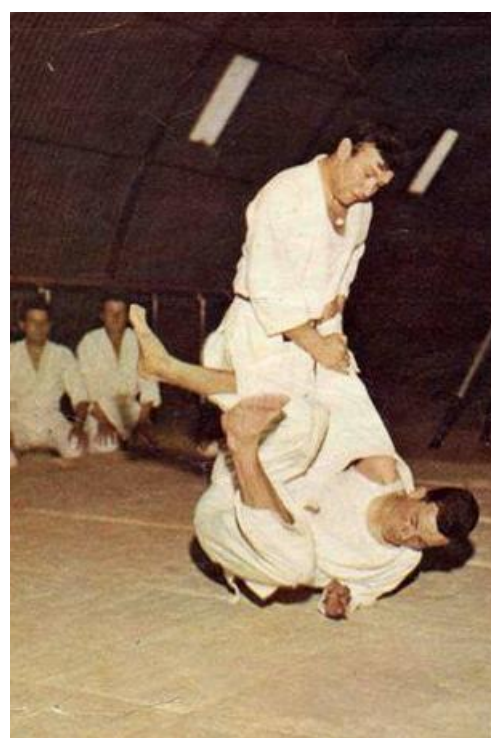


Coccarda dell'Aeronautica Militare Italiana

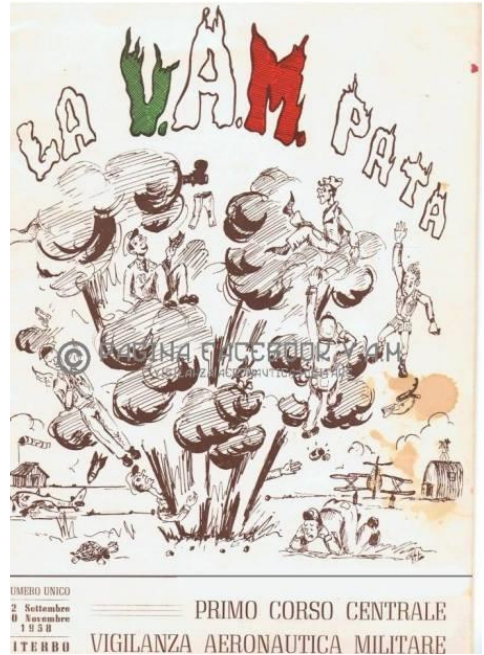


1° Corso V.A.M





fonte: settimanale "Candido"



VAM, NUOVI FUSTI PER L'AERONAUTICA

Alla Scuola di Viterbo pochi istruttori di vecchio stampo riescono in meno di 2 mesi a trasformare centinaia di reclute in soldati preparatissimi alla vigilanza di basi e impianti aeronautici

di FRANCO PAGLIANO

Fidarsi che in un mese si possa formare un soldato è un'idea che non si è mai avuta. Eppure, in questi giorni, a Viterbo, dove si trova la Scuola di Vigilanza Aeronautica Militare, si sta verificando un fatto che non si è mai visto prima: in meno di due mesi, centinaia di reclute sono state trasformate in soldati preparatissimi alla vigilanza di basi e impianti aeronautici.

«Fidarsi che in un mese si possa formare un soldato è un'idea che non si è mai avuta. Eppure, in questi giorni, a Viterbo, dove si trova la Scuola di Vigilanza Aeronautica Militare, si sta verificando un fatto che non si è mai visto prima: in meno di due mesi, centinaia di reclute sono state trasformate in soldati preparatissimi alla vigilanza di basi e impianti aeronautici.»

«Fidarsi che in un mese si possa formare un soldato è un'idea che non si è mai avuta. Eppure, in questi giorni, a Viterbo, dove si trova la Scuola di Vigilanza Aeronautica Militare, si sta verificando un fatto che non si è mai visto prima: in meno di due mesi, centinaia di reclute sono state trasformate in soldati preparatissimi alla vigilanza di basi e impianti aeronautici.»

«Fidarsi che in un mese si possa formare un soldato è un'idea che non si è mai avuta. Eppure, in questi giorni, a Viterbo, dove si trova la Scuola di Vigilanza Aeronautica Militare, si sta verificando un fatto che non si è mai visto prima: in meno di due mesi, centinaia di reclute sono state trasformate in soldati preparatissimi alla vigilanza di basi e impianti aeronautici.»

OCCORRE GENTE PRONTA E DECISA

La Scuola di Vigilanza Aeronautica Militare di Viterbo è una delle scuole più moderne del mondo. In questi giorni, si sta verificando un fatto che non si è mai visto prima: in meno di due mesi, centinaia di reclute sono state trasformate in soldati preparatissimi alla vigilanza di basi e impianti aeronautici.

IN DUE MESI SOLDATI VERI

«Fidarsi che in un mese si possa formare un soldato è un'idea che non si è mai avuta. Eppure, in questi giorni, a Viterbo, dove si trova la Scuola di Vigilanza Aeronautica Militare, si sta verificando un fatto che non si è mai visto prima: in meno di due mesi, centinaia di reclute sono state trasformate in soldati preparatissimi alla vigilanza di basi e impianti aeronautici.»

«Fidarsi che in un mese si possa formare un soldato è un'idea che non si è mai avuta. Eppure, in questi giorni, a Viterbo, dove si trova la Scuola di Vigilanza Aeronautica Militare, si sta verificando un fatto che non si è mai visto prima: in meno di due mesi, centinaia di reclute sono state trasformate in soldati preparatissimi alla vigilanza di basi e impianti aeronautici.»

«Fidarsi che in un mese si possa formare un soldato è un'idea che non si è mai avuta. Eppure, in questi giorni, a Viterbo, dove si trova la Scuola di Vigilanza Aeronautica Militare, si sta verificando un fatto che non si è mai visto prima: in meno di due mesi, centinaia di reclute sono state trasformate in soldati preparatissimi alla vigilanza di basi e impianti aeronautici.»

JUDO: DURO MA SERVE
 Un corso addebi- e mentali per i piloti...
LA "HAJA" FA BENE
 Dopo una giornata di...
LA CAPPELLETTA
 La...
 18 - CANDIDO

LA CERIMONIA DEL GIURAMENTO
 Un corso addebi- e mentali per i piloti...
AVANTI GLI ALTRI
 La...
 19 - CANDIDO

Articolo riguardante i primi Corsi VAM, risalente alla fine degli anni cinquanta, del settimanale umoristico "Candido" fondato nel 1945 a Milano e chiuso nel 1961. Fu fondato da Giovanni Mosca e Giovannino Guareschi (che ne fu anche direttore fino al 1957), edito da Angelo Rizzoli. Fu un giornale di satira politica, prevalentemente anticomunista. La satira era rivolta alla politica italiana degli anni del dopoguerra, in particolar modo verso i comunisti italiani, verso l'Unione Sovietica e i paesi del patto di Varsavia. Il testo è stato scritto da Franco Pagliano, scrittore e reduce della Seconda Guerra Mondiale, autore di numerosi libri sull'Aeronautica Militare.

POESIA PER UN VAM

Chi è il VAM?

«Chi sono io?»

grida questa chimera notturna, metà dèmon, metà ragazzo.

**Il VAM è appunto un ragazzo indemoniato che si degrada e educa
negli estenuanti turni di guardia cui lo obbliga il suo ruolo nella
Vigilanza Aeronautica Militare.**

**Un soldato di leva dunque che conoscerà dell'eroismo solo la fatica
irreale... e della gloria, se mai l'ha sognata, lo sfavillio fosforico dei
deliri notturni.**

**Lui è diverso da quelli che gli somigliano...ha almeno cent'anni, la
sua neve non si scioglie e ormai tiene la divisa pure in libera uscita.
Forse diranno di lui che è morto in altana...il figlio del giornalista è
morto come un valoroso, gli faranno una statua di bronzo sul colle.
A Capodanno il VAM monta di guardia, minuto contro minuto ora
contro ora, come uno spirito ironico, una sentinella celeste e sente
sotto i polpastrelli la stoffa dell'eroe.**

La pace non esiste.

Ha le ali traslucide, Il collo rasato e la divisa sporca.

**Non lineare corre la notte di guardia l'ultimo dell'anno: l'ora
speciale viene raggiunta e oltrepassata, ma poi ritorna più volte
nei turni che separano dall'alba che filtra bagnata sotto le porte.
Così la notte vola via... come una vita di cui si utilizza appena un
soffio... e poi riposa, sulla branda zozza, e si acciambella come un
roditore in letargo.**

Ha giurato!

Liberamente tratto da "Capodanno del VAM" di Edoardo Albinati

La P.A.M.

Con l'invasione della Sicilia del luglio 1943 (Operazione Husky), da parte degli angloamericani, il conseguente armistizio italiano dell'8 settembre 1943 e la successiva conquista del sud Italia da parte delle truppe alleate, fu costituito in seguito alla riorganizzazione del Regio Esercito nel cosiddetto "Regno del Sud", il primo nucleo del Corpo Italiano di Liberazione. Fu la prima grande unità militare del Regio Esercito a prendere parte alle operazioni della Campagna d'Italia accanto agli alleati. Nel settore delle retrovie fu necessario istituire, sul modello organizzativo delle truppe alleate, un organico di uomini da dedicare alla vigilanza ed alla sicurezza interna delle varie installazioni della Regia Aeronautica Militare. Tale iniziativa fu stimolata dall'esempio statunitense: le Forze Armate USA, infatti avevano già affrontato e risolto il problema della vigilanza mediante l'istituzione dei reparti M.P. (Military Police). Nacque così la P.A.M., la Polizia Aeronautica Militare. L'attività della Vigilanza, trovò così pieno riconoscimento e divenne un servizio assolutamente determinante nell'ambito della sicurezza militare. Il primo di tali nuclei nasceva nell'Aeronautica Cobelligerante Italiana, ICBAF (Italian Co-Belligerent Air Force), attiva dal 15 ottobre 1943 al 10 giugno 1946. Questa fu la denominazione convenzionalmente utilizzata per identificare la Regia Aeronautica ricostituitasi nel succitato "Regno del Sud". L'organizzazione territoriale della Regia Aeronautica al 10 Giugno 1940, data della dichiarazione di guerra, era suddivisa in quattro Zone Aeree Territoriali (Z.A.T.), Milano, Padova, Roma e Bari, che con la legge n° 509 del 1961 furono sostituite con i tre Comandi di Regione Aerea (Milano, Roma e Bari) e le Circostrizioni Aeroportuali. Dal 1° febbraio 1945, con il foglio d'ordine n°5, il primo nucleo di militari fu destinato alla funzione di Polizia Aeronautica Militare (P.A.M.) che contava, nella Terza Z.A.T. (Zona Aerea Territoriale) di Roma, 24 allievi singolarmente selezionati e subito addestrati al nuovo compito. In seguito alla fine della Seconda Guerra Mondiale, il 14 novembre 1945 la Missione Militare Alleata emanò una direttiva fondamentale che indicava il nuovo ordinamento delle Forze Armate Italiane, detto di "Transizione", questo imponeva all'Italia una struttura militare che doveva rimanere in vigore fino alla conclusione del trattato di pace. La direttiva, diede luogo alla prima normativa organica del primo dopoguerra, diramata dagli Stati maggiori delle Forze Armate nel marzo 1946. Il 2 giugno 1946, a seguito del Referendum istituzionale, nacque la Repubblica Italiana e con essa le nuove Forze Armate disciplinate dalla normativa del marzo 1946. La P.A.M. continuò a svolgere la missione assegnatole con perizia, professionalità e senso del dovere, segnalandosi in molte azioni. Nel 1949 la P.A.M. venne definitivamente sciolta e nel corso dei successivi anni i suoi compiti vennero completamente assorbiti dalla V.A.M.

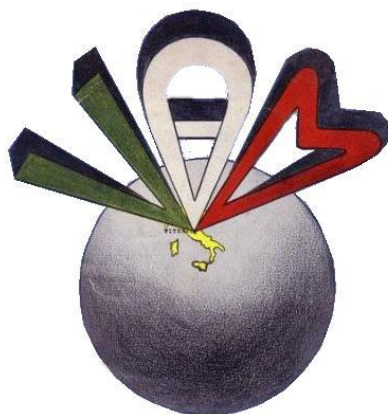


Arrivo a Ciampino il 30 Giugno 1947 di Evita Peron. Avieri della Polizia Militare Aeronautica in servizio di ordine pubblico con elmetti Mod.33 e M1 con la sigla P.M.A. ed una fascia colorata intorno all'elmetto.

Il passaggio dalla P.A.M. alla V.A.M.

Nonostante si definisca il 1949 come l'anno di nascita della Specializzazione V.A.M, dalle ricerche eseguite si evince che il passaggio dalla P.A.M. alla V.A.M durò quasi un decennio. Dal 1946 fino al 1953, l'addestramento delle reclute dell'Aeronautica Militare, fu eseguito dal C.I.R.A.M. (Centro Istruzione Reclute Aeronautica Militare) prima a Taranto poi a Viterbo. Dopo il 1953 i giovani avviati al servizio in Aeronautica svolsero il C.A.R. (Centro addestramento Reclute) nelle caserme dell'Esercito, continuando a seguire la numerazione degli "Scaglioni" tipica dell'Esercito Italiano. Dal 1958 con il 1° Corso V.A.M. nacque la numerazione dei "Corsi", tipica dell'Aeronautica Militare .

Da alcuni documenti ufficiali la denominazione "Vigilanza Aeronautica Militare", inizia a comparire solo dopo la metà degli anni 50, infatti, su questo foglio di congedo rilasciato il 19 novembre 1955 non compare l'abbreviazione V.A.M. ma solo la dicitura "Aviere Governo", sebbene l'Aviere in questione abbia svolto in quegli anni servizio di vigilanza. Inoltre nel secondo documento si può leggere che il C.A.R. (Centro Addestramento Reclute), a conferma di quanto scritto sopra, fu svolto a Como, in una Caserma dell'Esercito.



La Scuola Centrale VAM dal 1958 al 1980

Le ferite aperte dalla Seconda Guerra Mondiale e dalla fratricida Guerra Civile, provocarono in Italia un dissesto politico e sociale che colpì gravemente tutti i settori, sia essi civili che militari. Al termine del conflitto il 70% degli edifici era distrutto o danneggiato. Il calo della produzione industriale raggiunse una percentuale del 29%, della produzione agricola del 63%. Le linee ferroviarie risultarono danneggiate al 40%. I morti civili furono 150.000 e 400.000 i Militari deceduti. L'esercito, la Marina e l'Aeronautica dovettero essere interamente riformati e riorganizzati così come vennero ricostruite le strutture aeroportuali e portuali. La nuova Costituzione approvata dall'Assemblea Costituente il 22 dicembre 1947 e la conseguente necessità di ridisegnare compiti e strutture delle Forze Armate italiane, comportarono nell'immediato dopoguerra anche per l'Aeroporto di Viterbo l'esigenza di un riassetto istituzionale e funzionale. Nacque così l'idea di utilizzare le capaci e ormai consolidate strutture dell'aeroporto per uno scopo nuovo e diverso, coerente con il più generale progetto di riorganizzazione e modernizzazione dell'attività militare italiana. L'Aeroporto divenne così, per la prima volta, sede di una scuola militare, e precisamente del Centro Istruzione Reclute Aeronautica Militare (C.I.R.A.M.), che fino al 1953 curò l'addestramento e l'istruzione dei giovani avviati al servizio di leva in seno all'Aeronautica Militare. Il C.I.R.A.M. dal 1946 al 1952 era ospitato presso l'Idroscalo di Taranto. Dal 1953 al 1958 poi l'aeroporto ospitò la scuola specialisti per la formazione degli avieri aiuto automobilisti (S.S.A.A.). Nello stesso anno s'insedia nell'Aeroporto "T. Fabbri" anche l'aviazione leggera dell'esercito, che sostituisce con i suoi mezzi le attività di volo dell'Aeronautica Militare, in quel periodo non frequenti. L'intenso movimento dei velivoli dell'Aviazione dell'Esercito fa raggiungere all'Aeroporto di Viterbo il terzo posto tra gli Aeroporti Militari nazionali in quanto a volume di traffico. In questo modo la base comincia ad assumere quella conformazione logistica ed istituzionale che era stata prevista dal progetto complessivo di ristrutturazione. Nel 1958 fu allora creata la prima Scuola Centrale VAM (Vigilanza Aeronautica Militare). Essa nacque con l'urgente compito di addestrare gli avieri VAM in modo autonomo, specifico e distinto dagli Avieri Generici addestrati a quel tempo in seno all'Esercito Italiano. La Scuola Centrale VAM si costituì, inizialmente, con un gruppo di 600 Allievi suddiviso in due Compagnie, agli ordini del Colonnello Pilota Corrado BINI. Ogni anno venivano svolti quattro corsi, che avevano durata di circa 85 giorni calendariali. Si passò in seguito a cinque corsi annuali con una durata di

circa 60 giorni. Parallelamente a quella che resterà costantemente negli anni la sua funzione specifica e primaria, la formazione degli Avieri VAM, la Scuola Centrale VAM svolse tutta una serie di attività didattiche collaterali che, con il passare del tempo, ne accrebbero sempre più il prestigio e l'importanza. Il 19 giugno 1962, nel corso di una solenne cerimonia, l'On. Giulio ANDREOTTI, allora Ministro della Difesa, consegnò nelle mani del Comandante della Scuola, Colonnello Pilota Vincenzo PARISI, alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, la Bandiera di Istituto. Nel 1969 la Scuola Centrale VAM ricevette il Trofeo del Capo di Stato Maggiore, riconoscimento che veniva annualmente assegnato alla Scuola Specialisti che maggiormente contribuiva alla formazione civica, militare e professionale del cittadino. Tale prestigioso riconoscimento venne di nuovo conferito alla Scuola nel 1977.



Patch da spalla in uso nei Battaglioni VAM

Testimonianza del VAM Enrico Benincasa:

Io sono del 26° Corso, quindi uno dei primi corsi e penso che all'epoca la specializzazione fosse ancora da "rodare" tant'è che l'addestramento che abbiamo ricevuto noi penso sia stato molto più blando di quello ricevuto dai corsi a tre cifre, a cominciare dall'armamento. Io sono rimasto a Viterbo come istruttore fino al congedo e l'istruzione consisteva soprattutto nelle marce, nei percorsi di guerra, nell'addestramento teorico sull'uso delle armi prima e pratico poi al poligono con Beretta 9 corto, Mab 9 lungo, Srm e Breda (mai sparato con quella. Solo teoria). L'unica cosa è che fin dall'inizio ci hanno dato la divisa con la Piatta che si doveva restituire nel momento in cui non si fosse superato il corso. Alla fine del Corso consegnavano una medaglia d'argento al primo classificato, non ricordo se di ogni plotone o di un plotone per compagnia, non

so quando sia iniziata questa usanza né quando sia terminata. Ovviamente come istruttore mai fatto guardie ma solo qualche ronda e un paio di volte il capoposto.



1° Aviere VAM – Enrico Benincasa – 24° Corso VAM – Anno 1963

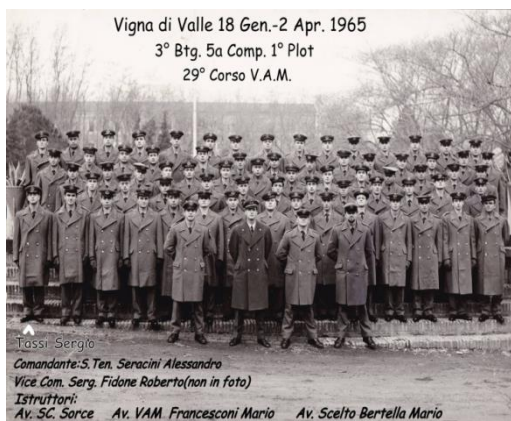
I CAR dell'Aeronautica Militare – Viterbo, Taranto, Macerata e Vigna di Valle

Nel 1962 la crescente esigenza di personale VAM da porre a Vigilanza delle Basi A.M. determinò un primo ampliamento di organico con la costituzione del secondo Battaglione necessario per coprire l'aumentate esigenze di quegli anni. La mancanza di strutture idonee a Viterbo ne causò la collocazione a Vigna di Valle sul Lago di Bracciano, Idroscalo importantissimo fino alla guerra. Dal 1946 presso la base aerea fu ospitato il Comando del Soccorso Aereo che rimase operativo fino al 1961, quando gli ultimi idrovolanti dell'Aeronautica Militare, i Cant Z.506, uscirono dalla linea operativa. Vigna di Valle aveva a disposizione una grande caserma avieri e molte altre strutture in disuso ma “rapidamente ristrutturabili”. Il compito di allestire il distaccamento fu dato all'allora S.Tenente Arnaldo da Tonioni, che assegnato alla scuola di Viterbo, si era offerto volontario per questo compito. Il nucleo di approntamento, costituito da due ufficiali di prima nomina, di Roma, due marescialli, romani, un sergente. maggiore governo uffici, e venti graduati di truppa, fra leva e carriera, quasi tutti istruttori, scelti dal S.Tenente da Tonioni, con funzioni di capo-nucleo, partirono con un autobus e tre camion carichi di brande, materassi, lenzuola, cuscini, coperte, vestiario e materiale vario. Nonostante le grandi difficoltà incontrate in breve tempo, il distaccamento fu approntato. Nel 1965 il 2° Battaglione fu incorporato nella Scuola di Taranto fino al 1967. L'ampliamento delle infrastrutture, che nel frattempo erano state completate, permise nel 1968 di riunire i due battaglioni nell'unica sede di Viterbo.



31° Corso e 28° Corso – il Giornalino stampato a Vigna di Valle

Sergio Servi 29° C.so VAM



Altre due Scuole di Addestramento facevano confluire reclute VAM alla Scuola di Viterbo:

TARANTO – dal 1° novembre 1977 fu riconfigurata in Scuola Addestramento per le Reclute dell’Aeronautica Militare (S.A.R.A.M.) e fino al 30 ottobre 2004, anno della smobilitazione della VAM, si occupò dell’addestramento degli avieri di truppa provenienti dal servizio di leva obbligatoria. Questi al pari dei loro colleghi di Viterbo superato il corso propedeutico del primo mese venivano poi trasferiti alla Scuola di Viterbo per completare il programma istruzionale relativo alla specializzazione VAM.



MACERATA – questa scuola svolgeva lo stesso compito di Viterbo e Taranto, costituita nel 1979 fu chiusa nel 1995, essendo diminuita la richiesta di Avieri VAM causata dalla chiusura di diverse Basi in tutta Italia. In questa Scuola gli allievi dalla prima alla terza Compagnia erano quelli destinati a Viterbo mentre gli allievi delle altre Compagnie erano destinati a divenire avieri generici oppure specialisti in altre attività dell’A.M.



Alla SARAM di Macerata ogni Compagnia aveva l’usanza di creare un quadro che la rappresentava che in seguito veniva appeso nella mensa truppa.

La Scuola Centrale VAM dal 1980 al 2004

Nel 1981 la Scuola di Viterbo assunse la denominazione di “Scuola Addestramento Reclute e Vigilanza Aeronautica Militare” in concomitanza con una grande riorganizzazione dell’attività istruzionale. I due Battaglioni infatti attendevano ciascuno ad una fase addestrativa ben definita: le reclute venivano inquadrare inizialmente nel primo Battaglione (fase SARAM) per svolgere il corso propedeutico in cui tutte le operazioni di carattere generale e l’istruzione formale come la vestizione, marcia, cultura militare generica ed una singola esercitazione a fuoco, occupavano uno spazio predominante; al termine di questa prima fase, dopo il giuramento di fedeltà alla Patria, l’allievo transitava nel secondo Battaglione (fase VAM) che approfondiva e completava il programma istruzionale, curando in particolar modo, l’addestramento teorico e pratico all’uso delle armi ed al servizio di vigilanza armata. Dal 1989 si ritornò all’iniziale strutturazione su 2 Battaglioni ciascuno costituito da oltre 1100 allievi con identico iter istruzionale. Nel 1998 affluivano mensilmente alla SARVAM oltre 1000 allievi per un totale di circa 13000 reclute ogni anno. Il ciclo istruzionale durava 55 giorni suddiviso in due fasi di durata quasi uguale.

Alla fine degli anni 80 iniziò una sperimentazione sugli allievi VAM con lo scopo di migliorare il loro addestramento militare per renderlo superiore allo standard delle Forze Armate. Il personale istruttore fu differenziato per fasi e specialità insegnate, alcuni istruttori furono mandati ad effettuare corsi di specializzazione in reparti operativi per affinare tecniche e preparazioni specifiche, l’esperimento purtroppo durò solo pochi anni, perché all’epoca oltre a ricevere lettere dai reparti di destinazione di encomi per il livello di preparazione raggiunto dai ragazzi di leva, ci furono di contro opposizioni sul modo in cui l’insegnamento era effettuato, troppo specialistico per dei semplici avieri di leva.

In quel periodo le tre Compagnie dei due Battaglioni VAM erano riconoscibili per le patch da spalla, anche queste usate solo per il breve periodo succitato.



1° - 2° - 3° Compagnia

Gradi che erano conferiti agli Avieri VAM



IL 22 novembre 2004, Lunedì, fu uno di quei giorni destinati a restare negli annali dell'Aeronautica Militare e della città di Viterbo; fu infatti il giorno in cui affluirono alla Scuola Marescialli (ex S.A.R.V.A.M. - Allievi Reclute Vigilanza A.M. fino al 31 ottobre), le giovani reclute destinate a frequentare l'ultimo corso di leva della Vigilanza dell'Aeronautica Militare. Un "rito", quello dell'affluenza delle reclute VAM che si era ripetuto per ben 379 Corsi, tanti, infatti, furono i corsi tenutisi a Viterbo; il 1°C/so VAM nel lontano 1958 e l'ultimo appunto in quei giorni di fine 2004. Allora affluirono oltre 500 giovani, nel 2004 solo 350, quello fu un segno dell'imminente sospensione del servizio obbligatorio di leva e della collaterale evoluzione degli assetti organici della FF.AA. ormai orientata verso la professionalizzazione totale dei propri effettivi. In oltre 45 anni di corsi VAM, centinaia di migliaia di italiani transitarono per la Scuola di Viterbo sulla quale tante storie erano state scritte e raccontate, tante leggende alimentate. Il 31 dicembre 2004 il servizio di leva venne sospeso e la Scuola di Viterbo fu destinata alla formazione dei futuri marescialli della F.A.

Fonte: aeronautica.difesa.it

Simone Mazzucconi

SCUOLA ADDESTRAMENTO RECLUTE E VIGILANZA AERONAUTICA MILITARE

V A M

L'origine dell'escuazione in proprio, da parte dell'Aeronautica Militare, dei compiti di vigilanza delle sue installazioni risale agli anni della presenza in Italia delle truppe alleate che erano già dotate di speciali reparti con queste funzioni. Fu in quella circostanza che — come ebbe a ricordare l'allora tenente colonnello Silvio Magni in un suo discorso che esponeva compiti e funzioni della vigilanza militare — prese il via l'idea di costituire il primo embrione dal quale doveva poi svilupparsi l'odierna struttura della V.A.M.

Con il foglio d'ordine n. 5 del 1° febbraio 1945 fu quindi costituito il Nucleo comando della polizia dell'Aeronautica Militare. Si trattava di un organismo modesto e con limitate finalità iniziali per l'allora comando della 3ª Z.A.T., con una forza di 24 avieri, selezionati uno per uno e subito addestrati al nuovo compito. Era evidente l'influenza diretta delle funzioni di polizia militare svolte dagli analoghi reparti alleati, funzioni che con il tempo subirono un'evoluzione che portò nel 1949 allo scioglimento della P.A.M. e alla sua sostituzione con il neocostituito Reparto di vigilanza A.M., dalle funzioni via via più ampie e complete nei confronti di tutte le installazioni militari della forza armata.

Rivista Aeronautica n. 3/1985 51



Copertina e fotografie tratte dalla Rivista Aeronautica n°3/1985



Fotografie tratte dalla Rivista Aeronautica n°3/1985

Un salto nel buio

Di Loris Cenedese

Ricevere la cartolina precetto, significava abbandonare le proprie abitudini, la propria famiglia, la fidanzata, il lavoro. I ragazzi nati nel XX° secolo, sapevano bene che alla fine il momento di partire sarebbe arrivato e inconsciamente erano preparati da molto tempo ad affrontare quel viaggio avventuroso. Qualcuno cercava di rinviarlo per motivi di studio, altri avevano provato a farsi riformare, spesso senza successo, nel corso della famosa "visita dei tre giorni": il controllo militare obbligatorio che si faceva a diciotto anni e che sentenziava chi era abile o riformato al servizio di leva. Molti altri ragazzi, invece, anche se tentennanti e timorosi, volevano davvero partire per servire la Patria. Queste Testimonianze tratte dalle memorie (Da Viterbo a Torino-Caselle) del 1° Aviere VAM, Loris Cenedese, riassumono perfettamente lo stato d'animo che precedeva la partenza e il viaggio verso quello che si presentava come un vero e proprio salto nel buio: il servizio di leva obbligatoria.

Quella fu una sera diversa, una sera che, campassi mille anni, non scorderò mai, era il 24 ottobre 1985 ed io, accompagnato da mio padre, mia madre e mia sorella, mi sto recando alla stazione di Porta Nuova, e nell'avvicinarmi, con gli occhi velati di malinconia, salutavo la grande Torino, salutavo le strade che, saltuariamente frequentavo; avevo in tasca la cartolina precetto, e in gola, parole per i miei cari, che si rifiutavano di uscire; su quel foglietto rosa, oltre alla destinazione, Viterbo, era riportata anche una strana sigla, che né gli amici più cari, né i conoscenti, avevano saputo spiegarmi, quella ... S.A.R.V.A.M. ... mi lasciava perplesso, sapevo che faceva riferimento all'Aeronautica Militare ma più oltre non riuscivo ad andare. Il mio cervello, continuava a rivedere questa sigla sempre senza sapersi dare una risposta, cosa sarà mai? e poi, ... poi c'è scritto scuola? ma tutti gli amici, che sono partiti prima di me per servire la Patria, sono andati al C.A.R., ed io? io invece vado in una scuola ... mah ... staremo a vedere. Eccomi al binario, lì, trovai altri ragazzi, come me, una cosa ci accomunava tutti, l'identica cartolina; conobbi così Fabrizio, Corrado e Marco; dubbi, domande, interrogativi senza alcuna risposta, ci accompagnavano mentre salivamo in treno per Roma, e dopo una notte di viaggio, con l'agitazione alle stelle, scendemmo alla stazione Termini. Di corsa alla stazione di Roma San Pietro, dove prendemmo il treno che ci avrebbe portati a Viterbo; su quel treno salirono tanti altri giovani, che, come noi, dovevano presentarsi all'Aeroporto T. Fabbri, sede della S.A.R.V.A.M. L'ora fatidica è arrivata, è la mattina del 25 ottobre 1985, ed io varco, per la prima volta, un cancello che non dimenticherò mai più per tutto il resto della vita; cominciava male, alcuni ragazzi, all'entrata, ci dicono che siamo finiti all'inferno e che ci faranno morire perché ci devono selezionare per diventare V.A.M. Ecco, che la confusione che ho in testa, inizia a dipanarsi, ricordo che alcuni amici del paese da cui provengo, Brandizzo nel hinterland Torinese, in passato, mi raccontarono di quando loro si ritrovarono "sotto le armi", in un reparto di fanteria dislocato a Bellinzago Novarese, comune vicinissimo a Cameri paese alla periferia di Novara, dove si trova la base del 53° Stormo Caccia Intercettori dell'Aeronautica Militare, durante le "fughe" serali, si guardavano bene dal passare nelle vicinanze dell'aeroporto, perché lì, dicevano, lì ... c'erano i V.A.M. Fu così che, anche, la prima parte di quella sigla mi divenne subito chiara Scuola Addestramento Reclute V.A.M., bene, ecco il primo spiraglio di

luce, ma la domanda successiva era al momento ancora senza risposta, mi chiedevo, anzi ci chiedevamo, "... ma chi sono questi VAM", c'era un alone di mistero su questi militari, sconosciuti ai più; dai discorsi di altre "reclute" in attesa sul piazzale dell'autoreparto di Viterbo, fatti e leggende, che riguardano questi fantomatici militari, si sovrapponevano, fino a farli apparire come figure inesistenti e mitologiche. A quel punto, decisi che non era il caso di continuare ad arrovellarmi con domande, che avrebbero ricevuto, nel corso dei giorni futuri, risposte più che esaurienti: mi misi l'animo in pace e mi dissi: "... bene, se l'Aeronautica, mi ha voluto e mi ha fatto arrivare fino a Viterbo, nella scuola per diventare VAM, il mio compito è quello di fare di tutto per essere, in futuro, uno di quei ragazzi! Fabrizio, Corrado, Marco ed io, cerchiamo di restare sempre uniti, in modo da essere inseriti nello stesso plotone; la tattica funzionò e così, ci ritrovammo, tutti e quattro nella stessa camerata; nel pomeriggio ci consegnarono le lenzuola, la coperta e dopo aver sistemato i bagagli "civili", ci accompagnarono, con un abbozzo, quanto mai strampalato, di plotone, alla mensa; quello fu il momento in cui facemmo conoscenza con una realtà che, oserei definire la parte più "pericolosa" della nostra permanenza a Viterbo, era la mensa della S.A.R.V.A.M.! ma la fame, la gioventù e lo stomaco, che a quell'età digerisce anche le pietre, ci permisero di passare indenni da quel terribile incubo che era la mensa della Scuola. Ragionando, sulle famose sigle, scoprii che, non eravamo alloggiati alla S.A.R.V.A.M. bensì alla S.A.R.A.M., sigle simili, con una sottile differenza, ma con un significato preciso, era in corso una selezione, che sarebbe durato un mese, fino al giorno del giuramento, poi gli "allievi" (così eravamo chiamati) idonei, passavano alla fase finale dell'addestramento, quella fase che avrebbe definitivamente identificato ogni "allievo" finalmente come un VAM effettivo. Avevo un solo ed unico pensiero, dovevo essere un VAM, quell'obbiettivo, non mi dava pace; non avevo alcun problema fisico, tanto meno problemi caratteriali, quindi, uno dei prossimi a uscire dalla scuola, alla fine dell'addestramento, come VAM, dovevo essere io. Il periodo S.A.R.V.A.M. fu certamente il più duro, fu facile, cambiare il modo di ragionare, di muoversi, insomma il modo di vivere ma gli istruttori sapevano il loro mestiere, ed alla fine ci riuscii, raggiunsi il mio obbiettivo, dopo il giuramento mi venne comunicato che ero diventato, ancora adesso mentre scrivo, mi riempio di orgoglio, un "basco grigio azzurro" e da quel momento, entrai a far parte di quella, mitica, compagine di uomini chiamati VAM! Ero finalmente anch'io un VAM.



Loris Cenedese

La Scuola Centrale VAM di Viterbo era per noi giovani reclute un'avventura entusiasmante e ogni cosa era da noi accettata e condivisa, l'unico neo organizzativo era la famigerata mensa, Loris in un modo davvero simpatico e di cui condivido ogni singola parola, ci racconta come era vissuta dai coscritti l'esperienza quotidiana di mangiare nella mensa dell'Aeroporto.

La Mensa di Viterbo

Di Loris Cenedese

Un incubo che, ancora oggi, ogni tanto, mi perseguita; per un giovane abituato ai manicaretti della mamma, quanto veniva prodotto e distribuito dalla mensa, era ignobile, sotto tutti i punti di vista, odore e cibo di infima qualità; ma l'età, la fame e lo stomaco da VAM mi hanno permesso di sopravvivere, ingurgitando le più terribili porcherie, che né prima, né dopo, ringraziando Dio, ho mai più avuto la disgrazia di assaggiare.

Era talmente "orripilante" sia la qualità degli alimenti, che il modo, con il quale, questi, venivano cucinati, che tutti gli "allievi" avevano, come me, un unico obiettivo, andare in libera uscita serale, così da poterci sfamare, dilapidando, nelle fornitissime trattorie cittadine, i soldi portati da casa, quelle trattorie che all'ora di cena, venivano, letteralmente, prese d'assalto da un orda di avieri affamati, dove, oltre a ritemperare lo stomaco, si cercava di dimenticare, almeno per un po', la fatica, la disciplina e la lontananza dai nostri cari.

Ricordo che, prima di affrontare le lunghe giornate di addestramento, nel corso di quelle interminabili marce, sulla "famigerata" pista di fuoco, mi riempivo le tasche, della mimetica, di cioccolata e pane che riuscivo, nonostante tutto, tra un "passo" e una "cadenza", a mangiare.

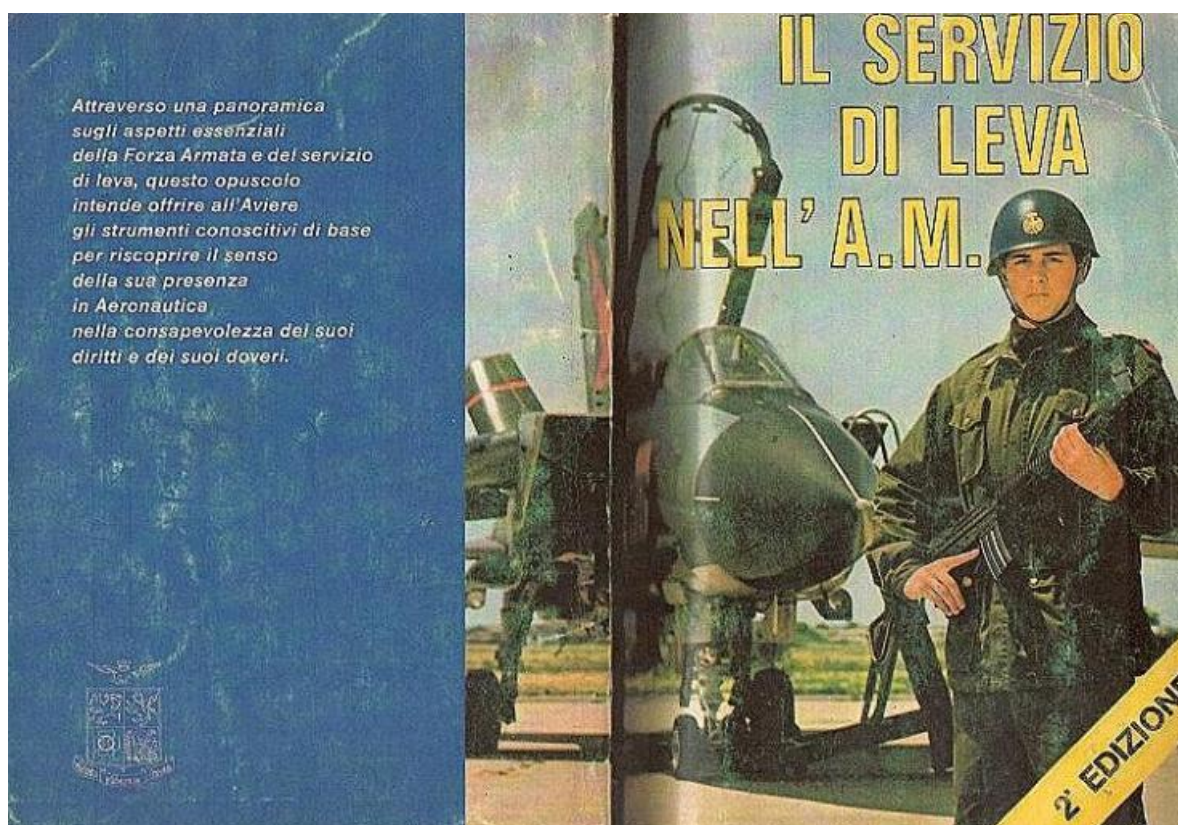
Durante la mia permanenza alla Scuola, per ben due volte, il plotone, di cui facevo parte, venne incaricato di corvè cucina, e vidi, il "terrificante" dietro le quinte, di quel posto così famoso ai VAM, e dicendo VAM intendo tutti i giovani, che nel corso degli anni, sono passati dalla Scuola Centrale; ancora oggi, a distanza di così tanti anni, sento nelle narici, quegli odori nauseabondi, quegli indicibili effluvi che, dalle cucine, fuoriuscivano, e non posso trattenere un gesto di nausea; una sola parola, come allora, mi esce dalla bocca, "... che schifo!..." e subito cerco di dimenticare l'unico neo, di quella strabiliante ed entusiasmante avventura che fu la mia "naja" nella più sconosciuta delle specializzazioni dell'Aeronautica Militare ... la V.A.M.

Contenitori per la raccolta delle urine

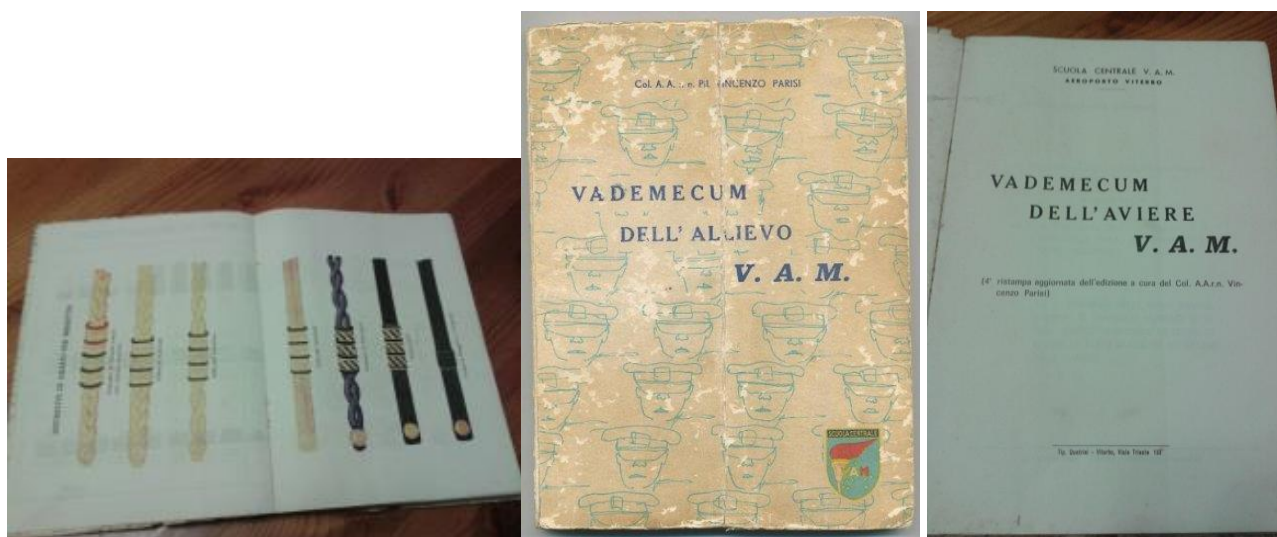
Una particolarità che molti ricordano della leva erano i famigerati contenitori per la raccolta delle urine. Vennero usati negli anni 70/80/90, presso tutte i Centri Addestramento Reclute (C.A.R.) e anche presso le Scuole Addestramento Reclute A.M. (S.A.R.A.M.) di Viterbo, Macerata e Taranto. Questi contenitori si trovavano nei bagni e dovevano essere usati dalla truppa. Le urine raccolte permettevano ad alcune aziende farmaceutiche di estrarre l'ammoniaca, materia prima utile alla confezione di medicinali come sulfamidici, vitamine, antimalarici, lozioni e cosmetici.



Caratteristiche Psico/Fisico/attitudinali dell'Allievo VAM



Libretto che veniva fornito alla S.A.R.V.A.M. di Viterbo, agli avieri che si preparavano al duro addestramento per diventare VAM



-Vademecum dell'Aviere- Scuola Centrale V.A.M. di Viterbo – anno 1969

Testo in dotazione agli Allievi della Scuola Centrale V.A.M (Vigilanza Aeronautica Militare) per la formazione degli avieri, durante il corso di addestramento.

Testimonianza del Generale di Brigata in congedo, **Arnaldo da Tonioni**, dal 1960 al 1965 in forza alla Scuola Centrale VAM di Viterbo e ideatore del “Vademecum dell’Aviere”, nel 1962 ebbe anche il merito della costituzione, con pochi uomini e mezzi, del Secondo Battaglione a Vigna di Valle.

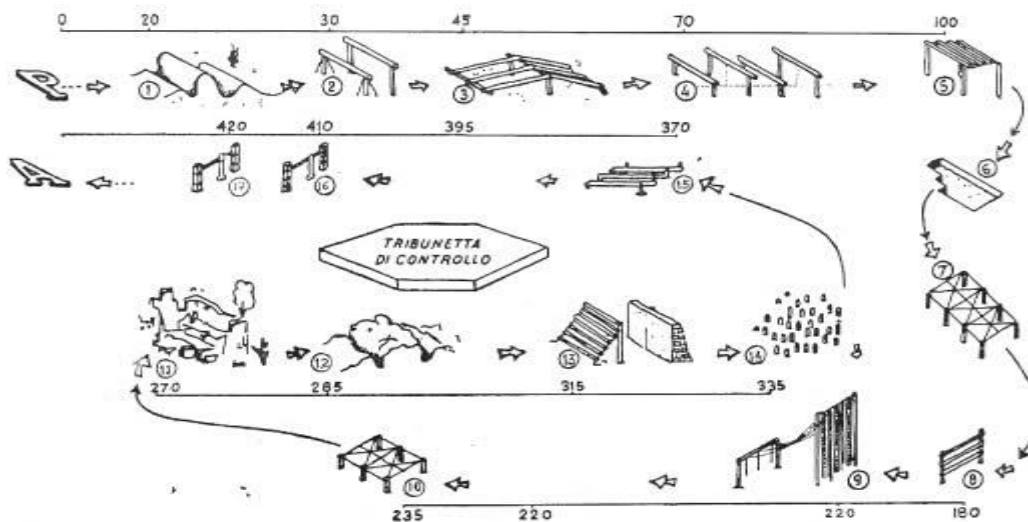
“Rifacendomi alle basi delle mie lezioni agli allievi, impostate su un metodo didattico, dalla stamperia dell’idroscalo di Vigna di Valle riuscii a farmi stampare a ciclostile delle dispense, che poi furono la base del “Vademecum” da distribuire agli allievi. Da questo ideai un test a Quiz finali con correzione a scheda perforata che gli avieri avrebbero dovuto compilare al termine del corso, infatti dal Vademecum ricavai poi un paio di centinaia di domande sintetiche con quattro risposte, una falsa, due verosimili ma non corrette e una giusta, col quadratino in cui mettere la crocetta. Venticinque domande opportunamente scelte per ogni quiz, su una scheda perforata per la correzione, Il punteggio serviva anche per accontentare le richieste per lo smistamento. Ideai anche “la scheda colloquio”: nacque dall’esperienza fatta come comandante del 7° plotone del 10° Corso, in quel periodo chiamai a rapporto singolo tutti gli oltre ottanta allievi per conoscerli, parlando con loro, di ciò che li riguardava, problemi e necessità. Questo era psicologicamente importante per far capire ai giovani cittadini in armi ma spaesati che non li vedevo come numeri ma come uomini. Avevo anche l’incarico secondario di ufficiale addetto all’Ufficio Addestramento e pianificazioni, quindi la scheda fu estesa a tutti, mi sembra dal 14° corso. Era molto articolata, doveva essere compilata dal comandante di plotone, che esprimeva un suo giudizio sintetico sulle qualità e segnalava i problemi evidenziati. Successivamente doveva essere visto del Comandante di compagnia, che inoltrava al Comando Battaglione Allievi, le schede che richiedevano azioni successive, come visite mediche, domande di esonero, interventi di enti superiori, ecc.. Era un documento riservato, che finiva nell’archivio della sezione personale allievi”.

L’addestramento delle reclute alla Scuola Centrale VAM di Viterbo era scandito da lunghe ore di marcia, percorso di guerra, studio in aula almeno due volte alla settimana e altrettante di attività ginnica. Le lezioni si svolgevano in aula e nei piazzali antistanti le palazzine in estate, dove oltre ad altre istruzioni teoriche, venivano insegnate anche le teorie sull’uso delle armi, M.A.B, SC 70, PM 12 S, Pistola Beretta modello 1934, e Breda SAFAT, così come quelle sul lancio della bomba a mano. Le prove pratiche di tiro si eseguivano nei poligoni di Furbara e anche di Civitavecchia. Le bombe a mano, sia quella da esercitazione che quella da guerra, si lanciavano nell’apposita area/poligono dietro la cosiddetta “pista di fuoco”.

Gli allievi che accedevano negli anni 60/70 alla Scuola Centrale di Viterbo venivano scelti per afferire alla specializzazione VAM, oltre che per le doti psico/fisico/attitudinali, anche per la loro condotta sociale negli anni precedenti alla leva. Venivano visionate infatti, la fedina penale e l'appartenenza a partiti politici sia dell'Allievo che dei suoi famigliari. Non bisogna dimenticare che in quegli anni a partire dal 1968, le manifestazioni studentesche, la nascita di gruppi terroristici di estrema destra e di estrema sinistra, sarebbero stati prodromi di tutti gli eventi che sarebbero accaduti nei successivi anni 70, un'epoca che poi sarebbe stata chiamata "Gli anni di piombo". Decine e decine di attentati ed omicidi politici ebbero luogo in quel lungo decennio, con Basi e Caserme e convogli militari attaccati da manifestanti e in alcuni casi anche da cellule terroristiche nostrane alla ricerca di armi con le quali proseguire la loro lotta armata. Per questi motivi era in quel frangente epocale fondamentale fare una cernita a monte sull'affidabilità di chi poi avrebbe ricoperto ruoli di vigilanza in basi militari ad alto rischio d'infiltrazione. Negli anni 80, con la fine del terrorismo italico e della Guerra Fredda (1989/1991), entrare nella VAM diventò più semplice e la condotta sociale dell'allievo, precedente alla leva, non costituì più un metro di giudizio per l'ammissione alla VAM. La fedina penale e i carichi pendenti venivano visionati solamente in quei casi in cui il VAM era demandato a compiti speciali, quali il rilascio del nullaosta di sicurezza (NOS) per accedere ai punti sensibili delle Basi.

Il Percorso di Guerra

Risalendo alle origini dell'educazione fisica l'indirizzo bellico ha sempre svolto un ruolo di primo piano tanto che buona parte delle discipline sportive praticate oggi giorno derivano dalle attività addestrative del soldato. Vi sono ancora oggi alcune attività che sono peculiari dell'educazione fisica e dello sport con le stellette, una di queste è senza dubbio quella che nei ricordi di chi ha fatto il servizio militare è conosciuta come "percorso di guerra", ma che in realtà è il campo di addestramento ginnico sportivo militare (C.A.G.S.M.); una delle cinque prove del pentathlon militare, disciplina nata negli anni '50 e studiata per mettere il soldato nelle condizioni di muoversi efficacemente sul campo di battaglia.



Il percorso è lungo circa 450 metri e prevede il superamento di 17 ostacoli di foglia e dimensioni diverse.

I praticanti possono indossare la tuta ginnica o la tenuta da combattimento.

Vediamo l'ordine e la denominazione degli ostacoli:

- 1) banchina con fosso
- 2) doppia trave
- 3) assi di equilibrio
- 4) gabbia di staccionate
- 5) spalliera orizzontale
- 6) riviera
- 7) reticolato
- 8) spalliera
- 9) palco di salita con scala di corda e tacche di invito e passaggio su fune
- 10) reticolato
- 11) macerie di abitazione
- 12) terreno rotto
- 13) castello per il salto dall'alto e muro a parete liscia verticale
- 14) passaggio su ceppi
- 15) tavola di equilibrio oscillante
- 16) passaggio con resistenza allo spingere
- 17) passaggio con resistenza al tirare

Solitamente vengono impiegati dai 2'15" ai 3'30" per compiere l'intero percorso che è di una durezza estrema

Difatti vi sono alcuni ostacoli come il palco di salita e le macerie di abitazione che, soprattutto perché inseriti dopo più di un minuto di percorso sono "stronca gambe".

Inoltre il quattordicesimo ostacolo che prevede il superamento di un muro alto circa 2,50 m. viene affettuosamente chiamato “muro del pianto” dai giovani sottotenenti appena usciti dall’accademia militare.

Da un punto di vista della tipologia dello sforzo possiamo paragonare il percorso ad un ibrido tra 400 ostacoli e 3000 siepi con un maggior impegno delle capacità di forza e data la diversità degli ostacoli con un maggior stimolo delle capacità coordinative.

Principi base:

- corretta distribuzione dello sforzo
- superamento efficace degli ostacoli
- passaggi radenti
- discesa dagli ostacoli con sguardo orientato all’ostacolo successivo
- affrontare il percorso con grande volitività.





Addestramento intensivo SARVAM



Aviere scelto Mirco Perale- SARVAM, percorso di guerra

Compiti della V.A.M

1. Vigilare sulle installazioni, i mezzi e gli impianti della Forza Armata, partecipando anche alle attività di protezione locale e concorrendo al servizio di ordine pubblico;
2. Effettuare il servizio di scorta motociclistica, oppure a bordo di automezzi e/o autocolonne militari, di autovetture di Autorità;
3. Assicurarava il servizio di porta ordini, di controllo dei mezzi AM, di controllo agli ingressi di aree di particolare riservatezza, collaborando con gli organi addetti al servizio di Polizia Militare e di tutela del segreto militare;
4. Partecipava ai servizi d'onore e di rappresentanza;
5. Svolgeva attività di "inquadramento" del personale a lui affidato, curandone l'addestramento militare e quello formale;
6. Operava in settori di attività ausiliarie tecniche e logistico-generalì;
7. Impiegava correttamente le armi individuali, collettive e di Reparto secondo la normativa generale e di Reparto vigente;

Le armi in dotazione all'Aviere VAM

- **la pistola mitragliatrice BERETTA 12/s calibro 9;**

La Beretta PM12 è una pistola mitragliatrice calibro 9 × 19 mm Parabellum, progettata e fabbricata dalla Beretta, venne ideata nel 1959 e prodotta a partire dal 1961 sino ad oggi. Ideato per migliorare le prestazioni del Moschetto Automatico Beretta, più comunemente noto come MAB 38 e successive modifiche, venne adottata dall'esercito italiano nel 1961. Negli anni settanta e ottanta, furono apportate delle leggere modifiche sostituzione della sicura e modifica del selettore da singolo a raffica e sicura che furono sostituiti da bottoni passanti tipo traversino ad un unico selettore – Sicura – Intermittenza – Raffica (versione PM12S) e montava i caricatori del MAB da 20, 30 e 40 cartucce.

- **il fucile d'assalto SC-70/90 calibro 5.56;**

L'SC 70/90 è un fucile d'assalto prodotto dalla Beretta. Il progetto del 1970 è stato successivamente messo in produzione dai primi anni 80, che ha poi ispirato il ARX-160. L'SC 70/90 ha la gruccia del calcio pieghevole. Utilizza munizioni 5,56 × 45 mm, calibro d'ordinanza NATO per i fucili d'assalto e leggeri in dotazione alla truppa. Il fucile d'assalto della serie 70/90 viene alimentato da un caricatore dalla capacità di 30 colpi, è un'arma a sfruttamento indiretto dei gas, a chiusura stabile mediante tenoni e mortase, tipo di incastro composto da un maschio (tenone) e dall'alloggio corrispondente (mortasa) ricavate nella culatta, sul corpo di recupero dei gas vi è una valvola parzializzatrice che non incide sulla celerità di tiro. Possiede un selettore di tiro bilaterale posizionabile su 4 posizioni: sicura, colpo singolo, raffica controllata da 3 colpi, raffica continua. La canna è rigata da 6 righe destrorse con passo da 178 mm. L'arma è completamente smontabile senza attrezzi. I congegni di puntamento sono:

- una diottra pieghevole a due posizioni per il tiro a 250m – 400 m (per distanze superiori è possibile applicare delle ottiche mediante l’installazione di una slitta al posto della maniglia di trasporto;
- un mirino a palo protetto da due alette;
- la maniglia di trasporto (solo per il tiro istintivo) da una tacca di mira e mirino fissi.

L’arma possiede un’impugnatura a pistola in tecnopolimeri dotata di uno scomparto richiudibile per il materiale di pulizia.

- **il Moschetto Automatico Beretta (MAB), modelli 38A/44, 38/49 e 38/57.**

Il MAB fu il fucile mitragliatore che dal 1918 fino agli anni '90 rappresentò l'Italia. Per noi VAM fu l'arma che più di ogni altra racconta la nostra storia. Noi lo consideravamo un amico inseparabile, il compagno di tante guardie. Come l'*MP40* per l'esercito Tedesco, lo *Sten* per quello Inglese, il *Kalashnikov* per i sovietici e il *Thompson* per gli Stati Uniti, il MAB fu il mitra per antonomasia dell'Esercito Italiano. Già da prima della seconda guerra mondiale i fanti dell’esercito italiano avevano in dotazione un fucile d’assalto automatico: era il MAB 18. Successivamente il progetto, che aveva riscosso un discreto successo, fu ulteriormente sviluppato e la Beretta ideò il MAB 38, ovvero Moschetto Automatico Beretta Mod. 1938 (dall’anno di produzione 1938). I primi ad essere equipaggiati con il MAB 38 furono gli appartenenti alla PAI (Polizia dell’Africa Italiana) tanto che il Ministero delle Colonie ne ordinò da subito un cospicuo numero di esemplari. Allo stesso tempo anche il Dipartimento di Pubblica Sicurezza del Ministero dell’Interno decise di acquistarlo per la dotazione di quello che era il Regio Corpo degli Agenti di Pubblica Sicurezza. Nonostante le autorità militari avessero omologato il MAB 38 per la dotazione del Regio Esercito, l’arma entrò in servizio solo nel dicembre 1941. In seguito anche la Regia Marina decise di armare il personale del Battaglione “NP” (Nuotatori Paracadutisti) con il MAB 38, e così fece anche la Regia Aeronautica con il proprio Battaglione “Adra” (Arditi Distruttori Regia Aeronautica). La prima versione del **MAB 38** riportava l’attacco della baionetta nella parte inferiore del manicotto di raffreddamento della canna, prima dello spegni fiamma costituito a sua volta da due grossi fori rettangolari longitudinali; la baionetta era simile a quella del fucile Carcano 91/38, aveva la lama pieghevole che in posizione di chiusura veniva alloggiata in un apposito incavo ricavato nella parte inferiore del fusto in legno. Il **MAB 38** era in calibro 9 mm Focchi ed il sistema di mira era costituito da un alzo con cursore mobile graduato fino a 500 metri. Come già il MAB 18 anche il **MAB 38** era munito di due grilletti: uno anteriore che serviva per il tiro semiautomatico ed uno posteriore per il tiro automatico; sul ponticello dei grilletti era posto il pulsante della sicura per il grilletto posteriore. Al modello iniziale del MAB 38 furono apportate varie modifiche che ne caratterizzarono altrettante versioni prodotte in seguito dalla casa di Gardone Val Trompia. Una delle prime modifiche fu l’eliminazione dell’innesto per la baionetta e relativo incavo nel fusto in legno; anche lo spegnifiamma fu modificato e i due fori longitudinali furono modificati in quattro fessure semicircolari nella parte superiore della canna. Altra modifica di rilievo fu quella del dispositivo di mira del **MAB 38A42** , sostituito da un mirino anteriore e tacca di mira posteriore fissa regolata a 200 metri. Altre modifiche furono apportate al fine di abbassare i costi di produzione dell’arma; la lunghezza della canna fu ridotta e le parti meccaniche come culatta, bocchettone di inserimento del caricatore e la scatola del meccanismo di scatto furono prodotti non

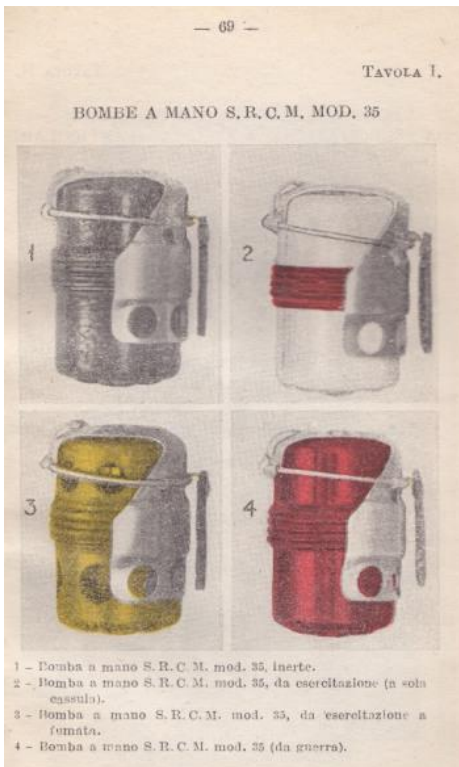
più in un unico elemento lavorato ma realizzato con pezzi di lamiera d'acciaio stampati e saldati tra loro. Il **MAB modello 38A/44** fu prodotta durante il periodo della RSI e fu caratterizzato dalla mancanza dell'unico dispositivo di sicurezza presente nei modelli precedenti: quello cioè del blocco dell'otturatore in chiusura e di conseguenza non era presente nemmeno il pulsante sulla parte sinistra esterna della culatta sopra al fusto. Venne eliminato anche il tubo guida-molla e scomparve quindi la caratteristica protuberanza fuoriuscente dal tappo di chiusura posteriore. La molla di recupero aveva lo stesso diametro dell'interno della culatta ed appoggiava direttamente sul tappo di chiusura posteriore mentre anteriormente accoglieva il settore posteriore maschio dell'otturatore di diametro minore a quello delle sue spire. L'otturatore risultava ridotto in lunghezza e in peso: questo permise di incrementare il volume di fuoco dell'arma fino a 800 colpi al minuto. Il **MAB modello 38/49** comprendeva una sicura per arrestare l'otturatore in chiusura. Essa consisteva in un blocchetto a movimento trasversale che era situato sul fusto poco più avanti dei grilletti. Se si doveva tenere l'arma pronta ad aprire il fuoco, una volta inserito il caricatore pieno, si azionava la sicura spingendo il traversino da sinistra a destra. Questa versione fu prodotta fino al 1957 in notevole quantità poiché vi era mancanza di armi individuali automatiche. Il **MAB modello 38/57** fu costruito su richiesta del comando generale dell'Arma dei Carabinieri al fine di consentire una più corretta impugnatura dell'arma, soprattutto nel tiro automatico, e quindi una minor dispersione dei colpi (nel manuale per allievi ufficiali del Ministero della Difesa ed. 1969, fra i dati tecnici del 38/49 risulta che l'arma se impugnata correttamente dall'utilizzatore durante il tiro poteva avere una gittata utile in automatico intorno ai 25-30 metri e in semiautomatico di 50-60 metri) la Beretta inserì un nuovo dispositivo di blocco-sblocco dell'otturatore con il pulsante di comando posto dove l'arma doveva essere teoricamente impugnata con la mano che non agiva sul grilletto. Ovvero il tiratore avrebbe dovuto impugnare il mitra con la mano sul fusto tra il caricatore e la volata, facendo presa con il pollice sull'incasso sinistro (o destro se il tiratore era mancino) e le altre dita sul lato opposto del fusto. Per aprire il fuoco era necessario far pressione sul pulsante che, a differenza delle precedenti versioni, metteva l'otturatore in sicurezza anche quando era armato (molla di recupero compressa e tallone inferiore dell'otturatore impegnato dal nottolino di uno dei due grilletti). Si suppone che a tutti i modelli 38/44 e 38/49 sia stata apportata in seguito questa modifica. IL MAB 38 è stato armamento in uso alle Forze dell'Ordine come Polizia di Stato e Carabinieri fino a prima dell'introduzione della Beretta PM12, nonché in dotazione alle Forze Armate fino ai primi anni 90; quest'arma veniva infatti ancora utilizzata dalla Marina Militare e dall'Aeronautica Militare per le esercitazioni al tiro dei marinai di leva e nei servizi di guardia armata.

- **Pistola Beretta modello 1934, in uso fino agli anni 90;**



- **Pistola Beretta 92SB, in uso dagli anni 90 fino al 2004;**
- **Mitragliatrice pesante Breda – SAFAT 7,7 mm.** Le mitragliatrici Breda-SAFAT da 7,7 mm e 12,7 mm furono le armi maggiormente utilizzate dalla Regia Aeronautica durante la seconda guerra mondiale; nacquero dalla collaborazione della Società Italiana Ernesto Breda per Costruzioni Meccaniche e della Società Anonima Fabbrica Armi Torino (SAFAT). Le SAFAT, com'erano amichevolmente chiamate dagli avieri, restarono in servizio fino alla metà degli anni 80, sostituite dalla Mitragliatrice leggera FN Minimi;
- **Mitragliatrice leggera FN Minimi calibro 5,56 × 45 mm NATO;**

• **Bomba a mano SRCM Mod. 35;**



CAPO I.

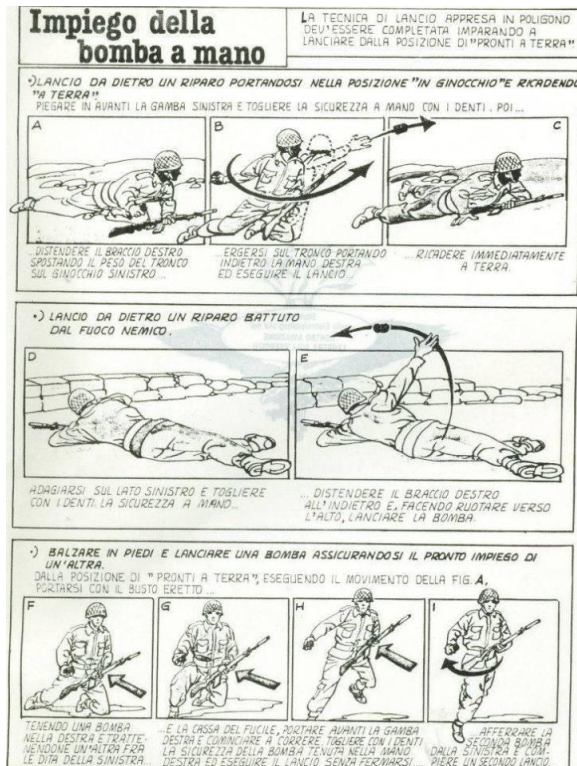
GENERALITÀ SULLE BOMBE A MANO

1. Costituzione generica delle bombe a mano. — Le bombe a mano descritte nella presente istruzione appartengono tutte al tipo a *percussione a funzionamento universale*; esse cioè quando siano prive degli organi di sicurezza, scoppiano all'urto contro un mezzo sufficientemente resistente, comunque l'urto avvenga.

Dette bombe, pur differendo nei particolari costruttivi, sono analoghe per quanto riguarda le parti principali e gli organi essenziali di funzionamento. Presentano tutte:

- a) un involucro esterno, costituito da due parti unite con avvitatura;
- b) due masse battenti interne, di cui una porta carica reca anche il detonatore e la cassula, e l'altra porta spillo;
- c) una sicurezza ordinaria, costituita da una linguetta (o forcilla) metallica che serve a mantenere a sito la sicurezza automatica e dà garanzia nel trasporto e maneggio della bomba. Alla linguetta (o forcilla) metallica è assicurata una linguetta di gomma telata che dà la presa per estrarre la sicurezza ordinaria della bomba, mediante un energico strappo;

d) una sicurezza automatica costituita da un traversino di metallo che si interpone fra la cassula e lo spillo ed al quale è esternamente collegata una cuffia di notevole superficie. Si sfilava automaticamente dalla bomba, lungo la traiettoria, per effetto della resistenza esercitata dall'aria contro la cuffia;



ARMI IN DOTAZIONE ALLA VAM DAL 1958 AL 2004



Moschetto Automatico Beretta (MAB)



Beretta PM 12 S



Fucile d'assalto Beretta SC 70



Beretta modello 1934



Beretta 92 SB



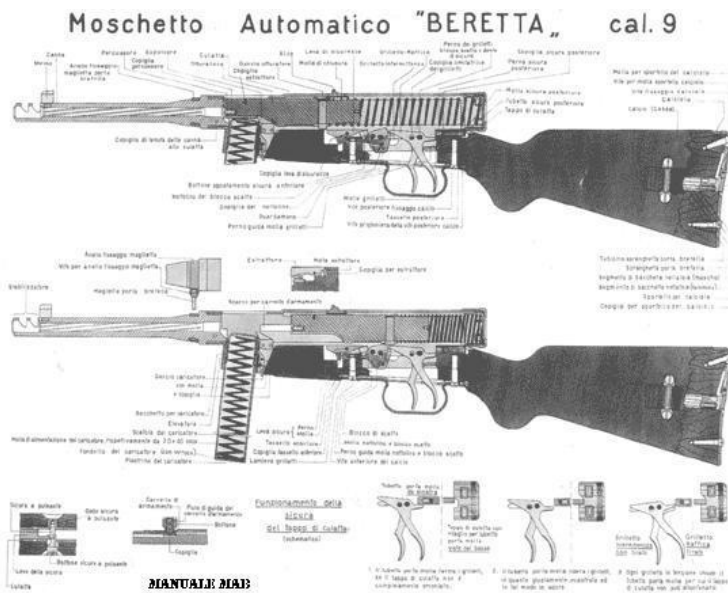
mitragliatrice leggera FN Minimi

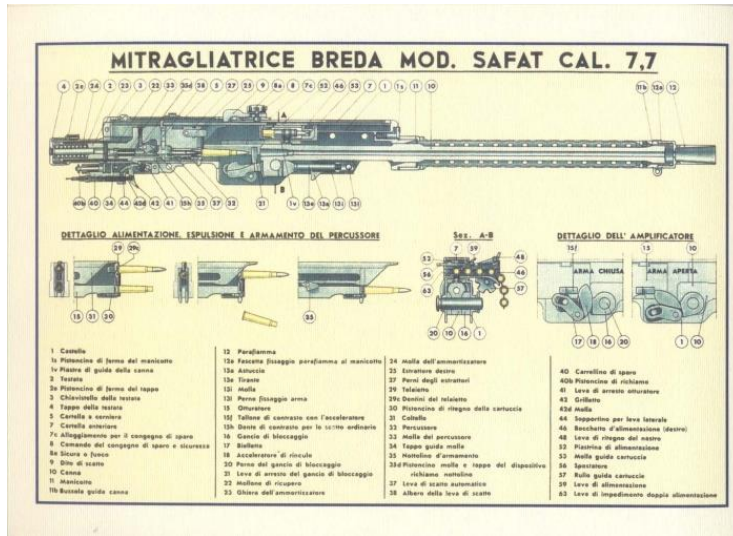


Bomba a mano SRCM



Breda Safat 7,7 mm

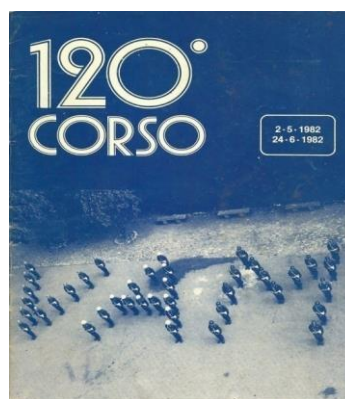
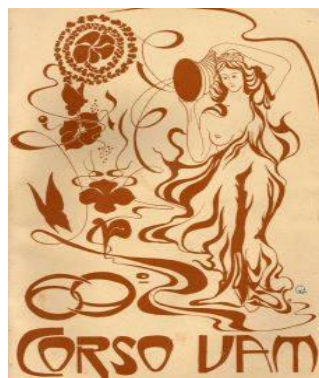
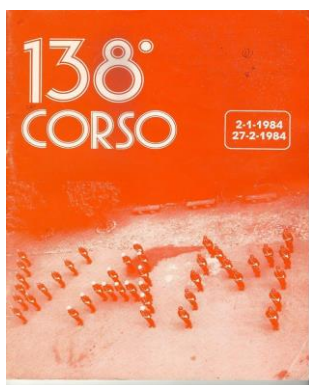




Armeria Area lancio 81° Gr. IT – Av. Sc. Mirco Perale e la Breda SAFAT 7.7

Il giornale della V.A.M

La leggenda del “Giornalino” iniziò nel 1958 con il 1°C/so VAM. Storicamente è interessante far notare che oltre al “Giornalino” istituzionalmente pubblicato nella scuola di Viterbo, è stato stampato per diversi anni anche “Il Resto del Vammino” che aveva le stesse caratteristiche di un vero e proprio giornale. “Il Resto del Vammino” come il “Giornalino”, annoverava le fotografie degli Ufficiali dei Battaglioni di Viterbo e delle Compagnie schierate con i nomi e gli indirizzi dei VAM presenti nel Corso, gli oroscopi, le vignette umoristiche sulla vita militare, una rubrica di posta e articoli riguardanti il servizio di leva. Negli anni successivi al 1972 questa appassionante pubblicazione è stata interrotta mentre il “Giornalino” è stato stampato fino alla fine del 1980. “Il Giornalino”, stampato in un’unica edizione per Corso, oltre alle fotografie ricordo del Comandante del Battaglione, Ufficiali e istruttori e di tutti i plotoni, era completo di nomi e indirizzi di ogni V.A.M. Vi erano anche delle vignette satiriche sulla Specializzazione disegnate dai VAM stessi. Questi giornali, oggi divenuti una rarità, oltre che collezionati, vengono spesso usati per ritrovare vecchi commilitoni, ma anche, rileggendoli, per rivivere un tempo che non esiste più.



L'araldica della SARVAM

Nel 1960, a due anni dalla nascita della Scuola Centrale VAM, viene coniato un distintivo così composto: stemma a forma di scudo azzurro, su cui si staglia una torcia accesa a simboleggiare la vigilanza. Sulla parte destra risaltano la scritta tricolore VAM e otto stelle che rappresentano i primi otto corsi VAM.



Il 13 febbraio del 1982, in occasione della trasformazione della Scuola Centrale VAM in Scuola Addestramento Reclute e Vigilanza Aeronautica Militare, fu adottato un distintivo dalla struttura completamente rinnovata: scudo a forma sannitica, semipartito, troncato, il primo quarto d'azzurro seminato di aquile d'oro in volo; il secondo quarto d'azzurro con un leone passante in maestà su di un terreno verde naturale; in basso, su di uno sfondo rosso, una cinta muraria merlata da cui emerge un graccio guantato d'argento che brandisce una daga dorata di elsa e pomello d'oro; al centro uno scudetto azzurro con una torcia alata d'argento e fiammata di rosso affiancata a destra da una stella argentata a quattro punte bordate d'oro; in basso un cartiglio d'azzurro con il grido di avvertimento in caratteri aurei "CAVE ADSUM". Il significato, in termini non rigorosamente araldici, di questo distintivo è il seguente: – nel primo tronco le aquile in volo in campo azzurro stanno rappresentando i Reparti dell'Aeronautica Militare; – nel secondo tronco, il leone passante in maestà, è un omaggio alla Città di Viterbo; – nel partito in basso, le mura merlate con una mano impugnante una daga, simboleggiano la vigilanza armata; – al centro il piccolo stemma con torcia fiammeggiante e stella argentata ricorda il vecchio stemma della Scuola Centrale VAM; – nel cartiglio in azzurro campeggia il motto "CAVE ADSUM" – "ATTENTO, SONO PRESENTE" – evocante la funzione attiva della vigilanza.



Giuramenti



Viterbo, 16 ottobre 1960 – Giuramento del 10° corso VAM. L'onorevole Giulio Andreotti allora Ministro della Difesa nel Governo Fanfani, (Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi) passa in rassegna la truppa schierata. (foto del Luogotenente Luigi Cioffi)

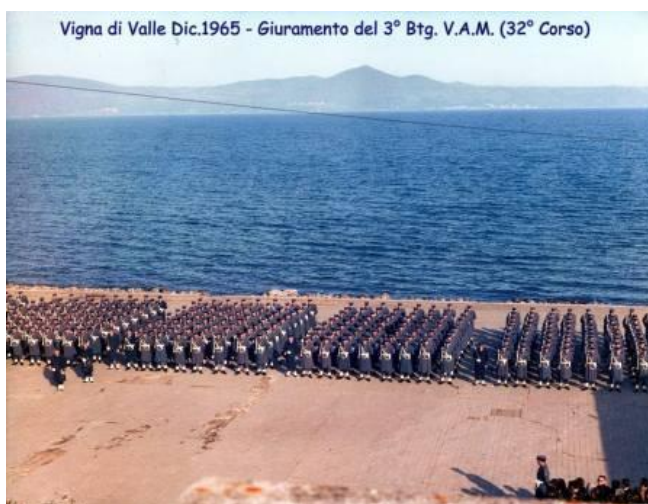
A Viterbo, il Giuramento aveva luogo tra il primo e il secondo mese di addestramento. Le reclute erano inquadrare inizialmente nel Battaglione SARAM, per svolgere il corso preparatorio all'istruzione formale; al termine di questa prima fase, dopo aver giurato, l'allievo, giudicato idoneo per servire nella VAM, transitava nell'altro Battaglione, SARVAM, che approfondiva e completava il programma istruzionale. Gli Avieri si preparavano quotidianamente al giorno del loro giuramento eseguendo dure esercitazioni di marcia e manovre. Un aspetto negativo di tale logorante attività era rappresentato dalle dolenti piaghe e vesciche che giorno dopo giorno si formavano sui loro piedi. Il luogo impiegato sia per l'addestramento che per il Giuramento sarebbe stato chiamato goliardicamente da tutte le generazioni VAM, "la pista di fuoco". Questa era una strada asfaltata lunga diverse centinaia di metri, sulla quale tutte le Compagnie, con qualsiasi condizione meteorologica, si avvicendavano preparandosi e perfezionandosi in vista dell'importante giorno.

Il Giuramento militare ancora oggi, rappresenta per i soldati di tutte le forze armate il momento più importante della loro vita militare, è l'atto solenne con il quale gli appartenenti alle forze armate confermano i loro doveri e la loro fedeltà alle istituzioni statali. Con il giuramento, il militare di ogni grado s'impegna ad agire sempre animato da un'elevata idealità del dovere, con spirito di abnegazione e sacrificio tale da sopportare i necessari disagi e privazioni, affrontare con coraggio i pericoli e dimostrandosi generoso in ogni contingenza. Il militare deve avere elevato il senso dell'onore militare che costituisce il bene più prezioso del patrimonio ideale delle forze armate. Egli nel culto del dovere, nella fedeltà alla Patria, nel ricordo delle tradizioni militari, vive rettamente e generosamente la vita militare, provando in ogni occasione, la lealtà e la fermezza di carattere. La lealtà determina la massima chiarezza nei rapporti tra i militari di qualsiasi grado, per mezzo di essa la disciplina si rafforza nella stima e nella fiducia reciproche. La formula del giuramento, è unica per tutti i cittadini italiani che rivestono lo status di militare, recita:

« Giuro di essere fedele alla Repubblica Italiana, di osservarne la Costituzione e le leggi e di adempiere con disciplina ed onore tutti i doveri del mio stato per la difesa della Patria e la salvaguardia delle libere istituzioni »

Il Giuramento, si presta in forma solenne, alla presenza della bandiera e del comandante di corpo. Il Regolamento di Disciplina Militare del 1986 elencava puntualmente, al Titolo III, i doveri che i militari assumono con il proprio giuramento. Esso è valido solo se avviene al cospetto della bandiera della Repubblica (solitamente la bandiera di guerra o bandiera d'Istituto) e del comandante di corpo dei militari interessati alla cerimonia. Il regolamento prevede anche quali uniformi indossare durante la cerimonia. All'inizio del Giuramento, l'intero corpo si reca in Piazza d'armi inquadrato in plotoni distinti per compagnie. La formazione da assumere è in linea di colonne, ciascun plotone a destra di ciascuna rispettiva compagnia. Il comandante di corpo, di fronte alle truppe schierate in armi e con la bandiera a destra, ordina di presentare le armi, sguaina la sciabola,

legge la formula, e “con voce vibrata” domanda “Lo giurate voi?” Le reclute alzano la mano destra e gridano ad alta voce “Lo giuro!”. La banda o la fanfara, intona l’inno nazionale, indi la truppa sfila in parata dinanzi a comandante e bandiera, guadagnando l’uscita dalla piazza d’arme. Fuori dalla piazza d’arme, viene dato il “rompete le righe” e, riconsegnate le armi, dopo una nuova adunata ed in genere un rinfresco nei locali della caserma, si mette la truppa in libertà sino al contrappello con obbligo di uscita in uniforme.

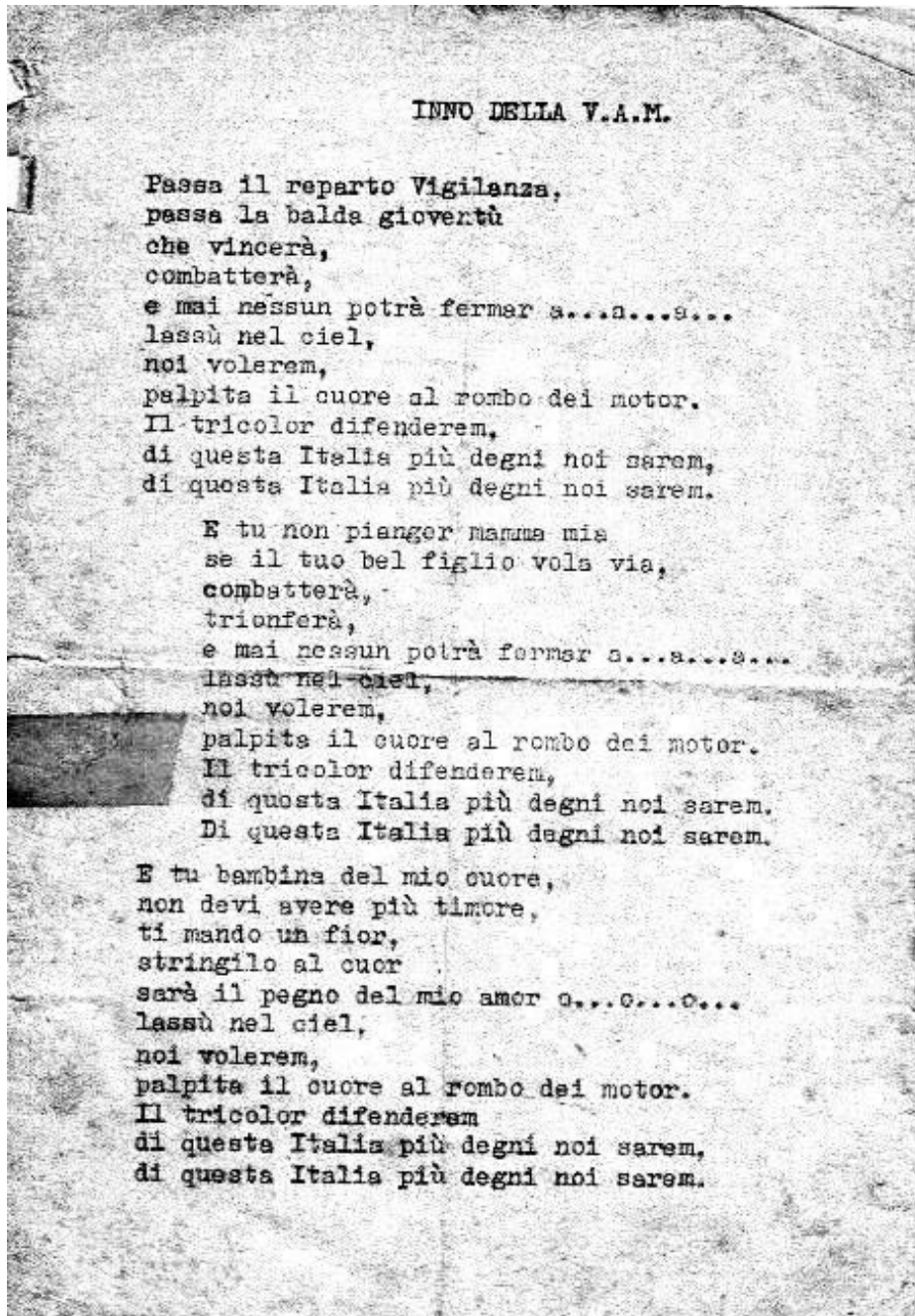




25/1/1986
Giuramento a Macerata del 161° Corso

La canzone della V.A.M

Sono due le versioni conosciute della Canzone della VAM, la prima risalente agli anni 60, la seconda agli anni 80, per completezza le riportiamo entrambe:



NOI VAM

Dell'aquila gli occhi abbiamo
le nostre armi gli artigli sono
e dell'azzurro i color portiamo
il Tricolor nel cuore abbiamo.

Gli aquilotti siamo dell'arma
il nostro cuore la nostra fiamma
la nostra forza è nella fede
terrore siamo di chi si vede.

Della V.A.M. noi siam l'orgoglio
e delle donne l'erba voglio
siamo la forza della natura
siamo stalloni di razza pura.

La difesa del cielo abbiamo
dell'ali in cielo il nerbo siamo
Italia dormi sonni tranquilli
chi vegli in armi sono i tuoi figli.

(Ritornello)

Quando passa, quando passa
la nostra compagnia
La piu bella, la più forte,
la più gaia che ci sia
quando passa trema tutto il battaglion
siamo dell'arma azzurra
che difende la nazione.



Accessori e vestiario della Vigilanza Aeronautica Militare

I primi C/si VAM usavano per il servizio militare delle uniformi piuttosto eterogenee, dalle tute da lavoro, agli elmi coloniali residuati della guerra da poco terminata. Negli anni successivi la situazione si normalizzò e oltre alle uniformi grigio azzurre indossate in servizio, vennero introdotte le mimetiche come indumento da campo, sostituendo le tute da lavoro. Sia le mimetiche che le uniformi come anche i berretti e i cappelli subirono dei cambiamenti nel corso degli anni. Nelle fotografie si possono vedere le mimetiche chiazzate usate negli anni 60/70, in colore mimetico mod. 29 (differente da quello in uso prima e durante la Guerra, che aveva i colori meno accesi), e quelle modello "Roma" usate dai primi anni 80. Tra il gennaio del 1984 e gennaio 1985 furono avviati dall'Aeronautica Militare importanti cambiamenti nel settore uniformologico, che riguardarono anche la VAM. Le Uniformi d'ordinanza, fino a quel momento di colore grigio azzurro, simile a quello usato dalla Regia Aeronautica, vennero sostituite, a partire dal 148° Corso con uniformi di colore blu, lo stesso colore della berretto con visiera, anch'esso precedentemente di colore grigio azzurro, e regolamentare solo se portato su questa uniforme. Per ciò che riguardava la mimetica da campo mod. "Roma" indossata esclusivamente per il servizio e sulla quale fin ad allora era regolamentare nella VAM portare il berretto floscio da lavoro con para orecchi, questi copricapi vennero sostituiti a partire dal gennaio 1984 e dai Corsi 137° e 138° con l'introduzione, esclusivamente per la VAM, del Basco Grigio Azzurro. Il 283° C/so V.A.M, fu l'ultimo ad avere la mimetica modello Roma sostituita con quella Modello "Woodland". Questo corso fu anche l'ultimo a fare 12 mesi di leva, mentre i successivi corsi VAM, dal 284° al 379° (ultimo corso V.A.M), fecero dieci mesi di leva.



"Bandetta"

in alto veniva indicata
anche la compagnia tramite
un piccolo numeretto metallico



Distintivo riconoscimento B.F.
(breve ferma)
Istruttore VAM Viterbo

Nella foto il VAM Giuseppe Pirrello



Fondina bianca per pistola Beretta modello 1934

Ghette bianche usate nei Giuramenti e Picchetti d'onore



Piatta e berretto VAM in uso negli anni 60/70/80



Elmetti modello 33 A.M



Piatta e Basco VAM anni 80/90/2000



Giubbino 1° Corso VAM 1958



Uniforme in uso fino alla metà degli anni 80



Uniforme in uso dalla metà degli anni 80



Cappotto A.M. in uso dal 1958 fino al 1978/79



Impermeabile A.M. in uso dal 1978/79 al 2004



Tuta da fatica in uso negli anni 1958/primi anni 60

mimetica anni/60/70 con mimetismo modello 29



Mimetica modello "ROMA" in uso dai primi anni 80



Mimetica anni 90 modello "Woodland"



Uniforme estiva anni 1958/60 con Casco Coloniale



Uniforme estiva anni 60/70.



Uniforme estiva anni 80/90/2000



Uniforme anno 1958



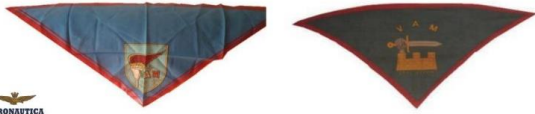
Uniforme invernale con aggiunta di buffetteria bianca anni 60/70/80

Uniforme invernale con aggiunta di buffetteria bianca anni 80/90/2000



alta Uniforme estiva anni 70





Porta Caricatori del MAB



Porta Caricatori SCR70



Foulard fuori ordinanza ma convenzionalmente indossati dai VAM



Giubbotto antiproiettile



Cintura Aeronautica Militare



Anfibi



Uniformi per la VAM

Scuola Centrale VAM di Viterbo, uniformi SARAM e SARVAM – anno 1986 –

Accessori quotidiani



Borsa contenente
materiale per toilette



Specchietto metallico



kit per cucito, aghi fili e bottoni



Accessori mensa



Alimenti e bevande per i servizi di guardia

Il grido di battaglia

La Vigilanza Aeronautica Militare aveva il suo grido di battaglia, si eseguiva durante la marcia e al terzo comando di “passo” seguito dall' "ATTENTI A", l'intera unità volgendo il capo verso destra urlava “VAM“. L'urlo usciva dalle gole, profondo, potente e secco, accompagnato dal tuono prodotto dai tacchi degli anfibi che colpivano il terreno, entrambi i suoni si propagavano simili ad uno scoppio fragoroso, al pari di uno shrapnel, lanciato nell'aria e riecheggiava per tre volte:

VAM! VAM! VAM!

In quell'abbaio belluino, che si moltiplicava nell'aria e ne portava il suono lontano, c'era tutto il nostro orgoglio, la dimostrazione vocale del sentimento indiscutibile che ci legava al Corpo militare che rappresentavamo. Quasi che il mondo intero dovesse sapere che in quel momento, su quella strada, stavano passando i VAM. Quell'urlo ci identificava, ci rendeva unici e irripetibili. Soldati differenti, fieri della nostra differenza.

Un grido di battaglia (o grido dell'arme) è una frase o una parola comune agli appartenenti a un esercito o a una unità minore. Il grido può servire come elemento di riconoscimento per i capi militari o per le stesse unità per distinguere le une dalle altre, ma esso serve soprattutto ai soldati per motivarsi prima del combattimento e spingersi al di là dei loro limiti. I gridi sono frequentemente riportati sugli stemmi delle unità che li impiegano e in questo caso sono scritti su listelli svolazzanti posti al di sopra dello scudo o dell'elmo che lo timbra.





Il Basco grigio-azzurro

Agli inizi del 1984 viene riconosciuto esclusivamente per gli Avieri VAM il Basco d'ordinanza (a riconoscimento della specialità), di color Grigio Azzurro con fregio della Aeronautica Militare. I primi corsi che ebbero l'onore e l'onere di portarlo furono i ragazzi del 137°/138° corso. Il Basco andò a sostituire il vecchio copricapo, il Berretto da lavoro con il frontino. Ancor oggi che la leva è stata sospesa e la VAM smobilitata, il basco viene indossato dalle nuove specialità della A.M. che l'hanno sostituita. Il basco fu introdotto nella VAM, per uniformare questa Specializzazione, da sempre fortemente operativa agli altri Corpi delle Forze Armate Italiane, che già da tempo lo indossavano. L'Arma Aeronautica per onorare le tradizioni, volle mantenere per il Basco, il colore Grigio Azzurro, il colore storico delle uniformi dell'Arma, per questi motivi, oggi, il Basco Grigio Azzurro, rappresenta senza alcun dubbio, tutti i VAM, dal 1° al 379° Corso. Per tutti noi della Vigilanza, che siamo stati i primi a indossarlo, rimarrà per sempre il basco della VAM, creato per la VAM, segno di distinzione, emblema del nostro Corpo. Fedele compagno di tanti giorni; fieri nel portarlo con fare goliardo e leggermente spostato all'indietro quasi a coprire la nuca quel tanto da far vedere i capelli sulla giovane fronte. Tra una guardia e l'altra a volte è stato cuscino, spesso lo sfogo di mistiche depressioni. Sovente all'interno disegnato in uno sgargiante tricolore, il numero del corso e le immancabili stellette dorate, fuori ordinanza, che poste lateralmente allo stemma volevano dire con orgoglio mal celato quante guardie il VAM aveva fatto. Il basco, che come l'alpino fa con il suo cappello e la penna, ognuno tiene ancora tra le sue cose, non un cappello, ma una santa reliquia che racconta la storia di ciascuno di noi, rimembranza malinconica della giovinezza, unita al rimorso per non averla goduta appieno, come qualcosa che passa e non ritorna...

come pesano gli anni sulle spalle che ami.

L'inverno è la stagione più cara,

nelle sue luci mi sei venuta incontro

da un sonno pomeridiano, un'amara

ciocca di capelli sugli occhi.

Gli anni della giovinezza sono anni lontani.

"La neve" di Attilio Bertolucci



Il Gheregheghez! Ghez!

Ripetuto tre volte con quanto più fiato possibile è il famoso <<grido>> dell'Aeronautica Militare. Nacque al 1° Stormo Aeroplani da caccia nel 1924 e in seguito divenne il grido della Caccia italiana, poi da questa specialità si estese a tutti i reparti della Regia Aeronautica e quindi dell'Aeronautica Militare. Lo sentiamo nelle occasioni più disparate ma soprattutto a mensa, durante i brindisi, nel corso di speciali ricorrenze o, comunque, di riunioni conviviali. Esso trae origine dai <saluti alla voce> urlati sui campi d'aviazione durante la prima Guerra Mondiale in occasione di un ritorno vittorioso o per commemorare la perdita di qualche nostro pilota nel corso di combattimenti contro gli aviatori nemici. Il grido lanciato da quegli uomini significava, a secondo dei casi, la gioia per una vittoria, il dolore per i caduti nell'adempimento del dovere, o era propiziatorio per un'imminente missione particolarmente impegnativa cui la squadriglia avrebbe partecipato. Così Giulio Lazzati nel suo libro "Stormi d'Italia. Storia dell'aviazione militare italiana" ne racconta la nascita: Negli anni immediatamente antecedenti la sua costituzione, la nostra aviazione, in seguito a varie cause (economiche, politiche, ecc.), vivacchiava con pochi uomini e ancor più scarsi mezzi; allo Stormo la situazione rispecchiava quella generale; gli aeroplani erano sparuti e logori; si trattava, infatti, di velivoli Spad VII e Spad VIII residuati di guerra. Il personale operava fra l'indifferenza degli alti comandi e la tolleranza dei governi di allora; si andava avanti cioè, sorretti solo dall'entusiasmo di coloro che avevano fatto parte delle suaccennate squadriglie e che avevano volato nei cieli del Montello, di Pola, di Vienna, di Primolano, di Cattaro, di Istrana, ecc. Il tempo, purtroppo, non lavorava a favore dei più entusiasti, le avventure esaltanti, gli episodi di eroismo si stemperavano nel ricordo; persino la volontà s'affievoliva, venendo meno la speranza in un avvenire migliore; proprio in quel periodo giunsero allo Stormo undici giovani complementi; sparuto gruppetto di coloro che, nonostante tutto, credevano nel futuro dell'aviazione. I nostri giovani piloti, dopo aver frequentato le allora famose scuole di volo di Cameri e di Ghedi, forti di una passione per il volo tanto profonda d'aver fatto dimenticare loro la provvisorietà economica della scelta compiuta, s'accorsero, appena giunti allo stormo, di essere trattati da sufficienza dagli anziani, e trovarono inoltre un clima di rassegnazione che contrastava enormemente con l'esuberanza propria della loro giovinezza. I vecchi li umiliavano dal piedistallo di una passata esperienza di guerra che permetteva loro di erudire piuttosto categoricamente i giovani <<pinguini>>, rei solo di aver avuto l'ardire di inserirsi nel mondo di così nobili <<aquile>>. Per i giovani complementi fu gioco forza subire umilmente in silenzio tale stato di cose rimuginando propositi di rivincita difficili a mettersi in pratica anche perchè i giovincelli a differenza degli anziani, avevano ridottissime disponibilità finanziarie. In ogni modo, in attesa di tempi migliori, i nuovi piloti s'erano autodefiniti quelli della <<famiglia rame>>, appunto per via del metallo delle poche monete che circolavano nelle loro saccoche; anche per tutti gli altri componenti del 1° Stormo divennero ben presto <<quelli della famiglia rame>>. Giunti però al limite della rassegnazione, umiliati da una routine stagnante fatta di pochissimi voli e numerose attese, si decisero a rompere il silenzio; lo volevano fare in modo plateale, che dimostrasse la loro indipendenza, il loro baldanzoso <<menefreghismo>> (per usare un termine caro agli equipaggi di quegli anni), la loro irrazionale e giovane speranza in un domani migliore, e in un modo, inoltre, che non costasse loro nulla peculiarmente parlando; così in occasione di una festa del reparto, in quel lontano 1924, a sovrastare le grida degli anziani, undici pivelli lanciarono con tutto il loro fiato, un grido senza senso, carico di benevole rabbia, contro tutti e tutto: Gheregheghez, ghez! Stupore e silenzio degli astanti, imbarazzo del comandante; quelli della <<famiglia rame>> ne approfittavano subito per lanciare quel loro grido più forte, più rabbioso: Gheregheghez, ghez!; la costernazione, la sorpresa avevano bloccato gli altri e così il grido entrò prepotentemente, antiretoricamente, nella vita dello stormo. Con il trascorrere dei giorni esso fu accettato da tutti, anzi fu da tutti difeso contro chi lo riteneva un che di senza senso; quella frase priva di un significato preciso e senza un riferimento storico, che alla sua prima apparizione sembrava dovesse aver vita effimera, divenne sempre più il simbolo

degli appartenenti al reparto e ne suggellò via via le vicende tristi o liete, gloriose o tragiche; anzi a poco a poco si estese ad altri reparti da caccia, per la semplice ragione che molti piloti del 1° vennero trasferiti negli anni successivi in altri stormi.

Il Berretto del Congedante

Partendo dalla base del berretto dell'uniforme da libera uscita della V.A.M, ogni militare di leva personalizzava il suo berretto da esibire il giorno del congedo e poi da portare a casa come ricordo. Era questa un'usanza tutta V.A.M e negli altri corpi non si faceva. Questi berretti, chiamati comunemente "Piatte", erano dei veri capolavori a lavoro finito, un'usanza poi sparita negli anni con l'avvento del Basco.



La Stecca

La stecca nasce in origine come uno strumento di reale utilità che i militari usavano per lucidare i bottoni delle divise prima di andare in libera uscita, era un piccolo strumento in legno che permetteva di lucidare l'ottone senza metterci le dita sopra.

Nel tempo è diventato un simbolo di passaggio, soprattutto nelle accademie e scuole, tra i corsi anziani e i corsi giovani, come simbolo di continuità delle tradizioni della scuola e dell'accademia, questo passaggio si è poi esteso alla leva, ai reggimenti in varie forme e di vario tipo, tra i militari di leva era in uso e si passavano vari oggetti tra il militare anziano e il militare giovane, poteva essere un basco, poteva essere una giacca di mimetica, qualsiasi cosa poteva diventare una stecca da passarsi.

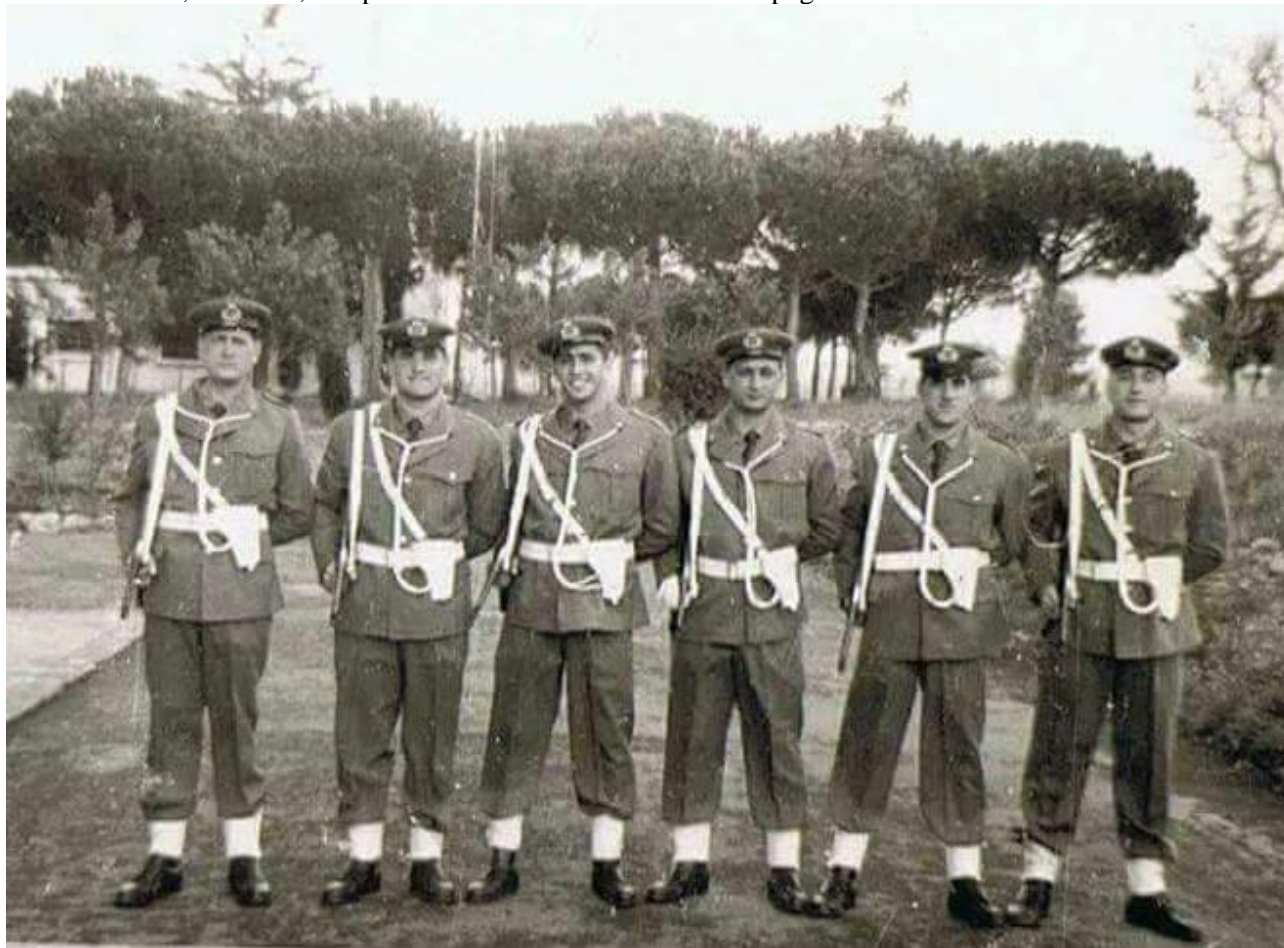
Nell'Aeronautica Militare, la stecca, non era di legno come nell'Esercito, ma era usanza costruirla con il bavero della mimetica. Ogni Aviere singolarmente produceva la propria, per questo motivo come nel caso della "Piatta" queste erano spesso dei veri capolavori, uniche nel loro genere.

Nelle foto oltre alla stecca storica si possono vedere alcuni esempi, in particolare una stecca del 161° Corso V.A.M al quale ci onoriamo di essere appartenuti.



Personaggi televisivi noti nella V.A.M

Diversi sono stati gli avieri VAM che sono poi diventati famosi nel panorama televisivo italiano. Hanno indossato la divisa della VAM: Tony Astarita, Guido De Angelis 53 °corso nel 1971, Piero Focaccia, Fabio De Luigi, Lando Fiorini, 8° Corso VAM, Marco Masini, Valerio Staffelli, Enrico Lo Verso, Riccardo Rossi e Marco Tardelli, 81° C.so, campione del Mondo nei mondiali di Spagna '82.



Lando Fiorini, il terzo da sinistra

Uno dei più noti è Massimo Ranieri, già molto popolare prima di essere arruolato.

Massimo Ranieri, al secolo Giovanni Calone, arrivò per la prima volta nella sua vita a Viterbo la fredda mattina del 28 gennaio 1972. Aveva da poco compiuto 21 anni e, come tutti i giovani di quell'epoca, doveva assolvere il servizio di leva, anche se nel frattempo era già diventato una star della musica leggera italiana. Aveva nevicato quella notte a Viterbo e Calone-Ranieri giunse davanti alla scuola centrale Vam, sulla Tuscanese, verso le 12,10 a bordo di una "Fiat 124 special" guidata dal padre Umberto. Davanti all'ingresso dell'aeroporto non trovò i suoi fans, bensì una trentina di paparazzi scatenati, pronti a immortalare le prime immagini della popolarissima recluta. Calone-Ranieri fu molto disponibile nei confronti dei fotografi, tanto che tolse l'elmetto all'aviere di guardia alla sbarra d'ingresso per farsi fotografare. Si seppe alcuni giorni più tardi che quell'aviere si beccò alcuni giorni di cella di rigore per aver

violato il regolamento. «Questa – disse all’epoca Calone-Ranieri ai giornalisti – sarà anche l’occasione per riposarmi un pochino e smettere di fumare. Insomma, voglio trascorrere come tutti gli altri allievi questi mesi, sperando magari di trovare un posto come centravanti nella squadra di calcio». La realtà fu però profondamente diversa. Dopo alcuni giorni di permanenza a Viterbo Calone-Ranieri lamentò una lesione al polso e cominciò quell’iter sanitario fatto di ospedale militare e licenza di convalescenza che lo portò in tempi brevi al congedo definitivo.



Il Maresciallo Boccaccini

Nel corso della nostra vita abbiamo incontrato moltissime persone ma poche ci hanno lasciato qualcosa. Una di queste è stata il Maresciallo Boccaccini della Scuola Centrale V.A.M. Egli è stato, persona integerrima, soldato a tutto tondo. Il Maresciallo Boccaccini fu una di quelle persone che piantarono dentro di noi i semi della dottrina militare. Insegnamenti che ancora oggi portiamo dentro di noi: memorie perenni di come il dovere, l’amore per la Bandiera e la Patria venivano prima di ogni altra cosa.

Come scrisse Giuseppe Mazzini;

“Io voglio parlarvi dei vostri doveri. Voglio parlarvi, come il core mi detta, delle cose più sante che noi conosciamo, di Dio, dell’Umanità, della Patria, della Famiglia”.

Questi erano i valori di quest’uomo. Egli ci formò con estrema durezza e severità militare, questo ci insegnò nei lunghi giorni di addestramento a Viterbo. Come potremmo non ricordarlo e onorarlo, oggi, qui, perché il Maresciallo Boccaccini fu in qualche modo, padre, di ognuno di noi. Con queste poche righe gliene

vogliamo rendere merito e onore, forse non le leggerà mai, ma siamo certi che nel cuore di ognuno il suo nome resterà scolpito per sempre, sinonimo di Dovere e Amore verso la Madre Patria e il Corpo dell'Aeronautica Militare.



Il Luogotenente Salvatore Boccaccini con la copia del libro sulla VAM.



” Per Chi è Rimasto di Guardia“

I Caduti della VAM

Questo Memoriale vuole ricordare tutti gli Avieri V.A.M. che per tragici incidenti ma anche per patologie fulminanti non fecero più ritorno a casa e di seguito racconteremo di un unico caso onorando con questo la memoria di tutti gli altri caduti.

« Dei morti alle Termopili

gloriosa la sorte, bella la fine,

la tomba un'ara, invece di pianti, il ricordo, il compianto è lode.

Un tal sudario né ruggine

né il tempo mangiatutto oscurerà. »

Simonide - encomio per i morti della Battaglia delle Termopili



Fratelli, noi ex ragazzi della V.A.M, non possiamo donarvi medaglie, non possiamo far tornare gli anni perduti, non abbiamo la capacità di asciugare le lacrime di chi vi ha amato e nemmeno lenire il loro infinito dolore. In virtù del vostro estremo sacrificio, possiamo però ricordare i vostri nomi affinché non siate dimenticati. Noi, i vostri fratelli in arme, non permetteremo che ciò che siete stati in vita scompaia inghiottito dal tempo che tutto sana e tutto acquieta.

Oggi..... siete tutti presenti!

ONORE





1966 – Aviere VAM S. B., Aeroporto di Udine-Campoformido;



2/9/1967 – Aviere VAM L. B., Monte Telegrafo;



16/8/1968 – Aviere VAM M. C., Aeroporto Pratica di Mare (RM);



16/05/1970 – Aviere VAM P. M., 79° Gruppo IT di Zelo (Ro);



1973 – Recluta Aviere VAM F. F., Scuola Centrale VAM di Viterbo;



24/12/1978 – Aviere VAM P. B., Aeroporto di Ciampino;



09.09.1979 – Aviere Vam S. P., Aeroporto di Decimomannu;



12/2/1980 – recluta Aviere VAM M. P., Scuola Centrale VAM di Viterbo;



11/11/1980 – Aviere VAM M. C., Aeroporto di Guidonia;



2/9/1981 – Aviere VAM M. P., Aeroporto Torino Caselle;



1981 – recluta Aviere VAM M. R. – Scuola Centrale VAM di Viterbo;



10/1/1983 – Aviere VAM D. D. C., Gioia del Colle, XXXVI° Stormo;



1983 – Aviere VAM M. D., 57° Gruppo IT Ceggia;



4/5/1983 – Aviere Vam Mario Corrada, 80° Gruppo I.T. Bagnoli di Sopra (PD);



14/10/1983 – Aviere VAM Dario Bagaglini, Monte Cavo (RM);



15/2/1985 – Aviere VAM M. J., Aeroporto “Pagliano e Gori” di Aviano;



4/3/1985 – Aviere VAM S. C., Aeroporto Baccarini di Grosseto;



28/8/1985 – Aviere VAM I. L., Aeroporto di Cervia;



1986 – Aviere VAM M. S., 79° Gruppo IT di Zelo (Ro);



17/03/1987 – Aviere VAM E. S., 7° Deposito Centrale di Vigodarzere (Pd);



24/01/1993 – Aviere VAM V. R. , 80° Gruppo I.T. Bagnoli di Sopra (PD);



01/01/2000 – Aviere VAM D. B., 7° Deposito Centrale di Vigodarzere (Pd);



21/4/2001 – Aviere VAM V. S., Aeroporto di Piacenza-San Damiano;



7/7/2001 – Aviere VAM E. L., 30° Stormo Elmas;



8/9/2002 – Aviere VAM G. F., Poligono Capo Frasca;



10/12/2003 – Aviere VAM N. P., Aeroporto di Decimomannu (CA);



16/5/2004 – Aviere VAM M. S., Poligono Capo Frasca;

Nota degli autori – per rispetto della Privacy (Decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101), i cognomi e i nomi dei giovani deceduti e per rispetto verso le loro famiglie non compaiono se non nelle iniziali. Gli unici due nomi che compaiono per intero sono stati autorizzati dai congiunti.



Si chiamava Dario, ci conoscevamo dalle elementari e ho voluto intenzionalmente scrivere la sua storia come se fosse lui stesso a raccontarla. L'ultimo volta che lo vidi fu due mesi prima che morisse. Andai a trovarlo in caserma, aveva un regalo per me.

Dario, un V.A.M. che non tornò più a casa

Chi era Dario?

Dario era un giovane, classe 1964, un ragazzo come lo ero io, cresciuto tra gli anni 60 e 80. Oggi avrebbe avuto cinquant'anni!

Questo racconto non vuole essere solamente una cronologia dell'evento che ha provocato la sua crudele morte, ma desidera raccontare anche gli avvenimenti, i sentimenti, gli ideali, di chi ha vissuto quell'epopea ormai dai più dimenticata.

Dario è la fotografia di allora, la sua storia per essere capita, va letta contestualmente al periodo storico durante il quale egli crebbe. Non voglio giustificare con questo la sua morte, la sua fu una fine assolutamente tragica. Voglio solamente ricordarlo com'era, un giovane di diciannove anni non ancora corrotto dalla degenerazione dell'Io, alla quale diventando adulti ognuno di noi è sottoposto. La morte gli ha negato la vita, certamente, ma voglio credere fortemente che la sua prematura scomparsa l'ha lasciato puro e immune dalla decadenza degli anni che sono venuti!

Cave Adsum Dario!

Perché voglio raccontare questa storia

Con il trascorrere degli anni, allontanandosi sempre di più l'età della mia giovinezza, mi accorgo di ripensare sempre più spesso al passato, quasi che in cuor mio sentissi l'esigenza di mettere dei punti agli eventi passati, quasi volessi fissarli per sempre nella mia memoria per non perderli, ma soprattutto per dare loro il valore e il rispetto che meritano. Assiduamente mi ritrovo a pensare a tutti quegli amici che ho incontrato e poi perso durante la mia vita. Alcuni perché le nostre strade, per tanti motivi si sono separate, altri perduti perché la loro strada bruscamente si è interrotta. Frequentemente durante la notte, quando non riesco a dormire, il pensiero vola senza freni da un punto all'altro della mia vita. Ultimamente questi pensieri girovaghi si fermano su alcuni di loro che ho conosciuto prima e durante il servizio militare, in quel momento ecco ritornare in un susseguirsi d'immagini care uno dopo l'altro tutti quei visi, quelle persone che ho trovato e poi ho perso strada facendo. Ritrovo e percepisco ancora, tangibile, quella sensazione di benessere, quasi fosse un buon profumo, che mi dava la loro presenza. Quanta nostalgia sento di questi giovani amici. Tra i tanti, sempre viene a trovarmi Dario, ed è in quell'istante che sta tra il sonno e la veglia che lo ascolto. Egli mi parla del suo desiderio, vuole che io racconti la storia della sua breve vita, ha paura che il suo nome resti solamente una mera incisione su una lapide che di sfuggita legge chi passa, piuttosto egli chiede fortemente a tutti noi di non essere dimenticato.

Terminato il servizio di leva siamo in gran parte ritornati alle nostre case.

Ognuno di noi dopo i primi tempi dissocianti durante i quali non sapevamo quale strada intraprendere per dare un nuovo significato alla nostra esistenza, è poi andato avanti.

Purtroppo non a tutti è stata data questa possibilità, fra tanti molti non sono più tornati.

Insieme a Voi voglio ricordarne uno, un amico, un giovane di Velletri, la nostra città, un VAM, un ragazzo come lo eravamo noi.

<< Mi chiamo Dario e ho diciannove anni.

Alle elementari giocavo spesso a pallone insieme ai miei amici, amavo questo sport. Spesso girovagavamo nei boschi intorno alla scuola giocando alla guerra e insieme con loro, avevamo creato un gruppo che si richiama alle "Giovani marmotte" della Disney. Costruivamo capanne nei boschi di Castagni, e bivaccavamo per ore intorno al fuoco, a giocare e a raccontarci storie.

Poi l'infanzia terminò. Il tempo, inesorabilmente, era trascorso, arrivarono i diciotto anni e con loro il momento di giurare fedeltà alla Patria.

Per chi è venuto dopo di me, forse questo sembrerà incomprensibile.

Nel 1983 la caduta dell'Unione Sovietica doveva ancora arrivare. La Guerra Fredda era una realtà e la tensione tra i due blocchi era alle stelle. Il muro divideva ancora Berlino Est dall'Ovest, le truppe Sovietiche combattevano in Afghanistan. In Italia, le caserme erano per la maggior parte poste verso l'Est dell'Europa, per paura di un'Invasione Comunista dal territorio Iugoslavo e le guerre Balcaniche del 1991 appartenevano al futuro. David Bowie con il suo rock riempiva gli stadi d'Europa e Cristiane F. scriveva il suo libro, "Noi i ragazzi dello zoo di Berlino". Gli anni 80 non erano ancora diventati "i mitici anni 80" come sono stati definiti in seguito.

Erano altri tempi. Noi ragazzi, facevamo parte di quella generazione cresciuta leggendo il libro "Cuore" di De Amicis, i libri avventurosi di J. Verne e di Salgari, "Un anno sull'altipiano" di E. Lussu e "Niente di nuovo sul Fronte Occidentale" di E.M. Remarque. Il "Postal Market" era l'unico giornalino osé al quale potevamo ambire.

Alle Elementari, all'inizio delle lezioni, in piedi e tutti in coro si cantava l'Inno d'Italia e la Canzone del Piave. Il Crocefisso attaccato alla parete non era ancora motivo di contestazione, eravamo insomma, veri italiani, casa, Patria e famiglia. Per questi motivi per noi giovani di quest'epoca era del tutto normale partire per la "Naja".

Ero stato richiamato al servizio di leva all'inizio del 1983, non avendo fatto richiesta di rinvio per motivi scolastici.

Entrai nella V.A.M. (Vigilanza Aeronautica Militare) nel Gennaio del 1983 (2).

Dopo i regolari due mesi di SARAM (Scuola Addestramento Reclute Aeronautica Militare) e SARVAM (Scuola Addestramento Reclute Vigilanza Aeronautica Militare), fui inviato al reparto presso la Caserma dell'A.M. sita su Monte Cavo, nel cuore dei Castelli Romani.

Quella di Monte Cavo era una caserma ex NATO. La base comprendeva due lunghe gallerie che s'inoltravano e intrecciavano a varie profondità all'interno del monte.

L'installazione militare è ancora oggi visibile sulla cima del massiccio, alto 956 metri s.l.m., spesso semi nascosta dalle nuvole e circondata da boschi di Quercia e Castagno, che ne ricoprono tutti i versanti.

In questo luogo venni mandato a svolgere il mio servizio di leva.>>



Base di Monte Cavo

Andai a trovarlo presso la caserma. Facevo, a quell'epoca, collezione di oggetti militari, lui, qualche tempo prima mi aveva promesso un elmetto della VAM, un modello 33 e quel giorno andai a prenderlo.

1983, luglio, fa caldo, lo ricordo bene quel giorno, l'immagine è rimasta impressa nella mia mente come in una fotografia.

<< I miei compagni mi hanno soprannominato con un nomignolo simpatico "Straccalutto" oggi, indosso la maglietta verde militare sopra i pantaloni della mimetica, dicono che sono un bel ragazzo, alto e biondo, ho gli occhi azzurri. Mi affaccio da dietro una rete perimetrale, insieme con altri militari sopra un terrapieno che degrada quasi a strapiombo sulla strada a un centinaio di metri prima della porta carraia. L'elmetto vola veloce, fendendo l'aria, rimbalza sulla rete lucente della lunga recinzione, producendo un suono metallico, poi la sua parabola quasi fosse pervasa di nuovo vigore riprende la sua traiettoria di là della rete, terminando la sua corsa tra le mani del mio amico, volteggia sopra la rete e lui lo prende al volo. E' un mio regalo, ma Il mio amico Marco, non mi avrebbe più rivisto, sono morto pochi mesi dopo, il 14 ottobre, in una di quelle gallerie sotterranee, la postazione è chiamata "opera alta". Fu in quei lunghi corridoi a malapena illuminati che terminai la mia breve vita, avevo 19 anni.

Fui ucciso da un proiettile, sparato da un mio compagno che montava la guardia. Non seppi mai come accadde, ma quella notte, in quella galleria, finì la mia vita!>>

Il giorno del funerale la cerimonia fu celebrata nella piazza centrale della nostra città, la dove sorge l'antica Chiesa di S. Maria del Trivio. La bara fu portata a spalla da quattro VAM in alta uniforme, con le ghettoni e i guanti bianchi, mentre il picchetto d'onore della Vigilanza dell'Aeronautica Militare presentava le armi al feretro. Tutta la piazza era gremita da centinaia di persone che con la loro presenza gli porsero omaggio. Terminata la messa funebre, il feretro fu trasportato al cimitero poggiato su un camion scoperto, affinché tutti potessero vederlo. Fu sepolto con la nostra bella uniforme blu, il cappello della VAM era poggiato sulla bandiera tricolore che con onore ricopriva la bara.

Negli anni successivi, quando a mia volta ho fatto il servizio militare nella VAM, alcuni avieri mi hanno detto che a Monte Cavo era diventata ormai un'usanza da parte dei nuovi corsi, rimbiancare con il gesso, per non farle scomparire, le linee che formavano la figura del corpo di Dario, quelle fatte dalle autorità militari che avevano indagato sulla disgrazia.

Ho sempre pensato che servisse per non dimenticare.

L'elmetto di Dario

Non ho mai accettato la sua fine, troppo presto e troppo tragica.

Cosa mi restava per ricordarlo dopo la sua morte? Una o due fotografie delle Scuole Elementari e quell'elmetto.



L'elmetto originale di Dario

Per me, l'elmetto, raccontava la storia di Dario, per questo motivo, non avendo la forza di gettarlo, l'avevo riposto in un armadio. Lo avevo nascosto alla mia vista, perché quando lo guardavo, vi scorgevo il suo viso come l'avevo visto quell'ultima volta, sorridente e felice nella sua giovinezza.

Sento ancora la sensazione di disagio che mi dava quell'elmetto. Percepivo la sua presenza anche non vedendolo ogni qualvolta che negli anni mi ero avvicinato a quell'armadio. Negli anni che trascorrevano velocemente, a volte lo avevo ritrovato. Chiuso in quell'armadio, sempre più polveroso, sempre nello stesso posto, immobile, come se aspettasse da me una parola, un cenno di riconciliazione, di approvazione, di affetto. L'elmetto di Dario, per tantissimi anni è stato rinchiuso, quasi segregato tra quelle quattro assi.

Pochi giorni fa ho tolto l'elmetto dall'armadio, l'ho portato in casa e pulito quasi fosse una reliquia. E' tornato azzurro come il cielo e lo stemma dell'Aeronautica Militare, giallo come il sole, sembra quasi che il tempo non sia passato. Forse, oggi, ho iniziato ad accettarlo nuovamente nella mia vita e sono certo che starà con me fino alla fine della mia esistenza, ci sono voluti trentatré anni.

CAVE ADSUM, DARIO, AMICO MIO.

Sono andato molte volte al cimitero di Velletri a trovare Dario. Nella fotografia, sulla lapide, indossa la sua mimetica e sul viso ha lo stesso magnifico sorriso come l'ultima volta che l'ho visto. Così l'ho sempre ricordato, sorridente alla vita che avara da lì a poco lo avrebbe lasciato.

Sorride a chi lo va a trovare, come se ieri fosse oggi, in fondo il tempo è solo una percezione umana, sembra felice, nella sua eterna giovinezza.

Non ho mai più parlato di Dario, con nessuno. Forse può sembrare che l'abbia dimenticato, non è così. Ci penso spesso ma i ricordi quando sono molto dolorosi si preferiscono tenerli custoditi in una piccola stanza segreta. Non si è mai veramente morti fin quando qualcuno si ricorda di noi.

Dario, un amico. Dario che restò per sempre giovane. Dario, un aviere VAM che non tornò più a casa.

Epilogo

L'altra Tragedia

Il ragazzo, disperato ripeteva.....perchè non sono morto io.....??

Inizio 1984, all'Aeroporto Enrico Comani di Latina, viene trasferito un ragazzo, un VAM. E' stato distaccato da Forte Boccea, la prigione militare dell'Aeronautica Militare. Un giovane introverso, non parla con nessuno, vestito della sua uniforme sgualcita, percorre le strade interne della caserma con le mani in tasca, non ha meta. I suoi occhi sono spenti, non trasmettono nulla in chi li guarda. Non partecipa alle adunate, non ha compiti di servizio. I superiori, non lo cercano, non ha ordini, è là in carne e ossa ma se lo guardi bene sembra una figura eterea che vive in una dimensione parallela. Trascorre le sue giornate così, in solitudine, ma si vede che porta un enorme peso sulle spalle. Chi conosce la sua storia può però supporre cosa vedono i suoi occhi; l'orrore provocato da un gesto sciocco che innumerevoli volte, nella sua mente, come un disco rotto che gracchiando, gira e rigira senza fermarsi mai, canta la stessa terribile canzone: quel proiettile che squarcia l'aria sibilando, malefico latore di morte, non ha uno scopo e stato esploso per sbaglio. Potrebbe perdersi nei bui meandri della lunga galleria e conficcarsi in un punto qualsiasi. Potrebbe anche scalfire sensibilmente il muro, oppure rimbalzare sul metallo e poi perdere forza, cadendo inanimato in terra. Il destino però è crudele e non fa distinzioni, non discerne e non riflette, non intravede il

dolore e non percepisce il futuro, ed è così che in questa notte di metà ottobre così calma e silenziosa su tutto il territorio, un ragazzo, un giovane aviere, non torna più a casa.

Concludo questo racconto con queste righe, mi danno consolazione quando penso alla fine di Dario, perchè vorrei tanto fosse stata così:

La vita, che mi ha portato attraverso questi anni, è ancora nelle mie mani e nei miei occhi. Se io abbia saputo dominarla, non so. Ma finchè dura, essa si cercherà la sua strada, vi consenta o non vi consenta quell'essere, che nel mio interno dice << io >>.

Era caduto con la testa in avanti e giaceva sulla terra, come se dormisse. Quando lo voltarono si vide che non doveva aver sofferto a lungo: il suo volto aveva un'espressione così serena, quasi fosse contento di finire così



DARIO

N.27/01/1964 – M.14/10/1983

L'assassinio di Maurizio Carrafa, il VAM ucciso a Pratica di Mare



Il giorno 16 Agosto 1968 alle ore 23,00, presso il cancello ovest della base NATO di Pratica di Mare (RM) viene rinvenuto il corpo del giovane VAM Maurizio Carrafa di 20 anni residente a Roma. La salma viene vista da un Sergente che fa la macabra scoperta. Il cadavere di Carrafa è disteso supino, i piedi rivolti verso l'esterno della Base, a un passo dalla sbarra di legno. Un rivolo di sangue, scende dalla gola orrendamente squarciata da una coltellata che l'ha quasi decapitato. La coltellata, dettata dalla ferocia e dalla brama di vendetta, probabilmente è stata inferta per soffocare la sentinella agonizzante. La spalla sinistra è ferita da un colpo di fucile sparatogli alle spalle da non molta distanza. In una mano stringe un mazzo di chiavi e una penna. Sembra che anche la testa sia stata colpita da un secondo sparo. Gli sono state rubate le armi, un mitra MAB e la pistola d'ordinanza. In pochi attimi il posto è invaso da poliziotti e medici legali. Su entrambe le colonne che sostengono il cancello d'accesso si vedono altri colpi sparati dall'arma dell'assassino. Il padre di Maurizio si chiama Mario e fa il manovale. Fino a sei mesi prima, Maurizio Carrafa, studiava in un istituto tecnico nella zona di San Paolo e saltuariamente lavorava in una vetreria a Borgata Focaccia. Poi era partito per Viterbo per il CAR, dove era entrato nella VAM (Vigilanza Aeronautica Militare). Era stato trasferito da due mesi a Pratica di Mare. Quella sera c'era un incontro di boxe e la Base era semi deserta, inoltre abitualmente al cancello c'erano sempre due avieri di guardia ma quella sera per le licenze concesse a Ferragosto le turnazioni dei VAM di guardia erano ridotte. Gli inquirenti ipotizzano a un certo punto delle indagini che forse a commettere l'omicidio siano state due persone. Viene messa anche una grossa taglia da devolvere a chi avesse fornito informazioni per far luce sul caso. Le indagini una settimana dopo la morte di Carrafa vertono su molteplici piste. La prima sul fatto che Carrafa fosse un testimone scomodo di traffici illeciti che avvenivano all'interno dell'aeroporto. Forse si pensa ucciso da un commilitone che Carrafa aveva scoperto mentre trasportava fuori dalla base armi, o pezzi di ricambio. La seconda ipotesi è quella che forse a sparare sia stato un contrabbandiere o un bracconiere vista l'arma usata per colpirlo, probabilmente una "Lupara". Si pensa anche le armi gli siano state rubate per sviare le indagini ma anche che sia stato ucciso proprio per rubargliele. Forse Carrafa fu ucciso perché sapeva troppo su qualcosa che aveva visto nella base, forse contrabbando? Quello che è certo è che la sua uccisione fu fonte di un vero e proprio agguato. L'unica testimone è una ragazza, Laura, che vive in una villetta nei pressi dell'entrata ovest che ha sentito gli spari, è l'unica, perché

altre persone affermano di non aver visto e sentito nulla. Nel frattempo, gli inquirenti fanno altre ipotesi, anche quella dello scambio di persona, della droga e del regolamento di conti. Viene anche seguita la pista del delitto per motivi <<d'onore>>, forse un parente o uno spasimante in cerca di vendetta, avrebbe potuto appostarsi dietro la fitta vegetazione vicina all'entrata e sparare a freddo. Infatti si seguono le tracce di una donna sua amica anche per un capello femminile trovato sul cadavere del povero aviere. Sono interrogati anche i commilitoni che avevano fatto il CAR insieme con lui a Viterbo. Carrafa alcuni giorni prima ha lasciato la sua ragazza dicendole che è meglio così, quasi volesse proteggerla da qualcosa. Nei giorni precedenti, alcuni avieri suoi amici, sostengono che il giovane da qualche giorno era « strano ». Insomma, concludono questi avieri, Maurizio era preoccupato, distratto, qualcosa lo rodeva. La ricostruzione dei fatti ipotizza che Carrafa sia uscito tranquillamente dalla garitta incontro a qualcuno dietro la sbarra, che forse conosceva, con in mano le chiavi e la penna per annotare l'entrata e l'uscita di eventuali persone dalla Base. Forse c'è stata una discussione, o forse è bastato un cenno, dopodiché è partito il colpo <a Lupara>>, che l'ha colpito alla spalla e alla testa, Maurizio, barcollante, ferito è caduto in ginocchio. Con un balzo l'assassino l'ha raggiunto finendolo con una coltellata alla gola. In seguito dopo un rinvio del funerale per consentire ai medici legali di svolgere una ulteriore autopsia, finalmente hanno avuto luogo i funerali del giovane VAM ucciso, in un agguato, a Pratica di Mare: oltre duemila persone, una vera folla, tanta commozione durante il rito funebre. La salma di Maurizio Carrafa è stata esposta dalle 9,30 alle 10. Successivamente è stata trasportata in via Gregorio VII° dove era in attesa il picchetto d'onore della VAM formato da sei avieri che gli hanno reso gli onori. La salma trasportata poi alla cappella nel Cimitero del Verano è stata inumata alla presenza dei famigliari e gli amici del giovane. Ancora oggi il delitto non ha un colpevole.



Capitolo III

Dal 1950 al 1963 La Guerra Fredda



Con l'espressione **guerra fredda** è indicata la contrapposizione politica, ideologica e militare che venne a crearsi intorno al 1947 (non tutti gli studiosi concordano), tra le due potenze principali emerse vincitrici dalla Seconda Guerra Mondiale: gli Stati Uniti d'America e l'Unione Sovietica. Ben presto si giunse alla divisione dell'Europa in sfere d'influenza e alla formazione di blocchi internazionali ostili, denominati comunemente come Occidente (gli Stati Uniti, gli alleati della NATO e i Paesi amici) e Oriente, o "blocco comunista" (l'Unione Sovietica, gli alleati del Patto di Varsavia e i Paesi amici).

Le fasi più critiche e potenzialmente pericolose della guerra fredda furono due: la prima, compresa fra gli anni cinquanta e sessanta, e la seconda, circoscritta alla prima metà degli anni ottanta. La fine della guerra fredda viene convenzionalmente fatta coincidere con la caduta del muro di Berlino (9 novembre 1989) e la successiva dissoluzione dell'Unione Sovietica (26 dicembre 1991).

Nascita di una nuova Aeronautica Militare e basi missilistiche in Italia

L'Italia, nel 1949 con l'adesione agli accordi stipulati per mezzo del Patto Atlantico (NATO) con gli Stati Uniti e in previsione di una collaborazione che aveva per obiettivo la "difesa collettiva" di tutte le nazioni aderenti, contro una temuta invasione sovietica dell'Europa occidentale, creò l'opportunità, di ottenere un rafforzamento militare altrimenti impossibile per la nostra nazione. Questa scelta avvenne in un periodo in cui il disavanzo di cassa per esercizio finanziario si aggirava attorno agli 850 miliardi di lire e soprattutto, perchè la maggior parte delle risorse erano prioritariamente destinate alla ricostruzione del Paese. A risolvere questa impasse finanziaria provvidero in maniera massiccia gli Stati Uniti con forniture e prezzi di favore o addirittura gratuite nell'ambito dei programmi di assistenza che, nel campo militare, si estrinsecavano sotto due forme principali – l'OSP (Off-Shore Procurement), e l'MDAP (Mutual Defense Assistance Program), nell'ambito del famoso "Piano Marshall", mentre i limiti fissati dal Trattato di pace in tema di armamento pesante vennero aggirati con forniture end-use agreements qualche tempo prima della loro abolizione formale nel settembre del 1951. Una situazione di cui beneficiò ben presto anche l'Aeronautica Militare nel settore delle forze aeree ma anche nell'obbligo di dotare il territorio italiano di basi missilistiche. La costituzione del Patto di Varsavia nove giorni dopo, la decisione della NATO di dotarsi di un armamento atomico (primo passo verso l'integrazione delle forze strategiche, con la conseguente rinuncia degli stati membri alla sovranità militare) sette mesi dopo, furono il chiaro segno della progressiva e sempre più insanabile frattura fra i due blocchi in quel periodo. Situazione che non sarebbe certo migliorata in quel 1956 che vide, tra l'altro, le gravi tensioni determinate dai fatti di Ungheria e di Suez e quando, nell'ottobre del 1957, il lancio dello Sputnik avrebbe da una parte dimostrato la capacità sovietica nel campo dei vettori balistici intercontinentali, e dall'altra messa in crisi la validità del concetto di "deterrente atomico" degli Stati Uniti, non ancora in possesso di missili balistici con portata intercontinentale (ICBM). La soluzione fu di installare in Europa, sotto la bandiera della NATO, dei missili americani a medio raggio (chiamati IRBM): l'Italia, insieme alla Turchia, fu l'altro Paese dell'Alleanza che dichiarò la propria disponibilità. Mentre in seno all'Esercito veniva costituita una brigata con missili terra-terra tattici e testata nucleare del tipo Honest John, l'Aeronautica Militare ricevette da una parte i missili terra-aria del tipo Nike nelle versioni Ajax ed Hercules – con i quali armò nel 1959 la 1° Aerobrigata che, cedendo i suoi F-86K alla 51a, si trasformò così in "intercettori teleguidati", e dall'altra nel 1960, i missili IRBM PGM-19A Jupiter alle dipendenze dell'appositamente costituita 36ª Aerobrigata Interdizione Strategica (IS), con comando a Gioia del Colle.

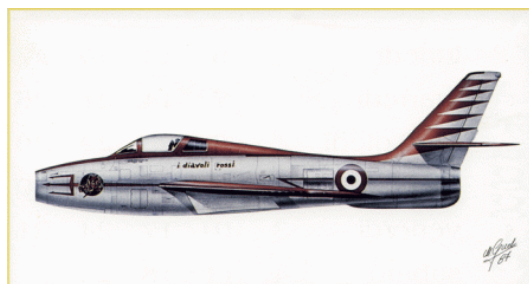
Le nuove Aerobrigate

Considerando gli anni di vita della Forza Aerea italiana, inquadrata oggi nell'Aeronautica Militare e prima del 2 giugno 1946 nella Regia Aeronautica (con le brevi parentesi dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana e dell'Italian Co-belligerent Air Force), si tende in genere ad assumere che essa abbia raggiunto il massimo storico della sua potenza operativa nel quinquennio compreso tra il 1935 e il 1940, nel periodo che va dalla Campagna d'Etiopia all'inizio della Seconda Guerra Mondiale. Se questo concetto può essere ritenuto valido sul piano della consistenza numerica, poiché all'ingresso nel secondo conflitto mondiale la Regia Aeronautica disponeva di circa 3.479 aeroplani, dei quali però solo 1.569 considerati bellicamente efficienti, esso non è tale se viene invece riferito alle capacità belliche reali. Alla fine degli anni Cinquanta l'Aeronautica Militare, infatti, raggiunse un potenziale senza precedenti, tale da risultare una delle più importanti dell'Europa Occidentale e la più importante dello scacchiere meridionale della NATO. Erano gli anni detti della Guerra Fredda, per indicare l'esistenza di un permanente stato di tensione politica e strategica, fortunatamente privo di scontri diretti, che si era instaurato tra il blocco europeo atlantico (filoamericano) e quello orientato (filosovietico), subito dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale. Quello stesso periodo fu in realtà molto caldo in diverse altre parti del mondo, come la Corea, dove tra il 1950 e il 1953 infuriò un conflitto ad alta intensità tra il Sud del paese, appoggiato dagli Stati Uniti, ed il Nord comunista, sostenuto in maniera diretta dai cinesi ed indiretta dai sovietici. Altre dure guerre furono combattute in quegli stessi anni dai francesi in Indocina e Algeria, mentre nel 1956 ci fu il secondo dei brevi ma intensi scontri militari più volte intercorsi tra i Paesi Arabi, allora sostenuti militarmente dall'Unione Sovietica, e Israele, appoggiata dagli occidentali. Se in occasione dei momenti critici, il primo dei quali fu il blocco di Berlino mentre quello più grave fu la crisi dei missili cubani, tale stato di tensione non sfociò in guerra aperta anche in Europa fu grazie all'avvenuta affermazione del concetto strategico di "Deterrenza Nucleare" reciproca. Essa si basava allora, sul mantenimento di una elevata capacità di colpire in maniera massiccia il possibile avversario con armi nucleari strategiche, aventi potenze distruttive variabili da alcune centinaia di kiloton (un kiloton o KT equivale a 1.000 tonnellate di esplosivo convenzionale come il trinitrotoluene) fino a diversi megaton (un megaton o MT corrisponde a un milione di tonnellate di TNT), e con armi nucleari tattiche, di potenza limitata a qualche decina di kiloton. La bomba atomica "Little Boy" lanciata su Hiroshima nel 1945, sarebbe stata considerata, 15 anni dopo, solo di tipo tattico. Fu in tali contingenze politiche e militari che la consistenza numerica e le capacità belliche dell'Aeronautica Militare italiana, rimaste ad uno stadio minimo nel quinquennio 1946-1950, salirono rapidamente ad un livello molto elevato, senza che l'opinione pubblica nazionale, duramente impegnata nell'opera di ricostruzione del paese, se ne rendesse mai pienamente conto. La delicatezza della situazione politica interna, che vedeva la presenza del Partito Comunista Italiano (PCI), molto forte sul piano numerico e organizzativo, ancora allineato su posizioni ideologico-strategiche vicine a quelle dell'Unione Sovietica, impose infatti che a tale processo di marcato rafforzamento non venisse data alcuna pubblicità, restando un fatto noto solo ai militari, ad una ristretta cerchia di uomini politici della Democrazia Cristiana (il partito di maggioranza relativa che controllava in maniera esclusiva il Ministero della Difesa) e a pochi giornalisti della stampa aeronautica, che aveva allora, per numero di testate e di lettori, una diffusione assai meno ampia di quella odierna. La massiccia crescita numerica dell'Aeronautica

Militare e la sua riorganizzazione in Aerobrigate composte da tre gruppi operativi di 25 velivoli ciascuno, seguendo un'impostazione organizzativa assai simile a quella dei Wings da combattimento dell'USAF iniziarono a partire dal 1952. Questo potenziamento rientrava, come già accennato, nell'attuazione dei piani MDAP (Mutual Defence Assistance Program), di fornitura diretta di materiali bellici moderni (o abbastanza moderni), che furono attuati dagli Stati Uniti per rafforzare adeguatamente sul piano militare i loro deboli alleati europei della NATO in vista di un possibile confronto bellico con l'Unione Sovietica ed i paesi, allora chiamati "satelliti", del Patto di Varsavia. Il generale Matthew Ridgway, comandante in capo delle Forze Alleate in Europa, giunse infatti a pronosticare l'inizio di questo ipotetico scontro per il maggio del 1953. Nell'ambito di tali programmi, nel corso dei restanti anni Cinquanta, gli Stati Uniti cedettero a titolo gratuito all'Italia e agli altri stati europei alcune migliaia di moderni velivoli da combattimento a reazione di prima, seconda e terza generazione: andavano dai Lockheed T-33 "Shooting Star" da addestramento avanzato e dai caccia-bombardieri Republic F-84 "Thunderjet" con ala dritta e velocità subsonica, ai caccia per superiorità aerea con ala a freccia North American F-86 "Sabre", capaci di raggiungere la velocità del suono in affondata, fino ai caccia-bombardieri North American F-100 "Super Sabre", ampiamente supersonici (peraltro accettati solo da alcune delle Forze Aeree europee).



Iniziò quindi per l'Aeronautica Militare un rapido processo di ammodernamento e rafforzamento che la portò, nella seconda metà di tale decennio, a disporre di ben sette aerobrigate dotate ciascuna di circa 75 moderni aerei da combattimento, che venivano costantemente mantenute al massimo stadio di approntamento operativo. Tale processo raggiunse il suo apice intorno al 1958 quando la nostra Forza Aerea giunse ad avere in carico oltre 500 caccia e caccia-bombardieri a reazione, tutti di quella che poi sarà chiamata Classe 80 (F-84G, F-84F, F-86E in versione canadese ed F-86K), larga parte dei quali era stata posta, a partire dal 1951, sotto il comando della 56th TAF (Tactical Air Force) della NATO, dipendente dal Comando Aereo Alleato del Sud Europa (Airsouth) e successivamente, dal 1955, a quello della V ATAF (Allied Tactical Air Force), che sarebbe stata costantemente comandata da un generale di squadra italiano.



F-84F

Tutti questi caccia, pur non essendo presenti in linea di volo contemporaneamente, per gli ovvi periodi di revisione e messa a punto e per le inevitabili perdite dovute ad incidenti di volo, costituirono per alcuni anni la più potente forza aerea da combattimento dell'Europa Occidentale continentale basata su aeroporti ampliati ed ammodernati secondo standards stabiliti anch'essi dalla NATO; all'A.M. poteva paragonarsi solo l'Armée de l'Air che, tuttavia, non aveva ancora beneficiato della politica di "grandeur" voluta dal generale De Gaulle che la porterà poi a rivaleggiare con la Gran Bretagna e ad essere una delle tre uniche potenze della NATO dotata di strumenti per il bombardamento strategico nucleare; d'altra parte, proprio in coincidenza con la creazione della sua famosa Force de Frappe la Francia assunse una posizione "a latere" che ne faceva un'importante alleata del blocco occidentale ma non direttamente rispondente alla NATO. Negli anni Cinquanta, però, la Francia era, infatti, pesantemente impegnata in Algeria, mentre la Luftwaffe tedesca, cancellata dalla sconfitta subita nella Seconda Guerra Mondiale, cominciava solo allora ad essere concretamente ricostruita. Anche la RAF britannica, che era allora la massima Forza Aerea Europea, manteneva una consistente parte dei propri reparti operativi in Medio ed Estremo Oriente. Essa procedette inoltre, in quello stesso periodo, ad un ridimensionamento dei propri effettivi per motivi di carattere finanziario, riducendone la consistenza di circa il 30%. In tale congiuntura le sette aerobrigate da combattimento italiane, provviste di armi atomiche tattiche e concentrate tutte su basi aeree poste nell'area centro-settentrionale della penisola per gravitare sulla parte centrale dell'area balcanico-danubiana, costituirono il più potente contributo europeo alle capacità belliche dissuasive della NATO.



F-84G "Thunderjet"

L'Italia per la sua posizione altamente strategica era considerata uno degli obiettivi più allettanti per le armate sovietiche, quindi tutto il sistema militare italiano sarebbe stato messo a dura prova, con delle possibilità effettive di difesa realmente minime, per questo gli USA adottarono una linea di rafforzamento dei paesi alleati europei per far sì che una possibile invasione non venisse considerata una semplice scampagnata in territorio europeo, di conseguenza ogni generale sovietico, sapeva perfettamente che la NATO pur di non far avanzare i russi nelle proprie nazioni sarebbe ricorsa alle armi nucleari tattiche sacrificando parte del proprio territorio, ed è stata proprio questa mentalità a tener a bada l'Orso Sovietico per gran parte della guerra fredda.

Nella base di Ghedi per tre anni si tennero 4 aerei pronti al decollo in una speciale area con doppia protezione, quella che la NATO chiama Area QRA, Quick Reaction Alert. Per tutto il tempo c'erano apparecchi pronti 24 ore su 24 dotati di una bomba atomica Mk.7 tattica e razzi JATO. Così attrezzato l'F-84F poteva decollare in spazi ragionevoli e con poco tempo d'attesa. Le aree d'impiego raggiungevano la Bulgaria e l'Ungheria.





Bomba Nucleare Mark 7

Centri di Comando NATO in galleria

Al termine della seconda guerra mondiale, accanto alle specialità tradizionali dell'Aeronautica Militare, il 1° ottobre 1951 nacque la difesa aerea territoriale DAT articolata su un comando generale con sede a Roma, da questo dipendevano sei Comandi di Settore con le postazioni radar e i reparti di aerei intercettori, e un Comando Esercito che aveva alle sue dipendenze quattro Raggruppamenti di Artiglieria contraerea pesante. I DAT erano centri nodali per l'identificazione del traffico aereo e la diramazione di ordini, oltre a una serie di postazioni di avvistamento sparse su tutto il territorio nazionale. Il personale tecnico e operativo di questa specialità era addestrata a Borgo Piave (LT). Nel 1962, a seguito dell'installazione di moderni radar, la difesa dell'intero spazio aereo nazionale fu posta sotto il comando e controllo della NATO fin dal tempo di pace, divenendo così "Difesa Aerea Integrata" (NATO Integrated Air Defence – NATINAD). Le funzioni della difesa aerea nazionale furono delegate al Comandante della 5^a ATAF, che era un generale dell'AM.



All'inizio degli anni 50, vennero costituiti i ROC (Regional Operation Center). Il primo a essere creato fu il Il 1° ROC attivo dal 1962. Questo ebbe inizialmente il compito fondamentale della difesa aerea del nord-est

italiano, il settore da dove, secondo le informazioni in mano allo Stato Maggiore italiano, poteva avvenire l'attacco delle forze del Patto di Varsavia. Il 1° ROC, come il 2° ROC a Monte Cavo e il 3° ROC a Martina Franca, erano dei comandi protetti in galleria, all'interno delle montagne per difendersi da un attacco atomico. All'interno delle gallerie, vi erano varie agenzie e uffici, con i compiti di difesa aerea e soccorso aereo. Erano i comandi di guerra delle tre regioni aeree. All'interno del sito protetto c'erano personale italiano e NATO. Quando c'era un'emergenza o per addestramento, però, veniva attivato l'OOC (Offensive Operation Center), lo strumento del ROC per comandare i gruppi di volo nella sua regione aerea. A metà degli anni '90 era ormai stato chiuso il 2°ROC i cui impieghi vennero ripartiti tra il 1° e il 3°.

La 2^a Regione Aerea dal 1961 al 1975 (circa) ebbe giurisdizione sul territorio di Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Sardegna, provincie di La Spezia e dell'Aquila. Finché fu attivo, il 2° ROC / 2° SOC, (Monte Cavo), gestì i reparti ubicati nelle zone suddette (compreso anche il 9° Storno a Grazzanise). In seguito le dette due provincie passarono rispettivamente alla 1^a ed alla 3^a RA. Per quanto riguarda i Centri Radar al 2° SOC facevano capo solo Poggio Ballone (21° CRAM) e Licola (22° CRAM). Potenza Picena (14° CRAM) dipendeva dal 1° ROC / SOC e Pescara (33° CRAM) dipendeva dal 3° ROC / SOC. Ricordiamo anche che la prima delle due cifre che identificavano i CRAM riprendevano il numero della relativa regione Aerea. (Fonte Guardiano Silenzioso)

Un sistema complesso di supporto interagiva con i ROC, come lo JASC, il centro di support combinato, il COS (Sezione operazioni di combattimento), AGOS (Sezione operazioni aria-superficie), NOS (Sezione operazioni navali).

Infine c'erano i S.O.C. (Sector Operation Center), per la difesa aerea. I SOC erano parte dei ROC, interagenti con altri similari sistemi NATO, come quello di Berthing a Nord dell'Europa, Lione per il settore Ovest, Martina Franca per il Sud. Per la difesa aerea c'era bisogno di pianificazioni, ma anche di sensori. Questi erano in carico ai Gr.R.A.M (Gruppi Radar AM), nonché gli E-3 NATO.

I R.O.C. (Regional Operation Center)

I tre R.O.C. erano molto simili a livello organizzativo e infrastrutturale.

Il 1° R.O.C. Monte Venda



Monte Venda



Il 1° ROC di Monte Venda (PD), fu costruito nei primi anni 50 dalla ditta Scardoni di Bologna, specializzata in questo tipo di costruzioni per le forze armate. Per quel progetto furono utilizzati i fondi messi a disposizione dall'Italia e dagli Stati Uniti. Per la realizzazione del tunnel furono impiegati tutti gli scalpellini della zona specializzati nella lavorazione della trachite. Operai dalle mani forti di Vo', Teolo, Galzignano Terme, Lozzo Atestino e Cinto Euganeo. La base è rimasta attiva dal 1955 fino al 1998, quando tutto il personale (circa 500 uomini che garantivano il servizio h24) fu trasferito alla base aerea Nato di Poggio Renatico, in provincia di Ferrara. Negli anni 60 il controllo passò totalmente all'Aeronautica Militare. Nel 1955, quando la base venne attivata, le sale operative non erano ancora all'interno galleria. Erano ospitate in due container all'esterno e ricevevano i dati da due radar piazzati sulla sommità del colle, a circa 600 metri d'altezza, che funzionavano male. A raccontarlo è il maresciallo scelto dell'aeronautica militare in pensione, Leone Grazzini, che sul Venda ha lavorato dal 1956 al 1990 come coordinatore degli elettricisti. «Sul Venda i radar non hanno mai funzionato bene», racconta il sottufficiale in pensione «Ricordo che quando sono arrivato lassù riuscivano a coprire la parte alta dell'area, se un velivolo militare entrava nello spazio aereo a bassa quota lo perdevano. Per colmare questa lacuna i comandanti di allora decisero di mettere un aviere di vedetta su una torretta, munito di un grosso cannocchiale. In caso di avvistamento il militare chiamava con un telefono di quelli con la suoneria a manovella la sala operativa. Quando poi

divenne base Nato cambiò tutto. Con i radar posizionati sulle Alpi si riusciva a controllare il cielo dal Canada alla Turchia. La base era dotata di 25 gruppi elettrogeni da 100 Kw per garantire il servizio senza alcuna interruzione. Gruppi che alimentavano soprattutto i condizionati d'aria e l'impianto di umidificazione della galleria, che d'inverno era secca e d'estate faceva un mare di condensa. L'acqua necessaria per la base arrivava da una sorgente di Faedo, tramite un sistema di pompaggio». Il nome in codice del 1° ROC, usato nelle comunicazioni militari era: "Rupe", proprio perchè scavato dentro la roccia. In caso di scoppio delle ostilità con il Patto di Varsavia, il 1° ROC si sarebbe trasformato nel comando della 5 ATAF (Allied Tactical Air Force) e sarebbe passato sotto il controllo di AIRSOUTH, il comando della forze aeree del sud della NATO, rispondendo al comando di West Star. Situata in un sistema di gallerie scavate nel ventre del monte, era considerato uno dei siti essenziali della difesa italiana ed alleata, un vero e proprio nodo nevralgico della comunicazione inserito nel sistema NADGE (Nato Air Defence Ground Environment). Tale base controllava tutto il traffico aereo militare e commerciale fino a Roma. La struttura era composta di una galleria collocata a una profondità variabile fra i 20 ed i 70 metri di roccia, avente una lunghezza complessiva di 1.046 metri. Aveva una forma a esse e all'interno erano presenti le sale operative, pannellate, formato container. Una "vasca", con i cinque monitor collegati alla rete radar, la sala computer, mantenuta a una temperatura costante di venti gradi, la sala telescriventi. L'aria arrivava dalla superficie, attraverso condotte, veniva distribuita nei locali da una serie di griglie. Nel bunker lavoravano oltre cinquecento militari effettivi, distribuiti su tre turni.

Alla fine del 1998 viene costituito il Teleposto TLC di Monte Venda, ove nella parte sommitale sono tuttora ospitati numerosi apparati e ponti radio dell'Aeronautica Militare nonché di altre FF.AA. ed Amministrazioni pubbliche.



La base operativa occupava all'incirca la metà superiore del monte, sulla cui sommità vi erano le antenne radar e le relative attrezzature, oltre ad antenne e ponti radio civili (es. la Rai). La base operativa si sviluppava lungo la strada militare a tornanti che, dall'ingresso della caserma, portava alla cima di monte Venda. La montagna era tutta scavata, nel senso che era percorsa da una galleria di tipo elicoidale, a prova NBC, presso cui stavano i turnisti, in sostanza gli operatori radar. I VAM presidiavano la base sia dall'esterno della galleria (strada militare, bosco, postazioni radar) sia all'interno della galleria. Dalla cosiddetta "smessa lavori", (dal primo pomeriggio fino al mattino seguente, orario in cui la galleria veniva ermeticamente chiusa con gli operatori radar ed i relativi VAM di turno all'interno, mentre gli avieri

2° R.O.C. Monte Cavo



Monte Cavo



2° ROC Monte Cavo

fino al 31 marzo 1976

Il 2° ROC di Monte Cavo (RM), attivo dal 1976 al 1998. Questo fu la sala operativa del 3° settore della D.A.T. (Difesa Aerea Territoriale) prima, divenuta dal 1963 S.O.C. (Sector Operation Center), successivamente ampliata in 2° R.O.C. (Regional Operative Command) ed infine C.O.S.M.A. (Centro Operativo Stato maggiore Aeronautica). Quest'ultimo, non essendo inserito nella catena di comando e controllo NATO, non aveva compiti di carattere operativo, ma doveva fungere da struttura di rischieramento dello Stato Maggiore Aeronautica in caso di guerra, stessa funzione destinata al bunker Soratte situato a Sant'Oreste (Roma). La base di Monte Cavo era costituita da due chilometri di gallerie disposte su due livelli, realizzate con spesse volte cemento armato nella roccia viva, in grado di resistere ad un eventuale attacco nucleare su Roma. Qui si gestiva tutto il traffico aereo nazionale e di una parte dell'Europa dell'est. Un doppio comando, italiano e Nato. Una base che nelle sue gallerie a prova di fallout atomico, era attrezzata anche per ospitare in caso di attacco le massime personalità dello Stato italiano. Presidente della Repubblica e Governo avrebbero trovato a Monte Cavo l'ultimo rifugio per mantenere in vita le strutture democratiche repubblicane. Questa base è arrivata a ospitare oltre 500 militari contemporaneamente in servizio negli anni di maggior lavoro.

3° R.O.C. Martina Franca

Il 3° ROC di Martina Franca (Ta), attivo dal 1964 al 2000. I lavori per la realizzazione della “sede operativa protetta” dell'ex-3° Regional Operative Command (R.O.C.) iniziarono nel 1953. Le attività venivano svolte a oltre 50 metri di profondità da centinaia di persone che operavano 24 ore su 24 e 7 giorni su 7. Dal dicembre 1959, la base ospitò il 3° Settore di Difesa Aerea Territoriale (D.A.T.).



In seguito il Reparto subì un ampliamento di compiti e organico, divenendo quindi, nel 1962, 3° Comando Operativo di Regione (C.O.R.), inglobando le competenze del D.A.T., il quale nel 1963, fu inserito nella catena di difesa aerea della NATO e rinominato 3° Sector Operation Center (S.O.C.). Nel 1964, il C.O.R. fu “assegnato” alla NATO, e assunse dunque il nome di 3° R.O.C.. Nel 1998, il Reparto di Martina Franca divenne Centro Operativo Alternato (C.O.A.) e Mobile (C.O.M.), assolvendo fino al 2000 alle funzioni di comando e controllo delle operazioni aeree nazionali. A seguito della ristrutturazione dei vertici della Forza Armata, la base martinese fu destinata a compiti nel settore delle telecomunicazioni, quale centro nodale dell'Aeronautica Militare per l'Italia meridionale (Reparto Comunicazioni Operative). Nel 2004, nelle aree del R.C.O. è rilocato il 16° Stormo, con la denominazione “Protezione delle Forze”.



Capitolo IV

Basi Interdizione Strategica (IS)



Base di Gioia del Colle

Gioia del Colle (BA)
Base n° 1 - 1ª Squadriglia - 56° Gruppo
Località: Masseria Riccardo



Gioia del Colle

La storia delle Basi d'Interdizione Strategica era cominciata nel settembre 1958 quando gli americani, allora era presidente Eisenhower, insistettero presso il governo italiano perché accettasse l'installazione di alcuni missili a gettata intermedia, con testate nucleari, in grado di colpire i paesi satelliti dell'Unione sovietica come Albania, Romania, Bulgaria, e alcune parti occidentali della stessa URSS. Come località per l'installazione dei missili fu scelta la Puglia, per la sua posizione orientale, più vicina al nemico; il quartier generale fu installato a Gioia del Colle, dove i primi missili arrivarono dal febbraio al settembre 1960; oltre che a Gioia, i trenta missili furono schierati in altre nove postazioni, quasi allineate da nord-ovest a sud-est: Spinazzola, Gravina, Acquaviva delle Fonti, Altamura (due postazioni), Irsina, Matera, Laterza, Mottola. I missili usavano come carburante cherosene e come ossidante ossigeno liquido e ciascuno era dotato di una bomba a fusione, da 1,45 megaton, con una potenza distruttiva, cento volte superiore a quella delle bombe che rasero al suolo Hiroshima e Nagasaki. Nel gennaio del 1961 al presidente americano Eisenhower, che aveva insistito per l'installazione di bombe atomiche nei paesi europei, successe Kennedy, con una nuova politica di distensione nei confronti dei sovietici e del loro presidente Krusciov. La storia di quei trenta missili nucleari in Puglia finisce con la crisi cubana.

1962, con la crisi di Cuba il mondo vive il più drammatico momento della storia recente: l'incubo di una guerra atomica. Inaspettatamente il fronte della Guerra Fredda si sposta nelle Murge. Sulle aspre colline argillose di Puglia e Basilicata, i profili dei missili nucleari Jupiter minacciano un paesaggio popolato da inconsapevoli pastori e braccianti. Questa terra dimenticata diventa teatro degli scontri tra Stati Uniti e Unione Sovietica. Nonostante il MacMahon Act imponeva l'esclusiva gestione delle testate nucleari da parte americana, non fu praticamente possibile rispettare tale norma, per la complessità e i ritardi inevitabili che si sarebbero accumulati nelle procedure di trasporto delle testate verso le basi di lancio, dislocate a distanza di parecchi chilometri da Gioia. Le testate, perciò, furono montate in modo stabile sui missili nelle basi operative. Queste ultime erano disposte in un raggio di decine di chilometri da Gioia, nei luoghi già indicati, più o meno lontane dai centri abitati, quasi tutte dislocate sull'altopiano carsico delle murge, su quote che variavano da 300 a 500 m sul livello del mare e consentivano, dall'alto, una perfetta visuale a trecento sessanta gradi. Ognuna delle dieci basi, tutte uguali, aveva un diametro di circa 5000 piedi (pari a 1,524 m) con un'estensione di circa 7 ettari; la forma era quella di un triangolo equilatero con gli angoli arrotondati, nei quali erano piantati rispettivamente tre missili, il perimetro era segnato da una stradina asfaltata che continuava internamente per collegare gli alloggi e i servizi per i militari; al centro, protetto da un terrapieno sorretto da un muro di cinta che fungeva da paraschegge, si trovava il carro comando (control trailer) con la strumentazione necessaria per effettuare il count down del lancio in comune con i tre missili; nei pressi di questi ultimi erano posizionati in modo diametralmente opposti, per motivi di sicurezza, i due trailer del rifornimento, uno per il cherosene e uno per l'ossigeno liquido; infine nella base vi erano ancora due carri del sistema idraulico d'emergenza e un carro con tre generatori. Intorno, lungo il perimetro, erano dislocate sei torrette in cemento armato per le vedette di sorveglianza mentre l'intera base era circondata da un doppio recinto di filo spinato.





GRAVINA DI PUGLIA- BASE MISSILISTICA



Gravina di Puglia - Fotografie gentilmente concesse dall'Aviere Giovanni Rigioli - 8° Corso VAM

La sorveglianza della base fu affidata alla Vigilanza Aeronautica Militare (VAM), affiancata dai reparti di carabinieri che vigilavano le zone circostanti e avevano il compito di fungere da collegamento tra gli avieri e le popolazioni civili, specie con gli agricoltori e i pastori che risiedevano nelle non poche masserie dislocate vicine e a volte vicinissime alle basi. Tutte le basi di lancio erano collegate al Comando di Gioia del Colle

mediante un sistema radio e da linee a terra, gli elicotteri invece garantivano il trasporto veloce sia per i pezzi di ricambio sia per trasportare i militari nelle basi nel caso di urgenza per la copertura dei turni di servizio. Ad Altamura, appena fuori dell'abitato, fu costruito un Campo di Aviazione dove, oltre agli alloggi dei militari, fu disposta una base per l'atterraggio e il decollo degli elicotteri, che serviva anche come campo di calcio per il tempo libero. Ai militari americani era espressamente vietato fornirsi di prodotti alimentari in loco, per timore d'infezioni, e si rifornivano dal deposito principale americano di Taranto dove nelle pause di servizio passavano anche il loro tempo libero.

Arrivano i missili Jupiter



Il 10 agosto 1959 lo Strategic Air Command diede il via all'Operazione Deep Rock, cioè allo schieramento di missili balistici IRBM PGM-19A Jupiter in Italia.

L'Aeronautica Militare schierò 30 missili Chrysler PGM-17 Jupiter alle dipendenze dell'appositamente costituita 36ª Aerobrigata Interdizione Strategica, con comando a Gioia del Colle, che venne istituita il 1° gennaio 1960 (in realtà il 23 aprile 1960) ed entro sei mesi le previste dieci postazioni vennero tutte attivate.

La 36ª Aerobrigata, si articolava su:

- **1º Reparto I.S.** che comprendeva il:

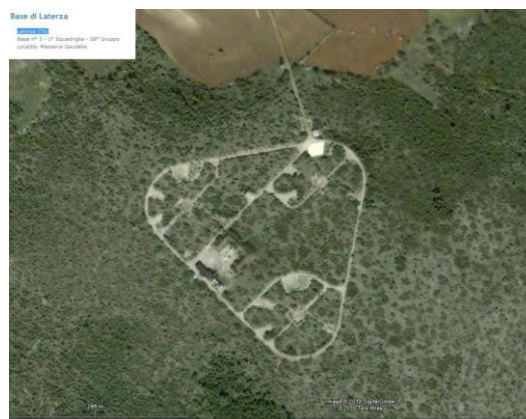
56º Gruppo Interdizione Strategica (Gioia del Colle)



57º Gruppo Interdizione Strategica (Mottola)



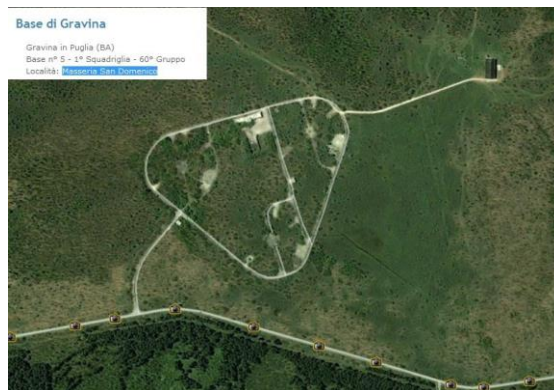
58º Gruppo Interdizione Strategica (Laterza)



59° Gruppo Interdizione Strategica (Altamura alta)



60° Gruppo Interdizione Strategica (Gravina di Puglia)



- 2° Reparto I.S., che comprendeva:

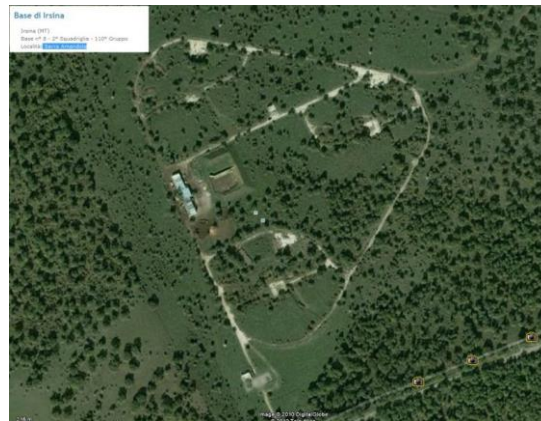
108° Gruppo Interdizione Strategica (Altamura bassa)



109° Gruppo Interdizione Strategica (Spinazzola)



110° Gruppo Interdizione Strategica (Irsina)



111° Gruppo Interdizione Strategica (Acquaviva delle Fonti)



112° Gruppo Interdizione Strategica (Matera)



Ognuno di essi controllava cinque postazioni con un missile di pronto impiego e due ricariche per complessivi trenta colpi. A essi si affiancavano il 7230th Support Squadron e il 7230th USAF Dispensary, dall'ottobre 1962 sostituito dal 305th Minution Maintenance Squadron, dell'USAF. Lo stato giuridico dei missili era piuttosto complesso, in quanto le armi restavano di proprietà dello Strategic Air Command (secondo i programmi MPA/PDAP della NATO) ma erano gestiti dall'Aeronautica Militare, della quale portavano le insegne. La responsabilità del lancio dei missili era complessa, secondo la cosiddetta politica della doppia chiave. Infatti, il quadro di lancio era attivato congiuntamente da un ufficiale dell'USAF che stabiliva il bersaglio (ne erano programmati due, uno primario ed uno alternativo) e da un ufficiale dell'A.M.I. che effettuava il lancio vero e proprio. L'ordine di fuoco sarebbe arrivato dal comando del Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE) di Wiesbaden (Germania) ed assoggettato in Italia a decrittazione e procedure di verifica dell'autenticità. In caso di distruzione del comando SHAPE l'ordine di lancio poteva venire dal Comando delle Forze Alleate del Sud Europa (AFSOUTH) di Napoli.

Per tutti il periodo che i PGM-19A Jupiter rimasero operativi non fu stabilito, invece, da chi dovesse venire la conferma del comando di fuoco da parte italiana. Questo ruolo fu attribuito, di volta in volta, a militari dai Capo di Stato Maggiore, al Ministro della Difesa, al Presidente del Consiglio e al Presidente della Repubblica. Il 5 gennaio 1963 gli Stati Uniti comunicarono la loro decisione di smantellare gli Jupiter italiani, approvata dal Consiglio dei Ministri, e l'Aerobrigata fu disattivata il 1° aprile 1963 e sciolta ufficialmente il 21 giugno dello stesso anno.

In quattro occasioni, tra metà dell'ottobre 1961 e l'agosto del 1962, missili Jupiter equipaggiati con testate nucleari della potenza di 1,4 megatoni di TNT (5,9 Milioni di miliardi di Joule di energia), furono colpiti da fulmini nelle loro basi in Italia. In tutti i casi, le batterie termiche furono attivate, e solo in due occasioni il gas propulsivo al trizio-deuterio fu iniettato nell'alloggiamento della testata, causandone la parziale attivazione. Dopo che il 4° fulmine colpì un missile Jupiter, l'U.S. Air Force installò parafulmini in tutti i siti missilistici Jupiter in Italia e in Turchia.

Tratto dal libro di Antonio Mariani “la 36^a Aerobrigata Interdizione Strategica “Jupiter” Il contributo italiano alla guerra fredda”

“Nell’inverno 1962 si ebbero delle difficoltà operative a causa della neve: nel gennaio 1963 l’area lancio rimase bloccata da un’eccezionale nevicata ed il personale dovette essere rifornito ed assistito dagli elicotteri della 36^a Aerobrigata (tipo AB-47G) e dal SAR (tipo HU-16). L’aviere VAM Giuseppe Dal Bo svolse il servizio di vigilanza nell’area lancio del 108° GRUPPO ed assistette ad alcuni episodi spiacevoli : lui stesso venne calato con una corda in una vasca di raccolta per l’acqua nei pressi della base per estrarre una ragazza annegata, un fatto tragico che purtroppo non fu l’unico. Durante l’eccezionale nevica dell’inverno 1962 che colpì Puglia e Basilicata, con la campagnola e altri mezzi attrezzati per la neve ,Dal Bo venne inviato, assieme altri avieri ,a distribuire generi alimentari di prima necessità alla famiglie isolate”.

E ancora:

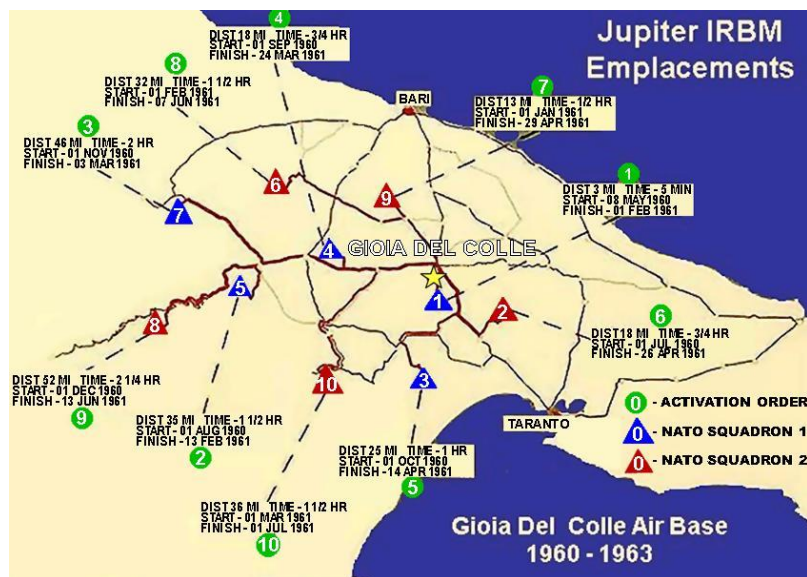
“L’Aviere V.A.M Pietro Doretto, originario di Ceggia (VE), frequentò l’8° C/so V.A.M a Viterbo; quindi trascorse i primi tre mesi sull’Aeroporto di Palese Macchie (BA) in attesa di essere assegnato alla 36 Aerobrigata. Dopo una breve sosta alla Base di Gioia del Colle, fu trasferito al 111° Gruppo di Altamura dove arrivò nel Settembre del 1960: svolse il servizio di guardia in area di lancio fino al settembre 1961, quando fu posto in congedo. Il servizio era articolato su 24 ore di servizio e 48 di riposo, una regola che valeva anche per l’equipaggio. Durante le 24 ore di servizio si facevano due ore di guardia sulla torretta e quattro di riposo nella cameretta in sala attesa della Ready Room. Nella cucinetta del fabbricato gli altri cucinavano o integravano il rancio che veniva portato dalla zona logistica. Il servizio era tenuto in grande considerazione: molto rigide le consegne e numerosi i controlli e le ispezioni sia diurne che notturne. Di notte i fari posti sulle torrette spazzavano e illuminavano la parte antistante la recinzione e nessuno poteva avvicinarsi; in numerose occasioni la squadra su Campagnola interveniva per far allontanare persone che si avvicinavano troppo, generalmente agricoltori del luogo che avevano i terreni in prossimità della base. Secondo l’Aviere Doretto fu un periodo di sacrificio, ma anche di riconosciuta considerazione per il lavoro che si svolgeva, con un grande spirito di fratellanza e di corpo. Durante il servizio di guardia in una torretta in area lancio – prosegue Doretto – nella notte tra il 7 e l’8 febbraio 1961, mentre imperversava una tempesta di vento e acqua, verso le 04,00 assistette impotente alla furia degli elementi che causarono l’abbattimento violento del missile. Comunicò tempestivamente l’accaduto dal telefono posto sul pilone di cemento della garitta, scossa dalle raffiche di vento. Vide bene tutta la scena perchè la bianca sagoma del missile illuminato e abbagliato dai lampi sembrò perdere vita nel movimento di caduta. Il missile fu come strappato dal piedistallo dalla violenza della tempesta e precipitò proprio tra le cisterne del carburante. L’intervento pressochè immediato del personale di servizio potè ben poco per porre rimedio all’accaduto.”



Altamura – località Ceraso, una delle sei altane di vigilanza della ex base missilistica



Jupiter in postazione nelle Murge



Posizioni delle basi missilistiche nelle Murge

Il Mig Bulgaro

Nella tarda mattinata del 20 gennaio 1962, un Mig bulgaro precipita nelle campagne di Acquaviva delle Fonti (Bari), precisamente in località Lamone, sulla strada per Sannicandro. La «Gazzetta del Mezzogiorno» fu uno dei primi quotidiani nazionali a diffondere le notizie relative al Mig precipitato, nel corso di una ricognizione fotografica, fornendo in dettaglio una serie di particolari sull'incidente. Il Mig, riferì il quotidiano pugliese, fu intercettato dai radar del vicino aeroporto di Gioia del Colle, consentendo la immediata localizzazione e cattura del pilota bulgaro, un giovane sottotenente Milliusc Solakof, che venne immediatamente ricoverato e piantonato nell'Ospedale del centro murgiano per alcune ferite riportate. La notizia creò forti ripercussioni a livello politico, ma creò al tempo stesso una distensione tra l'allora Partito Democristiano e quello Comunista Italiano il quale confermò la scelta di campo occidentale e la fedeltà alla Nato e di una marcata distanza ideologica dal comunismo sovietico. Nel giro di una settimana, alla fine di gennaio del 1962, l'attenzione dell'informazione fu dirottata dalle questioni internazionali a quelle della politica interna. La vicenda del Mig bulgaro, caduto tra i missili Nato, scomparve anche «dai radar» dell'informazione.



Capitolo V DAL 1959 al 1980

Basi Intercettatori Teleguidati (IT) 1^a Aerobrigata “Intercettori Teleguidati”

Il 1° marzo 1959 fu costituita con sede nell’Aeroporto “Gino Allegri” di Padova la 1^a Aerobrigata “Intercettori Teleguidati”, al comando del Col. pil. Francesco De Micheli.

Destinata a identificarsi per alcuni decenni con la stessa componente SAM (Surface-to-Air Missile) dell’Aeronautica Militare, la 1^a Aerobrigata (dal febbraio 1961 nota in ambiente NATO come 1st SAM Airbrigade) sarà stata per molto tempo, fin dal momento della sua costituzione, la più grande Unità operativa dell’Aeronautica Militare. Senza precedenti anche la dispersione territoriale delle Unità dipendenti la cui dislocazione garantiva la protezione da attacchi aerei a media e alta quota di potenziali obiettivi in Lombardia, Veneto e Friuli. Poco dopo il completamento delle installazioni operative e la loro attivazione, le Squadriglie IT, analogamente ai Reparti Caccia Intercettori, furono in grado di garantire un servizio d’allarme H24 che contribuì ad accrescere sensibilmente la credibilità del sistema di Difesa aerea nazionale, a sua volta integrato in quello NATO. Il sistema di difesa aerea si basava sull’assegnazione a rotazione alle batterie Nike già operative di turni in prontezza d’allarme di 5 e 30 minuti per essere “pronti al lancio” contro un eventuale aereo dichiarato “hostile”. La crisi di Cuba del ’62 comportò un temporaneo innalzamento delle prontezze operative nell’imminenza di fronteggiare una possibile minaccia aerea, concretatisi in un incremento del numero di batterie “pronti in 5”. La capacità del missile Hercules di portare anche una testata nucleare e l’adozione da parte dell’Aeronautica di tale armamento “speciale” nel ruolo superficie-aria, fece sì che sette Gruppi IT (57°, 58°, 67°, 72°, 79°, 80° e 81°) dal marzo 1965 acquisirono la capacità nucleare.





La configurazione operativa della 1^ Aerobrigata I.T. PADOVA

In Italia erano presenti 12 GRUPPI I.T. e 3 Reparti I.T. (Intercettatori Teleguidati), Sotto la Dipendenza della 1^ Brigata Aerea (Pd). In Alcuni gruppi c'erano anche i distaccamenti USAAD 559° Artillery Group Italy:

Reparti

- 7° Reparto Vicenza; Dismesso 17 novembre 1977



- 16° Reparto/Stormo Treviso; Dismesso 31 maggio 1998



- 17° Reparto/Stormo Padova; Dismesso 01 luglio 2007



Gruppi

- 56°GRUPPO I.T. di Ca' Tron (TV) – senza operatività nucleare. Gruppo chiuso il 15 dicembre 1977;



- 57°GRUPPO I.T. di Ceggia (VE) *(Team 1/31th Arty. Detch. U.S.A.) – Gruppo chiuso il 22 maggio 1998;



- 58°GRUPPO I.T. di Cordovado (PN) *(Team 4/34th Arty. Detch. U.S.A.) – Gruppo chiuso il 15 dicembre 2009;



- 59°GRUPPO I.T. di Vittorio Veneto-Monte Pizzoc (TV) - Gruppo senza operatività nucleare
Chiuso il 31 agosto 1979;



- 64°GRUPPO I.T. Bassano del Grappa-Monte Grappa (VI) – Gruppo senza operatività nucleare. Chiuso il 31 dicembre 1976;



- 65°GRUPPO I.T. di Montichiari (Bs) (Scuola Missili Nike Montichiari) – Gruppo Chiuso il 25 febbraio 1999. L'unico gruppo di pianura che non aveva l'operatività nucleare. Era anche la scuola per gli operatori missilistici, paragonabile per l' A.M alla nostra SARVAM (Scuola Addestramento reclute A.M.)



- 66°GRUPPO I.T. di Tonezza del Cimone-Monte Toraro (VI) – Gruppo senza operatività nucleare. Chiuso il 31 ottobre 1977;



- 67°GRUPPO I.T. di Monte Calvarina (VR) *(Team 4/47th Arty. Detch. U.S.A.) l'unico Gruppo di montagna armato con testate NUKE. Chiuso il 29 settembre 1995;



- 72°GRUPPO I.T. di Bovolone (VR) *(Team 4/34th Arty. Detch. U.S.A.) Gruppo Chiuso il 15 Dicembre 2009;



- 79°GRUPPO I.T. di Zelo (RO) *(Team ?/47th Arty. Detch. U.S.A.) – Gruppo Chiuso il 2 maggio 1999;



- 80°GRUPPO I.T. di Bagnoli di Sopra (PD) *(Team 2/31th Arty. Detch. U.S.A.) Gruppo Chiuso il 17 ottobre 2008;



- 81°GRUPPO I.T. di Chioggia (VE) *(Team 2/31th Arty. Detch. U.S.A.) – Gruppo Chiuso il 29 settembre 1995;



La mancanza di operatività nucleare del 56° Gruppo di Ca Tron era dovuta all'allagamento avvenuto il 4 Novembre 1966. Il territorio fu da allora ritenuto inadatto alla disposizione di testate nucleari. Riportiamo una toccante testimonianza di Airone42 che fu testimone del tragico evento:

Alluvione Ca'Tron 4 Novembre 1966

"Una pioggia incessante a regime diluviale e con forte vento di scirocco si abbatté per due giorni e due notti in tutta la zona. Iniziò così la tragedia che il giorno 4 Novembre 1966 colpì una delle più belle ed efficienti Basi missilistiche della 1^ Aerobrigata: il 56° Gruppo IT.

Il 5 novembre aveva smesso di piovere e alle ore 07.50 come di consuetudine tutto il personale si radunò sul piazzale per assistere alla cerimonia dell'alza bandiera. In attesa della cerimonia il principale argomento dei presenti verteva sul fatto come l'acqua avesse sommerso tutti i campi e i prati circostanti lasciando scoperte solo le strade. Il fatto non destava grande preoccupazione perché già altre volte tale situazione si era presentata, risolvendosi poi in poche ore con il deflusso dell'acqua.

Alle 08.05 il Comandante del 56° Gruppo, analizzando la situazione, annunciò che esisteva la possibilità di allagamenti ed in attesa dei futuri sviluppi della situazione invitò il personale a recarsi al posto di lavoro. Partirono i mezzi per l'area di lancio e noi dell'area di Controllo ci incamminammo per raggiungere la IFC ma alla sbarra dell'ingresso trovammo un tratto della strada sommersa da 5 cm d'acqua e per transitare senza bagnarci costruimmo un guado con delle pietre che giacevano per lavori impilate sul ciglio. Dopo circa 1 ora tramite lo Switchboard del BCV fu comunicato da parte dall'area di lancio la necessità di abbandonare l'area a causa dell'arrivo di un'ondata che in poco tempo portò il livello dell'acqua a più di 80 cm.

Verso le 10.30 arrivò l'ordine di adunata di tutto il personale nel piazzale prospiciente il Comando. Fu annunciata la necessità di evacuazione e furono quindi impartite le disposizioni. Fu richiesto di formare una squadra di 20 volontari più 1 carabiniere fra i quali: 1 elettricista, 1 pompiere, 1 infermiere, tecnici delle due aree operative, un addetto ai viveri e personale specialista delle due aree.

Furono designati due Ufficiali e si costituì così un gruppo di presidio e fra i volontari fu scelto anche il sottoscritto. I mezzi dall'autoreparto giunsero sul piazzale e per prima cosa furono prelevati tutti i documenti dall'Ufficio Operazioni, caricati velocemente su una Campagnola e terminata l'operazione partì alla volta del 16° Reparto di Treviso. Al personale fu dato solo il tempo per recuperare lo stretto necessario per l'igiene personale. I possessori di automezzi propri furono autorizzati a raggiungere il 16° Reparto con le proprie vetture.

Gli altri presero posto sui mezzi militari e partirono per Treviso.

L'acqua nel frattempo saliva lenta ma costantemente.

Il carabiniere salì sul tetto del Comando per svolgere la sorveglianza (essendo il 5 del mese nella cassaforte dell'ufficio amministrativo vi erano depositati i soldi della Mensa Unica e gli stipendi della truppa e di coloro che non avevano potuto ritirarli).

Io chiesi ed ottenni l'autorizzazione di portare la mia vetturetta sopra il terrapieno delle antenne e lasciando la scia come un battello riuscii ad arrivarci. Fu un'ottima scelta e fui fortunato altri colleghi rimasti volontari ebbero in seguito la vettura sommersa.

Anche il Comando USA decise di evacuare e organizzò l'operazione, lasciando due militari a presidiare la palazzina.

Il Tenente, comandante del presidio, impartì al gruppo di volontari l'ordine di caricare il trak americano M 35 con casse di acqua minerale, viveri di sopravvivenza, medicinali, 2 stufe a gas con relative bombole, 2 battellini auto gonfiabili di salvataggio e altro materiale utile all'emergenza e di trasportare parte del carico nella casetta dell'area di controllo degli IFC .

Alle ore 12.00 l'acqua era salita tanto che con gli stivali a mezza gamba non era più possibile camminare per le strade della base e l'unico mezzo per gli spostamenti restava l'M35.

Fu richiesto via telefono al 16° Reparto di far pervenire degli stivali a tutta coscia, delle lampade a petrolio con relativo carburante e degli indumenti asciutti, fu data assicurazione che il mezzo con il materiale previsto sarebbe partito nel più breve tempo possibile.

L'acqua nel frattempo cresceva a vista d'occhio e l'M 35 non potendo più operare salì e parcheggiò sul terrapieno accanto all'antenna del radar di acquisizione.

Dovendo pattugliare la Base e portare i viveri al Carabiniere di guardia sul tetto del Comando e all'elettricista rimasto in centrale, fu stabilito di usare l'autogonfiabile ed essendosi alzato nel frattempo un forte vento di Scirocco che sollevava alte onde, fu deciso che a compiere quel servizio fosse del personale idoneo. Ci offrimmo io e un Sottotenente di complemento giacché essendo di Venezia avevamo una certa esperienza di navigazione.

Con l'ausilio del battellino il pattugliamento proseguì per tutto il pomeriggio ispezionando le strutture e facendo rapporto periodicamente all'Ufficiale Comandante. Durante gli spostamenti assistemmo a scene indimenticabili; un gatto e dei topi stavano appollaiati sul ramo di un albero semisommerso; più in là sui rami spogli cavallette, grilli, bisce, lucertole ed altri piccoli animali risvegliati dal letargo avevano cercato scampo issandosi e restando affiancati, abbandonando ogni timore pur di sopravvivere. Non fu difficile salvare il

micio che, quasi intuendo la possibilità di salvezza, saltò spontaneamente nel gommone. Alle 18.00 era già buio pesto, il vento era un po' calato e non avendo avuto conferme dell'arrivo del materiale da Treviso ci recammo all'ingresso e a circa una sessantina di metri vedemmo il camion abbandonato con la cabina e il cassone semisommersi; con le pagaie rovistammo all'interno alla ricerca del materiale e recuperammo solo le lampade e il petrolio tutto l'altro era ormai inservibile. A ritorno incuriositi dai suoni provenienti dalla palazzina USA ci dirigemmo ed entrammo con il battello e trovammo i due soldati Usa seduti su sedie sistemate sopra ad un tavolo intenti a visionare un film proiettato sulla parete. Su consiglio del S.Ten. accettarono di essere trasportati verso l'ingresso. Giunti ad un punto sulla strada dove si toccava si spogliarono e riposti i vestiti nello zaino e calzato l'elmetto scesero nell'acqua gelida che arrivava loro fino a sotto le ascelle. Caricatosi il bagaglio ed il fucile sulla testa, dopo un "in bocca al lupo" li vedemmo scomparire nel buio alla volta del paese di Portegrandi.

Verso le 19.00 per decisione del tenente partimmo col battellino con l'ordine di recuperare il Carabiniere di guardia sopra il tetto del Comando; lo trovammo intirizzito. Giunti in Centrale trovammo l'elettricista appollaiato sopra un tavolo con l'acqua prossima a lambire le barre di collegamento all'alta tensione. Erano ormai quasi le 20.00 quando giungemmo nella casetta intervano IFC e tutti riuniti, consumando una frugale cena, assistemmo al telegiornale che dava notizie del maltempo che aveva colpito l'Italia e in particolar modo Firenze con danni incalcolabili alla città e alle opere d'arte a causa della disastrosa alluvione.

Dopo il telegiornale verso le 20.40 si disquisiva del fatto che nessun accenno della situazione della nostra zona fosse stato dato dalla tv. Fu fatto notare da qualcuno il rumore di risacca che proveniva dall'esterno; fu aperta la porta e un'amara realtà apparve ai nostri occhi, l'acqua era in poco tempo talmente cresciuta che mancavano solo pochi centimetri per invadere l'intervano. Fu immediatamente presa la decisione di sgomberare l'area, optando per il trasferimento dei viveri e dei materiali sul terrapieno a quel punto capimmo che la segreta speranza covata tacitamente dentro di noi, che si salvasse almeno la parte operativa, era improvvisamente svanita.

Indossammo nuovamente gli stivali e con rabbia mista a impotenza, ci accingemmo a traslocare il materiale dalla porta posteriore, usando il battellino come pontone poiché l'acqua ci aveva circondato completamente. Terminate le operazioni anche il personale rimasto si trasferì sul terrapieno e l'ultimo portò con sé il gatto salvato nel pomeriggio.

Furono istituiti dei turni di guardia di 2 ore ai quali partecipò anche il Carabiniere; furono stesi alcuni materassi sul fondo del cassone, prendemmo posto nell'angusto spazio pronti a trascorrere la notte. Chi dormì quella notte e quali fossero i pensieri di ognuno si può solo immaginare. Fino a tarda ora giunsero a noi gli strazianti lamenti degli animali agonizzanti che i contadini avevano dovuto in fretta abbandonare nelle fattorie circostanti, poi fu solo silenzio.

Alle prime luci del giorno, girando lo sguardo rimanemmo basiti dalla quantità dell'acqua che ci circondava e giungeva fino all'orizzonte.

Solo una piccola parte dei muri e i tetti della base e le cime degli alberi uscivano dall'acqua e le fattorie sembravano case galleggianti. Un numero impressionante di animali galleggiava, persino molte anitre e oche erano affogate imbrattate dalla nafta fuoriuscita dalle cisterne dei riscaldamenti.

Giunse per primo un elicottero americano che, avute le informazioni sul personale USA, lasciò un bricco di caffè caldo e decollò immediatamente.

Dopo poco tempo atterrò l'elicottero con il comando della 1^a Aerobrigata, portò caffelatte caldo e pane fresco, esaminò la situazione e stabilì con il Tenente del Presidio il Piano di Sgombero. Intorno alle ore 12.00 giunse un mezzo anfibia del Genio e dopo aver lasciato del personale di guardia

fummo trasferiti in paese a Portegrandi presso la Trattoria con alloggi “da Romano” dove si installò il Comando del Presidio. Iniziò così nei giorni successivi il lungo periodo di recupero dei Materiali resi vaganti e l’assistenza ai contadini per portare il foraggio agli animali scampati.”



I Gruppi IT 59°,64°, e 66°, di montagna erano anch’essi senza operatività nucleare. Questo era dovuto al grande problema che si sarebbe avuto in caso di evacuazione delle testate. Le strade impervie avrebbero causato non pochi problemi nello spostamento di quest’ultime.

559° Artillery Group Italy



Il Reparto trae le sue origini dal 559th Field Artillery Battalion, rinominato 559th Field Artillery Missile Battalion l’ 11 settembre 1956 e successivamente, 559th Artillery Group (Reggimento) il 7 settembre 1967. L’unità era parte della SETAF (Southern Europe Task Allied Force) con sede presso la caserma Ederle di Vicenza. Da questo Reggimento traggono origine i Team USA in servizio all’interno di ogni Gruppo I.T. con operatività nucleare che dal 1964 al 1988 circa hanno gestito congiuntamente all’Aeronautica Italiana le capacità operative del sistema d’arma. Questi, denominati anche “Custodial Team”, avevano essenzialmente il compito di custodire una delle DUE così dette CHIAVI necessarie al rilascio e all’impiego delle armi nucleari. Altri compiti erano quelli della custodia fisica delle testate “congiuntamente” al servizio di guardia svolto dai V.A.M. I Custodial Team, con a capo normalmente un tenente o capitano, dipendevano da un Detachment, Magg/TCol, che a sua volta faceva capo al 559th Artillery Group.



Stemma del 559th Artillery Group.

I colori scarlatti e gialli sono quelli dell'Artiglieria. I tre fiori di giglio rappresentano le citazioni d'onore ricevute durante il servizio in Francia nella Seconda Guerra Mondiale, e i due coltelli ricurvi per il servizio prestato in Germania. La fascia nera simula una sezione di una canna di cannone. La punta del palo giallo rappresenta un missile guidato. Il motto significa: Spina dorsale del fronte.



MIM-14 Nike Hercules

La ristrutturazione del 1977

La dispersione geografica dello schieramento dei Gruppi IT e il supporto logistico necessario alle Basi di alta montagna per poterle fare operare, comportavano per l'Aeronautica enormi sforzi e dispendio di risorse che si riflettevano sfavorevolmente sul bilancio della Forza Armata. Questa situazione era aggravata dal fatto che durante buona parte della stagione invernale, le Basi di alta montagna rimanevano isolate o comunque raggiungibili solo con molte difficoltà, con un elevato impatto negativo sia per il benessere del personale che per la stessa operatività. Le condizioni climatiche difficili che condizionavano la viabilità in alta montagna, così come il pericolo di alluvione per Ca' Tron, tra l'altro indussero le autorità militari a non schierare i missili nucleari in queste Basi, anche se le installazioni erano state predisposte per riceverli. Per l'effetto combinato di questi e altri fattori, collegati in generale sia a nuovi scenari strategici sia alla necessità di attuare una riduzione dello strumento militare italiano avvenuta negli anni '70, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica dal 1976 attuò una progressiva ristrutturazione in senso riduttivo delle Unità Nike, sopprimendo gradualmente un Comando di Reparto e quattro Gruppi. Per effetto del riordino dello strumento militare, il 20 dicembre 1977 fu sciolto il 7° Reparto IT, la cui soppressione seguì quella del 64° Gruppo IT di Monte Grappa (31 dicembre 1976), del 56° di Ca' Tron (30 giugno 1977), del 59° di Monte Pizzoc (31 luglio 1977) e del 66° di Monte Toraro (31 ottobre 1977).

Vite da V.A.M

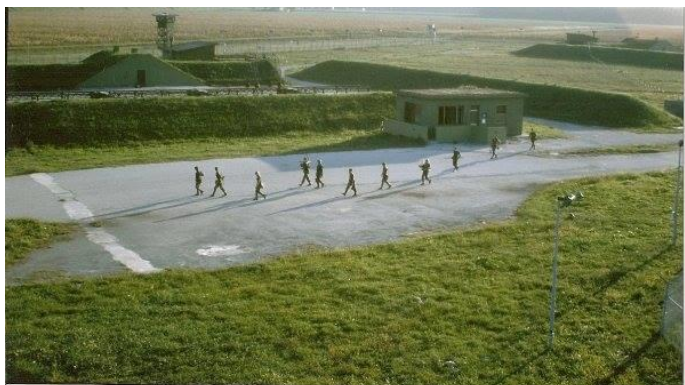
L'81° Gruppo IT di Chioggia, era simile grosso modo come struttura ai Gruppi, 79° di Zelo, il 72° di Bovolone, il 58° Cordovado, e il 57° di Cà Tron. Questo Gruppo era posto in pianura, ed era formato da due installazioni distanti forse 500 metri l'una dall'altra, la prima era detta Area Logistica, che conteneva, l'area IFC o Integrated Fire Control (Controllo Fuoco Integrato) il cui compito era di guidare i missili verso l'obiettivo, la Mensa, gli alloggi dei V.a.m, armeria, riservetta e il Comando. La seconda installazione era denominata "Area Lancio". In quest'ultima si trovava l'Area F, difesa da una doppia recinzione della quale 460 metri circa davano direttamente all'esterno, questa parte era difesa da sei altane. In questa zona erano custoditi i missili Nike con testata Nuke.

La giornata tipica dei VAM all'81°, iniziava alle 11.30 circa, quando si partiva con il Bus dalla base Logistica e si andava in quella dell'Area Lancio. Sul mezzo era presente la muta montante che doveva dare il cambio ai Vam che erano in postazione dalle 12.00 del giorno prima. La turnazione di guardia era di H24. Lo stesso valeva per i vam in servizio in logistica e Area Controllo.

Una volta arrivati in area lancio si prendeva posizione nel CDG (Corpo di Guardia) e si armavano i primi 6 Vam (al 81° erano 6 le altane dentro la doppia recinzione) e di volata si portava il cambio perché il bus doveva tornare in logistica con la muta al completo smontante. Mentre i primi Vam facevano il turno di guardia dalle 12.00 alle 14.00, nel Corpo di Guardia unificato nel quale una porta blindata divideva il settore USA da quello Italiano, i Vam restanti sotto il controllo dei GM (Graduato di Muta) facevano la conta dei colpi per poi firmare il registro del Carico/Scarico. Una volta ottemperate queste formalità il personale libero, presente nel corpo di Guardia si dedicava alle normali attività di caserma; pulizie a chi toccava, di solito agli ultimi arrivati, mentre gli altri riposavano sulle brande oppure guardavano la televisione. Il Corpo di Guardia era comandato dal GdM montante insieme all'ufficiale o Comandante della Guardia.

Due ulteriori servizi venivano svolti durante un turno di di guardia H24. Oltre ai Vam che dovevano montare in altana con turni di 2 ore di guardia e 4 di riposo, nel CDG soggiornavano anche i 2 VAM montanti di SAT: Security Alert Team, (pattuglia di pronto intervento della difesa locale, tempo di reazione in caso di allarme, 3 minuti), e la BAF: Back-up Alert Force, (Squadre di pronto intervento di difesa locale composto da 10 VAM, divisi in due squadre, tempo di reazione in caso di allarme, 10 minuti, era composta da tutti i

VAM smontanti presenti nel CdG), Armamento, oltre alle armi individuali due mitragliatrici Breda SAFAT 1930 da 7.7mm.



Area Lancio 81° Gruppo IT - Zona F -



Torre 6

La SAT e la BAF seguivano una turnazione di 4 ore montanti e di 4 ore di riposo. In genere usando il codice Milano (Complesso di comunicazioni a voce, in codice congiunto USA-ITA utilizzato per segnalare allarmi e situazioni critiche in atto alle forze.), gli Americani lanciavano qualche allarme, spesso questo avveniva di notte e anche 2 volte a montante. Naturalmente le ispezioni non mancavano, queste venivano espletate dall'ufficiale o Comandante della Guardia, il quale era sempre accompagnato dal GM montante. Ogni altana aveva il libro delle consegne, e ogni Vam era obbligato a sapere a menadito tutte le consegne relative alla postazione che stava proteggendo. In una Base IT, ovviamente la conoscenza della parte NBC (nucleare, biologica, chimica) era ritenuta indispensabile.

Testimonianza dell'Aviere Scelto Mirco Perale:

Il giorno 29 giugno – ore 12:00 Città del Messico, (ore 18.00 al 81°gruppo IT) finale del campionato del mondo tra Germania-Argentina , io ero montante sulla torre 6, turno 18.00-20.00. All'improvviso (non ricordo l'orario sono passati tanti anni) gli USAAD, (United States Army Air Defense), lanciarono un allarmeal CDG squillò il telefono, il GM montante rispose e dall'altro capo del filo ...il caldissimo, MILANO MILANO...allora come succedeva di norma tutti saltarono in piedi si prepararono per intervenire. Questa volta però gli USAAD, manco a farlo apposta, (sapendo che noi siamo calciofili incalliti), chiamarono sia il SAT che il BAF assieme.....(immagino le bestemmie che saranno volate la dentro, io ero in altana). Io dalla Torre 6, che era quella sopra il CDG, vedo aprirsi la porta che da direttamente in zona F, quella dove erano custoditi i Missili NIKE, e noto i primi tre Vam partire; i 2 di SAT e il GM montante, dopo neanche 3 o 5 minuti, vedo partire le 2 squadre da 5 Vam ciascuna guidate dall'ufficiale di guardia e un GM. La squadra BAF.

I Vam si muovevano come ci avevano insegnato con balzi repentini e tuffi a terra. La sorte disgraziata volle che dopo la chiamata dell'allarme, dopo che vidi i Vam scomparire dietro il terrapieno della sezione Alpha (perche presumo che l'allarme fosse stato chiamato in sezione Bravo la più lontana), comincio a GRANDINARE, pezzi di ghiaccio grandi come chicchi d'uva e forse anche di più, tant'è vero che sul tetto della altana fatto in lamiera la grandine che picchiava faceva un rumore assordante. Non osavo pensare ai nostri poveri Vam la fuori, all'aperto, sotto questa tempesta. la morale fu che alcuni Vam finirono al pronto

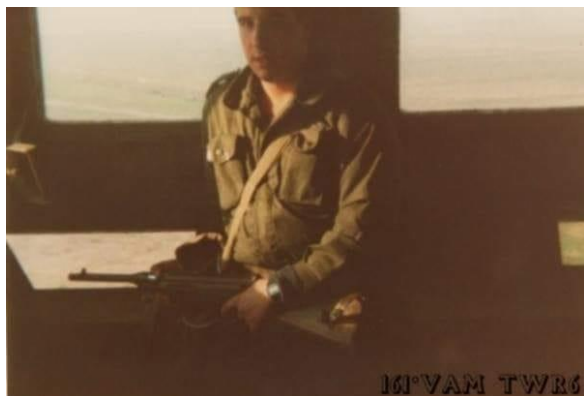
soccorso e mi sembra che uno finì addirittura all'ospedale. Ecco questo era anche fare il Vam in un gruppo IT. Con gli USAAD non c'erano partite di calcio o intemperie che tenevano, loro chiamavano e tu partivi.



Aviere Scelto VAM Mirco Perale



Patch Sezione Difesa 81° Gruppo I.T.



Guardia sulla Torre 6

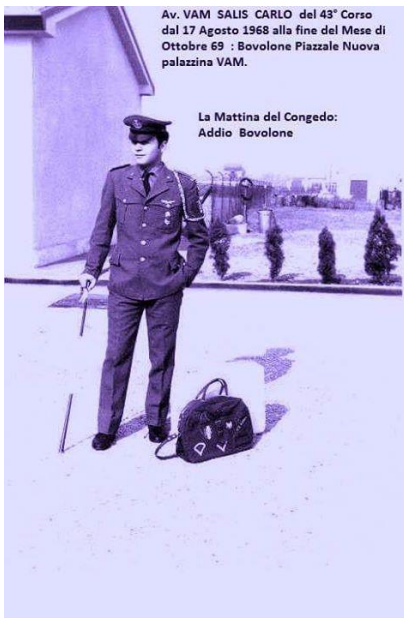


SOD (Sala Operativa Difesa)

Testimonianza dell'Aviere Carlo Salis, 43° corso V.A.M. presso 72°GRUPPO I.T. di Bovolone (VR):

Mi chiamo CARLO SALIS, sono partito dalla Sardegna che è la mia terra nativa e ho fatto servizio militare nei VAM, prima nella scuola centrale VAM di Viterbo nel 43° corso VAM e poi a Padova da dove sono stato smistato a Bovolone una piccola cittadina tranquilla del veneto. A Bovolone sono stato destinato in una Base Missilistica dove c'erano anche gli Americani. Nella base i missili erano ubicati nella parte centrale della base delimitata da terrapieni e sotto la sorveglianza Americana; noi della VAM avevamo attorno alla base 9 altane e in ognuna di quelle c'era un VAM, poi passava la ronda composta da un carabiniere e un VAM, passava anche il capoposto VAM e l'ufficiale di picchetto, sarebbe stato molto difficile introdursi nella base senza essere visto. Era l'anno 1969 avevo 21 anni, credo nel mese di giugno se non ricordo male, il Comandante il colonnello VANZAN fu messo a conoscenza che agitatori del P.C.I (Partito Comunista Italiano) avevano intenzione di entrare nella base con l'uso della forza, ricordo che la base era recintata con rete zincata romboidale e paletti in ferro di altezza adeguata, ma non tanto sicura se uno scalmanato e per di più se in possesso di forbicioni per tagliare il ferro, poteva crearsi un varco per entrare. Il colonnello VANZAN convocò una riunione di Ufficiali, e sottufficiali e tutti i VAM, fece un discorso sulla nostra responsabilità, sulla nostra professionalità, sul nostro coraggio, sui nostri nervi che dovevano essere saldi, ci disse : quando questi agitatori provenienti dal PCI e da ali anche più estremiste, dovessero rompere la rete e entrare nella base dopo il " terzo chi va la " i VAM di guardia alle altane sono autorizzati a sparare,

cercando ovviamente di non sparare ad altezza d'uomo. Io all'epoca ero vice nonno e sfortunatamente mi spettò un altana che distava dalla recinzione 20 metri, troppo vicino se uno scalmanato entrava con idee vandaliche e bellicose e magari anche armato, poiché nulla si sapeva se loro erano anche armati: eravamo ancora nel periodo della guerra fredda. Di giorno non si vide nessuno ma quando l'oscurità prese il sopravvento assieme alla nebbia, io mi tutelai togliendo la sicura del mio MAB (la nostra arma che allora dava molta sicurezza) in altana si facevano 2 ore di guardia e 4 di riposo. E così feci anche negli altri miei turni di guardia per la mia sicurezza; certe cose non si dicono e non si dicevano ma adesso che sono passati tanti anni voglio rendere ufficiale la mia testimonianza. Dimenticavo il giorno montarono di guardia solo I VAM Anziani : Vice Nonni e Nonni. Fortunatamente l'allarme per la base missilistica rientrò senza che succedesse niente, nessun contestatore si avvicinò alla base, forse avevano capito che era altamente sorvegliata, quel ricordo ancora oggi è presente nei miei pensieri. Ho voluto raccontare solo i fatti, senza aggiungere nessun commento personale, vorrei aggiungere che un tenente di Roma mi chiese le mie memorie di VAM per pubblicarle, ma io gentilmente gli dissi di no....non so se ho fatto bene, forse oggi sarebbe un buon libro da leggere.



CONSEGNE AL 81° GRUPPO I.T. DELLA TORRE I
 FOTO SANDRO CARRARO AVIERE VAM

Consegna Altana

1) Fare attenzione sulla recinzione perimetrale interna ed esterna e su tutta l'area ad esso adiacente. Sul cancello d'ingresso ^{sul ponte} e in sottopiede la spaccata dello sterno -

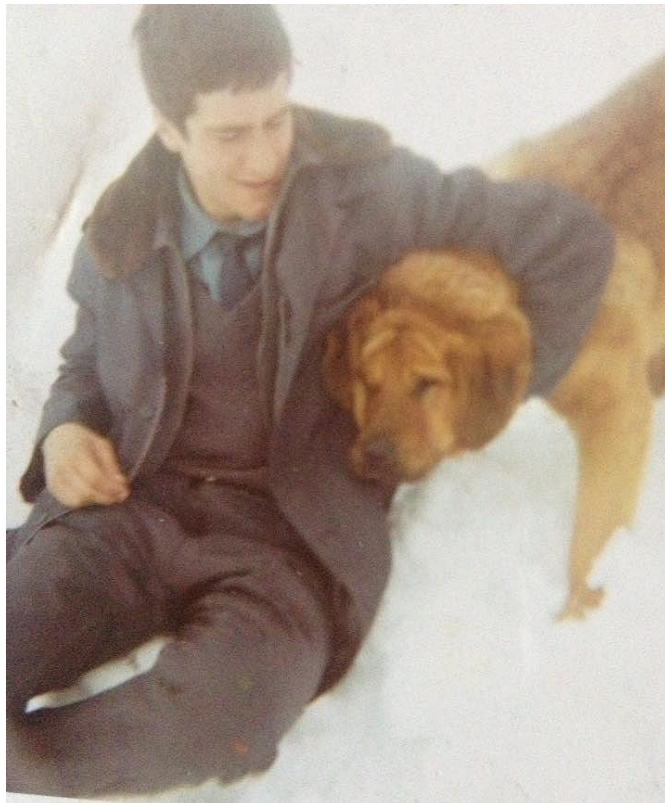
2) Su tutto quel tratto di terreno esterno compreso tra la recinzione perimetrale e i cordoli imbricati di sinistra in modo che nessun estraneo possa accedere o rifugiarsi su tale area.

3) Sul tratto di terreno posteriore e laterale, adiacente alle recinzioni interne munito di filo spinato, e in qualsiasi ostacolo o emanazione che possa costituire un riparo alla vista. Sul davanti cornucopia, receptione retrostante ed ogni altro ostacolo naturale, permanente o predisposto, che può costituire un riparo alla vista.

I Gruppi IT di alta montagna e i VAM TAM (Vigilanza Aeronautica Militare Truppe Alta Montagna)

Una differenza sostanziale nei Gruppi IT era costituita dai Gruppi IT di alta montagna. In queste basi, isolate da tutto, soprattutto in inverno le condizioni di vita per i VAM erano sicuramente più difficili che in pianura. Durante la stagione fredda la qualità di vita di questi ragazzi peggiorava notevolmente se rapportata agli standard odierni. L'impossibilità di avere cambi regolari dalla pianura costringeva questi uomini a lunghi mesi d'isolamento nelle loro basi circondate dalla neve. Immaginate le lunghe e solitarie ore di guardia diurna e notturna tra la neve e il vento gelido che infido s'insinuava sotto le uniformi simile a una lama ghiacciata. Di giorno, quando il riverbero della neve ti accecava, per ore, dovendo percorrere quelle piste scavate nella neve per raggiungere le postazioni di guardia. E' stato senza dubbio un modo davvero duro di servire il proprio Paese. Onore a questi uomini.

In questa foto, il VAM TAM Franco Sirotti, immortalato nel Febbraio 1972 a Tonzetta del Cimone, "area logistica" del 66° Gruppo I.T. a 20 km. di distanza da "Base Tuono" dislocata a Malga Zonta – Passo Coe (1543 m). Franco ci racconta che fu aggregato per un mese alla base missilistica nella zona lancio. In quel periodo sulla zona caddero più di due metri di neve e gli spostamenti si facevano solo a piedi. Il magnifico cane che si vede in foto era la loro guida, il suo compito consisteva nel portare i VAM dalla zona lancio alla zona radar affinché non si perdessero.



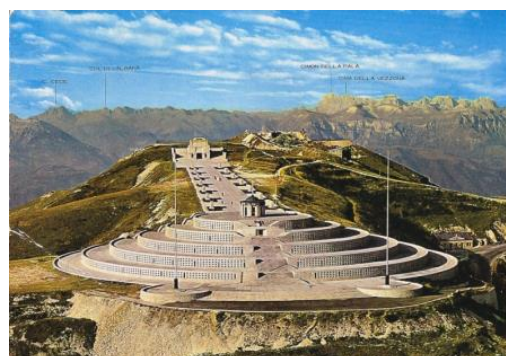
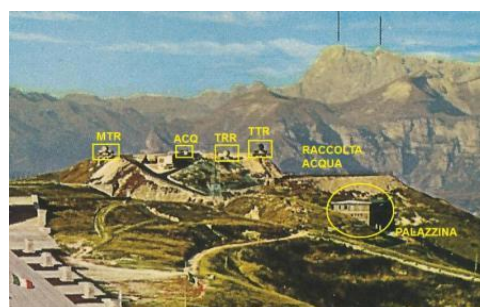
- **59° GRUPPO I.T DI MONTAGNA – Vittorio Veneto – Monte Pizzoc (TV) - - Gruppo senza operatività nucleare - Chiuso il 31 ottobre 1977;**



Corpo di Guardia

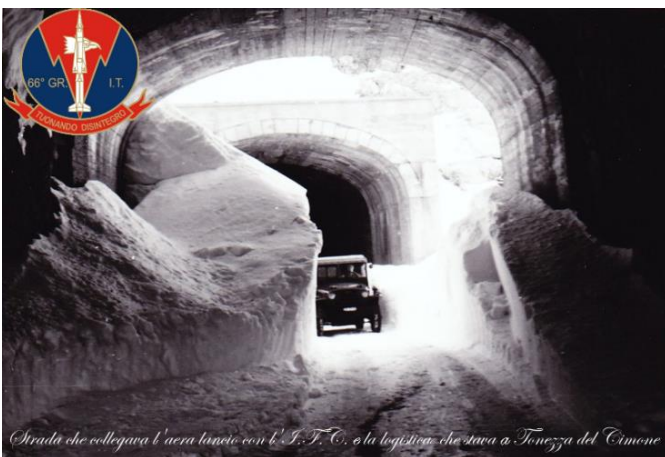
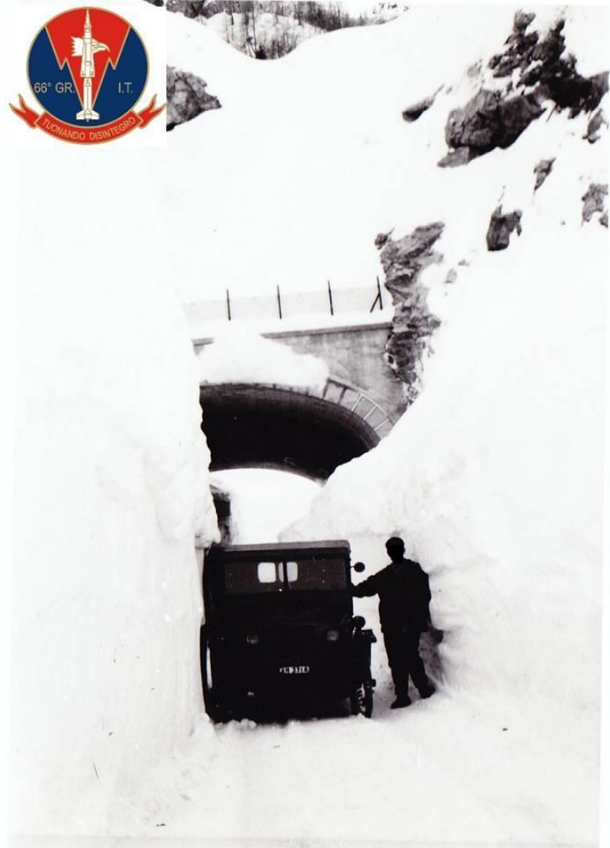


- **64° GRUPPO I.T DI MONTAGNA – Monte Grappa – Gruppo senza operatività nucleare - Chiuso il 31 dicembre 1976;**



- **66° GRUPPO I.T DI MONTAGNA -Monte Toraro- Gruppo senza operatività nucleare - Chiuso il 31 ottobre 1977;**

Sul Monte Toraro a 1950 metri di quota e si montava di guardia come in qualsiasi altra Base dell'AM, solo che il cambio arrivava con le racchette da neve o con gli sci...



Strada che collegava l'aerea base con l'I.T.C. e la loggia che stava a Tonizza del Cimone





Capitolo VI

Sistemi di comunicazione e intercettazione in Italia durante la Guerra Fredda

Rete TLC NATO “ACE HIGH”

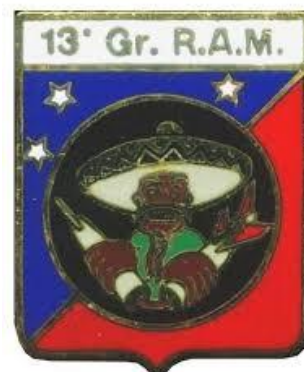
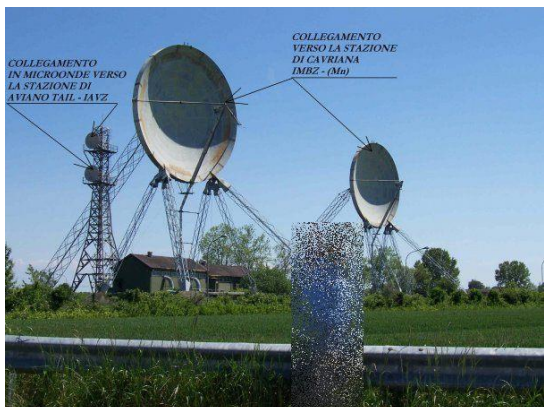
La rete TLC era un sistema di telecomunicazioni NATO, di allarme immediato con una rete di basi in collegamento dal nord al sud. Il tratto di questo network, che si estendeva dalla Norvegia alla Turchia, si chiamava “ACE HIGH System” e consisteva in una cinquantina di stazioni collegate in “Troposcatter”, attraverso Inghilterra, Norvegia, Danimarca, Germania, Belgio, Francia, Italia, Grecia e Turchia.

La tecnica in troposcatter consisteva nell’irradiare il segnale nella troposfera dove subiva uno “spargimento” in modo tale che parte di esso potesse essere raccolto dalla stazione corrispondente, anche se posta oltre l’orizzonte elettromagnetico. I siti di fruizione delle informazioni trasmesse (570 canali telefonici, 260 canali telegrafici e 60 circuiti dati) venivano spesso serviti attraverso collegamenti a microonde. In questa rete transitavano tutte le comunicazioni analogiche e digitali, quali i rilevamenti radar della NATO, l’Early Warning, i piani di attacco e i collegamenti fra i vari centri strategici, tutti ai più alti livelli di segretezza e con il massimo d’affidabilità. Le stazioni collegate in troposcatter erano distanti tra loro circa 300 km con una frequenza di lavoro tra gli 800 e 900Mhz: una distanza enorme se consideriamo la frequenza, (più o meno quella dei nostri telefonini GSM). In Italia il sistema “ACE HIGH” era interforze poiché le basi che lo avevano in dotazione erano gestite sia dell’Aeronautica Militare sia dell’Esercito. La configurazione tipica del sito era composta di quattro parabole con un diametro di 20 metri: due per la ricezione e altrettante in trasmissione in tecnica troposcatter e altre parabole più’ piccole (3 metri di diametro) per i collegamenti in linea ottica a microonde. In Italia il segnale proveniva da Feldberg (nella Foresta Nera) e, saltando la Svizzera, si collegava con il sito del “Dosso dei Galli” nel comune di Collio in provincia di Brescia (codice NATO IDGZ).



Dosso dei Galli – paraboloidi a mosaico

La stazione di Dosso dei Galli era l'unica in Italia a impiegare due paraboloidi a mosaico sorretti da centina metallica e convergenti a formare un'unica emissione elettromagnetica (sistema Common Focus). Il sistema era sempre in funzione collegato a una rete d'emergenza indipendente che garantiva la continuità in caso di distacco dalla rete principale, dato che il segnale si sarebbe spento dopo circa 20 secondi di black-out causando l'interruzione del sistema ACE High. Nella base erano stanziati una ventina di militari tra quelli del Genio Trasmissioni, motoristi del Genio e Carabinieri addetti alla sorveglianza. Data l'altitudine cui è collocata (circa 2200 mt.), la base aveva molti aspetti in comune ai siti I.T. di alta montagna, con tutte le problematiche legate ai disagi meteorologici e al conseguente isolamento.



13° Centro Radar – paraboloidi troposcatter

Pedro

“Pedro” era il nominativo radio dell'allora 13° Centro Radar dell'Aeronautica militare (CRAM) con sede a Lame di Concordia Sagittaria (VE), poi trasformato in 13° Gruppo Radar dell'Aeronautica militare (Gr.R.A.M.) dotato di radar Argos 10 ed infine, dal 2001, in 113^ Squadriglia Radar Remota (SRR) con radar RAT-31SL. La stazione Troposcatter di “Lame” si trovava in località Cavenella, Concordia Sagittaria, a circa 1,5 Km in direzione sud-est della città di Portogruaro. Era compresa in un appezzamento di terreno di forma irregolare esteso per circa 16.000 mq, ed era annessa alla stazione radar dell'Aeronautica Militare. Essa era, infatti, gestita da militari dell'aeronautica. Si tratta della stazione Troposcatter N.A.T.O. sigla “ICEZ”, tipo “1S1+1R”, cioè dotata di una tratta in Troposcatter con potenza di emissione di 1KW ed una tratta L.O.S. (Line of Sight) in microonde: mediante la prima interagiva con la stazione di Cavriana (IMBZ), base trasmittente categoria 1S1+2R (quindi dotata di una tratta Troposcatter da 1 KW e di due tratte L.O.S., a loro volta asservite al collegamento con la stazione “Livorno”, Monte del Giogo -MS, -sigla N.A.T.O. IMXZ- e al collegamento con la stazione della base del Dosso dei Galli –BS- sigla N.A.T.O. IDGZ), dalla quale distava esattamente 182 Km. Il segmento Troposcatter era normalmente operato con una potenza di 500 Watt a 900 MHz. La tratta L.O.S. collegava “ICEZ” con l'aeroporto militare di Aviano, che distava da essa esattamente 37 Km, nel quale si trovava la stazione ACEHIGH “Lame Tail”, sigla N.A.T.O. IAVZ. La stazione “LAME”, oltre ai modesti locali asserviti all'ingresso carrabile, era costituita da un unico corpo di fabbrica standard, accogliente tutte le necessità della base e tutte le apparecchiature rice- trasmettenti. Essendo una stazione sita in pianura (1 m s.l.m.) la sua struttura era quella tipica delle basi ACE-HIGH poste su terreni pianeggianti, che si caratterizza nell'adozione di una complessa struttura reticolare atta a mantenere i paraboloidi a giusta distanza dal suolo (15 m) al fine di evitare interazioni tra questo ed il fascio

elettromagnetico emesso. La rete "ACE HIGH" fu dismessa con l'avvento delle comunicazioni satellitari e l'assegnazione di queste frequenze a sistemi cellulari comuni in tutta Europa (GSM). I siti italiani furono dimessi tra il 1994 e 1995.



Gr.A.E.S. A.M. e Centri Intelligence Interforze (C.I.I.)

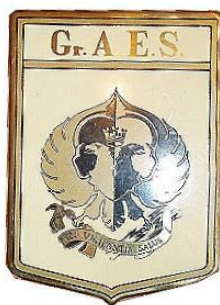
Poco conosciuta dai più è l'attività svolta dalla VAM nei Gr.A.E.S. (Gruppo Analisi Elaborazioni Speciali), il cui compito consisteva nello svolgimento dell'attività SIG.INT (Signal Intelligence) di Forza Armata. Questo servizio di vigilanza in tali aree, dimostra ancora una volta l'enorme responsabilità che fu delegata dallo Stato alla Vigilanza Aeronautica Militare negli anni della Guerra Fredda.

Il Centro intelligence interforze (C.I.I.), è una branca del servizio informazioni militare italiano, interno alle forze armate italiane e dipende dal II Reparto informazioni e sicurezza dello stato maggiore della Difesa. Istituito nel 1997 e operativo dal 2001 svolge le funzioni d'intelligence che erano proprie dei Servizi informazioni operative e situazione (SIOS), un'articolazione dei servizi segreti italiani di Esercito, Marina e Aeronautica. Le basi dell'Aeronautica che ospitavano il C.I.I. erano: Jacotenente in provincia di Foggia, che ospitava il 5° D.A.I. (Distaccamento autonomo interforze) già 6 °C.R.S. (Centro Radio Speciale) del CORE poi evolutosi in Gr.A.E.S. (Gruppo Analisi Elaborazioni Speciali) e Lampedusa che ospitava il 7° D.A.I., non più esistente dal 12 gennaio 2007. L'Aeronautica militare è presente a Lampedusa dal 1958 con un Teleposto Telecomunicazioni e una Stazione di Meteorologia. La prima grande installazione radar è entrata in funzione nel 1983, mentre tre anni dopo, a seguito della crisi Usa - Libia, fu costituita nell'isola la 134ª Squadriglia Radar, con lo scopo di garantire la sorveglianza e il controllo dello spazio aereo in ambito nazionale e Nato. Nel 1993 fu attivato pure un Distaccamento per il supporto logistico, tecnico e amministrativo di tutti gli enti dell'Aeronautica militare, adesso ospitato in alcune palazzine nella parte sud-orientale dell'isola, adiacenti al sedime dell'aeroporto civile. Nel 1998 la sala controllo della 134ª Squadriglia radar, collocata geograficamente con i suoi sensori nell'area già occupata dalla Stazione Loran Usa, ha assunto la configurazione di sensore remoto con riporto dei data link al 34° Gruppo Radar di Noto ,Mezzogregorio (Siracusa) e ai centri operativi del Gruppo Riporto e Controllo Difesa Aerea di Poggio Renatico (Ferrara) e del 22° Gruppo Radar di Licola (Napoli). Oggi l'eredità e alcune caratteristiche dei due Reparti preesistenti in

Aeronautica Militare, il Gr.A.E.S. e il 71° Gruppo di volo, sono svolte dal ReSTOGE (Reparto Supporto Tecnico Operativo Guerra Elettronica), che ha sede nell'aeroporto di Pratica di Mare già Gr.A.E.S. e costituito in data 3 settembre 2001. il Gr.A.E.S. subordinato al SIOS A.M. fu disciolto in data 14 settembre 1998. Il 71° Gruppo di volo "Perseo", dipendente dal 14° Stormo, dal 1976 si è occupato di Guerra Elettronica (Electronic Warfare) con i Piaggio PD 808GE nelle versioni GE1 e GE2, e di SIGINT (Signal Intelligence) e COMINT (Communicatio Intelligence) con il G 222VS (Versione Speciale). La Electronic warfare (EW) comprendeva ogni azione riguardante l'uso dello spettro elettromagnetico il quale indicava l'insieme di tutte le possibili frequenze emesse dalle radiazioni elettromagnetiche o di energia diretta tanto da renderle visibili a sofisticate apparecchiature installate sugli aerei. Il tutto era finalizzato all'attacco a forze nemiche, oppure a l'impedimento di un assalto nemico con lo scopo di sviluppare un vantaggio tattico e strategico. La EW poteva essere generata dal mare, cielo e terra, e spazio, e avere come bersagli sistemi meccanici, robotici, umani, comunicazioni, radar e altre risorse. I "PiDi" nella versione GE sono stati gli ultimi esemplari volanti del bireattore della Piaggio, l'ultimo esemplare (MM61961) è stato radiato il 17 maggio 2003. Purtroppo il velivolo aveva sempre sofferto di alcuni difetti come una limitata autonomia, una bassa velocità di crociera e soprattutto la mancanza di sistemi di navigazione di precisione, già dagli anni novanta fu declassato ad un utilizzo di missioni di addestramento e di supporto ESM (Electronic Support Measures), da quel momento l'Aeronautica Militare perdette completamente la capacità EW.



Piaggio PD.808



Crest Gr.A.E.S

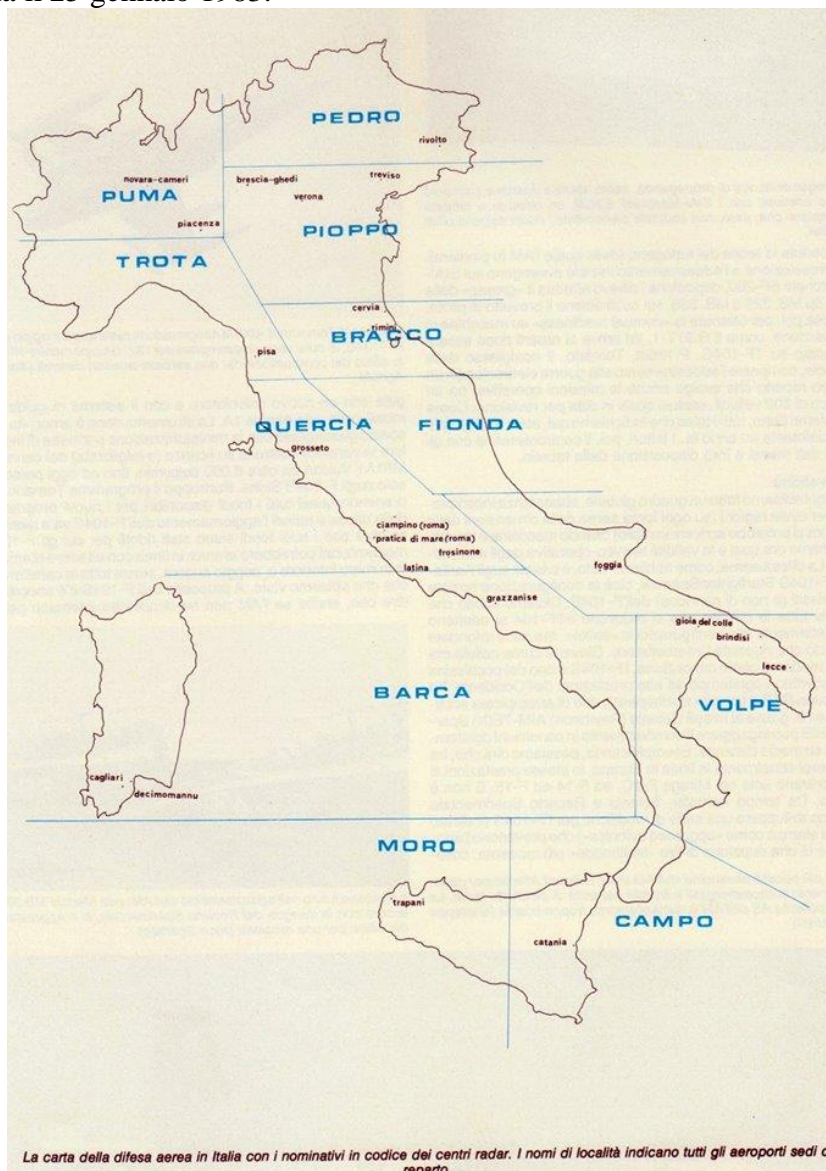


Stemma del Centro Intelligence Interforze

I gruppi Gr.R.A.M. (Gruppi Radar dell'Aeronautica Militare)



Dedichiamo questo capitolo al Sottotenente Giangiaco Ciaccio Montalto, ufficiale presso il 16° CRAM di Monte Telegrafo, poi magistrato e Sostituto procuratore della Repubblica di Trapani, ucciso dalla Mafia il 25 gennaio 1983.



Se i Gruppi I.T. , gli Stormi aeroportuali e la rete TLC “ACE HIGH System”, erano le mani le ali e le orecchie dell’apparato della difesa NATO, i Gruppi Radar ne costituivano gli occhi. Negli anni cinquanta per il controllo dell’aria vennero creati diversi Centri Radar, denominati, Control and Reporting Centre (CRC) e Control and reporting posts (CRP). I CRC, erano per definizione un elemento di controllo dell’aria subordinato al centro di controllo aereo tattico per il quale erano condotte le operazioni di controllo radar e di allarme all’interno dell’area di loro responsabilità. I CRP, fornivano il controllo di sorveglianza radar nelle loro aree definite di responsabilità, il tutto sotto il controllo della Nato.

Nel 1986, le unità radar esistenti, Control and Reporting Center (CRC) e Control Reporting Post (CRP) furono denominate Centri Radar Aeronautica Militare (CRAM), per poi acquisire in quell'anno la definitiva denominazione di Gruppi Radar dell'Aeronautica Militare (GrRAM). I Gr.RAM. operavano con compiti di sorveglianza sullo spazio aereo di pertinenza attraverso la scoperta, l'inizializzazione, l'identificazione e il tracciamento dei vettori aerei. Sovente tali installazioni erano posizionate in zone sopraelevate oppure in alta montagna. Tale compito oggi è espletato con l'ausilio dei moderni apparati di cui la sala operativa è dotata, che consentono anche lo scambio dati con velivoli AWACS e con i siti della difesa aerea limitrofi e sovraordinati (Gruppo riporto e controllo difesa aerea e Combined Air Operational Centre 5 della NATO). Ulteriore compito è rappresentato dall'esercizio della funzione, comune per tutti i Gruppi radar dell'Aeronautica, di controllo tattico dei sistemi d'arma, ossia i velivoli dell'Alleanza in allerta, le missioni di volo addestrative e il contrasto alla minaccia aerea terroristica.

- **12° Gruppo radar A.M. Mortara (PV)**

Fondato nel 1953 con le funzioni di riporto e controllo, il 12° Gr.R.A.M. (nominativo radio 'Puma') nel corso della propria storia operativa ha svolto i compiti di sorveglianza e controllo dei velivoli intercettori all'interno della propria area di responsabilità. Nel periodo di massima espansione, negli anni 1960, era arrivata a contare fino a 700 avieri (300 militari di leva e 400 in servizio permanente), ma dopo il 1998 è stata drasticamente ridimensionata sino a ospitare oggi solo una trentina di militari.



- **31° Gruppo Radar A.M. – Jacotenente - Monte Sant'Angelo (FG)**



- **32° Gruppo Radar A.M. – Otranto (LE)**



- **17° Gruppo Radar A.M. - Monte Schinauz - Pontebba (UD)**



- **16° CRAM MonteTelegrafo - Bressanone (BZ). Questo centro non assunse mai la denominazione Gr.R.A.M. perché fu chiuso nel 1978.**



Questo centro, C.R.C. dal 1958 era ubicato nel territorio comunale di Bressanone (BZ), più precisamente sulla montagna Plose. La denominazione di centro radar (C.R.A.M.) avvenne solamente dopo il 1° luglio 1974, quando i Control and Reporting Post – C.R.P. (posto di riporto e controllo), dell’Aeronautica assunsero la nuova denominazione. Il centro radar fu costruito in quota già prima del 1958, essendosi manifestato il bisogno di avere una migliore “visuale radar”. Esso aveva la sua base logistica a Plancios, nei pressi del ristorante Aurora, e una base operativa sulla cima del monte. Dalla base logistica una funivia militare gestita dall’Aeronautica Militare permetteva il collegamento con la base operativa, posta sul monte Telegrafo, dove si trovavano anche alcune antenne radar, nei pressi del rifugio Plose. La scelta di avere un centro radar sul monte Telegrafo non fu casuale. Verso la metà degli anni cinquanta si volevano coprire alcune zone d’ombra di Pedro, nominativo radio di una postazione radar installata presso l’aeroporto militare di Udine-Campoformido. Gli addetti ai lavori cercarono dapprima una collocazione adatta nelle campagne veneto-friulane, fino a cambiare totalmente la loro decisione spostandosi in Alto Adige. Qui dapprima fu pensato di sistemarlo nell’aeroporto di Bolzano, ma infine si optò per la sua destinazione finale, in quota e nei pressi del rifugio Plose. Questa nuova stazione radar ricevette il nominativo radio Bora. Al tempo della installazione degli impianti, i radar “tridimensionali” non erano largamente diffusi, pertanto il sito radar impiegava due antenne: l’antenna di ricerca e quella di rilevamento della quota. Queste erano due antenne del tutto indipendenti. Erano gli operatori che dirigevano il radar “quotometro” su un determinato aereo per rilevarne la quota. La prima antenna determinava la direzione di provenienza e la distanza, la seconda antenna rilevava la quota. Inserito fin dal tempo di pace della catena di avvistamento radar della NATO, il

compito del 16° C.R.A.M era sorvegliare lo spazio aereo 24 ore al giorno, tutti i giorni dell'anno e inviare agli altri gruppi radar limitrofi i dati sui velivoli avvistati dalla sua posizione privilegiata e alla stessa maniera operava il 17° Gruppo radar A.M., posto in cima al monte Scinauz, nei pressi di Pontebba (UD). Questo gruppo radar riusciva ad individuare e discernere aerei civili da quelli militari, anche oltre il confine nazionale del Brennero, fino ad arrivare in Baviera. Il 16° Centro radar dipendeva dal 1° ROC di Monte Venda (nei Colli Euganei). In questo centro radar, si trovavano circa un centinaio di avieri di leva (tra cui, ACDA – aiuto controllore difesa aerea, VAM – vigilanza aeronautica militare, autisti, meccanici) e un numero pressoché uguale tra sottufficiali e ufficiali.

Testimonianza del VAM Mario Sassone:

Il servizio dei VAM a Monte Telegrafo era distribuito su due Basi: una Logistica e una Operativa, in ognuna delle due era presente un Corpo di Guardia. Alla logistica si montava nella guardiola all'ingresso, dove si procedeva alla registrazione degli automezzi e del personale in uscita e in entrata. Il Capoposto aveva anche funzioni di graduato di giornata per le consuete attività di caserma. Alla Logistica, oltre al servizio all'ingresso, si montava di sentinella anche agli uffici (Ufficio economato e cassa) non in mimetica ma in divisa, con ghette, buffetteria e guanti bianchi. La Base Operativa era praticamente un bunker, senza finestre e terminavi il servizio con gli occhi a palla, a causa delle lampade al neon, e quando uscivi...occhiali da sole, altrimenti eri accecato dal riverbero del sole sulla neve! La Base Operativa era raggiungibile solo con una funivia interna alla base che collegava le due Basi. I posti di guardia all'Operativa erano due, uno all'arrivo della funivia per aprire le porte della cabina in arrivo e durante la notte stazionavi in una garitta posta su due mensole fissate ai muri esterni sospesa sopra lo strapiombo! E quando c'era la tormenta la sentivi ondeggiare! L'altro posto di guardia era su un'altana posta sul piazzale dell' antenna radar, raggiungibile da un camminamento sotterraneo poichè esternamente in inverno la neve si misurava a metri e il passaggio diveniva impraticabile. La galleria portava a una scala a pioli che a sua volta portava a una botola posta sul pavimento dell'altana, da dove potevi accedere al posto di guardia. L'altana era chiusa con i vetri, e dal soffitto spuntava un maniglione che somigliava a un periscopio per sottomarini, per orientare un faro. Le due garitte erano collegate tra loro e con il corpo di Guardia all'interno della base, da un telefono da campo con la manovella. C'era una ronda esterna composta da 3 VAM che quando comandata, perlustrava lungo la recinzione, in inverno si usciva con le racchette da neve altrimenti sprofondavi fino all'ombelico. L'inverno per poter consentire il servizio di guardia ci era stato assegnato un equipaggiamento per T.A.M. (Truppe Alta Montagna), che consisteva in pantaloni e giaccone termici, quest'ultimo con un alto collo di pelliccia, scarponi con attacchi per le racchette da neve, passamontagna, guanti termici, maglioni e camicie di lana. Noi VAM venivamo chiamati "I Lupi della Plose" (il nome derivava dallo stemma della base che raffigura un lupo munito di cannocchiale!



Monte Telegrafo

11° Gruppo Radar A.M. – Poggio Renatico (FE) (Gruppo radar operativo)



- **13° Gruppo radar A.M. – Lame di Concordia Sagittaria (VE) (Disciolto)**



- **14° Gruppo radar A.M. – Porto Potenza Picena (MC) (Disciolto)**



- **15° Gruppo radar A.M. – Capo Mele, Andora (SV) (Disciolto)**



- **21° Gruppo radar A.M. – loc. Poggio Ballone, Tirli (GR) (Disciolto)**



- **22° Gruppo radar A.M.Licola (NA) (Gruppo radar operativo)**



- **23° Gruppo radar A.M. – Terralba (OR) (Disciolto)**



- **33° Gruppo radar A.M. – Pescara (Disciolto)**



- **34° Gruppo radar A.M. – contrada Mezzogregorio, Noto (SR) (Disciolto)**



- **35° Gruppo radar A.M. – Marsala (TP) (Disciolto)**



- **36° Gruppo Radar A.M. – Trapani Birgi (Disciolto)**



Servizi di scorta

L'attività dei V.A.M. non si esauriva con le guardie in postazione fissa, c'erano anche i servizi di scorta.

Chi lo fece sopra una Campagnola, chi su un Camion, ma ci fu anche chi lo fece sui treni. A volte erano scorte ad armi e munizioni, altre a missili oppure a scorte generiche. Vogliamo ricordare anche loro per mezzo della testimonianza di Giorgio che ci illustra come si svolgevano nel dettaglio le scorte ai treni:

Giorgio partecipò a due scorte su treno ambedue a 50,000 kg di esplosivo. Il servizio iniziava con un briefing durante il quale era illustrata la missione: il luogo di prelievo, di consegna e le particolarità. Nel caso degli esplosivi erano intervallati un vagone frigo vuoto e uno di esplosivi, per diminuire il rischio di detonazione. Il convoglio era lungo circa 1,2 km e i VAM di scorta erano in otto/dieci unità, non molti se si considera la lunghezza del convoglio, infatti, c'era un consistente intervallo fra l'uno e l'altro ariere di scorta, ma lo scopo della scorta non era la difesa, bensì dare l'allarme in caso di attacco al convoglio. Di questo i VAM erano consci, come del rischio che correvano. Il timore, a quei tempi piuttosto legittimo, di ognuno di loro, consisteva nel fatto che i dettagli della missione filtrassero e che il terrorismo, di destra o di sinistra, s'impadronisse del materiale trasportato o delle loro armi.

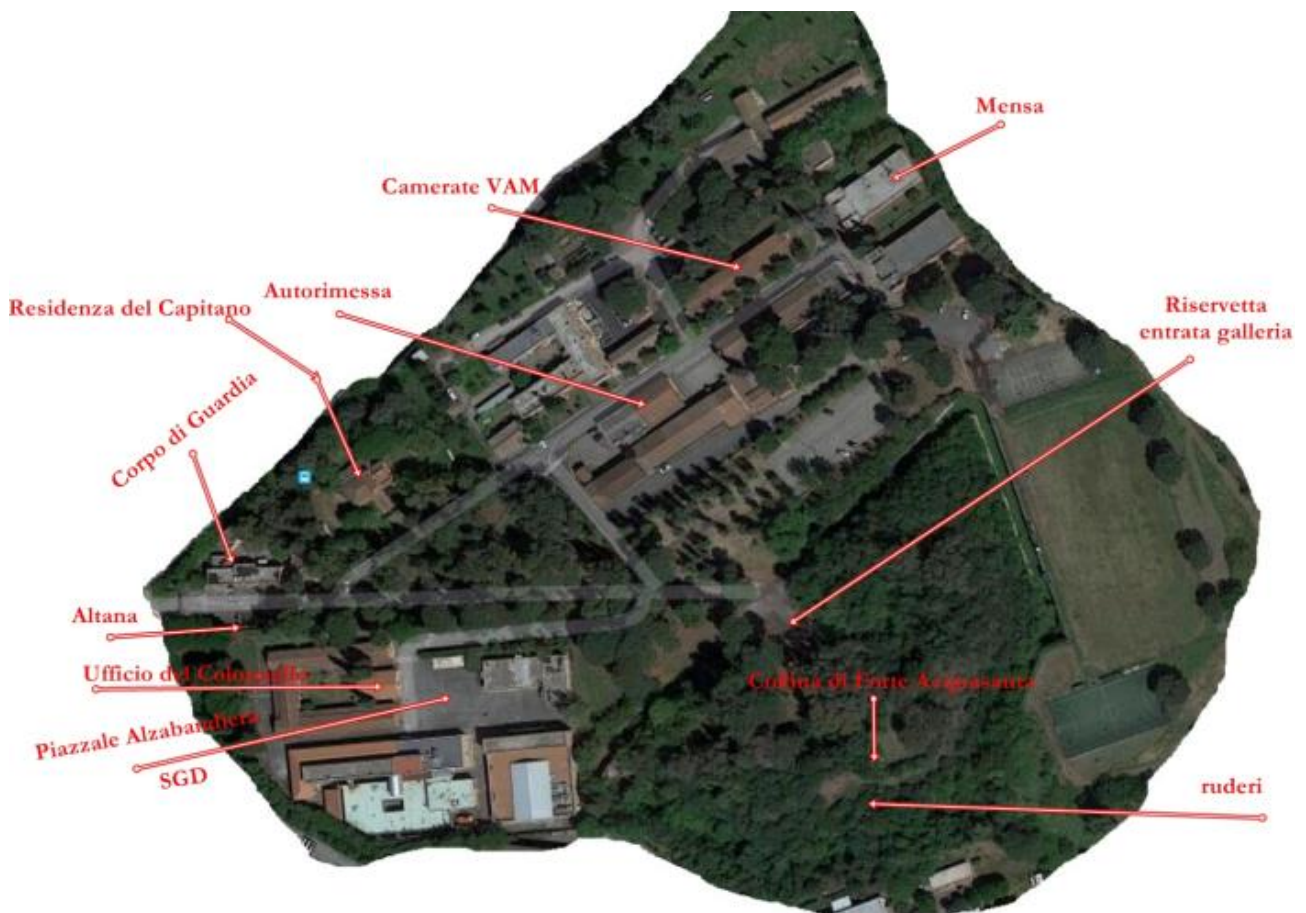
Il treno dava la precedenza a tutti i convogli che incontrava lungo la tratta che percorreva per arrivare a destinazione, viaggio che normalmente durava circa quattro o cinque giorni. Ogni volta che il treno si fermava, i VAM dovevano scendere dal loro vagone, correre sul perimetro e sorvegliare il convoglio. Lavoro che veniva fatto in sordina come gli era stato insegnato. Infatti loro dovevamo vedere e preferibilmente non essere visti. Quindi, scesi dal treno gli avieri prendevano posizione in zone coperte lungo il convoglio ferroviario e vigilavano sulla sua sicurezza. I VAM erano dotati di radio e ricevuto e ricevuto il segnale di sganciamento correvano al vagone di raduno risalendo sul treno e contestualmente avveniva la partenza. Le missioni erano segrete e ai VAM veniva ordinato di non dirlo neanche alle famiglie. Le armi in dotazione agli avieri VAM consistevano in un MAB (Moschetto Automatico Beretta) e una pistola Beretta mod. 34. Il vestiario fornitogli era composto da tute blu impermeabili foderate all'interno con un materiale speciale anti freddo, un passamontagna, il cappello d'ordinanza e l'elmetto, insieme alla maschera antigas.



Fotografie gentilmente concesse dal VAM Alessio Fermavento

Depositi Aeronautica Militare

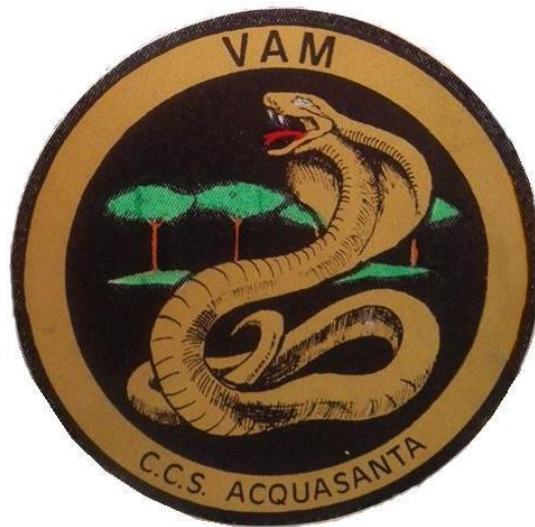
Non meno importanti erano i Depositi dell'Aeronautica Militare. Questi erano adibiti in maggior parte al vettovagliamento e alla distribuzione nonchè in alcuni casi al controllo delle scorte di tutti i presidi e installazioni dell'Arma. Il complesso delle scorte e delle dotazioni dell'Aeronautica era gestito dal **Centro Controllo Scorte (CCS) di Roma-Acquasanta**, dal 1988 rinominato "Reparto Sistemi Informativi Automatizzati" (Re.S.I.A.), che controllava tutto l'andamento dei movimenti nella rete dei depositi sparsi su tutto il territorio. Questo ne comportava la rigorosa vigilanza da parte della V.A.M.



CCS Acquasanta anno 1986



Entrata CCS Acquisanta oggi Re.S.I.A. (a sinistra il Corpo di Guardia)



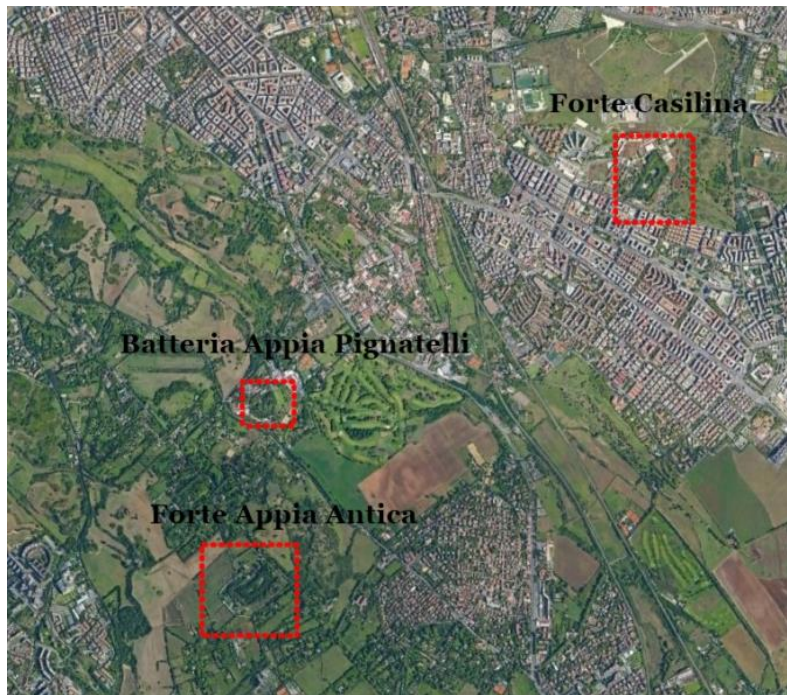
Parche da spalla, creata all'inizio degli anni '80 per la Vigilanza, dal Maresciallo Grimaldi e dal Capitano Ragonesi della Sezione difesa dell'Acquisanta. Furono fatti diversi disegni dagli avieri, venne scelto il Cobra.

Il Re.S.I.A. “Reparto Sistemi Informativi Automatizzati” Acquasanta



Il Re.S.I.A. “Reparto Sistemi Informativi Automatizzati” Acquasanta, con l’annessa area del Forte Appia Antica, è situato al centro di un territorio dall’eccezionale pregio naturalistico, monumentale e storico.

L’area dove attualmente ha sede il Re.S.I.A., fu infatti designata nel 1880 quale sede della Batteria Appia Pignatelli, una delle 19 fortificazioni costruite nel diciottesimo secolo lungo la fascia suburbana contornante Roma, al fine di costruire una efficace difesa della capitale. La caserma era nata intorno alle mura della vecchia Batteria Appia Pignatelli realizzata tra il 1883 e il 1888. La batteria, posta in posizione arretrata rispetto ai Forti Appia Antica (circa 1 km.) e Casilino (circa 3 km.), insieme alla Batteria Porta Furba aveva il compito di difendere l’accesso alla città dalle omonime consolari, controllare le aree pianeggianti tra Appia Pignatelli e Appia Antica e l’acquedotto Claudio. L’altro fortilizio, denominato Forte Appia Antica, fu tra i primi ad essere costruiti, nel 1898, e tutt’oggi, sedime militare e parte integrante del Re.S.I.A. Acquasanta, rimane in buone condizioni di conservazione.



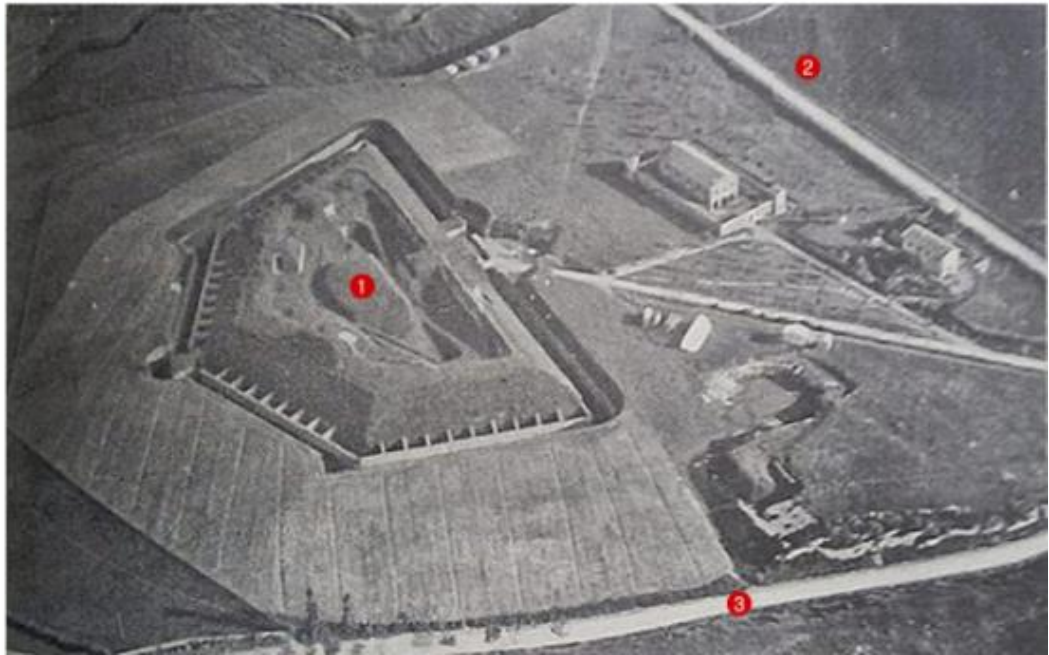
Posizione dei trinceramenti fortificati



Entrata Batteria Appia Pignatelli

Durante la Grande Guerra (1915 -1918) il sedime adibito a deposito carburanti per Aerostati e Dirigibili, venne adattato in estrema segretezza, alla fabbricazione di bombe da lanciare proprio da mezzi d'aria come aerostati o palloni, sulle trincee nemiche, infatti erano stati approntati fuori del recinto murario del Forte due enormi capannoni che rilevati da privati, dopo lavori di ampliamento, erano stati attrezzati per questo scopo.

- ①
Batteria Appia Pignatelli
- ②
Via dell'Almone
- ③
Via Appia Pignatelli



Esplorazione Polveriera Acquisanta

Il 24 agosto 1917, ci fu l'esplosione della Polveriera dell'Acquisanta, una fatalità che provocò la morte, nell'allora Reparto di Artiglieria Aerea, di oltre 240 militari del Regio Esercito. Nel corso della 2 Guerra Mondiale, il forte assicurò la difesa contraerea alle installazioni aeroportuali di Ciampino. Nel 1944 un bombardamento alleato distrusse il portale d'ingresso, il corpo di guardia, il ponte levatoio, parte del muro frontale e l'accesso alla polveriera.

Dal termine della 2 guerra mondiale il sedime ha ospitato, in periodi diversi, servizi di manutenzione tecnica nello specifico settore dell'armamento terrestre (S.M.M.A.), nonché depositi e magazzini di materiale aeronautico. Nel 1973 l'Ente, fino a quel momento sede del IX° Deposito Centrale A.M., prese il nome di Centro Controllo Scorte, divenendo il punto focale della nascente informatizzazione del servizio rifornimenti, obiettivo perseguito dalla Forza fin dagli anni 80' al fine di disporre di un sistema informatico autonomo per la gestione del Materiale Speciale Aeronautico, basato su un Centro Elaborazione Dati indipendente da quello di Palazzo Aeronautica. Il C.C.S. Acquisanta controllava tutto l'andamento dei movimenti nella rete dei depositi sparsi su tutto il territorio. Erano esclusi da questo solo i cosiddetti P.O.L (Petrol, Oil, Lubricants), cioè i combustibili e gli oli che erano distribuiti sotto il controllo della Direzione Rete P.O.L di Parma da dove si irradiava la rete di oleodotti che serviva gli aeroporti militari del Nord Italia. Dal 1° luglio 1988, l'Ente ha assunto l'attuale denominazione di Reparto Sistemi Informativi Automatizzati, inglobando nella sua nuova struttura ordinativa le funzionalità del preesistente Centro Controllo Scorte e del Gruppo Sviluppo Sistemi Automatizzati proveniente dall'allora B.T.A./D.A. di Borgo Piave con il compito di “ garantire la realizzazione e controllo di configurazione del sistema “Sistema Informatico Logistico Integrato” (S.I.L.I.), assicurandone le attività di gestione”; nel corso degli ultimi anni si sono affiancati numerosi altri progetti informatici, concepiti secondo le più moderne tecnologie, che il Reparto è stato chiamato a realizzare in linea con gli intendimenti delle SS.AA. Sempre dal 1988 il Re.S.I.A. “Reparto Sistemi Informativi Automatizzati”, assume anche il coordinamento della Base di Forte Appia Antica, fino ad allora di competenza dell'8° Deposito di Torricola (chiuso nel 2007). Questa novità ha come conseguenza l'aumento del personale addetto alla difesa, i VAM, che da una muta passano a tre mute, viene abbandonata la patch del Cobra dell'Acquisanta e vengono istituite altre tre patch, che riportano il numero della muta. Le patch furono disegnate dai VAM.



I Depositi

Il 1° Deposito Centrale e i 112°, 114°, 115°, 116° Depositi Sussidiari erano Depositi di esplosivi. Il 111° era un deposito missili.

Il 14° Deposito Centrale e i 142° e 143° Depositi Sussidiari erano depositi di autoveicoli e pezzi di ricambio per autoveicoli.

- **1° Deposito Centrale Monterotondo;**



- **2° Deposito Centrale Gallarate;**



- **5° Deposito Centrale Novara;**



- **6° Deposito Centrale Fiumucino;**



- 7° Deposito Centrale Vigodarzere;



- 8° Deposito Centrale Torricola;



- 9° Deposito Acquasanta (fino al 1973, poi rinominato Centro Controllo Scorte fino al 1988)

- 11° Deposito Centrale Orte;



- 14° Deposito Centrale Modena;



- 63° Deposito Sussidiario Fornovo Taro;

- 64° Deposito Sussidiario Monte Argentario;



- 65° Deposito Sussidiario Taranto;

- 66° Deposito Sussidiario Siracusa;



- **67° Deposito Sussidiario Trapani;**

- **68° Deposito Sussidiario Monte Urpinu (CA);**



- **111° Deposito Sussidiario Castello di Annone;**

- **112° Deposito Sussidiario Sanguinetto;**



- **114° Deposito Sussidiario Francavilla Fontana;**

- **115° Deposito Sussidiario Vizzini;**



- **116° Deposito Sussidiario Serrenti;**



- **142° Deposito Sussidiario Rieti;**

- **143° Deposito Sussidiario Monterotondo;**



Aviere Scelto Vigilanza Aeronautica Militare (disegni Sergio Crivelli)



Aviere VAM



Aviere corso addestramento V.A.M. 1994 (disegni Sergio Crivelli)

Uno dei compiti della VAM, consisteva nel vigilare sulle installazioni, i mezzi e gli impianti della Forza Armata. Era una vita dura e spesso solitaria sovente trascorsa lontana dai propri affetti. Queste due testimonianze del 1° Aviere Marco Di Stefano, hanno il compito di immergere il lettore nell'intima natura dell'essere un Aviere V.A.M.

Una notte di guardia al CCS Acquasanta – 03/06/1986

E' notte, fa abbastanza freddo nonostante abbia indossato sopra la tuta mimetica, la giacca termica. Il Mab, il mio fucile mitragliatore e le giberne non mi danno molto fastidio. Solo l'elmetto metallico modello 33, mi fa prudere un pò la testa. Non tira vento, infatti, la bandiera con due strisce, appesa al pennone dell'alza bandiera, non sventola, se ne sta la floscia e stupida penzolando indifferente. Si odono rumori ovunque, cani che abbaiano, civette, cinguettii, suoni misteriosi. Il rombare lontano delle poche automobili che percorrono solitarie l'Appia Pignatelli. Contrastate, a volte, dal fracasso fastidioso di grandi TIR, che se ne vanno

chissà dove. Sobbalzando e intensificando il frastuono, quando le ruote saltano su un dosso noto. Questo mi fa intuire che hanno svoltato verso via Dell'Almone. Conferma che arriva subito dopo, quando vedo le luci dei loro fari che illuminano quella via. Passeggio avanti e indietro, nel perimetro del limite di sicurezza, girando, di quando in quando la mia testa, appena sento un rumore strano, lì, in mezzo al buio. Ogni volta che succede, mi sento gelare la spina dorsale. Non ho mai visto nulla spuntare dal buio ma penso a quando avverrà, spero mai. Un nuovo brivido mi percorre il corpo, meglio evitare di pensare troppo. In fondo perché dovrebbe succedere proprio a me. Osservo le luci dei fari, posti intorno al perimetro, ringrazio Dio che almeno quelle ci sono a trattenermi dal pensare che non sono disperso, da solo, una luce in mezzo al buio. L'impressione è di essere l'ultimo uomo vivente sulla terra. La guardia notturna ha il potere di dissociarmi dal resto del mondo. Dopo, oltrepassate queste luci c'è il buio, l'oscurità misteriosa e terribile. "Loro" mi vedono io no! Il cielo è stellato, di tanto, in tanto, un aereo passa sulla mia testa. Chissà dove sta andando? Come vorrei volare via, andarmene lontano! Quante stelle ci sono lassù, tante, ed io sono solo, qui, in questo piazzale. Vado, cammino, su e giù, percorro chilometri senza rendermene conto e senza andare da nessuna parte. Ripasso le consegne, forse arriverà un'ispezione. Devo stare attento se domani voglio andare a casa. In lontananza vedo la Ronda passare. Sono passati già 40 minuti. No, non voglio guardare l'orologio, altrimenti il tempo si ferma e poi! Fischietto una canzone, poi la canto, dopo la ripeto come una poesia. Penso a domani, cosa farò con lo "smontante", mah, niente di nuovo, come il solito. Batto i tacchi degli anfibi che porto ai piedi. Intono una marcia militare, poi smetto. Non ho voglia di cantare, non ho voce, è umido. Penso, a dopo, alle quattro ore di riposo che mi spettano, almeno quelle. Il "pronti" stanotte l'ho preso bene. Altrimenti due ore delle quattro di riposo, l'avrei dovuto passare, seduto su una sedia, pronto per l'eventuale emergenza. Scarto una barretta di cioccolato, quelle che ci danno per i turni di guardia, la mangio con piccoli morsi. Il "Cordiale" non lo bevo, mi da alla testa. Calcolo le probabilità che fanno resistere un soldato in questa postazione di guardia, durante la notte. Calcolo il 15%, perché ci deve stare per forza. Il 20%, perché è armato e ha l'allarme. Un 20%, perché ci sono le luci di sicurezza. Il 20%, perché difficilmente accade qualcosa. Il restante 25% lo deve al suo coraggio. Senza queste cose, un soldato non resisterebbe in questa postazione di guardia. A 100 metri, nel buio, riesco a intravedere le rovine del forte Acquasanta, sul quale sorge la mia Caserma. Sotto quelle rovine, dicono ci sono ancora i corpi di alcuni soldati tedeschi, uccisi durante un bombardamento. Mai recuperati. Se ne stanno vicini a me. I morti con i vivi. Sento un refolo di vento sulla mia faccia, la bandierina si muove, speriamo, che questa brezza non porti le nuvole. Sento delle voci, di nuovo la Ronda. Che ora è? Questa volta non resisto e guardo l'orologio. Cavolo, mancano circa 30 minuti. La Ronda è in ritardo di 10 minuti, forse si è imboscata e avranno fatto tardi. E' quasi finita! A questo pensiero si sovrappone il fatto che dopo le quattro ore di riposo, mi aspetteranno ancora due ore, qui. L'unica consolazione è che almeno me ne starò seduto, perché dalle 07.00 alle 09.00, questa postazione si rianima di esseri umani e la guardia diventa Piantone armato ma seduto. Che scatole, però, faccio sempre due ore più degli altri. Mah, finirà. Calcolo le guardie che mi rimangono da fare, fino a Settembre, la metà per l'esattezza, forse una trentina, troppe ancora. In lontananza sento gridare <<l'alto là chi va là>>. Forse è il cambio, divento guardingo, scruto

nel buio. Sento dei passi, sta arrivando qualcuno. Vedo uscire dall'oscurità ed entrare sotto la luce, tre figure, lente come fantasmi, mi stanno guardando. <<Alto là chi va là>>, urlò. <<Graduato>>, mi risponde una voce stanca! Mi avvio verso le tre figure, dalle quali una si è staccata e si avvicina a me. Il mio cambio, gli porgo l'elmetto e l'allarme. <<Fa freddo?>> mi chiede. <<Un po'>> gli rispondo. Non mi va di parlare, la rilassatezza sta invadendo, lentamente, il mio corpo e la mia mente. Mi aspettano quattro ore di riposo. Mentre mi avvio, in coda, dietro gli altri due, mi giro e guardo la sentinella seminascosta dal buio. Si gira intorno, cerca di abituarsi alle due ore che l'aspettano. E dico a me stesso <<Coraggio, amico, adesso tocca a te>>.



Scuola Centrale VAM di Viterbo – febbraio 1986

Da Sinistra- in ginocchio, Allievo VAM Marco Di Stefano, da sinistra in piedi, Allievo VAM Luigi Di Stefano, in uniforme il Maresciallo Boccaccini.

I COBRA DELL'ACQUASANTA

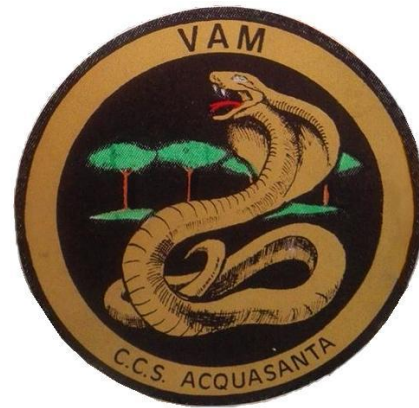
di Marco Di Stefano

La muta esce dal Corpo di Guardia e senza indugio la notte buia priva di luna avvolge la fila di uomini tra le maglie del suo cupo mantello. La nebbia piovigginosa scende sulla fila taciturna e mormora nel soffio freddo, suoni lontani. Ogni anima è sola ed è persa nei propri pensieri. Le nuvole si nascondono nel buio come parole mai dette. Il freddo pungente irrigidisce le membra che cercano negli indumenti ancora caldi l'ultimo tepore della branda appena lasciata. Gli elmi bagnati rispecchiano la notte, le pupille si dilatano nel buio. Le teste semi nascoste dagli elmetti d'acciaio oscillano lievemente a destra e a sinistra accompagnando il passo infiacchito degli uomini da poco svegli e infagottati nelle mimetiche sporche. Il pesante mitra, portato a bandoliera, batte ritmicamente contro le braccia aderenti al corpo. Le mani cercano il calduccio nelle capienti tasche, toccando le povere cose in esse contenute. Il peso dei quattro caricatori fa scivolare il cinturone di cuoio azzurro, e di tanto in tanto qualcuno con un lesto colpo d'anca lo rimette al suo posto tirandolo un pochino più sopra. "L'altolà chi va là", esplose simile a uno shrapnel, veloce e meccanico dall'altoparlante dell'altana, tetra camera blindata, posta tre metri più in alto dal manto stradale. Il Graduato di muta, l'unico con il basco grigio azzurro, l'arma portata ciondoloni sulla spalla destra, con la canna rivolta verso il basso quasi volesse somigliare a un vecchio cacciatore, si fa riconoscere e lentamente la fila di uomini sale le scale. Il cambio è celere, il nuovo entra nell'altana e il vecchio esce e s'infilta lesto nella coda. Il primo, chiudendosi la porta blindata alle spalle, prende contatto con una realtà lunga momenti infiniti, il secondo invece assapora le ore di riposo che lo aspettano, nel caldo e la sicurezza del Corpo di Guardia. La fila di uomini riprende il cammino, nessuno parla e solo il soffio del vento gli porta i suoni di un mondo vicino ma per loro proibito. Il battere degli anfibi sull'acciottolato fa da compagnia alla spettrale colonna che nel suo incedere produce un suono unico che solo una esperta sentinella in agguato sa riconoscere. La nebbia nasconde e confonde nel suo abbraccio questi avieri comandati di guardia. Un nuovo secco, "altolà chi va là", deflagra e si propaga improvviso nello spazio. Dietro il muro, defilata nell'ombra dell'ampio piazzale, la sentinella smontante aspetta la risposta del Graduato. Il cambio è rapido, il rituale degli scambi di consegne è scandito velocemente e un nuovo elemento si aggiunge silenziosamente al gruppo. Il terreno cambia non più asfalto ma ciottoli sulla terra battuta e scricchiolio di ghiaia sotto le suole degli anfibi. Intorno non più edifici ma vegetazione. Gli alti Pini Romani, nascosti nella nebbia appiccicosa che ne nasconde la cima, incombono possenti e indifferenti alle miserie di noi uomini. In fondo che cosa rappresentiamo noi per tutto ciò che di antico ci circonda? Siamo solo passanti, in un baleno sconnesso nel tempo e di cui non rimarrà memoria. Prominenti siepi e grovigli di rovi spinosi fanno da sipario ai massicci muri grigi e soffocanti della Batteria Appia Pignatelli. Si percepisce tangibile la sensazione di essere proiettati in un'altra epoca e un poco sgomenta e angoscia quell'enorme bastione che attende nel buio. In fondo al lungo viale si riesce a intravedere l'antico portone, accesso di remote e inquietanti gallerie che hanno visto soldati di ogni epoca ripetere sempre lo stesso rituale. Nuovamente l'atteso "altolà chi va là" rimbomba tra quelle vecchie mura. La muta si ferma e il riconoscimento è veloce, "Graduato riconosciuto, avanti cambio" urla la voce nascosta dalla notte viscida e confusa. Mi stacco dalla fila e vado incontro alla sentinella, nemmeno ci salutiamo, basta un'occhiata fugace per dire ciò che patiamo. Mi pongo al lato del portone e guardo la fila di uomini che si allontana e a ogni loro passo in avanti, io mi sento un passo più solo.

I rapaci notturni, volano veloci sulla mia testa, sento il fruscio delle loro grandi ali e vedo le ombre fugaci, rese gigantesche dalle rare luci lontane. Talvolta odo i loro richiami stridenti e sibilanti, altre dei trilli acuti, una litania che accompagna la mia solitudine. Oh...la notte è così lunga, come l'esistenza umana sulla Terra e il mio passo è così spossato, come il cuore di chi ha vissuto assai ...e minuto contro minuto, ora contro ora si consuma la mia guardia.



Entrata Batteria Acquasanta



Patch da spalla VAM Acquasanta

Adesso è davvero Natale!

24/25 dicembre 1986

Questa notte sono Capoposto alla porta carraia della caserma. L'ultima guardia da Graduato di muta prima del congedo, mancavano cinque giorni all'alba e poi tornerò per sempre a casa mia!

In questa notte Santa e magica tutto il mondo festeggia e prega. Le luci Natalizie rallegrano le strade delle città, gli Abeti brillano e donano pace agli uomini in festa, ma intorno a noi tutto è silenzio e la notte fredda ci avvolge nel suo mantello nero e umido. Le poche luci rischiarano appena i contorni bui delle cose intorno a noi, confondendosi a tratti nella nebbia lattiginosa che sospinta dal leggero vento si sposta nell'aria! Il Corpo di Guardia, immagino, che visto dall'alto possa sembrare un piccolo avamposto malamente illuminato ai confini della terra e della realtà. Siamo lontani dai nostri cari, il cui pensiero riscalda e intristisce allo stesso tempo i nostri giovani cuori! Abbiamo fatto l'albero anche noi ma sembra più un mero simulacro che un vero albero di Natale. L'intenzione c'è, la voglia di festeggiare la sacra ricorrenza anche ma è il nostro spirito che latita e non credo che lo ritroveremo questa notte. A Natale nessuno dovrebbe stare lontano dalle proprie famiglie e quanto di più inumano possa esserci. Mentre penso, guardo all'interno del posto di controllo, dietro l'ampia vetrata bagnata dall'umidità della notte, dove due avieri giocano a scacchi. La scacchiera è poggiata tra i microfoni, i pass e i telefoni e sembra un elemento amorfo a tutto il resto. Improvvisa, una lite furiosa tra i due rompe il silenzio e i miei pensieri, e violentemente come lo è un secchio di acqua fredda in faccia, mi riporta alla realtà. Una sedia che vola e una testa che si spacca sanguinando copiosamente. Corro alla porta blindata con il cuore in gola e entro. Uno dei due militari ha un'improvvisa e violentissima crisi di nervi, blatera e sbava, urlando imprecazioni contro di noi. Ci assale cercando di strapparci le armi, non ci riesce e ci

colpisce con pugni e calci vigorosi. Ripiega, allora, verso il deposito delle armi! Cerchiamo di tenerlo ma la sua forza è centuplicata, voliamo uno dopo l'altro come fucelli nel vento. Cado rovinosamente con la schiena sul mitra che porto a tracolla. L'aviere ci sfugge come un viscido serpente e corre verso l'armeria, dove sono custodite le nostre armi, il cancello è aperto. Mi rialzo dolorante e gli vado dietro, non deve raggiungere i mitra, se ne prende uno e lo arma, ci ammazza tutti! Ha gli occhi rossi i lineamenti del viso contratti, digrigna i denti, è il Diavolo che è in Lui! In sei lo rincorriamo e lo blocchiamo nuovamente. Spintoni, schiaffi, e colpi si susseguono interrottamente ma ci sfugge ancora facendoci nuovamente volare in aria. Si avvicina pericolosamente alle armi. Dalla televisione del Corpo di Guardia, le melodie di note canzoni natalizie riempiono l'aria mischiandosi alle urla frenetiche di quei concitati momenti, ma in questa notte Santa di Natale Gesù non è arrivato tra noi!

Lo blocchiamo nuovamente e finalmente riusciamo a buttarlo a terra e a trattenerlo. Un'ambulanza militare lo porta al Celio, l'ospedale militare di Roma, sarà contenuto per giorni, tra le urla e i tremori! L'altro è ferito e anche lui va in ospedale ! Arriva la mattina di Natale, il rapporto scritto e orale agli Ufficiali mi portano via molte ore.

Sono finalmente a casa, la mia famiglia è la che mi aspetta. La tavola è imbandita e profumi diversi si riversano su di me! E' casa, è calda, è luminosa e splendente! Tolgo la giacca della divisa blu con i suoi gradi rossi sulle spalline e il distintivo della Seconda Regione Area, e poggio il mio cappello sul mobile all'ingresso!

Ora sono solo un ragazzo di vent'anni!

<<Com'è andata? Ti ho pensato tanto ieri sera>> ,

“Ciao Mamma, ti ho pensato tanto anch'io, il solito servizio..... nulla da segnalare!”

Rinfrancata, mi accarezza delicatamente il viso stanco:

<< Buon Natale Mamma!>>

<< Buon Natale, Marco!>>

Adesso è davvero Natale!



Tornando a casa

Un racconto di Marco Di Stefano

Marco aveva ventuno anni quando lo congedarono dalla Vigilanza Aeronautica Militare(VAM).

Uscì da quella Base, dove aveva trascorso dodici mesi della sua vita. Quella era diventata la sua casa e i ragazzi la dentro, i suoi fratelli. Attraversò quel cancello, indossando la sua bella uniforme blu e con il congedo, come si usava, infilato nella spallina della giacca. Guardava con fierezza intorno a se mentre camminava lungo quella strada che non avrebbe mai più percorso a ritroso.

Pensava di suscitare scalpore nella gente che lo vedeva. Un soldatino, con il suo congedo, i gradi rossi sulle spalline e sulla testa la sua amata “piatta”. Una romantica visione d’altri tempi. Anni in cui un giovane appena maggiorenne passava improvvisamente dai banchi di scuola, dai primi lavori, al dover saper usare un’arma carica, soggetto alla disciplina militare e alle sue leggi. Tempi che oggi moltissimi hanno dimenticato, relegandoli a un inutile dovere imposto dallo Stato. Lui invece era convinto fortemente e lo è ancora, di aver partecipato a una grande avventura, di avere fatto grandi cose. Aveva servito la sua Nazione in un modo “eccezionale”, così c’era scritto su quel foglio firmato dal suo Colonnello (1).Tuttavia quello Stato che con tanto amore aveva servito non ebbe mai formalmente un segno di riconoscenza per l’abnegazione e il sacrificio che tantissimi giovani come lui dimostrarono alla Patria. A che cosa era servito aver indossato la divisa per un anno con tutti i sacrifici che questo aveva comportato, se poi lo stesso Stato che glielo aveva imposto lo considerava alla stessa stregua di un giovane che furbescamente aveva aggirato la legge concernente gli obblighi militari per non essere richiamato? Dov’era la giusta gratificazione concessa a chi con diligenza e onestà aveva rispettato le regole servendo il proprio Paese? Questa mancanza di riconoscenza per lui era inaccettabile. Aveva trascorso un anno continuamente in servizio, marciando sotto il sole cocente. Tutte quelle notti passate tra le intemperie e il freddo, imbracciando un mitra e lontano dagli affetti dei suoi cari. Tornava a casa ma navigava a vista, senza un lavoro, senza una fidanzata, questa lo aveva lasciato dopo pochi mesi che era partito militare. Presto, infatti, si accorse di essere un fantasma, nessuno lo considerava. Nessuna gratificazione morale per la dedizione che aveva dimostrato eseguendo il compito assegnatogli. Dopo quel giorno scoprì che il mondo era andato avanti noncurante anche senza la sua presenza ma soprattutto, quello che gli procurò più dolore fu che ciò che aveva fatto, era passato del tutto inosservato. Spesso fu deriso per non essersi imboscato come invece avevano fatto tantissimi altri. Negli anni successivi comprese come moltissime persone, carenti di valori e di onore, scelgono sempre la strada più facile per arrivare, sobbarcando il loro prossimo delle fatiche che loro vigliaccamente rifuggono. Immediatamente comprese che poco sapeva fare in questo nuovo mondo poiché le sue esperienze di vita acquisite nel tempo riguardavano solamente gli anni della scuola e

quello del servizio militare. La prima gli aveva insegnato a “leggere e a scrivere”, il secondo, il dovere verso lo Stato e rafforzato l’amore per la bandiera tricolore. Il passaggio dalla vita civile a quella militare era stato così repentino e devastante che per mesi si era domandato cosa ci faceva lì dentro, prima di ritrovare il suo equilibrio, e paradossalmente la stessa cosa era accaduta dopo essere tornato a casa, giacché, improvvisamente si ritrovò in una società civile in cui aveva perso nuovamente tutti gli equilibri, e i suoi punti di riferimento appartenevano a un periodo ormai terminato. Sapeva come portare un plotone inquadrato e marciante, conosceva perfettamente come sparare con tre modelli di mitra differenti. Lanciava con perizia una bomba a mano. Le consegne delle postazioni di guardia erano il suo credo. I suoi Superiori si fidavano di lui quando era in servizio e i suoi commilitoni lo rispettavano. Conosceva i doveri di un Capoposto. Sapeva bene come sopravvivere a un lungo turno di sentinella, agli agguati e le ispezioni e la notte buia non lo spaventava più da un pezzo. Con dolore lo colpì un pensiero, fino a quella mattina aveva avuto il suo ruolo e le sue gravose responsabilità nella società militare, un ruolo che aveva sostituito quello scolastico. Adesso cosa era? Un ex studente, un ex militare oppure solamente un disoccupato? S’accorse in quel momento di non avere più uno scopo che lo attraeva e lo riempiva di adrenalina! Non riusciva più a integrarsi nella vita di tutti i giorni. Quell’anno di militare, inizialmente durissimo da accettare si era poi trasformato nella sensazione di avere un ruolo specifico nella società, terminando però tutto era stato spazzato via. Il divario tra ciò che era stato prima e quello che era diventato adesso era troppo ampio e lui non riusciva a colmarlo per quanto ci provasse. Tutto ciò che prima del militare lo aveva intrigato, ora, gli appariva noioso e limitato. I discorsi, i divertimenti, gli amici di una volta, tutto aveva assunto il sapore di un vino terribilmente annacquato. Nessuno gli aveva mai parlato dei problemi psicologici connessi al reinserimento del militare nella vita civile. La collettività civile e militare dava per scontato che dopo il congedo, per il militare, la via fosse tutta in discesa, ma non era così! Passavano i mesi e il lavoro, che forse avrebbe potuto dargli quello che cercava non arrivava. Disorientato non gli restava altro che aggrapparsi ai ricordi, unici analgesici che riuscivano ad attenuare la sua angosciata stasi. Trascorrevano le giornate pensando al passato e quando parlava delle sue avventure militaresche, nessuno ormai lo ascoltava più. Inizialmente provò a cambiare amicizie ma senza risultati, era sempre solo anche se in mezzo alla gente. Dormiva tanto e spesso nei sogni tormentati e persecutori, tornava in divisa, e quando era sveglio si trascinava poltreno lungo tutto l’arco della giornata per poi tornare a dormire. Visse così per sei mesi. Nemmeno la sua famiglia lo capiva, << Che cosa vuoi fare della tua vita?>>, era la domanda più frequente, << Che cosa voglio fare?>>, neanche lui aveva una risposta. Nulla più era come prima che partisse, era cambiata la gente oppure si era trasformato lui, deluso dall’indolenza del prossimo nei suoi confronti? Eppure erano le stesse persone, le medesime istituzioni che era convinto o gli avevano fatto credere, di aver difeso, che adesso lo lasciavano allo sbando nella vita, senza arte e ne parte. Quelle stesse istituzioni che lo avevano prima illuso facendogli credere di appartenere a qualcosa e poi lo avevano gettato via come

una scarpa vecchia. Si sentiva tradito. Un giorno, spinto dal padre, trovò un lavoro che non voleva fare, in una ditta edile, faceva il pittore industriale, pagato in nero. Il primo giorno si presentò con indosso i pantaloni della sua mimetica e gli anfibi, gli davano sicurezza e gli ricordavano chi era stato. Fino a sei mesi prima aveva avuto la sua identità, era parte integrante di qualcosa. Ora stava prendendo ordini da uno che non aveva nemmeno fatto il soldato. Con i quattrini guadagnati viaggiò molto alla perenne ricerca di nuove emozioni. Visitò la Francia e in seguito la Germania e qui varcò la Porta di Brandeburgo a Berlino percorrendo lo storico viale dei Platani, la Unter den Linden e i rigogliosi giardini di Tiergarten. Vagò attraverso l’Austria e visitò Vienna e poi verso l’Ungheria entrò un giorno a Budapest. Oltrepassò il canale di Corinto e camminò sulle antiche pietre dell’acropoli di Atene verso il tempio del Partenone. Soggiornò al Pireo e solcò il mar Egeo verso le isole dell’Arcipelago della Cicladi in Grecia. Il suo vagabondare lo portò fino alla penisola dello Jutland verso le grandi pianure della Danimarca e poi giunto in Svezia esaminò le preistoriche incisioni rupestri di Tanum. Superò i grandi e profondi Fiordi della Norvegia. Navigò verso le isole Lofoten e i suoi villaggi di pescatori. Attraversò le lande desolate del Circolo Polare Artico e accarezzò le groppe delle grandi Renne nella Tundra della Lapponia. Vide il mare di Barents e l’oceano Atlantico. Sostò ammirando il grande ghiacciaio norvegese della Jostedal. S’inoltrò nelle grandi foreste della Finlandia. Un giorno sulla costa rocciosa di Capo Nord, seduto sullo strapiombo che si affaccia sul mare Glaciale Artico vide l’aurora Boreale e poi il sole a mezzanotte. Traghetto il mar Baltico da Helsinki a Travemünde nuovamente in Germania. Conobbe nel tempo anche l’amore, ma sempre dentro di lui c’era quel vuoto incolmabile che non riusciva a riempire poiché continuava a cercare inutilmente il suo posto nel mondo. Due anni dopo il congedo, Marco, tentò il concorso nella Polizia di Stato, superò i primi giorni con entusiasmante bravura. L’ultimo giorno, al colloquio, portò con se in visione il suo amato “certificato professionale”, una sorta di medaglia cartacea. Il documento rilasciatogli il giorno del congedo che certificava la sua esemplare condotta durante il servizio militare e che avrebbe dovuto dimostrare le sue innate capacità militari garantendogli un punteggio più alto. Il Dirigente nemmeno lo guardò e venne dolorosamente scartato. Vennero invece arruolati giovani che nemmeno avevano fatto il servizio militare. In seguito, dopo aver fatto innumerevoli lavori, tutti fallimentari, iniziò di nuovo a studiare e con grandi sacrifici riuscì a laurearsi. Oggi ha il suo posto nel mondo, un buon lavoro professionale che lo soddisfa, purtroppo non è certo la stessa cosa, perché nulla dopo quell’anno è stata più la stessa cosa. Quella beata sensazione di appartenenza e di fierezza non l’ha più ritrovata. La pace tanto cercata, infine Marco l’ha trovata in se stesso. Non ha sbagliato nell’aver fatto il proprio dovere da buon italiano, sono scorretti quei cittadini che pretendono i loro diritti ma rifuggono i doveri che hanno nei confronti dello Stato e della Società in cui vivono. È scorretto lo Stato che prima pretende il sacrificio dai suoi cittadini in armi ma poi non li valorizza e dopo averli spremuti ben bene non gli facilita il percorso per tornare finalmente a casa. Sa che ha vissuto un’esperienza importante che gli altri nemmeno lontanamente sognano e se la tiene stretta nei suoi ricordi e quando ci pensa,

soprattutto nei momenti difficili della sua vita, questo pensiero gli dona sempre forza e sicurezza e lo aiuta a superarli. Oggi è la sua coscienza che valuta ciò che ha fatto e gli dona quel merito civile e militare che la Società ipocrita gli ha rifiutato. Marco immagina che molti non comprenderanno il significato di questo racconto. Probabilmente qualcuno riderà sotto i baffi. Giudicando, magari, un lungo periodo di depressione di un giovane che ha creduto davvero in ciò che ha fatto restandone poi deluso, come le memorie di un povero imbecille. Questi valori che ha narrato, purtroppo, oggi appartengono a poche persone e soprattutto al passato. In particolar modo bisogna aver servito con onore e diligenza lo Stato in armi per capire ciò che ha voluto esprimere con la sua storia. Chiamatelo, nostalgico, oppure, pazzo, ma lui dice sempre: “se non siete dei buoni italiani, non siete onesti con voi stessi e con il vostro prossimo, quella porzione della mia vita non la potete capire. Voi vivete nel vostro mondo, io continuo a vivere nella mia strana e lontanissima...terra di mezzo”.

(1) – Il Certificato Professionale, veniva rilasciato a ogni congedante della VAM. Su questo veniva riportata una valutazione complessiva sul servizio svolto dall'Aviere VAM. Questo documento all'epoca era considerato un elemento molto importante, serviva per il riconoscimento del servizio militare ai fini di un più agevole inserimento nel mondo del lavoro. Nella realtà l'utilità del Certificato Professionale restò una mera chimera risultando pressoché inutile in quanto disatteso per cause esterne alle Forze Armate.



La Compagnia d'Onore

L'attività della V.A.M. si compieva anche nei servizi d'onore e rappresentanza. La “**Compagnia d'Onore**” risiedeva nella **Caserma Montezemolo di Roma**, oggi chiusa e dipendeva dal Quartier Generale della Seconda Regione Aerea. Erano VAM predisposti ai picchetti d'onore; quali servizi di accoglienza negli aeroporti ai Capi di Stato, all'Altare della Patria dove risiede la salma del Milite Ignoto della Grande Guerra, nonché la parata militare del 2 giugno.



Poligoni di Tiro

- **Poligono di Tiro di Furbara (Roma)**

In queste fotografie ho inserito volutamente anche delle foto dell'installazione bombardata durante la Seconda Guerra Mondiale, perchè di seguito leggerete la testimonianza del VAM Luigi, del 161° c/so, che proveniente dall'Aeroporto di Centocelle (Roma) nel 1986, fu aggregato per tre mesi in questa Base.

Era il 1986, fui aggregato per tre mesi alla Base, poligono di tiro di Furbara. Un giorno, verso il mare, tra la vegetazione mediterranea che ricopriva la sabbia poco prima della spiaggia, trovarono una grossa bomba da 1000 Kg, inesplosa e frutto dei bombardamenti aerei della guerra. In attesa degli artificieri dell'Esercito, io, essendo uno degli ultimi arrivati, fui messo di guardia nei pressi dell'ordigno. Non passai delle ore rilassanti, credetemi.



- Poligono di Tiro di Maniago (PD)



- **Poligono di Tiro di Perdas P.I.S.Q. – Salto di Quirra**



Cenni Storici:

Dopo i Reparti missilistici dell'Esercito anche l'Aeronautica decideva di interrompere la propria attività addestrativa svolta dai Reparti I.T. della 1ª Aerobrigata nei poligoni USA e di sfruttare appieno le possibilità offerte dal Poligono Italiano. Nella primavera del 1966 un gruppo di tecnici ed operatori provenienti dal GEM, dai SEM di Padova, Treviso, Vicenza e dai Gruppi della 1ª Aerobrigata, sta' intensamente lavorando per approntare il poligono missilistico del Salto di Quirra a Capo San Lorenzo. Il poligono viene approntato per dar corso al lancio reale dei missili che fino al 1965 è stato effettuato nel deserto del New Mexico. Alla fine del 1967, infatti, e precisamente il 23 settembre venne effettuato un duplice lancio di missili Nike Ajax con positivo collaudo della batteria Nike rischierata nel Poligono. Iniziava, quindi anche per l'Aeronautica Militare Italiana un'utilizzazione sistematica del Poligono del "Salto di Quirra". Al primo lancio di collaudo parteciparono il personale dell'area controllo della 72ª Squadriglia I.T. di Bovolone, personale dell'area di lancio della 65ª Squadriglia I.T. di Montichiari e personale assembly della 56ª Squadriglia I.T. di Ca'Tron. Da allora sono stati lanciati oltre 175 missili Ajax e Hercules dalle Squadriglie I.T., con una percentuale di missioni compiute con successo superiore al 90%. Dal 1968 inizia così l'impegnativa prova dell'A.S.P. sul territorio nazionale delle batterie Nike della 1ª Aerobrigata, misurandosi come capacità e preparazione con le Unità Nike dell'Aeronautica Danese, Norvegese e Spagnola. Il personale delle Squadriglie venivano trasportati in Sardegna con aerei Fairchild C.119, poi con Lockheed Hercules C.130 e Aeritalia G.222 della 46ª Aerobrigata di Pisa. Avventuroso il tragitto in autobus fra Cagliari e Capo San Lorenzo dovuto alle curve e alla strada stretta, in compenso il panorama classico della Sardegna è gradevole e rilassante com'è piacevole il mare che lambisce la spiaggia del poligono stesso, un mare azzurro incontaminato. Le apparecchiature della batteria Nike erano lasciate fisse e su di essa si avvicendava il personale delle batterie missilistiche dell'Aeronautica Militare Italiana e della Nato. Quando il 24 novembre 2006, alle ore 17.54 l'ultimo missile Hercules (Serial Number 16496) del sistema Nike ha solcato lo spazio aereo del P.I.S.Q. (Poligono Interforze del Salto di Quirra) in Sardegna, dopo che il pulsante di fuoco è stato azionato dal Gen. B.A. Enrico BASSIGNANO, Comandante della 1ª Brigata Aerea, l'Aeronautica Militare ha salutato un

pezzo di storia. Quando l'Aeronautica decise di creare un poligono per esperienze missilistiche, la zona da scegliere doveva rispondere a ben precisi requisiti di sicurezza. La scelta cadde inevitabilmente sulla regione di Salto di Quirra proprio per la quasi assoluta mancanza di centri abitati, con una fascia interna di piana leggermente ondulata, destinata alle traiettorie delle armi in esperimento, e con una fascia esterna, detta di sicurezza, dominata da montagne selvagge ed impraticabili. Il tutto in un panorama di rupi, creste ed altipiani dove ancora è possibile la scoperta di una natura intatta e meravigliosa, in un ambiente severo dove la presenza dell'uomo non ha lasciato ancora segni percettibili. Il Poligono Sperimentale e di Addestramento Interforze del Salto di Quirra (P.I.S.Q.) sorge in quella parte di territorio compreso tra Cagliari e Nuoro, nella parte sud orientale dell'isola, dove si estende un vasto altopiano chiamato "Su Pranu", geograficamente conosciuto come "Salto di Quirra". La base è divisa in due grandi sottosistemi: un "poligono a terra", con sede a Perdasdefogu, dove si trova il Comando, e un "poligono a mare", con sede a capo San Lorenzo, dove ha sede il distaccamento del P.I.S.Q.. Il "poligono a terra" occupa una superficie di circa 12.000 ettari e si estende su tutta la zona del Salto di Quirra che, dai confini sud orientali dell'abitato di Perdasdefogu arriva quasi ai margini della Baia di capo San Lorenzo, distante in linea d'aria circa 20 Km. Il "poligono a mare", invece, occupa una superficie di circa 2000 ettari e si estende per quasi 50 Km lungo il tratto sud orientale della costa sarda, compreso fra Capo Bellavista, a nord, e Capo San Lorenzo a sud. L'Aeronautica Militare Italiana, avvertiva la necessità di disporre un poligono di tiro per la sperimentazione di nuove armi, specie missilistiche, realizzava nel 1956 il Poligono di Armamento di Salto di Quirra (Nuoro). Dal 1959 era posto alle dipendenze della Stato Maggiore della Difesa e assumeva la denominazione di "Poligono Sperimentale e di Addestramento di Salto di Quirra" (P.I.S.Q.). Il poligono fino al giugno del 1980 dipendeva, per l'impiego dal Consiglio Tecnico Scientifico della Difesa che operava in accordo con lo S.M.A. il quale, oltre ad assicurare il sostegno tecnico - logistico e amministrativo era responsabile del traffico aereo. Dopo tale data con lo scioglimento del C.T.S.D., il poligono passa alle dirette dipendenze dello Stato Maggiore Aeronautica. In principio duecento uomini si accalcarono fra i rovi e le rocce e a forza di braccia e di dinamite aprirono le prime strade che dovevano collegare le piazzole di lancio. Le attrezzature permanenti vennero su a poco a poco: prima la centrale di tiro, con bunker di cemento, poi un laboratorio meccanico per il montaggio ed il controllo dei missili, poi ancora un deposito per il carburante solido e liquido dei missili e infine le postazioni di rilevamento dalle quali, con apparecchiature ottiche ed elettroniche si potevano seguire i vettori durante la loro traiettoria. I pionieri della missilistica italiana dormivano ancora in tendopoli e baracche, consumavano il rancio come potevano e lavoravano all'aperto. Il loro compito era di creare al più presto i supporti necessari per il funzionamento del Poligono. Poi sarebbe venuto anche il loro turno, anche loro avrebbero avuto un po' di cemento e di mattoni per costruire ripari più sicuri e confortevoli, camerate, mense, circoli in cui riunirsi nel tempo libero.



Capitolo VII

Aeroporti e Stormi

Oltre ai Gruppi I.T. (Intercettatori Teleguidati), una fondamentale importanza, come già accennato nei capitoli precedenti, era rivestita dalle Aerobrigate. Entrambi, i Gruppi I.T. e gli Stormi, di base presso gli aeroporti militari, e non ultimi i Gruppi Gr.R.A.M, lavoravano in simbiosi per la difesa del Paese. Speciali protocolli erano stati creati con il fine di proteggere la Nazione e la NATO, da eventuali attacchi provenienti dall'Est Europa. E' cosa nota, in seguito alla caduta del blocco sovietico, che tutte le basi I.T., Radar, aeroporti e installazioni militari presenti sul suolo italiano, erano ben conosciute dai servizi dell'est. Il Soviet South Army Group (Situato in Ungheria), ad esempio, aveva due Reggimenti di MiG-27D e due Reggimenti di MiG-29C, sempre all'erta per decollare, con l'obiettivo di reprimere alla nascita qualsiasi attacco missilistico e aereo fosse partito dalle basi situate nell'Italia del Nord.

- Il 1st Attack Regiment di base a Kunmadaras, era dotato di MiG-27D;
- L'88th Attack Regiment di base a Debrecen, era dotato di MiG-27D;
- Il 515th Fighter Regiment di base di Tokol, era dotato di MiG-29C;
- Il 14th Fighter Regiment di base a Kiskunlachaza, era dotato di MiG-29C;

I due Reggimenti Sovietici di MiG-27D avevano 3 squadroni ciascuno. Uno squadrone di ogni reggimento era stato armato di bombe nucleari (TN-40), gli altri due con missili antiradiazione convenzionali (Kh-25MP), missili guidati TV (Kh-29T) o missili guidati laser (Kh-29L). Inoltre queste unità erano continuamente addestrate simulando attacchi contro postazioni missilistiche e aerei Nato. L'operazione di disturbo era simulata da uno squadrone di Sukhoi Su-24, un bombardiere tattico a bassa quota sovietico. Questi addestramenti erano eseguiti nel poligono di Nadudvar, una città dell'Ungheria di 9.260 abitanti situata nella provincia di Hajdú-Bihar, dove erano stati costruiti, oltre che una copia di un aereo statunitense anche delle realistiche batterie di Hawk e Nike Hercules che servivano ai piloti da bersagli.



Sukhoi Su-24



MiG-29



MiG-27

Come già descritto ampiamente, il processo di ammodernamento della forza aerea dell'Aeronautica Militare Italiana raggiunse il suo apice nel 1958, costituendo il più potente contributo europeo alle capacità belliche dissuasive della NATO. In termini numerici questo deterrente era stato costituito con l'acquisizione di 179 caccia per superiorità aerea diurni Canadair CL-13A "Sabre" Mk.4 (più conosciuti come F-86E), rimasti in servizio dal 1956 al 1964; 128 caccia-bombardieri leggeri diurni FIAT G.91R-1 "Gina/Romeo" (dall'agosto 1958 all'aprile 1992); 103 G.91T-1 "Tango/Virus", versione biposto del precedente; circa 130 addestratori avanzati e ricognitori tattici Lockheed T-33A ed RT-33A (in linea dal 1952 al 1982); 93 caccia intercettori ognitempo North American/FIAT F-86K "Sabre/Kappone" (utilizzati dal novembre 1955 al luglio 1973); 254 caccia-bombardieri diurni Republic F-84G "Thunderjet, con limitate capacità di bombardamento tattico nucleare (in servizio dal marzo 1952 al luglio 1957); 150 caccia-bombardieri Republic F-84F "Thunderstreak" con piene capacità di "strike" nucleare (in linea dal gennaio 1956 al maggio 1972) e 78 caccia-ricognitori fotografici tattici Republic RF-84F "Thunderflash" con possibilità di combattimento in emergenza (novembre 1955-luglio 1973). A conti fatti, si tratta di oltre 1.000 macchine, alcune delle quali (come l'F-84F), dotate di un reale e consistente potenziale operativo. La missione tipica di tali forze sarebbe stata quella d'interdizione aero-tattica, sia convenzionale che nucleare, svolta nei confronti delle forze motorizzate di prima e seconda linea appartenenti all'Unione Sovietica ed ai paesi del Patto di Varsavia. Queste, in caso di un ipotetico conflitto, sarebbero entrate in movimento lungo le direttrici d'invasione aventi come meta finale i "paesi europei occidentali dell'area centrale e meridionale", in parole povere le prime nazioni ad essere invase sarebbero state l'Italia e la Germania Occidentale. Nel 1958 questo potente nucleo di forze dell'Aeronautica Militare era costituito da tre Aerobrigate di caccia-bombardieri: la 5a, la 6a e la 51a, dotate degli F-84F, giunti in Italia per sostituire gli F-84G che erano stati già forniti in precedenza e che vennero man mano riversati alle aeronautiche greca e turca. Il relativo armamento atomico era conservato presso le stesse basi aeree sotto il controllo congiunto americano ed italiano, seguendo la procedura rigidamente codificata detta "della doppia chiave". In base ad essa, l'attivazione e l'uso degli ordigni sarebbero potuti avvenire solo a seguito del consenso contemporaneo di entrambi i governi. L'eventuale missione d'interdizione nucleare tattica sarebbe stata svolta da velivoli isolati che avrebbero effettuato la parte iniziale del volo verso l'obiettivo prescelto tutta ad alta quota, per minimizzare i consumi e consentire una buona autonomia operativa. A partire dalla distanza di un centinaio di chilometri dal bersaglio, il velivolo sarebbe sceso a bassissima quota per effettuare l'avvicinamento finale, minimizzando la possibilità d'essere individuato dai radar avversari ed essere abbattuto dalle difese missilistiche. Giunto in prossimità dell'obiettivo, il caccia-bombardiere avrebbe cabrato improvvisamente effettuando una veloce salita fino a qualche centinaio di metri, sganciando l'ordigno nucleare quasi all'apice di questa traiettoria e riabbassandosi subito dopo, secondo una tecnica di lancio detta "sopra la spalla". Dopo la separazione dal velivolo lanciatore, l'ordigno avrebbe raggiunto l'area del bersaglio seguendo una parabola balistica nettamente più lunga di quella derivante da uno sgancio effettuato in volo livellato, per dare al vettore il tempo sufficiente per allontanarsi dall'area della gigantesca esplosione. La missione di difesa aerea del territorio e di eventuale scorta diretta del caccia-bombardieri sarebbe stata invece assicurata dalle

Aerobrigate 2a e 4a, dotate di Canadair F-86E Mk.IV, copia prodotta su licenza in Canada del North American F-86E "Sabre", di cui arrivarono in Italia esemplari ceduti quasi tutti dalla RAF britannica che li aveva avuti in carico per breve tempo, in sostituzione degli obsoleti de Havilland "Vampire". Se ne sarebbe infatti integralmente privata con l'ingresso in linea degli Hawker "Hunter" di costruzione nazionale. Sul territorio britannico non sarebbe restato nessun esemplare del prestigioso caccia americano, tanto che il "Sabre" attualmente visibile presso il museo della RAF di Hendon è stato riceduto all'utente originale dalla stessa Aeronautica Militare Italiana. Gli F-86E da caccia diurna erano integrati dagli intercettori ognitempo F-86K del 1° Stormo Caccia, versione costruita su licenza in Italia in circa 221 esemplari, anche per conto di altri paesi europei della NATO, tra i quali Germania e Francia; in un secondo tempo la Francia ne ricedette all'A.M. altri 40 esemplari. Le capacità operative di questi reparti da combattimento venivano mantenute ad un elevatissimo livello grazie al continuo svolgimento di grandi manovre interalleate cui partecipavano reparti messi a disposizione da tutti i membri della NATO, con continui trasferimenti e riallineamenti sulle basi europee settentrionali oltre che su quelle greche e turche. La loro efficienza militare veniva inoltre periodicamente verificata dagli alti ufficiali della stessa NATO e da membri del governo e del Congresso americani. Quest'ultimo, avendo stanziato i fondi per fornire anche al nostro paese sia gli aeroplani che la maggior parte dei relativi equipaggiamenti e materiali di consumo, verificava attentamente che i soldi del contribuente statunitense fossero ben spesi, e lo furono certamente, grazie anche all'elevato contributo umano ed organizzativo dell'A.M. i cui uomini dettero sempre prova di una altissima professionalità. Tali capacità furono rese evidenti presso il pubblico solo grazie alle esibizioni delle pattuglie acrobatiche che ognuna delle Aerobrigate operative doveva mettere, a turno, annualmente a disposizione. L'aspetto spettacolare di tali manifestazioni contribuì, per molti versi, a far passare in secondo piano quello militare effettivo. A partire dal successivo 1959 i programmi MDAP di assistenza militare diretta si esaurirono ed i velivoli a disposizione cominciarono ad essere progressivamente superati nelle loro prestazioni per l'introduzione in servizio, sia presso le aeronautiche occidentali che in quelle orientali, delle nuove generazioni di caccia-bombardieri largamente supersonici e di caccia intercettori bisonici.

L'avvento del processo di distensione Est-Ovest, che mitigò l'aspro clima di scontro permanente del periodo precedente, e la necessità di rimpiazzare i vecchi aviogetti con altri di nuova costruzione, assai costosi da acquistare e da mantenere, portò ad un ridimensionamento della consistenza numerica della nostra aviazione militare. Le Aerobrigate vennero gradatamente ritrasformate in Stormi costituiti da uno o due gruppi operativi ed il numero degli aeroplani disponibili si ridusse progressivamente, fino a stabilizzarsi verso la seconda metà degli anni Sessanta su un totale all'incirca costante di 300-330 aerei da combattimento. La nuova linea sarebbe stata costituita essenzialmente dai caccia bisonici Lockheed F-104G, costruiti su licenza da un consorzio di imprese europee comprendente la FIAT come capo commessa italiana: questi sarebbero stati utilizzati sia come caccia-bombardieri convenzionali e nucleari che come intercettori ognitempo. Con gli F-104G e i G.91 l'A.M. sostituì i caccia Classe 80, istituendo una "hi-lo mix", cioè un insieme di aeroplani relativamente semplici ed economici (i G.91) e sofisticati e costosi (gli F-104), anticipando (come impostazione) quella che poi divenne la prima linea da caccia dell'US Air Force, con la componente "lo" costituita dagli F-16 e quella "hi" sugli F-15. A metà degli anni 70 fece la sua comparsa il primo prototipo italiano di Tornado. Questo prototipo fece il suo primo volo il 5 dicembre 1975 partendo dall'aeroporto di Torino-Caselle. L'Aeronautica Militare in seguito ricevette 100 Tornado IDS, 15 dei quali vennero più tardi

convertiti nella versione ECR. In aggiunta, l'Aeronautica Militare ha usato per dieci anni 24 Tornado ADV forniti dalla RAF per sorvegliare i cieli nazionali.

Nota degli Autori: In questo capitolo il lettore potrebbe trovare delle inesattezze dovute all'impossibilità di descrivere in modo particolareggiato tutti gli avvicendamenti avvenuti nel corso di mezzo secolo dei vari Gruppi/Stormi nei seguenti aeroporti militari. Gruppi/Stormi nei seguenti aeroporti militari.



- **Aeroporto di Amendola**

L'Aeroporto di Amendola è un aeroporto militare italiano situato a 15 km a nord est della città di Foggia, lungo la Strada statale 89 Garganica, nella frazione di Amendola compresa tra San Giovanni Rotondo e Manfredonia dalla quale l'aeroporto dista 25 km. Negli anni cinquanta ha ospitato la Scuola di volo basico avanzato e il 15 marzo 1950 ricevette i primi de Havilland Vampire che furono i primi velivoli a reazione in dotazione all'Aeronautica Militare. In seguito furono assegnati i North American F-86 Sabre. La base ospita il 32° Stormo dell'Aeronautica Militare.



De Havilland DH.100 Vampire

Aeroporti con operatività nucleare – Ghedi , Rimini, Aviano –

- **Aeroporto di Brescia-Ghedi**

L'aeroporto Luigi Olivari di Brescia-Ghedi è un aeroporto militare utilizzato dal 6° Stormo dell'Aeronautica Militare con il 102° Gruppo (Paperi), il 154° Gruppo (Diavoli Rossi) e il 155° Gruppo (Le pantere) equipaggiati con Tornado IDS. Secondo il programma NATO di condivisione nucleare, a Ghedi sono conservate bombe atomiche B61-4, di potenza variabile tra 45 e 107 chilotoni.



Due Tornado IDS del 6° Stormo di stanza a Ghedi.

Le squadre MUNSS

Le squadre di supporto munizioni (Munitions Support Squadron) sono unità geograficamente separate (GSU) situate in tutta Europa presso Araxos AB Grecia, Ghedi AB Italia, Buechel AB Germania, Volkel AB Paesi Bassi e Kleine-Brogel AB Belgio. Sono co-situati su altre basi operative principali della NATO e collaborano con l'ala nazione ospitante. La missione di un MUNSS è quella di mantenere la custodia e il controllo delle munizioni statunitensi assegnate all'Organizzazione del Trattato del Nord Atlantico (NATO). Uno squadrone di militari del MUNSS è di circa 125-150 persone. Questi militari hanno il compito di ricevere, immagazzinare, mantenere e rendere conto delle munizioni degli Stati Uniti e di fornire quelle munizioni al comando della NATO in caso di attacco quando gli viene ordinato. La missione MUNSS è una delle più critiche all'interno del teatro delle operazioni USAFE. I comandanti devono affrontare una delle sfide più difficili ma interessanti della loro carriera a causa della complessità della missione. I comandanti di solito gestiscono uno squadrone indipendente con responsabilità in materia di sicurezza, comando e controllo, manutenzione / caricamento di munizioni, personale di supporto e comunicazione. I dettagli del programma di accordi riguardanti gli schieramenti nucleari nella NATO sono segreti.

“Quante notti a piedi di ronda fra gli shelters, sulla pista, tra gli aerei, ai carburanti.....Insieme al compagno di guardia si camminava silenziosi nella nebbia, con il freddo, l'acqua ed il vento.

La radio gracchiava: < ok da Parigi> <Lupo 1 chiama Lupo 3....>.....appoggiati al MAB, lentamente arrivava l'alba e dagli hangar uscivano loro..... i Tornado!!! Il frastuono dei motori e la scia di fuoco dei postbruciatori accesi al decollo, davano emozioni indescrivibili, vissute da vicino e che non si possono dimenticare...”

Testimonianza di un VAM

Testimonianza del VAM Giovanni Luigi Moro

La vastità del territorio aeroportuale, con un perimetro da difendere di circa 15 km. implicava l'adozione di diversi corpi di guardia e una corrispondente struttura di coordinamento.

Ghedi aveva 5 corpi di guardia, chiamati in causa quotidianamente dalla sala operativa del Gruppo Difesa. Nelle 24h, prestavano servizio circa 85 VAM ripartiti tra i vari corpi di guardia; si montava con i caricatori inseriti nel MAB in tutte le postazioni fisse, piantoni e le ronde. Ogni corpo di guardia aveva il classico bidone per lo scarico dell'arma. Il grado di operatività dei VAM era molto elevato, con molte esercitazioni diurne e notturne e con la presenza di americani del gruppo responsabile della manutenzione ed il controllo delle armi di “riserva” degli U.S.A.

Durante le esercitazioni VAM, la sala operativa del gruppo difesa, chiamava con il corrispondente codice radio, uno o più corpi di guardia, subito seguito dalla locuzione “ex, ex, ex, minaccia

all'interno di..." (nome in codice della rispettiva area di competenza) e si partiva prontamente verso l'area minacciata, rimanendo in contatto radio con la sala operativa. Per le esercitazioni invece, che interessavano tutto l'aeroporto, compresi i gruppi di volo e chiamate in gergo "manfrine", i VAM in servizio di guardia eseguivano i turni normali, gli altri raggruppati in squadre di pronto intervento, venivano riuniti e armati in attesa di una chiamata dalla sala operativa. L'allarme generale suonava verso le 3 o le 4 di mattina, subito venivano avvertiti tutti coloro che dormivano all'esterno dell'aeroporto, questi dovevano rientrare il più presto possibile al loro posto e segnalare con una procedura prestabilita, l'ora di arrivo.

In questo modo, i VAM, il gruppo dei servizi tecnici, dei servizi logistici, della squadriglia contraerea, specialisti, piloti, venivano tutti testati per verificare il grado di efficienza generale dello stormo. Il personale presente a Ghedi era di circa 2.000 unità, di cui circa 700 avieri di leva, suddivisi tra VAM, specialisti e servizi vari.

Riportiamo per completezza anche la testimonianza di Michel Joseph Burgher, in servizio a Ghedi dal gennaio 1980 al gennaio 1982, presso il 7402[^] Munss;

" Il mio secondo incarico con l'U.S. Air Force è stato presso la base aerea di Ghedi, in Italia. Ghedi è una piccola base situata nel nord Italia, a sud/est della città di Brescia. C'erano in servizio solo 100 americani. Tutto il resto del personale della base era costituito dall'Aeronautica Militare e dall'Esercito Italiano. Avevamo a disposizione i vecchi F-104 Starfighter (degli anni '60), armati con una bomba nucleare, parcheggiati in una piccola area di reazione rapida (Q.R.A.) che aveva degli standard di sicurezza nettamente inferiori da quelli dell'U.S. Air Force. Ero scioccato dal fatto che l'U.S. Air Force permetteva una così scarsa sicurezza per un'arma nucleare. Le recinzioni avevano grandi buchi ed erano scarsamente illuminate. La Weapon Storage Area (WSA) si trovava all'esterno della base, a circa un miglio di distanza. Aveva recinzioni mal riparate e come mi è stato detto, provenivano da vecchi depositi dell'esercito tedesco degli anni '40. Non c'erano sensori elettronici sulla recinzione o nel terreno, ma solamente guardie fisse."

Il quadro generale della Base di Ghedi risalente ai primi anni '80, descritto da questo "Centurions", è molto negativo: definisce infatti i materiali usati per i perimetri difensivi, obsoleti. La difesa e la vigilanza eseguita dagli avieri VAM della Base al di sotto degli standard di sicurezza e l'armamento vetusto, e se Ghedi, una Base che deteneva al suo interno bombe atomiche, agli occhi dei militari statunitensi era considerata così carente, figuriamoci il resto della difesa aerea italiana.

La testimonianza di un Aviere che ha prestato servizio a Ghedi negli anni 1984/85, descrive invece una situazione differente. Nella doppia rete non c'erano buchi, mancavano i sensori elettronici, però a vigilare sulla fascia di rete perimetrale c'erano sia i VAM, sia i Carabinieri.

Questo militare americano di carriera, ben pagato, abituato sicuramente ad altri standard e protocolli difensivi posti in essere dall'U.S. Air Force, forse non sapeva che quegli avieri addetti

alla difesa e alla vigilanza della Base erano militari di leva. Se ci sono accuse di negligenza, organizzativa, da addossare a qualcuno, questo è senza dubbio lo Stato Italiano di quell'epoca. Crediamo, infatti, che ben poco è da addebitare a questi giovani avieri italiani se non il merito per l'abnegazione e la determinazione con cui hanno compiuto il loro dovere. Ricordiamo che si entrava nella VAM dopo un ciclo d'istruzione di tre mesi, quando la leva ne durava quindici, e di due quando la leva, nel 1975, fu portata a dodici mesi, in seguito, superato questo periodo di addestramento, questi ragazzi appena diciannovenni, erano mandati a custodire nientemeno che le bombe atomiche. Quello che lascia perplessi è che una volta terminato il servizio militare, a tutti questi ragazzi per i tanti sacrifici e pericoli ai quali sono stati obbligatoriamente sottoposti lo Stato non ha mai tributato nessun riconoscimento.



Ordigni Nucleari a Ghedi

La presenza di ordigni nucleari a Ghedi risale al 1963, in Italia seconda solo ad Aviano (1950). Il rapporto statunitense del Natural Resources Defence Council di New York, autore di un corposo rapporto, datato 2005, sulla presenza di armi nucleari americane in Europa, afferma che l'Italia ospiterebbe un quinto delle oltre 400 bombe nucleari Usa presenti nel vecchio continente. Nella base di Ghedi, secondo il concetto NATO di Nuclear sharing, sono conservate 20 bombe atomiche B61-4 di potenza variabile tra 45 e 107 chilotoni. Gli ordigni nucleari erano stati trasferiti a Ghedi nel 1993 a seguito dello smantellamento delle postazioni di lancio e i bunker situati nell'aeroporto di Rimini e immagazzinate a Ghedi in 11 gallerie sotto il controllo del 616th MUNSS (Munitions Support Squadron).

La base militare rappresenta inoltre una chiara eccezione all'interno del programma NATO, visto che è l'unica a possedere armi nucleari. Le bombe nucleari, basandoci sul suddetto rapporto, sono stoccate in una WSA, (oggi WS3) area di deposito sotterranea, sorvegliato dai carabinieri all'esterno, dai Vam (fino al 2004) e da personale americano all'interno. Le bombe atomiche B61-4 possono essere utilizzate solo dai cacciabombardieri Tornado IDS del 6° Stormo dell'Aeronautica Militare Italiana, appositamente configurati per l'attacco nucleare. Piani militari segreti del Patto di Varsavia, risalenti agli anni sessanta e resi pubblici nel 2005, prevedevano un attacco all'Italia attraverso la neutrale Austria con un bombardamento nucleare preventivo sulle città di Vienna, Monaco di Baviera, Innsbruck, Venezia, Padova, Vicenza, Verona, Ghedi e Piacenza. Le truppe russe-ungheresi consistenti in 7 divisioni motorizzate, 3 divisioni corazzate, 38 lanciamissili, 214 aerei da combattimento, 121 caccia, 24 aerei da ricognizione e 25 bombardieri con armi atomiche prevedevano di occupare il Nord Italia, attraverso le linee di penetrazione di Tarvisio e della Val

Camonica, raggiungendo Brescia e Bologna in 13 giorni di combattimenti attestandosi poi saldamente sull'Appennino tosco-emiliano. (Articolo della Repubblica del 14 maggio 2005 "La bomba atomica su Vienna e Venezia"). Al contrario i piani militari segreti della NATO prevedevano, secondo quanto affermato dall'ex presidente Francesco Cossiga in una nota trasmissione televisiva della Rai, (Blu notte – Misteri italiani di Carlo Lucarelli, puntata "OSS, CIA, GLADIO, i Rapporti Segreti tra America e Italia" del 2005), una risposta nucleare italiana sulle città di Praga e Budapest condotta dall'aeronautica militare con cacciabombardieri Panavia Tornado dell'aeroporto di Brescia-Ghedi.



Bomba Atomica B61-4

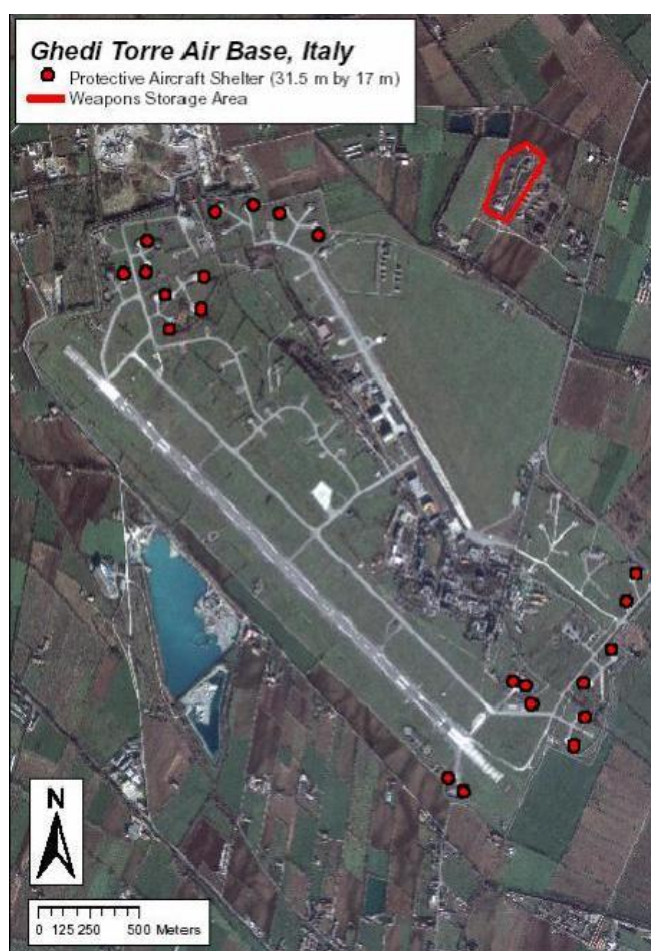
I Gruppi del 6° Stormo a Ghedi

Il 01.01.1985, il 155° Gruppo Volo "Le Pantere Nere" proveniente da Istrana (TV) sede del 51°, veniva trasferito a Ghedi, sede del 6° Stormo, ma in realtà il personale navigante e specialista aveva iniziato il trasferimento molto prima per la conversione sul Tornado. Già nell'autunno 1984 a Istrana non c'era più nessuno, solo una segreteria per il disbrigo delle pratiche amministrative. Il 155° "Le Pantere Nere" affiancò il 154° Gruppo "Diavoli Rossi" da sempre presente a Ghedi che già dall'agosto del 1982, era stato il primo a ricevere il Tornado. Il 13.09.1993 anche il 102° Gruppo "I Paperi", fu trasferito a Ghedi. Grazie alle caratteristiche specifiche del nuovo velivolo si consolidavano i ruoli, infatti la denominazione dei tre Gruppi passò da CB a CBOC (Caccia Bombardiere Ognitempo Convenzionale) e di TASMO (Tactical Air Support for Maritime Operations).





Panavia Tornado



Evidenziati in rosso nella fotografia, si possono vedere 22 rifugi di protezione per aerei (Protective Aircraft Shelters, PAS). 11 di questi sono equipaggiati con il sistema WS3 (Sistema di protezione e sicurezza delle armi) per lo stoccaggio* di armi nucleari con una capacità massima di 44 testate, questi sono stati completati nel 1997. Prima di questo le armi erano stoccate nell'area di stoccaggio armi (Weapons Storage Area), cerchiata in rosso. Nella base, secondo una ricerca condotta dalla Federation of American Scientists, ancora oggi sono stoccate 20 bombe nucleari B61 che in caso di allarme equipaggierebbero aerei PA -200 Tornado del 6° Stormo.

*I depositi di stoccaggio. Metodo di stoccaggio delle B61. Queste sono stoccate in appositi depositi corazzati non sotterranei (vault, ovvero sarcofago), situati all'interno degli hangar (shelter) destinati agli aerei. In gergo vengono denominati WS3, elevate weapons storage: ogni rastrelliera è in grado di ospitare al massimo quattro ordigni.

Il Sistema missilistico ‘Spada’

Altro primato di Ghedi riguarda l’installazione del sistema missilistico superficie-aria “Spada”, necessario per la difesa ravvicinata dell’aeroporto. Fu il primo aeroporto ad averlo in dotazione (anno 1983). All’inizio la batteria Spada veniva gestita da personale proveniente dai gruppi I.T. Lo ‘Spada’ è un sistema missilistico per la difesa antiaerea di punto, cioè di assetti specifici come ad esempio un aeroporto. Il Sistema è costituito da un Centro di Avvistamento e da 3 o più Sezioni di Fuoco dotate di missili ASPIDE che hanno una gittata massima di circa 10 km. Molto efficace a basse e bassissime quote, lo ‘Spada’ è integrato nel sistema di Difesa Aerea Nazionale.



Missile ASPIDE



Sistema missilistico ‘Spada’

- **Aeroporto di Rimini-Miramare**

Dal 1956 l'aeroporto ha ospitato l'insediamento della 5° Aerobrigata militare (poi 5° Stormo cacciabombardieri). L'Aeroporto è stato un'importante base NATO nella quale dalla fine degli anni cinquanta erano operativi circa duemila militari. La base ospitava il 402nd MUNSS (Munitions Support Squadron) poi riorganizzato in 7401st MUNSS. Dalla fine degli anni ottanta si è avuto un progressivo ridimensionamento dell'impegno militare sullo scalo di Rimini. L'1 agosto 1993 erano smantellate le postazioni di lancio e i bunker che custodivano una trentina di bombe nucleari B61, in seguito trasferite nella seconda base italiana che ospitava il 616th MUNSS, quella di Ghedi (dal rapporto del Natural Resources Defence Council del 2005, le bombe atomiche trasferite a Ghedi furono venti) . Nel 1995 l'Allied Force statunitense abbandonava lo scalo romagnolo che rimaneva solo dell'Aeronautica Militare Italiana, la quale trasferì il 5° Stormo cacciabombardieri all'aeroporto di Cervia-Pisignano per dislocare a Rimini l'83° Sar - elicotteristi.



Italian F-104 fighter-bomber of the 6th Stormo Wing at Rimini Air Base. When the United States withdrew its Munitions Support Squadron in 1993, the nuclear weapons were moved to Ghedi Torre Air Base.

Source: Italian Air Force.

Cacciabombardiere F-104 del 6° stormo nell'aeroporto di Rimini



VAM e militari USA



S.A.S (Special Ammunition Storage): qui venivano custodite le bombe nucleari B61;

FORTINO: sala operativa VAM ;

Q.R.A (Quick Reaction Alert) : alloggio di due F-104G pronti ad intervenire, inoltre qui veniva montata o smontata la Bomba nucleare;



Fortino: Il drago era il simbolo e anche il codice segreto radio della stessa sala



I quattro punti rossi rappresentano le altane presidiate dai Vam;

Nel cerchio blu il corpo di guardia della VAM;

Nel cerchio rosso il controllo americano



Q.R.A. (Quick Reaction Alert – reazione rapida su allarme), in seguito chiamato **W.S.A (Weapon Storage Areas -Sistema di protezione e sicurezza delle armi)** di Rimini nel 1971 era composto da 4 hangar aperti che ospitavano sempre due F104 G carichi con testata nucleare attaccati al generatore in modo da partire in pochi minuti.

I Vam avevano il completo controllo sulla vigilanza. L'installazione aveva una doppia recinzione ed era pattugliata esternamente dai Carabinieri su una Campagnola. L'hangar era vigilato da un VAM e da un soldato americano con l'ordine di sparare a chiunque sorpassasse la linea di delimitazione. Nell'hangar potevano entrare in tre contemporaneamente: il pilota di turno, il maresciallo meccanico, e una guardia americana. Al controllo della palazzina ingresso i VAM potevano far entrare solo i piloti, le guardie americane e i meccanici che erano di turno, non prima di aver eseguito il loro riconoscimento su carta d'identità, in alcuni casi era prevista anche la perquisizione.



Una testata nucleare da revisionare, che ogni settimana (o 15 giorni) veniva trasportata dal S.A.S. (in seguito chiamato W.S.A) al Q.R.A. passando davanti al Fortino; tutto il tragitto era vigilato dai Vam.

- **Aeroporto di Aviano**



La Base di Aviano è localizzata nel nord-est italiano vicino al confine sloveno. Dal 1992 all'1° novembre del 2005, fu anche il quartier generale della Sixteenth Air Force, ora situata alla base aerea di Ramstein in Germania. Evidenziati nella fotografia, si possono vedere 49 rifugi di protezione per aerei (Protective Aircraft Shelters), 35 di questi hanno una grandezza di 37,5 x 23 metri, mentre gli altri restanti, più piccoli, hanno una grandezza di 31 x 17 metri. Diciotto di questi sono equipaggiati con il sistema WS3 (Sistema di protezione e sicurezza delle armi) per lo stoccaggio di armi nucleari con una capacità massima di 72 bombe. I rifugi sono stati completati nel 1996, prima di questo le armi erano conservate nell'area di stoccaggio armi (Weapons Storage Area). Nella base erano stoccate 50 bombe nucleari B61 che in caso di allarme avrebbero equipaggiato aerei F16 C/D del 31st Fighter Wing (31 FW): Gli squadroni operativi di caccia del 31 OG sono il 555th "Triple Nickel" e il 510th "Buzzards" Fighter Squadron dell'U S Air Force.



Il comando dell'aeroporto è assicurato dall'A.M. per "garantire la sovranità nazionale e sovrintendere all'applicazione degli accordi bilaterali relativi alla presenza di reparti USAF presenti sulla aero base, visionare e supportare l'attività di volo dei reparti rischierati".

Il numero di militari statunitensi che lavorano all'interno dell'aeroporto e nelle tantissime infrastrutture sparse nel territorio, è di oltre 4.000 unità mentre la presenza dei V.A.M. era molto limitata (circa 35/40 Vam e altrettanti generici)

Il servizio di vigilanza V.A.M. ad Aviano era presente in tre siti:

Area Logistica: chiamata “le Casermette”. I V.A.M. montavano di guardia al cancello d’ingresso, in profondità (stanza sistemata all’interno del corpo di guardia), ai carburanti e alla riserverta (deposito munizioni) circondata da un terrapieno sulla cui sommità era ricavato un passaggio dove i V.A.M. camminavano di continuo e potevano controllare sia l’interno che l’esterno della base.

La Logistica era sistemata nella parte nord del centro storico di Aviano, in prossimità dello svincolo stradale che portava al complesso sciistico del Piancavallo. Oggi non esiste più, è stata demolita per lasciar posto ad installazioni americane.

Aeroporto: distante circa 3,5 km. dalla Logistica. Si montava di guardia all’ingresso dell’aeroporto, per il controllo pass dei mezzi dell’A.M., mentre un analogo servizio statunitense si occupava dei veicoli e personale U.S.A. Presso la palazzina del Comando Italiano, il V.A.M. svolgeva la funzione di Piantone Armato, alla base dello scalone che conduceva al Comando Aeroporto.

Il corpo di guardia e l’ingresso dell’aeroporto sono stati demoliti e spostati in altro luogo.

Corpo di Guardia di Roveredo in Piano: situato nei pressi dell’aeroporto, in questo sito i V.A.M. vigilavano su una palazzina con gli alloggi degli ufficiali e un deposito dell’A.M.

La sicurezza e difesa dell’aeroporto era garantita dal personale americano.

Testimonianza del V.A.M. Giovanni Luigi Moro



Patch da spalla del Gruppo Difesa (V.A.M.) di Aviano



Hardened/Protective Aircraft Shelters (HAS/PAS)

- **Aeroporto di Grosseto**

L'infrastruttura, intitolata al pilota Corrado Baccarini, è uno dei principali aeroporti militari italiani, sede del 4° Stormo dell'Aeronautica Militare italiana e base dei caccia intercettori Eurofighter Typhoon.

Le fotografie sono gentilmente state concesse dall'Aviere Scelto V.A.M. Gaetano Ingenito, 64° C/so al 4° Stormo. Si possono vedere, tra le altre fotografie, il Corpo di Guardia e l'esterno del deposito munizioni.



- **Aeroporto di Torino Caselle**



Queste testimonianze tratte dalle memorie (Da Viterbo a Torino-Caselle) del 1° Aviere VAM, Loris Cenedese ci illustrano il percorso militare che fece presso l'Aeroporto di Torino Caselle e anche come si svolgeva la vita dei VAM nel Corpo di Guardia di una struttura dell'Aeronautica Militare.

A Torino - Caselle

Arrivo al distaccamento di Torino Caselle, la mia felicità è alle stelle, l'aeroporto dista soli 20 km da casa mia, e già questa condizione, non può che essere di grande soddisfazione, inoltre, qui capisco cosa sono veramente i VAM. All'interno della base, VAM e sciacchini aspettano il nostro arrivo, io, i "fratelli" della prima ora, Corrado e Fabrizio ai quali si è aggiunto Enzo, conosciuto proprio in quelle ore, durante il trasferimento a Torino. Ci guardano e subito, non appena, scesi dal pullman AM, il capoposto mi chiama, e dice "ascolta bene missile, sei un VAM e non devi dar retta a nessuno qui dentro! ... Solo i VAM devi ascoltare! poi dopo il rito di presentazione al comandante della squadra difesa M.llo Vecciu Giovanni, e dopo aver ricevuto le prime istruzioni, il capoposto 1° aviere VAM Lombardo Claudio mi accompagna a visitare la base. Davanti all'autoreparto un autista, per la precisione, un aviere scelto, mi da un "Block" io mi "stoppo" all'istante e ... ecco che si scatena il finimondo ... il capoposto comincia ad urlare, dopo avermi "azionato", urla in faccia all'autista che non doveva permettersi di "stoppare" un VAM e poi mi cazzia ricordandomi il mio stato di VAM !

In poche ore, acquisii nozioni, mai imparate alla scuola, ma di primaria importanza, per il mio futuro da VAM in quel reparto; imparai che le "leggende" sulla potenza dei VAM, non erano poi così leggende, ma anzi erano la normalità della vita nei reparti operativi dell'Aeronautica Militare; imparai che noi VAM avevamo doveri sì, ma anche tanti diritti, cosa che nessun altro militare di leva poteva vantare; insomma imparai a credere ancora di più nella serietà del mio compito, cosa questa che, non poteva che rendermi orgoglioso, di quell'aquileta con l'acronimo V.A.M. portata con spavalderia sulla giacca.



La Prima Guardia

Di Loris Cenedese

Ci siamo, dopo un giorno passato al Corpo di Guardia, per imparare le consegne ufficiali (poca roba) e non ufficiali (molte di più) vengo assegnato ad una muta composta da VAM e avieri generici. Questi ultimi, erano entrati a far parte delle guardie per carenza di VAM e quindi i più volenterosi e un pò pazzi oppure attirati dallo smontante fisso, accettarono di far parte delle guardie. La prima guardia, h24 postazione di rinforzo all'ingresso, garitta blindata. Montano in quella postazione solo i VAM. All'ingresso un generico senza armi, io con il MAB, caricatore inserito e posizionato in una feritoia. Turno 2/4 cioè due ore di guardia e 4 di riposo. La tensione è alle stelle, l'adrenalina, circolava in abbondanza nel mio sangue; nella mia mente, passavano tutti gli insegnamenti, tutte le operazioni, imparate a Viterbo, e poi sempre ritornava una voce che mi diceva "... ecco tanto hai fatto, tanto hai aspettato, bene adesso ci sei, questa è la tua prima guardia e non è più un esercizio scolastico, ma questa è la realtà, qui ti metti veramente in discussione, non tremare, non agitarti, fai quello che hai imparato, e tutto andrà bene ...". Il servizio aveva, come detto, una durata totale di 24 ore, alle 8.00 del mattino fino alle 8.00 del mattino successivo.

Ho imparato le consegne a memoria, di giorno è una vera pacchia, osservo l'andirivieni dei mezzi, civili e militari, dalla carraia. Mentre, come logico, la notte, quando la base al suo interno, ha solo guardie ed addetti ai servizi, la tensione sale; Un'unica cosa, mi tranquillizzava, mi fu detto che in caso di ispezione sarei in qualche modo stato preavvisato. Non ricordo a che ora, ma ero io in garitta, ero sveglio e teso, mentre il generico all'ingresso ogni tanto lo vedevo appisolarsi sul tavolo della garitta carraia. Era un veterano dell'ingresso e anche un bravo ragazzo, purtroppo di lui non ricordo né il corso né il nome. Nel silenzio della gelida notte invernale, il telefono mi fa saltare il cuore in gola, rispondo dopo il primo squillo, "... VAMPIRO DUE ...". (Codice della mia postazione), dalla parte opposta del cavo una voce dice "VAMPIRO ZERO, ISPEZIONE IN ARRIVO!" e riattacca. Subito compongo il numero dell'ingresso come da consegna non scritta, il generico non risponde nemmeno, mi guarda da circa 10 metri di distanza e mi fa il gesto del pollice alzato, mi tranquillizzo e riattacco, ed ecco che poco dopo arriva il capoposto con il sottufficiale di ispezione; agitatissimo li guardo passare davanti alla garitta oltre il limite di sicurezza, io sono al caldo, ma fuori fa veramente freddo forse -12°. Sarà il freddo o non so che cosa, ma il capoposto con l'ispezione, passano e non si fermano. Temo che mi vogliano sorprendere, così resto vigile e agitato mi volto in continuazione in tutte le direzioni, specie verso la pineta, dove sarebbe più difficile vederli, ma poco dopo il generico dell'ingresso si accende una sigaretta e si avvicina, mi fa cenno di uscire a me ne offre una, dice che fa troppo freddo e il sottufficiale con la febbre addosso non aveva voglia di stare al freddo; Il mattino arriva in un baleno, e al Corpo di Guardia, sono riuscito anche a riposare discretamente, poi arrivano le otto, e con loro, arriva anche il cambio della guardia, e ... vado a casa!

Il Corpo Di Guardia

Porta sprangata, spioncino per controllare chi vuole accedere, brande a castello, dove, su luridi materassi c'erano solo coperte di lana A.M., e a completamento, un odore di sigarette e di umanità; tana dove una

muta di 15 ragazzi passava le ore di riposo e si diventava come fratelli; si riposava vestiti, con gli anfibi ai piedi e le giberne con i 4 caricatori del MAB allacciate. Quell'odore di chiuso, frammisto a quello degli indumenti bagnati, di pioggia o di neve, e in estate, quello acre di sudore frammisto a quello dell'olio per armi, e su tutto, la puzza di Kerosene che veniva bruciato dai jet di linea o dai 104 in fase di decollo, non li dimenticherò mai; indimenticabile rimane anche il suono sinistro del post bruciatore dei nostri "spilloni", una specie di ululato, che penetrava fin nel profondo. Certo che, una volta aperto l'album dei ricordi, tutto ritorna prepotentemente alla mente, come se si stessero vivendo ancora quelle antiche e impolverate esperienze, la radio che gracchia nelle ore notturne, il telefono che squilla in piena notte perché ,qualche VAM, in postazione, ha voglia di sentire, nella sua solitudine, una voce amica, per colmare qualche attimo e far passare, così, più velocemente il tempo. Il Corpo di Guardia,, quel "rifugio" che ad ogni ora del giorno e della notte, accoglieva le nostre imprecazioni, le nostre risate, e che ci vedeva mangiare, fumare, chiacchierare in qualsiasi momento; certo, un ricordo struggente, che mi accompagna da allora, è la solitaria vita passata lì dentro nelle lunghe ore notturne. Già la notte , la notte è nostra, è dei VAM , solitari , a scrutare tutto ciò che li circonda specie il cielo la luna le stelle ,la neve che passa davanti alle luci del piazzale è dei VAM; il freddo è dei VAM, il caldo che ti cuoce la testa è dei VAM, la pioggia che ti inzuppa, fino al midollo, è dei VAM , il ghiaccio che ti fa scivolare e imprecare è dei VAM , anche la nebbia fitta è dei VAM; il capoposto che ti porta il cambio è un VAM, il cambio "agile" senza capoposto, nelle notti più brutte, sotto un violento temporale, con i fulmini che illuminano a giorno la pista, tutto questo è dei VAM. Non è un modo di dire, anzi, ne sono certo, credo che sia la verità, solo chi è stato VAM può sapere chi sono i VAM!



- **Aeroporto di Pratica di Mare**



L'aeroporto militare Mario de Bernardi si trova a Pomezia, è chiamato anche aeroporto di Pratica di Mare dal nome della frazione in cui sorge, circa 20 km a sud della Capitale. La base aerea è dotata di una pista in asfalto lunga 2542 m. L'aeroporto è gestito dall'Aeronautica Militare e non è aperto al traffico commerciale. Al suo interno sono presenti molteplici installazioni ed enti di varie forze armate italiane. Con la sua ampiezza di 830 ettari è uno fra i più vasti aeroporti militari d'Europa. Terminata la guerra, fu sede della IV Aerobrigata Intercettori "Francesco Baracca" che impiegava caccia F-86E Sabre di costruzione statunitense. Gli adeguamenti logistici infrastrutturali dell'aeroporto sono continuati fino ai giorni nostri, tanto che è esso divenuto il secondo più grande aeroporto militare italiano dopo la base aerea di Amendola in Puglia, più grande di 220 ha. Nell'aeroporto lavorano oltre 2600 persone, e oggi ospita anche alcuni reparti aerei della Guardia di Finanza, dei Carabinieri e della Polizia di Stato. L'aeroporto è sede dal 2001 del ReSTOGE (Reparto Supporto Tecnico Operativo Guerra Elettronica). Ultimamente, con il raggiungimento della capacità operativa del nuovo velivolo B767 del 14° Stormo, è stato costituito un ATOC (Air Terminal Operational Center) al fine di gestire le complesse operazioni d'imbarco/sbarco degli uomini e materiali diretti verso i teatri operativi.

- **Aeroporto di Rivolto**



Si trova nel comune di Codroipo (frazione Rivolto), in provincia di Udine, ed è noto soprattutto perché sede delle Frece Tricolori, la pattuglia acrobatica nazionale (PAN) dell'Aeronautica Militare e costituente il 313° Gruppo Addestramento Acrobatico. La storia delle Frece Tricolori inizia nel luglio 1929, su indicazione di Italo Balbo, il 1° Stormo organizzò un'esibizione acrobatica col nuovo caccia CR.20 per onorare i due

aviatori statunitensi del primo collegamento aereo tra il Nord America e Roma. L'esibizione riscosse un gran successo e si decise di fondare La prima scuola di volo acrobatico nel 1930 a Campofornido che comprendeva all'inizio 5 aerei Fiat C.R.20 Asso. Il gruppo acrobatico venne chiamato la "Squadriglia Folle". Dopo la pausa forzata della Seconda Guerra Mondiale, l'attività riprese il 1947 con la "Pattuglia della Giovinezza" che prese parte alla manifestazione di Padova con degli Spitfire del 5° e 51° Stormo e del 1° Reparto tecnico di Linate. Nel 1951 si usarono 3 G.46 del 2° Stormo e gli aerei Mustang del 2° e 5° Stormo. Dal 1952 al 1960, sempre a rotazione tra le squadriglie/stormi, furono formate diverse pattuglie con relative pattuglie di riserva. Nel 1952 – 1953 fu il 4° Stormo a dare origine alla Pattuglia "Cavallino Rampante", utilizzando i primi velivoli a getto DH.100 Vampire dell'Aeronautica Militare. Questa pattuglia riprese per prima la tradizione delle esibizioni all'estero. Nel 1953 la 5° Aerobrigata forma la Pattuglia "Guizzo" dotata dei nuovi F-84G Thunderjet. Nel 1955 la 51° Aerobrigata affianca la 5° Aerobrigata e formano la Pattuglia "Getti Tonanti". Dal 1955 – 1956 si esibisce la Pattuglia delle "Tigri Bianche" nata ad Aviano nell'ottobre del 1953 come Pattuglia Acrobatica della 51° Aerobrigata. Nel 1957 il ritorno del "Cavallino Rampante" come pattuglia titolare, costituita dalla 4° Aerobrigata che utilizza degli F-86E Sambre MK.4 dotati per la prima volta di impianto fumogeno regolabile. Nel 1958 la 6° Aerobrigata diventa la Pattuglia titolare col nome di Pattuglia dei "Diavoli Rossi". Si esibisce utilizzando gli F-84F Thunderstreak. Nel 1959 la Pattuglia titolare sono i "Lancieri Neri" della 2° Aerobrigata su F-86E. Alla fine 1959 fu formata la Pattuglia Acrobatica della Scuola di Amendola detta la "Fenice" che si esibì sino al 1961. Nel 1960 la pattuglia titolare diventa quella dei "Getti Tonanti" alla guida degli F-84F che sfoggiano sulla coda i cinque anelli olimpici in occasione delle Olimpiadi di Roma del 1960. Nel 1960 si voleva terminare la turnazione tra le varie Aerobrigate per formare la pattuglia titolare e quelle di riserva. Allora per meglio razionalizzare le risorse umane e dei mezzi, ed ottimizzare le competenze maturate nel tempo, si decise di fondare un'Unità Speciale di Acrobazia Aerea, fissa all'aeroporto di Rivolto a pochi chilometri dal prato di Campofornido. La costituzione avvenne il 1° marzo 1961 con l'arrivo alla base di Rivolto della prima nuova formazione di sei piloti (5+1 solista) della 4° Aerobrigata del Cavallino Rampante che nel 1961 era la pattuglia titolare. Il 1° luglio ufficialmente divengono il 313° Gruppo Addestramento Acrobatico. Poiché la maggior parte dei piloti proveniva dalla Pattuglia del Cavallino Rampante si scelse come nominativo radio del reparto il "Pony". Il 6 gennaio 1982 sono consegnati alle PAN i nuovi aerei italiani dell'Aermacchi: gli MB.339PAN. Questi aerei sono più agili dei precedenti in quanto sono nati come aerei da addestramento modificati per le esigenze particolari delle PAN e con un'avionica sempre aggiornata.



- **Aeroporto di Roma-Ciampino**



Quest'Aeroporto aperto anche al traffico civile è sede del 31° Stormo "Carmelo Raiti". Il suo compito principale è quello di assicurare il trasporto delle autorità dello Stato, trasporti sanitari d'urgenza di ammalati, di traumatizzati gravi e di organi per trapianti, voli per esigenze umanitarie, nonché per interventi a favore di persone comunque in situazioni di rischio. La funzione di base militare ne determina, in termini di sicurezza che da moltissimi anni, Ciampino sia lo scalo preferito per la maggior parte dei capi di Stato e personalità in visita a Roma e in Italia. Nelle foto, gentilmente fornite da un nostro Aviere VAM, Gianni, (Ritratto nelle foto) che in questa installazione svolse il servizio militare, dal 1978 al 1979. Si possono vedere due picchetti di rilevanza "particolare" ...Gromiko, leader dell' URSS , e Jimmy Carter, il Presidente degli Stati Uniti, in visita in Italia, questo accadeva mentre si discuteva del trattato di Camp David, tra arabi e palestinesi e la guerra fredda era alle stelle.



- **Aeroporto di Trapani-Birgi;**



Nell'agosto 1982 nell'Aeroporto militare di Trapani -Birgi viene ricostituito 82° Gruppo S.A.R, con le storiche 139^a e 149^a squadriglie, come reparto dipendente operativamente dal 15° Stormo e logisticamente dal 37° Stormo sulla quale area è ospitato. Nel 2007, in occasione dell'88° anniversario della costituzione dell'Aeronautica Militare, il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano ha conferito all'equipaggio di un HH-3F dell'82° Centro SAR di Trapani la medaglia d'argento al valore aeronautico. Dopo aver utilizzato a lungo gli elicotteri HH-3F, impiega dal 26 settembre 2014 elicotteri AgustaWestland HH-139A.

- **Aeroporto di Sigonella**

Il 1° ottobre 1965, con disposizione dello stato maggiore dell'Aeronautica Militare a Sigonella, venne ricostituito il 41° Stormo Antisom (con l'87° Gruppo e l'88° Gruppo Antisom).

L'attuazione della "doppia decisione", durante la crisi degli euromissili, comportò che fosse dislocata, al suo interno, parte della dotazione dei missili Cruise che erano in via definitiva programmati per la base di Comiso.



- **Aeroporto di Vicenza**



Il "**Tommaso Dal Molin**" Durante il periodo della guerra fredda fu sede del COFA, Comando Operativo delle Forze Aeree, e della 5^a ATAF (Allied Tactical Air Force). Durante le guerre balcaniche fu proprio la 5^a ATAF il cervello delle operazioni aeree che si svolsero in questi conflitti. Agli inizi degli anni duemila vi fu una notevole perdita d'interesse nei confronti dell'aeroporto, che portò nel 2004 allo spostamento della 5^a

ATAF e del COFA da Vicenza a Poggio Renatico. Al Dal Molin rimase solamente il Campalgenio, la VAM e un paio di Euro fighter, con l'equipaggio proveniente dal Reparto Sperimentale di Volo, che testavano le capacità del velivolo (soprattutto quelle STOL, aerei da decollo e atterraggio corto).

- **Aeroporto di Bracciano-Vigna di Valle;**

Questa è un'infrastruttura aeroportuale dismessa situata presso il Lago di Bracciano al di fuori del centro abitato di Vigna di Valle, ed è considerato l'aeroporto più antico in Italia, venne inaugurato nel 1908 dal volo del primo dirigibile militare italiano. Dal 1962 al 1965, per problemi logistici alla Scuola Centrale VAM di Viterbo, a Vigna di Valle venne dislocato e formato il Secondo Battaglione della VAM. Il 24 maggio 1977 presso l'area aeroportuale venne inaugurato il Museo storico dell'Aeronautica Militare.



- **Aeroporto di Guidonia;**



Entrata dell'Aeroporto di Guidonia "Alfredo Barbieri"



Patch 303° Gruppo Volo Autonomo, Distintivo di

volo anni 1970;

Nel 1985 furono acquistati, destinati al 303° Gruppo Volo Autonomo, sei esemplari aerei Piaggio DL3 APH, che equipaggiati con quattro-cinque fotocamere di cui una-due verticali e tre prospettiche, vennero impiegati per compiti di aerofotogrammetria. In questo ruolo vennero impiegati con in colori dell'ONU durante la missione di pace in Etiopia-Eritrea. Quando il Gruppo, nel 1999, cessò la sua attività, questi aerei furono assegnati al 71° Gruppo Volo del 14° Stormo alla base aerea di Pratica di Mare. La forza armata italiana ha ritirato dal servizio questi aerei nel 2010.



Un P.166 DL3 dell'Aeronautica Militare



Nelle foto il 1° Aviere VAM Pietro Scurpa del 158° Corso presso l'aeroporto di Guidonia

- **Aeroporto di Centocelle (Roma);**



1° Aviere VAM Luigi Di Stefano 161° Corso – anno 1986 – Aeroporto di Centocelle

- **Aeroporto di Brindisi-Casale**
- **Aeroporto di Cervia-Pisignano**
- **Aeroporto di Decimomannu**
- **Aeroporto di Gioia del Colle**
- **Aeroporto di Grazzanise**
- **Aeroporto di Treviso-Istrana**
- **Aeroporto di Capodichino (NA)**



- **Aeroporto di Piacenza-San Damiano**
- **Aeroporto di Pisa**
- **Aeroporto di Cameri**



- **Aeroporto di Frosinone**
- **Aeroporto di Galatina**
- **Aeroporto di Latina**
- **Aeroporto di Verona-Villafranca**
- **Aeroporto di Viterbo**
- **Aeroporto di Lampedusa (Distaccamento aeronautico)**



Diversi VAM Aeroportuali

Nota degli Autori: In questo capitolo il lettore potrebbe aver trovato delle inesattezze dovute all'impossibilità di descrivere in modo particolareggiato tutti gli avvicendamenti avvenuti nel corso di mezzo secolo dei vari Gruppi/Stormi negli aeroporti militari citati. L'organigramma concernente i vari Aeroporti e i relativi Stormi sono elencati per appartenenza alle tre Regioni Aeree in modo dettagliato nel capitolo X.

Capitolo VIII

Dal 1980 al 2004

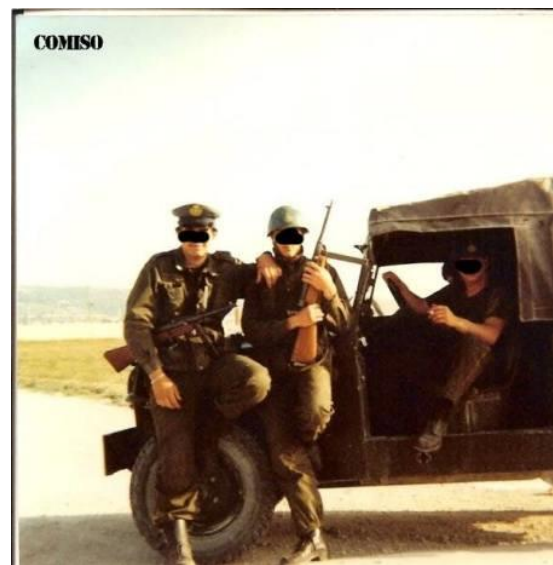
La Seconda Guerra fredda e gli Euromissili

L'invasione sovietica dell'Afghanistan nel 1979 e l'elezione alla presidenza degli Stati Uniti di Ronald Reagan nel 1981 segnarono l'inizio di quella che alcuni storici definisce "la Seconda Guerra Fredda": un periodo di nuove tensioni tra Stati Uniti e Unione Sovietica che fece seguito alla distensione del decennio precedente.

Nel 1983 l'Unione Sovietica scambiò un'esercitazione militare della NATO per un tentativo di attacco. I missili balistici e le basi militari furono preparate a un attacco preventivo e il mondo si trovò per una settimana molto vicino all'inizio di una guerra nucleare. Oggi molti storici lo considerano come la volta che si andò più vicini a una guerra nucleare dopo la crisi dei missili nel 1962 a Cuba. In questo periodo gli Stati Uniti aumentarono considerevolmente le spese militari e ampliarono il loro potenziale nucleare con nuovi missili balistici. Nel frattempo le due potenze si provocarono l'una con l'altra nel corso di una serie di esercitazioni e manovre militari. Il momento di tensione più alto fu raggiunto proprio nel novembre del 1983 con l'esercitazione Able Archer 83 (Abile arciere) che avvenne tra il 2 e il 10 novembre del 1983 quando la NATO decise di esercitarsi sulla possibilità che un conflitto convenzionale con l'Unione Sovietica si trasformasse in una guerra nucleare.

Dieci anni di missili Cruise "Comiso"

La contrapposizione nucleare allora in atto in Europa con il dispiegamento di SS 20 da parte Sovietica e Cruise e Pershing II da parte USA, vedeva infatti la diretta partecipazione, in termini di rischio militare e civile, della nostra Nazione, che aveva deciso di accogliere il dispiegamento in Sicilia da parte degli Stati Uniti d'America di 112 missili nucleari Cruise. Nel marzo del 1983 terminò lo spiegamento in Europa Occidentale dei missili nucleari Pershing II. Fu deciso di installare quest'ultimi in Germania mentre l'Italia e la Gran Bretagna avrebbero ospitato soltanto i Cruise. Questi missili furono installati dal 30 giugno 1983 alla Base Militare Nato dell'Aeroporto di Comiso in provincia di Ragusa. Comiso fu una delle principali basi della NATO nel sud Europa durante la guerra fredda. In seguito, e con il venir meno delle esigenze di difesa dopo il crollo del blocco sovietico, la base militare perse d'importanza e fu progressivamente ridimensionata, il 26 marzo del 1991 venne rimossa l'ultima batteria di missili Cruise, sino a essere definitivamente chiusa alla fine degli anni novanta.





Missile da crociera Cruise

A differenza del missile balistico che segue una traiettoria prefissata, i Cruise erano detti da crociera, perché in grado di seguire i rilievi del terreno volando ad un'altezza dal terreno compresa tra cinquanta e cento metri d'altezza ad una velocità di circa 900 km orari, sfuggendo in tal modo all'individuazione da parte dei radar nemici e quindi capaci di colpire l'obiettivo con un margine di errore di circa un metro, sfuggendo a qualsiasi possibilità di intercettazione. Furono aviotrasportati dagli USA a Comiso, e da qui, a gruppi di 4, dispersi per la Sicilia su 28 giganteschi camion trasportatori erettori lanciatori, i cosiddetti TEL (Transporter Erector Launcher), in modo da sottrarli ad una distruzione selettiva, possibile con un attacco nucleare specifico sulla base aeroportuale di Comiso.



MGM-31A Pershing



Base NATO di Comiso

Per spiegare il livello di tensione esistente in quel momento tra le due superpotenze, basta dire che le operazioni militari NATO non erano sfuggite ai Sovietici. Satelliti americani avevano individuato caccia Mig sovietici che, partendo da aeroporti militari libici, e volando nello spazio aereo internazionale sul Canale di Sicilia in missione di spionaggio elettronico, fotografavano palmo a palmo la Sicilia per individuare ogni camion nucleare trasportatore erettore lanciatore. Il loro obiettivo era quello, di anticiparne l'eventuale lancio e di conseguenza tentare di colpirli selettivamente con i loro missili nucleari. Purtroppo in caso di attacco Nato, per i Sovietici, le difficoltà dei tempi di rilevamento elettronico erano tali da costringerli in caso di guerra a un attacco nucleare a tappeto sulla Sicilia con un numero di testate compreso tra 80 e 200, per

giungere alla cosiddetta “capacity of disabling”, cioè “capacità di disabilitazione” del sistema complessivo d’arma nucleare Cruise dispiegato in Sicilia.

Queste operazioni militari relative al posizionamento in Europa di testate nucleari, facevano parte del programma di riarmo voluto da Reagan, denominato “Guerre Stellari”. I Pershing II erano missili a medio raggio, dotati di testate molto potenti e, si pensava, in grado di poter colpire i propri bersagli nel giro di 5 o 10 minuti dall’ordine di lancio. Queste caratteristiche, agli occhi dei russi, li rendevano armi micidiali per un attacco di sorpresa. Sfortunatamente una serie di eventi contribuì a incrementare la paura dei sovietici. Il 1 settembre 1983 un aereo passeggeri della Korean Air Lines, finito per errore a sorvolare lo spazio aereo sovietico, venne abbattuto: morirono tutti i 269 passeggeri, tra cui un parlamentare degli Stati Uniti. L’incidente, che dimostrava il nervosismo dei russi, portò a un’escalation di sentimenti anti-sovietici negli Stati Uniti e quindi in un ulteriore aumento di preoccupazioni in URSS. L’incidente precedette di due mesi il caso “Able Archer”.

Alla fine di settembre ci fu un altro incidente che rischiò di causare una guerra nucleare. Nella notte del 26 settembre il sistema satellitare di preallarme russo individuò il lancio di un missile intercontinentale dagli Stati Uniti. Stanislav Petrov, che era al comando del sistema di allarme, liquidò il lancio come un errore del sistema e fece lo stesso quando poco dopo il sistema rilevò altri 4 lanci. Il sistema era, in effetti, difettoso, cosa che causò altro nervosismo nei vertici sovietici nelle settimane successive. Una settimana prima dell’esercitazione, alla fine di ottobre, i russi intercettarono un crescente volume di traffico cifrato tra gli Stati Uniti e il Regno Unito. All’epoca si riteneva che un attacco nucleare sarebbe stato preceduto da intensi colloqui cifrati tra i leader americani e inglesi. I colloqui, quindi, furono presi come l’ennesimo segno dell’avvicinarsi di una guerra nucleare. In realtà le comunicazioni erano dovute all’invasione dell’isola di Granada cui si stavano preparando gli Stati Uniti, e il cui capo di stato era, formalmente, la Regina d’Inghilterra Elisabetta II.

Sabotaggio a Pisa

16 / 17 gennaio 1983

Fa discutere ancora la storia dei sei Avieri, dei quali due Sergenti, che inscenarono un assalto da parte di presunti terroristi all’Aeroporto di Pisa sede della 46 Aerobrigata e di aver con premeditazione dato alle fiamme un velivolo da trasporto “G 222”. Da testimonianze acquisite sembra che l’aereo trasportasse un carico di bombe e sarebbe decollato la mattina successiva verso i Paesi Arabi. I sei, si sospetta fossero contrari politicamente all’operazione. Per coprire il grave reato affermarono che un commando terrorista nella notte tra il 16 e il 17 gennaio 1983, si era introdotto nell’aeroporto spargendo benzina a terra e infine appiccando il fuoco all’hangar. Due degli Avieri che erano di guardia, testimoniarono che dopo essere stati allertati dal bagliore delle fiamme, di avere scorto alcune ombre allontanarsi velocemente verso la rete di recinzione. Dopo avere intimato l’alt, esplosero una settantina di colpi di mitra, nessuno dei quali però raggiunse i sabotatori. La versione destò subito molte perplessità nelle autorità militari che dubitarono della versione raccontata e indagarono i sei avieri. Questi, alla fine, messi di fronte alle proprie responsabilità,

durante il dibattimento processuale affermarono di avere agito per attirare l'attenzione delle superiori autorità sull'insufficienza dei servizi di vigilanza di cui facevano parte. Accogliendo la tesi del sabotaggio, prospettata dal pubblico ministero, il tribunale militare di La Spezia, dopo dieci ore di camera di consiglio, nel 1984, inflisse dure condanne ai sei avieri. Entrambi i sottufficiali furono degradati e insieme con gli altri subirono condanne dagli otto anni ai due di reclusione e al risarcimento dei danni che ammontava a circa tre miliardi di lire.

L'abile Arciere (Able Archer)

2 novembre 1983

La notte del 2 novembre, mentre l'intelligence sovietica era concentrata sull'individuare un attacco nucleare americano e cercare di prevenirlo, con la consapevolezza che la loro rete di sorveglianza satellitare non era esattamente affidabile, la NATO cominciò a simularne uno.



Durante l'esercitazione Able Archer 83, la scala DEFCON USA indicava livello 1, utilizzato in caso di guerra nucleare. Tale livello del DEFCON era la base della stessa esercitazione, che supponeva un attacco sovietico

L'esercitazione doveva simulare un'escalation da una guerra convenzionale a una nucleare. Il numero di comunicazioni criptate e l'allerta nelle basi militari e missilistiche crebbe lentamente nel corso degli 8 giorni. A un certo punto anche Margaret Thatcher, all'epoca primo ministro del Regno Unito, ed Helmut Kohl, cancelliere della Germania Ovest, vennero coinvolti. Diversi agenti e analisti russi compresero che si trattava di un'esercitazione, ma i loro rapporti non servirono a calmare i leader sovietici. Simulare un attacco con un'esercitazione era esattamente quello che si aspettavano che la NATO avrebbe fatto e quello che loro stessi avrebbero fatto se avessero deciso di scatenare una guerra nucleare. Quando l'8 novembre il livello di allarme americano venne alzato da DEFCON 5 a DEFCON 1, il livello massimo, il timore in Unione Sovietica divenne generale e la CIA cominciò a capire che qualcosa stava andando storto. Vennero individuati movimenti nelle basi missilistiche russe, mentre i satelliti rilevarono che aerei con capacità nucleari venivano preparati al lancio nelle basi in Polonia e Cecoslovacchia. Quando l'esercitazione giunse bruscamente al termine, l'11 novembre, finirono anche i timori russi. Qualche tempo dopo, quando Reagan venne informato del rischio che i due paesi avevano corso e che i russi avevano veramente pensato che gli Stati Uniti stessero per scatenare un attacco, commentò: «Non so davvero come abbiano potuto crederci, ma è una cosa che fa riflettere».

La crisi di Sigonella

11 Ottobre 1985

Io ero l'Ufficiale di Guardia della Base. Comandavo i VAM e i Carabinieri della stazione della Base. Circondammo l'aereo con i terroristi a bordo appena atterrato e bloccammo gli uomini della Delta Force degli USA che volevano prelevarli in barba alla giurisdizione italiana! Compimmo il nostro dovere di militari e, soprattutto, di Italiani! Dopo ore e ore di tensioni e trattative politico-militari, a tutti i livelli, i terroristi furono assicurati all'Autorità Giudiziaria Italiana! Un abbraccio a coloro che erano lì e rischiarono la vita per compiere il proprio dovere e sono oramai dimenticati da quasi tutti. Io non li dimenticherò mai, uno per uno!!!



La crisi di Sigonella fu connessa al sequestro della nave italiana Achille Lauro avvenuto ad opera di terroristi il 7 Ottobre 1985. L'episodio fu un complesso caso diplomatico avvenuto a Sigonella il giorno 11 Ottobre 1985, che rischiò di sfociare in uno scontro armato tra V.A.M. (Vigilanza Aeronautica Militare) del 41° Stormo Antisom e Carabinieri da una parte e gli uomini della Delta Force (reparto speciale delle forze armate statunitensi) dall'altra. Non vogliamo dare giudizi sulla successiva gestione politica della sorte dei terroristi presi in custodia, ma ricordare e porre l'attenzione al ruolo determinante e fondamentale assunto dagli Avieri della V.A.M. nella ferma difesa della sovranità nazionale in occasione di una crisi internazionale estremamente rilevante. Fortunatamente non si arrivò allo scontro armato, ma, avendo tutti noi svolto il servizio nella V.A.M., sappiamo bene che non ci saremo sottratti se fosse stato necessario. L'atterraggio avvenne alle 0:15; l'autorizzazione del Comando Italiano all'atterraggio del volo egiziano arrivò solo quando il velivolo aveva già dichiarato "emergenza carburante" e appariva evidente che non sarebbe stato in grado materialmente di procedere verso l'aeroporto di Catania Fontanarossa perché non vi sarebbe mai arrivato. Il Controllore di Torre militare italiano e il suo Assistente, senza ricevere ordini da chicchessia, di loro iniziativa istruirono l'aereo egiziano a parcheggiare sulla piazzola lato est (zona italiana). I due militari italiani preavvisarono Carabinieri e VAM – Vigilanza Aeronautica Militare – del suo arrivo. Immediatamente confluirono sulla pista 30 avieri della VAM e 20 Carabinieri, tutti in forza alla base aerea di Sigonella, circondando l'aereo, come da ordini ricevuti. Pochi minuti dopo atterrarono – a luci spente e senza permesso della torre di controllo – anche due C-141 Lockheed americani della Delta Force al comando del generale di brigata aerea Carl W. Steiner si diressero verso il Boeing egiziano e fu subito chiaro che

volevano prendere i dirottatori e Abu Abbas, secondo gli ordini ricevuti da Washington; le luci della pista furono subito spente. La tensione salì alle stelle perché i 50 militari della Delta Force, scesi dai C-141 armi in pugno, circondarono gli avieri italiani e i carabinieri, ma a loro volta furono circondati con le armi puntate da altri carabinieri, che erano nel frattempo arrivati dalle vicine caserme di Catania e Siracusa. Il capitano Marzo ricevette dalla Torre di Controllo l'ordine di posteggiare un'autocisterna, una gru e i mezzi anti incendio chiusi a chiave e piantonati dinanzi ai velivoli onde impedirgli definitivamente di muoversi dalla base. Ognuno si attestò sulle sue posizioni: in quel momento esistevano tre cerchi concentrici attorno all'aereo.



**INTERVISTA
ALLA GAZZETTA**

Un pugliese sfidò i Rambo a Sigonella

Il col. Annicchiarico, di Grottaglie, che ora è a Martina Franca, comandava la base siciliana nella notte del Boeing: per la prima volta il suo racconto

Dal nostro inviato

MARTINA FRANCA — Un pugliese sfidò i «Rambo» di Reagan a Sigonella: è il col. Ercolano Annicchiarico, 46 anni, di Grottaglie, sposato con due figlie (Barbara di 12 anni e Claudia di 16). Comandava la base aerea a 15 chilometri da Catania la notte del dirottamento del Boeing egiziano. Il col. Annicchiarico, che ora è vice comandante del 3° Roc (Comando Operativo di Regione) di Martina Franca ha accettato di ricordare, per la «Gazzetta», quella famosa notte. Ma cosa successe in realtà?

Una decina di minuti dopo la mezzanotte tra giovedì 10 e venerdì 11 ottobre il Boeing 737 dell'Egyptair che trasportava i palestinesi autori del dirottamento dell'Achille Lauro, accompagnato da


Domenico Castellani
continua in seconda pag.

Il Boeing egiziano intorno al quale a Sigonella si fronteggiarono i nostri avieri e la «Delta force» americana

Seguirono minuti di altissima tensione. Steiner – che aveva notizie dagli Stati Uniti in tempo reale grazie ad apparecchiature satellitari – avvertì il colonnello Ercolano Annicchiarico di essere in contatto con lo Studio Ovale e dichiarò: “Il Governo Italiano ha promesso di consegnarci i palestinesi; non capisco la resistenza di voi militari”. L’ammiraglio Martini, sia pure con difficoltà, sentì Roma e fece rispondere a Steiner: “Abbiamo istruzioni di lasciarli lì”. Le autorità italiane, infatti, restavano attestate sulla linea che in assenza di richiesta di estradizione non era consentita a nessuno sottrarre alla giustizia italiana persone sospettate di aver preso parte ad un atto criminale punibile ai sensi della legge italiana. Da Washington pervennero immediatamente intimazioni rivolte per via diplomatico-militare ai vertici del Governo italiano, limitandosi a presentare la questione come un’operazione di polizia internazionale ma totalmente disconoscendo le diverse priorità imposte dall’ordinamento giuridico italiano. Non avendo ottenuto risposta positiva, il presidente statunitense Reagan, infuriato per il comportamento italiano, si decise a telefonare nel cuore della notte al presidente del Consiglio Craxi per chiedere la consegna dei terroristi; ma Craxi non si mosse dalle sue posizioni: i reati erano stati commessi in territorio italiano e quindi sarebbe stata l’Italia a decidere se e chi

estrada. Alle 5:30, quando il generale dei carabinieri Bisogniero fece intervenire a Sigonella (su ordine di Craxi) i blindati dell'Arma e altri rinforzi, il reparto d'attacco americano ricevette l'ordine di rientrare.

A Reagan, dinanzi alla posizione italiana, non era rimasto che cedere e ritirare gli uomini da Sigonella, confidando nella volontaria attuazione delle promesse che riteneva di aver ottenuto nel corso della telefonata con Craxi. Palazzo Chigi si mise in contatto l'ambasciatore egiziano a Roma Rifaat e lo informò dell'intenzione del governo italiano di prendere in custodia, a fini giudiziari, i quattro dirottatori e di far scendere dall'aereo anche due dirigenti palestinesi (tra cui Abu Abbas) che li accompagnavano, i quali sarebbero stati trattati come "ospiti a fini testimoniali". Gli egiziani acconsentirono alla prima richiesta, ma non alla seconda, arguendo che le due persone dovessero essere considerate ospiti del governo egiziano il quale si riteneva responsabile della loro sicurezza: poiché i due si trovavano in Italia contro la loro volontà e si rifiutavano di lasciare l'aereo, era assolutamente da escludersi che fossero costretti a farlo.



COMANDO III REGIONE AEREA
DIREZIONE TERRITORIALE DEL PERSONALE
5° UFFICIO DISCIPLINA
2° SEZ. LIBRETTI E RICOMPENSE

Prnt. n. TR3-252/437 /R Bari

OGGETTO: Encomio Semplice.

Annexi N.

ALL'AV. SC. VAM [redacted] Salvatore - MM.A-6531451
Comando 41° Stormo CATANIA

Per conoscenza:
AL M.D.A. - DGFMA - Div. 9° Stato Matric. ORVIETO
AL COMANDO 41° STORMO CATANIA

1. Comunico di averle tributato un "ENCOMIO SEMPLICE" da trascriversi sui documenti personali, con la seguente motivazione:

"QUALE COMPONENTE DEL PLOTONE DI PRONTO IMPIEGO, SULLA BASE AEREA DI SIGONELLA, CON ALTISSIMO SENSO DEL DOVERE ED INTIMA MOTIVAZIONE, IN ADERENZA AGLI ORDINI RICEVUTI, CONTRIBUÌ A GARANTIRE LE PREROGATIVE NAZIONALI RELATIVE ALL'USO MILITARE DELLA BASE AEREA DI SIGONELLA.

IL COMPORTAMENTO TENUTO NELLA PARTICOLARE CIRCOSTANZA CONTRIBUÌ AD ASSICURARE ALLA GIURISDIZIONE ITALIANA GLI AUTORI DI UN GRAVISSIMO ATTENTATO TERRORISTICO CHE SI TROVAVANO A BORDO DI UN VELIVOLO DI ALTRA NAZIONALITÀ ATTERRATO SULLA BASE, EVIDENZIANDO ELEVATO GRADO DI ADESTRAMENTO E COMPLETA FORMAZIONE MILITARE. VALIDO ESEMPIO DI DEDIZIONE AL SERVIZIO."

2. La Direzione Generale cui la presente è diretta per conoscenza è pregata, ai sensi delle disposizioni di cui al Supplemento n°1 del Foglio d'Ordini del 15 gennaio 1977 - articolo 2 - di autorizzare la trascrizione del predetto encomio sui documenti personali del militare interessato.

IL COMANDANTE
(Gen. S.A.S. [redacted])

Documento di fogli

Lettera di encomio rilasciata a un VAM che partecipò all'azione

Sotto il controllo di quattro ufficiali USA (e cinque militari addetti al collegamento via radio), avvenne la consegna dei quattro terroristi alle unità italiane (saranno interrogati quel giorno stesso dalla magistratura di Genova e di Siracusa, che ne convaliderà il fermo). Il comandante dell'aereo e il diplomatico egiziano Zeid Imad Hamed risalirono invece a bordo del Boeing, che nella serata decollò alla volta di Roma. Anche quel volo fu al centro di un caso internazionale, soprattutto dopo che Craxi ne rivelò in Parlamento alcune modalità. Per averne una visione completa, però, si dovette attendere la descrizione che ne diede il comandante del SISMI dell'epoca, ammiraglio Fulvio Martini: "Da una pista di rullaggio secondaria, a luci spente, decollò da Sigonella un caccia F-14 americano della Sesta Flotta. Non aveva chiesto l'autorizzazione al decollo, né aveva presentato, secondo i regolamenti, il piano di volo. L'F-14 tentò di interferire con il volo della nostra formazione, cercando ancora una volta di dirottare l'aereo egiziano per assumerne il controllo. "I nostri caccia lo dissuasero e lo respinsero".

Testimonianza di Articolista: *Uno dei marescialli con cui ero in segreteria Vam un giorno mi fece un accenno di questo episodio, visto che quel giorno era a capo della squadra dei Vam che circondarono l'aereo: mi raccontò della tensione dei momenti, di lui pistola in pugno e dei Vam con il fucile con il colpo in canna, dei bestioni della delta force che li circondavano e dell'ordine di sparare che avevano se gli americani avessero fatto un passo in avanti.*

Testimonianza di gilles147: *ricordo che nei giorni successivi questa notizia "entro" in base anche da noi e siccome eravamo i più anziani in servizio di leva non potevamo non pensare ai nostri paricorso (un ragazzo di Palermo che era stato con me a Viterbo era proprio là) all'epoca si diceva che erano coinvolti solo i CC ma a noi sembrava impossibile, la vigilanza era affare nostro e solo in quell'intervista all'Ammiraglio Martini emerse la verità, avieri come noi erano rimasti coinvolti con un ruolo importante in quell'avventura, personalmente se ci fossi stato avrei voluto rinviare di 4 anni una cosa simile, non credo che sia stato psicologicamente semplice anche se eravamo pronti a tante cose... !*

Testimonianza tratta dalle memorie (Da Viterbo a Torino-Caselle) del 1° Aviere VAM, Loris Cenedese :

Sorteggio per Sigonella

Tutto questo trambusto, ha messo in allarme tutte le basi dell'Aeronautica Militare, alle quali vengono richiesti con urgenza VAM da inviare a Sigonella; la nostra base può o deve, questa è una cosa che non ho mai capito, mandare uno di noi in Sicilia, " ... ma come lo scelgono? visto che non ci sono volontari. ... " ecco, si va al sorteggio; la paura è molta, si teme che laggiù possa succedere qualcosa di grosso, in tutta la nostra base si vivono attimi di tensione, e poi ecco "il prescelto", alla fine del sorteggio tocca a Gastaldi, due o tre corsi più anziano di me, ma mio fidato amico con cui ci scambiamo i caricatori del MAB a tutti i cambi muta e mai che mancasse un solo colpo su 120.

Da vero VAM, non fece una piega, preparò gli zaini, salutò tutti noi, e poi il giorno dopo partì, ritornò poi alla base per il congedo.

Missili Libici su Lampedusa

15 aprile 1986

A Lampedusa ricordano ancora tutto: i due boati in mare, l'immediata evacuazione della base americana Loran che coordinava le comunicazioni nel Mediterraneo, l'agitazione dei militari, la paura degli isolani. Molti lasciarono il paese per trascorrere la notte in campagna. Quel pomeriggio del 15 aprile 1986 Lampedusa si ritrovò all'improvviso su un fronte avanzato dopo l'attacco missilistico libico. Gli echi di guerra arrivarono trent'anni fa nel pieno di una crisi che gli americani avevano fatto esplodere bombardando la residenza di Gheddafi, accusato di appoggiare il terrorismo internazionale. E Gheddafi reagì lanciando per rappresaglia due missili Scud che esplosero al largo senza causare danni. I due missili libici arrivarono inattesi. Il presidente del Consiglio, Bettino Craxi, aveva preso le distanze dal bombardamento ordinato da Reagan. Lo aveva già fatto dopo la crisi di Sigonella. E anche stavolta Craxi aveva ribadito la "contrarietà del governo italiano" al raid americano. Oltre allo "scudo" politico che allontanava il rischio di ritorsioni, c'era anche l'assicurazione del ministro Giovanni Spadolini secondo cui la Libia non aveva armi in grado di minacciare l'Italia. "Forse non si calcolava che Lampedusa fosse già territorio italiano". Lo smarrimento dei lampedusani durò alcuni giorni. Fu organizzato un corteo pacifista, le scuole furono chiuse, i pescatori non si mossero dal porto, i turisti abbandonarono l'isola subito presidiata dai militari italiani. L'emergenza cominciò a rientrare presto con l'arrivo della bella stagione. "Quell'anno – ricorda Martello – registrammo un boom turistico. Smaltita la paura, la gente veniva per vedere i segni dei missili di Gheddafi". Le uniche tracce, frammenti degli ordigni, restarono nelle reti di un pescatore. Ma furono subito presi e portati via dagli uomini dei servizi segreti italiani.



Testimonianza del 1° Aviere Vam Marco Di Stefano:

Quella mattina, noi VAM, ci svegliammo e qualcuno che arrivò di corsa trafelato ci fece leggere un quotidiano, non ricordo quale fosse, ma in prima pagina c'era scritto, a lettere cubitali, << E' la guerra >>. Dei missili Libici erano stati lanciati su Lampedusa. Pensai, "Ti pareva proprio quest'anno che sono sotto", ma accettai il confronto senza pensarci ulteriormente e immediatamente fui a disposizione della Patria. Massima allerta, postazioni rinforzate. Per dieci giorni non uscimmo dalla Caserma. Poi finì tutto.

Il disastro di Chernobyl

26 aprile 1986

Il 26 aprile 1986, esplose il reattore numero 4 della centrale nucleare di Chernobyl, in Ucraina al confine con la Bielorussia. La nube tossica, generata dall'esplosione, giunse in Europa Occidentale, diffondendo il panico in tutto il Vecchio Continente. La paura dell'atomica sembrava concretarsi. Inizialmente la propaganda sovietica negò ogni incidente, anzi accusò i media occidentali di diffondere notizie false. Dopo un mese, il 26 maggio, Gorbaciov in un discorso alla televisione russa dichiarò: **“Per la prima volta abbiamo sperimentato il potere sinistro di energia nucleare incontrollata”**.



Capitolo XI

La fine della Guerra Fredda e del Comunismo

Nel 1983, in un famoso discorso, Reagan preannunciò la fine del comunismo, definendolo come “un altro triste, bizzarro capitolo della storia umana le cui ultime pagine si stanno scrivendo proprio ora”. Le sue parole furono profetiche. Il giorno dopo la morte del *leader* sovietico **Konstantin Ustinovich Chernenko**, nel marzo 1985, alla guida del Partito Comunista sovietico fu nominato **Mikhail Sergejevich Gorbaciov**, l'uomo che, per primo, avrebbe rivoluzionato l'URSS.

Come disse lo stesso Gorbaciov in un'intervista alla televisione americana *CNN* nel 1997: “*Io fui la persona che non decise di aggrapparsi al potere, ma di riformarlo*”.

All'ascesa del nuovo *leader* l'economia sovietica era sull'orlo del collasso. La situazione ereditata da Gorbaciov era grave: una crescita prossima allo zero e un drastico deprezzamento della moneta (dovuto soprattutto alla diminuzione del prezzo del petrolio, che costituiva il 60% delle esportazioni sovietiche). Inoltre, per tutti gli anni di **Guerra Fredda**, l'URSS aveva speso più del 25% del Prodotto Interno Lordo in armamenti, a discapito dei beni destinati alla popolazione.

In contrasto con i suoi predecessori, la politica di Gorbaciov ruotava attorno a due punti fondamentali: *glasnost* (trasparenza), cioè una maggiore trasparenza nella vita pubblica russa, per anni segnata dal totalitarismo staliniano, e *perestroika* (letteralmente, ricostruzione) con cui si indicava il complesso di riforme economiche portate avanti a partire dal 1985. Per l'**amministrazione Reagan**, il nuovo *leader* sovietico era un'assoluta novità e al tempo stesso la grande opportunità per dialogare con il nemico di sempre. Il primo summit tra Reagan e Gorbaciov si tenne a **Ginevra** in Svizzera nel novembre 1985. L'incontro segnò l'inizio del disarmo bilaterale. Un anno dopo, i due *leader* si incontrarono di nuovo in **Islanda**, a Reykjavik. Il meeting di Reykjavik segnò la riduzione del 50% dei missili balistici e il cosiddetto accordo **Zero Option** per l'Europa (cioè il ritiro incondizionato delle testate nucleari dislocate nel Vecchio Continente). Nonostante gli accordi, però, la tensione tra i due blocchi rischiava di rimanere alta. Il persistere della **guerra in Afghanistan** e la situazione in Centro America ancora minacciavano il processo di distensione. L'annuncio da parte sovietica, fatto il 20 luglio 1987, di ritirare le truppe dall'Afghanistan e l'ammissione di responsabilità nello **scandalo Iran-Contra**, annunciata da Reagan il 4 marzo 1987, segnarono un definitivo passo in avanti verso la fine della Guerra Fredda. Gli incontri tra Reagan e Gorbaciov a Washington, nel 1987, e a Mosca, un anno dopo, rappresentarono il completo disgelo tra le due superpotenze e la fine di un'epoca. Il 1989 l'anno dei grandi cambiamenti. Il 6 novembre, durante una delle tante manifestazioni che si tennero nelle due Berlino, il **Muro**, simbolo della separazione tra Est e Ovest, fu buttato giù dalla folla di manifestanti, sotto gli occhi della polizia che, a differenza di quanto era successo negli anni della cosiddetta cortina di ferro, non intervenne. L'ultimo paese a capitolare fu la **Romania**, dove le proteste contro la pesante dittatura di **Nicolae Ceausescu** (che, a discapito delle riforme portate avanti da

Gorbaciov, aveva continuato ad imporre il suo potere con la forza) sfociarono nel sangue. Solo il 25 dicembre del 1989, con l'uccisione del feroce dittatore fu proclamata la fine del regime comunista.



Caduta del Muro di Berlino

Armi Nucleari in Italia, OGGI.



Un'immagine satellitare della base di Ghedi mostra parte dell'infrastruttura nucleare

C'è un angolo della provincia di Brescia dove la Guerra Fredda non è mai finita. Negli hangar dell'aeroporto di Ghedi ci sono ancora oggi caccia italiani pronti al decollo per andare all'attacco con bombe nucleari sotto le ali. Una ricerca della Fas, Federation of American Scientists, documenta come l'Italia custodisca il numero più alto di armi nucleari statunitensi schierate in Europa: 70 ordigni su un totale di 180. E siamo gli unici con due basi atomiche: quella dell'Aeronautica militare di Ghedi e quella statunitense di Aviano (Pordenone). Ufficialmente, questo arsenale in Italia non esiste: né il governo di Washington né quello di Roma hanno mai ammesso la loro presenza. E nella targa commemorativa appena inaugurata non si accenna neppure ad esse: si parla genericamente di "missione Nato". Un esperto americano di armamenti Hans Kristensen, direttore del "Nuclear Information Project" dell'organizzazione "Federation of American Scientists" con sede a Washington DC, che ha appena pubblicato un rigoroso studio sulle armi nucleari Usa presenti nella base di Ghedi. Kristensen cita due informazioni tecniche che permettono di dimostrare la presenza di queste armi a Ghedi: «Uno dei più importanti segni rivelatori è la presenza del 704esimo Squadrone Munitions Support (Munss), un'unità della US Air Force che consta di circa 134 militari e che ha il compito di proteggere e mantenere operative le 20 bombe nucleari B-61 presenti nella base. Il Munss non sarebbe presente nella base se non ci fossero armi nucleari. Esistono solo quattro unità Munss nell'aviazione militare statunitense e sono dislocate nelle quattro basi in Europa, dove le armi nucleari sono conservate per essere lanciate da aerei della nazione ospitante».

Il secondo segno rivelatore, spiega Kristensen, è la presenza di alcuni speciali veicoli Nato fotografati dai satelliti: in gergo si chiamano, “Nato Weapons Maintenance Trucks” (WMTs), grandi camion militari equipaggiati di complesse tecnologie. « La Nato ha dodici di questi camion, che sono progettati in modo specifico per permettere di fare la manutenzione delle bombe nucleari sul posto, nelle basi in cui sono immagazzinate in Europa. Un’immagine satellitare, fornita da Digital Globe attraverso Google Earth, mostra uno di questi camion Wmt parcheggiato vicino gli alloggiamenti del 704esimo Squadrone Munss a Ghedi in data 12 marzo 2014. Un’immagine più vecchia del 28 settembre 2009, mostra due camion Wmt nella stessa posizione», scrive Kristensen.

Le venti bombe di Ghedi sono di proprietà americana, custodite da militari statunitensi. Hans Kristensen spiega che gli ordigni della base sono di due tipi: i B61-4 con potenze da 0.3 a 50 kiloton e i B61-3 con potenze da 0.3 a 170 kiloton, ovvero 11 volte la carica dell’atomica che distrusse Hiroshima nel 1945. Ma è previsto che queste armi devastanti, vengano sganciate da cacciabombardieri Tornado italiani: i velivoli del Sesto Stormo. Un reparto celebre, i cui piloti vengono chiamati “I diavoli rossi”: sono stati i protagonisti delle campagne aeree in Iraq nel 1991, in Bosnia nel 1996, in Kosovo nel 1999 e due anni fa in Libia. Assieme alle missioni di bombardamento convenzionale, gli equipaggi, vengono continuamente addestrati per l’eventualità di uno “strike nucleare”. E nel futuro sono destinati a proseguire questo doppio compito sugli F-35, che avranno la capacità di imbarcare gli ordigni nucleari.

Fonte: L’espresso del 01/7/2014, articolo di Stefania Maurizi



Capitolo X

La fine di un'epoca

La Guerra Fredda, è terminata ufficialmente con la caduta dell'Unione Sovietica ma l'epopea della Vigilanza Aeronautica Militare è proseguita per altri quattordici anni, fino al 2004, anno in cui è stata smobilitata. Questa specializzazione incessantemente operativa, ha attraversato vigilando l'uragano della Guerra Fredda e del Terrorismo in tutte le sue fasi e ne è stata il consapevole e attento guardiano silenzioso. Con dignità, onore e sempre fedele alle proprie tradizioni, silenziosamente e senza alcun clamore, in egual modo com'è nata, la VAM, si è congedata per sempre dalla storia. Come una madre amorosa e attenta che senza proclami accudisce al proprio figlio che cresce, la VAM ha protetto anno dopo anno, in ogni istante quel lembo di terra italiana affidatogli dallo Stato. A testa alta, ma non senza rammarico, ora lascia questa pesante eredità alle future generazioni di militari. Altri giovani che nel nuovo millennio ne hanno preso il non invidiabile posto, ma è così, che la VAM per i posteri è diventata "leggenda".



L'ultimo giuramento

L'ultimo Corso VAM fu il 379°.

La sospensione della leva obbligatoria è ormai molto vicina. Per anni assolvere il servizio militare era stato motivo di vanto e fierezza. Milioni erano stati i ragazzi italiani che con orgoglio e convinzione avevano per 12 mesi servito la Patria. In quasi 500.000 avevano transitato dal Tommaso Fabbri. Ora però vanto e fierezza mutano in sentimento di disappunto e disaffezione. Gli ora 10 mesi di servizio militare sono considerati dalle famiglie italiane tempo sottratto agli studi, a un lavoro, a quanto altro di alternativo e più remunerativo il paese è in grado di offrire. L'inserimento nel contesto lavorativo è per altro non facile. Quei 10 mesi possono essere talvolta fondamentali. Possono includere un'occasione da non sciupare. L'Italia deve inoltre adeguarsi agli standard della NATO, un lavoro già da qualche tempo avviato dagli altri paesi membri. Opinione pubblica e Governo sono ormai in accordo e convergono sulla decisione finale. Essendo il servizio di leva sancito dalla Costituzione, la sua abrogazione è complessa. Si vuole inoltre lasciare la possibilità di

ripristinare la leva dei coscritti in caso di necessità. Con la legge Martino n° 226 del 23 Agosto 2004 ne verrà così decretata la sospensione a partire dai ragazzi del 1986. E' una svolta importante che determinerà la chiusura di numerosi Centri di Addestramento Reclute dell'Esercito Italiano. L'Aeronautica Militare adotterà invece una politica di riconversione e rimodulazione, adeguando i compiti delle sue scuole reclute ai nuovi obiettivi formativi. Con l'eccezione di Matera che da tempo ha chiuso i battenti. Il Giuramento del 379 Corso VAM, sarà l'ultimo grande evento prima del definitivo congedo della leggendaria S.A.R.V.A.M. Il 10 Dicembre del 2004, 300 allievi giurano fedeltà alla Patria. Un urlo coeso e intenso, "LO GIURO!". Le mani dei ragazzi si sollevano verso l'alto in un movimento unico e sincrono. A voce alta si canta l'Inno di Mameli. Poi gli applausi, la lettura della Preghiera della Patria, e le note della Canzone del Piave. E' magia! E' l'ultimo atto di uno spettacolo che per oltre 46 anni è andato in scena sul magnifico palco di Viterbo, e su cui oggi il 379° corso chiuderà per sempre il sipario.



Epilogo

“L'aeronautica fonda le sue radici nella disciplina e nel costante ricordo del suo passato. L'incontro di oggi è necessario per non perdere la memoria di un reparto che nel corso degli anni passati ha rappresentato una delle nostre tante eccellenze. Questi uomini oggi, sono per tutti noi e soprattutto per i giovani, un vero esempio di sacrificio e coraggio”.

Luigi Levante, il Comandante dell'aeroporto militare di Capodichino (2015)

Quando i VAM tornarono a marciare

Nel 2011, sette anni dopo la sospensione della Leva Obbligatoria e la conseguente smobilitazione della VAM, un gruppo di veterani VAM ha deciso di organizzare il Primo Raduno (non associativo) Nazionale della Vigilanza Aeronautica Militare presso l'Aeroporto T. Fabbri di Viterbo. I partecipanti sono circa un centinaio.

Tratto dal libro 1937-2012 Aeroporto Tommaso Fabbri “75 anni di aeronautica militare a Viterbo”

“Sabato 21 Maggio in una calda giornata che preannuncia l’imminente arrivo dell’estate, quasi 100 VETERANI già frequentatori della Scuola Centrale VAM e della SARVAM, visibilmente emozionati e commossi, prendono parte al primo raduno Nazionale VAM. Un’iniziativa organizzata da un gruppo di affezionati e nostalgici “EX” e PATROCINATA dal Comando della Scuola che per l’occasione ha riaperto i cancelli del Tommaso Fabbri ai fieri e orgogliosi sostenitori dello storico motto CAVE ADSUM. L’esito positivo del raduno RISUONERA’ così tanto forte tra il popolo di internet che in breve tempo sarà costituito un comitato (Maurizio, Mirco, Stefano e Valerio, i fondatori) che risulterà determinate per l’organizzazione della giornata commemorativa del 10 Giugno 2012 durante la quale oltre a celebrare i 75 anni di Storia del reparto, si svolgerà il 2°Raduno nazionale VAM”.

Negli anni successivi altri raduni seguirono e da questi primi virgulti che formalmente segnavano la rinascita della VAM, nacquero delle Associazioni. Oggi i raduni dei veterani si svolgono in tutte le Basi dell’Aeronautica d’Italia. La nascita di Facebook inoltre ha fatto in modo che venissero create moltissime pagine che ripercorrendo la storia della VAM, nel tempo hanno permesso a moltissimi veterani di ritrovarsi e unirsi nel ricordo.

Resta encomiabile l’opera dei tanti che con la loro abnegazione, per mezzo delle Associazioni e dei Social, quotidianamente, portano avanti il ricordo per i posteri di questa splendida Specializzazione dell’A.M. affinché non venga dimenticata quale parte integrante della storia d’Italia.



Il mio ritorno a Viterbo

Maggio 2017

Tanti anni sono trascorsi da quei giorni quando abbiamo indossato quella uniforme.

Tanto tempo è passato, molte cose sono cambiate, noi stessi siamo mutati, la vita non ci ha lasciato puri e immuni dalla decadenza degli anni che sono venuti. Tuttavia, ciò che abbiamo amato davvero non ha subito cambiamenti, un amore per ciò che abbiamo vissuto che nulla potrà mai trasformare.

Il sacrificio, l'orgoglio di appartenenza non può essere vanificato dal tempo che passa inesorabile, poiché più è intenso il sacrificio, più è potente l'orgoglio.

Gli anni sono fatti di tanti giorni, vissuti, ora contro ora, minuto contro minuto, e chi mai avrebbe pensato che un giorno avremmo desiderato di poter tornare in questo luogo, in cui da giovani imberbi ragazzini, entrammo, per uscirne tempo dopo, finalmente uomini.

ECCOLI, sono i VAM, dispiegati in lunghe file, nel centro la grande bandiera tricolore e avanti a tutti viene la Corona di alloro, per commemorare i Caduti dell'Aeronautica Militare.

Marciano tutti insieme, sono tanti, uomini di tutte le età, ma con loro se li guardi bene, sfilano tante ombre: sono quel mezzo milione di ragazzi che in cinquanta anni attraversarono quel cancello per dare vita a una leggenda.

Ognuno di loro, negli anni, ha donato quella piccola parte di se che ha creato la via per ciò che è oggi l'Arma Aeronautica.

Questi VAM, arrivati da ogni parte d'Italia; giungono dalla Pianura Padana, dalla Puglia, dal Lazio, la Campania, dalla Sicilia e la Sardegna e tutti insieme rappresentano mezzo secolo di storia d'Italia.

Ciascuno di loro oggi raffigura mille ragazzi, mille anime, mille spiriti, che vestiti in azzurro portarono nel cuore la bandiera tricolore.

Tutti insieme attraversano quel famoso cancello, inizio di tante avventure, e si dispongono inquadrati di fronte a quel monumento che ricorda i caduti dell'aeronautica Militare in tutte le guerre, accanto, vi è l'asta della bandiera che svetta dritta verso il cielo: è pronta per accogliere il vessillo tanto amato. Lievi si odono salire le dolci note dell'Inno di Mameli.

L'ATTENTI, secco si propaga come un'esplosione nell'aria e come un sol uomo, memori di un addestramento mai dimenticato, all'unisono decine di scarpe battono i tacchi.

La melodia dell'Inno d'Italia si diffonde e poi pian piano, si odono fluttuare nell'aria le voci di tanti che ne cantano, commossi le sacre parole.

I cuori battono e gli occhi s'inumidiscono e solo chi ama e ha servito in armi la Patria lo può capire.

La bandiera sale sull'asta, i militari dell'A.M. e gli Avieri VAM sull'attenti rendono onore a quel tricolore che su tanti campi di battaglia ha rappresentato la loro Nazione.

La corona, sulle note del "Silenzio" è poggiata sul monumento e tutto sembra immobile nel cielo plumbeo, anche la pioggia rispettosa di questo momento, poco prima si è quietata. Ricordiamo chi immolò la vita per l'Italia a imperituro ricordo del loro estremo sacrificio.

Le vecchie palazzine abbandonate e quelle nuove instaurano un legame nel tempo e poco riconosciamo ma è Viterbo, la nostra Scuola, la VAM, come tanti Viterbesi ancora la chiama, segno di un'epoca che anche loro fanno fatica a dimenticare.

Riuniti in una grande platea, ci si scambiano i doni tra partecipanti, discorsi commoventi dettati dal cuore, questo è ricordare la VAM!

Siamo tutti lì, ognuno di noi porta un indumento che rappresenta questo magnifico Corpo: chi una Piatta, chi un basco e un fazzoletto, chi la sua amata uniforme. Sembrano piccole cose, ma per noi sono il ricordo di appartenenza a un qualcosa che negli anni con diritto si è guadagnato il suo posto nel cuore di ognuno, l'essere stati dei VAM.

Tutti sono rappresentati, dal 1° Corso a quelli più alti, una giornata indimenticabile.

Oggi ho attaccato lo stemma della VAM sul mio giubbotto e sono uscito da casa, ho camminato per le strade della mia città: aspetto che qualcuno mi chieda cosa raffigura e perché lo porto, e quando l'hanno fatto, io gli ho risposto:

<<Perché lo porto? >>

<<PERCHE' IO SONO UN VAM!>>.

Per non dimenticare

Il militare fu un periodo che ha segnato tutti nel profondo della propria anima lasciando un'impronta incancellabile, quanto intensa, che oggi a distanza di tanti anni per molti di noi rappresenta uno dei momenti più belli e in qualche modo, strani e indecifrabili della vita. Se durante quel periodo in una parte di noi sentivamo impellente il bisogno di libertà, e rimpiangevamo la nostra vecchia vita, dall'altra parte eravamo sempre più legati a quel nuovo impegno e a quella uniforme. Quella vita a noi piaceva e con dignità, onestà e senso del dovere eseguimmo i nostri compiti e infine negli anni che vennero, fummo ricompensati.

Oggi, ognuno di noi è veramente fiero di essere stato un V.A.M. Non dimenticheremo mai come improvvisamente dalla tranquillità familiare, la scuola, il lavoro, ci trovammo sbattuti dentro un sistema che mai avremmo pensato potesse esistere, la Scuola Centrale VAM di Viterbo. Chi vi entrò, nel freddo pungente dei mesi invernali e chi sotto il sole bruciante della calura estiva, dovette ammettere che era più importante un uniforme ben portata, un "cubo" eseguito perfettamente, oppure un saluto militare ben fatto, che conoscere i versi dei poeti del Rinascimento. Poi dovemmo correre, marciare, addestrarci all'uso del fucile mitragliatore oppure nel saper lanciare una bomba a mano modello SRCM. Fummo formati e destinati ai reparti, nelle Caserme di tutta l'Italia, con estenuanti turni di guardia da fare e come sempre, sotto il sole o sotto la neve, spesso bagnati fradici o semi congelati. Fummo inviati ognuno verso il proprio destino, chi in un Gruppo I.T, chi in un Aeroporto, chi un Deposito, per molti fu più dura che per altri, ma tutti servimmo e difendemmo la nostra Patria e le nostre famiglie. Oggi siamo qui per ricordare sempre a chiunque e in particolare alle nuove generazioni di militari, che lo facemmo in cambio di un niente, né stipendi, né agevolazioni, nulla ricevemmo per aver fatto il nostro dovere, se non l'orgoglio di averlo fatto e per questo motivo resteremo sempre debitori alla Patria per averci concesso il supremo onore di servirla.

Nel 2004 il servizio militare obbligatorio è stato abrogato e i cancelli di moltissime caserme si sono chiusi per sempre. Fra molti anni resterà ben poco di tutto questo, quando la memoria di chi c'era si spegnerà. Mi piace pensare, però, che anche se il ricordo verrà meno, a chi ancora vorrà ascoltarle, su quei piazzali, portate dal vento, si potranno udire le voci dei tanti ragazzi che la marciarono, cantarono e anche soffrirono. Non potranno sfuggire all'occhio attento le ombre che ancora popoleranno quelle piazze d'armi, quelle camerate, quelle mense. Oggi quei luoghi appartengono al silenzio e all'oblio dei più, ma per molti di noi i ricordi di quell'epopea vivono ancora la, per sempre, insieme alla nostra giovinezza, perchè come cita una vecchia canzone dell'Esercito Britannico:

"Old soldiers never die"

<< I vecchi soldati non muoiono mai, ma si dissolvono nell'aria >>.

Fine

Capitolo XI

ELENCO COMPLETO DELLE BASI DELL'AERONAUTICA MILITARE: ORGANIZZAZIONE OPERATIVA DELL'AERONAUTICA MILITARE ANNO 1984

1^ REGIONE AEREA MILANO



- **1° Regional Operations Centre (ROC) Monte Venda**



- **2 Stormo Cacciabombardieri Ricognitori "Mario D'Agostini" Treviso:**



14 Gruppo CBR su G-91R - 103 Gruppo CBR su G-91R - 402 Gruppo STO - 502 Gruppo SLO

602 Squadriglia Collegamenti Raggruppamento Supporto Mobile

- **3 Stormo Caccia Ricognitori Villafranca:**



28 Gruppo CBR su F-104G



132 Gruppo CBR su RF-104G - 403 Gruppo STO - 503 Gruppo SLO - 603 Squadriglia Collegamenti

- **5 Stormo Caccia “Giuseppe Cenni” Rimini Miramare:**



23 Gruppo CIO su F-104S 102 Gruppo CBO su F-104S (poi dal 1993 all'Aeroporto di Ghedi)



405 Gruppo STO - 505 Gruppo STO - 605 Squadriglia Collegamenti

- **6 Stormo Cacciabombardieri “Alfredo Fusco” Ghedi:**



154 Gruppo CBOC (Diavoli Rossi) su Tornado IDS

155 Gruppo CBOC (Diavoli neri) su Tornado IDS



102° Gruppo CBOC (I Paperi) su Tornado IDS (Trasferito a Ghedi dal 13 settembre 1993)



406 Gruppo STO - 506 Gruppo SLO - 606 Squadriglia Collegamenti

- **8 Stormo Cacciabombardieri Ricognitori “Gino Prido” Cervia:**



101 Gruppo CBR su G-91Y - 408 Gruppo STO - 508 Gruppo SLO - 608 Squadriglia Collegamenti

- **51 Stormo Caccia “Ferruccio Serafini” Istrana:**



22 Gruppo CIO su F-104S - 155 Gruppo CBO su F-104S - 451 Gruppo STO - 551 Gruppo SLO -

651 Squadriglia Collegamenti

- **53 Stormo Caccia Intercettori Ognitempo “Giuseppe Chiarini” Cameri:**



21 Gruppo CIO su F-104S - 453 Gruppo STO - 553 Gruppo SLO - 653 Squadriglia Collegamenti



313 Gruppo Addestramento Acrobatico su MB-339 Rivolto del Friuli

1^ Aerobrigata Intercettori Teleguidati Padova



- **7 Reparto Vicenza:**



65 Gru. IT Montichiari

67 Gru. IT Monte Calvarina



- **16 Reparto/Stormo Treviso**



57 Gruppo IT Ceggia

58 Gruppo Cordovado



- **17 Reparto/Stormo Padova**



72 Gr. IT Bovolone

79 Gru. IT Zelo

80 Gr. IT Bagnoli di Sopra

81 Gr. IT Chioggia



501°RSLO (Reparto Servizi Logistici Operativi) 1^ B.A



302 Gruppo Collocamenti Orio del Serio



Comando 1^ Regione Aerea Milano

2^ REGIONE AEREA ROMA



- **4° Stormo Caccia Intercettori Ognitempo “Amedeo d’Aosta” Grosseto:**



9 Gruppo CIO su F-104S - 404 Gruppo STO - 504 Gruppo SLO - 604 Squadriglia Collegamenti

- **9° Stormo Caccia Intercettori Ognitempo “Francesco Baracca” Grazzanise**



10 Gruppo CIO su F-104S - 409 Gruppo STO - 509 Gruppo SLO - 609 Squadriglia Collegamenti

- **14 Stormo Pratica di Mare:**



71 Gru. Guerra Elettronica su PD-808 e G-222 - 414 Gru. STO - 514 Gru. SLO - 614 Squadriglia Collegamenti

- **15 Stormo SAR “Stefano Cagna” Ciampino:**



85 Gruppo SAR su HH-3F Ciampino - 82 Gruppo SAR su HH-3F Trapani - 83 Gruppo SAR su HH-3F Rimini

84 Gruppo SAR su HH-3F Brindisi - 415 Gruppo STO Ciampino - 515 Gruppo SLO Ciampino

615 Squadriglia Collegamenti Ciampino

Centri SAR a: Cameri, Villafranca, Istrana, Grosseto, Decimomannu, Amendola.

20 Gruppo Addestramento su TF-104G Grosseto

- **30 Stormo Antisom Cagliari-Elmas:**



86 Gruppo AS su Atlantic - 430 Gruppo STO - 530 Gruppo SLO - 630 Squadriglia Collegamenti

31 Stormo Trasporti di Stato Ciampino - 93 Gruppo TS su SH-3F e AB-204 - 306 Gruppo TS su DC-9, PD-808

46 Aerobrigata TM Pisa



2 Gruppo TM su G-222 - 50 Gruppo TM su C-130 - 98 Gruppo TM su G-222 - 446 Gruppo STO

546 Gruppo SLO - 646 Squadriglia Collegamenti - 303 Gruppo su P-166 Guidonia - 307 Gruppo Collegamenti (Quadro) Guidonia

3^a REGIONE AEREA BARI



- **3 Regional Operations Centre (ROC) Martinafranca**



- **18 Gruppo NODA su F-104S Trapani-Birgi (Nucleo Operativo Difesa Aerea)**
- **32 Stormo Cacciabombardieri Ricognitori "Armando Boetto" Brindisi:**



13 Gruppo CBR su G-91Y - 432 Gruppo STO - 532 Gruppo SLO - 632 Squadriglia Collegamenti

- **36 Stormo Caccia "Helmut Seidl" Gioia del Colle:**



12 Gruppo CIO su F-104S - 156 Gruppo CBO su F-104S - 436 Gruppo STO - 536 Gruppo SLO

636 Squadriglia Collegamenti

- **41 Stormo Antisom “Athos Ammannato” CT-Sigonella:**



87 Gruppo AS (Quadro) - 88 Gruppo AS su Atlantic - 441 Gruppo STO - 541 Gruppo SLO - 641 Squadriglia Collegamenti

512 Squadriglia Autonoma Collegamenti Bari-Palese - 304 Gruppo Collegamenti (Quadro) Bari-Palese

I radar della difesa aerea

La rete radar della difesa aerea si compone di un complesso di radar fissi e mobili, in gran parte integrati nella rete radar NADGE (NATO Air Defence Ground Environment).

I radar della difesa aerea sono resi operanti dai Gr.R.A.M. (Gruppi Radar Aeronautica Militare), unità operative comprendenti sia il personale della difesa aerea, che i servizi tecnici necessari e un reparto di protezione locale (V.A.M.).

- **11 Gr.R.A.M. Poggio Renatico**



- **12 Gr.R.A.M. Mortara**



- **13 Gr.R.A.M. Lame**



- 14 Gr.R.A.M. Potenza Picena 15 Gr.R.A.M. Capo Mele 17 Gr.R.A.M. Monte Scinauz



- 21 Gr.R.A.M. Poggio Ballone 22 Gr.R.A.M. Licola 31 Gr.R.A.M. Iacotenente



- 32 Gr.R.A.M. Otranto 33 Gr.R.A.M. Pescara 34 Gr.R.A.M. Mezzogregorio



- 35 Gr.R.A.M. Marsala (TP) 36 Gr.R.A.M. Isola Capo Rizzuto



I Depositi dell'Aeronautica Militare

- **Centro Controllo Scorte (CCS) di Roma-Acquasanta (Oggi R.E.S.IA.)**

Il complesso delle scorte e delle dotazioni dell'Aeronautica era gestito dal Centro Controllo Scorte (CCS) di Roma-Acquasanta (oggi Re.S.I.A.) che controllava tutto l'andamento dei movimenti nella rete dei depositi sparsi su tutto il territorio. Erano esclusi da questo solo i cosiddetti, POL (Petrol, Oil, Lubricants), cioè i combustibili e gli oli che erano distribuiti sotto il controllo della Direzione Rete POL di Parma da dove si irradiava la rete di oleodotti che servivano gli aeroporti militari del Nord Italia.



Il 1° Deposito Centrale e i 112°, 114°, 115°, 116° Depositi Sussidiari erano Depositi di esplosivi. Il 111° era un deposito missili.

Il 14° Deposito Centrale e i 142° e 143° Depositi Sussidiari erano depositi di autoveicoli e pezzi di ricambio per autoveicoli.

• 1 Dep. Centrale Monterotondo



• 2 Dep. Centrale Gallarate



• 5 Dep. Centrale Novara



• 6 Dep. Centrale Fiumucino



• 7 Dep. Centrale Vigodarzere



• 8 Dep. Centrale Torricola



• 11 Dep. Centrale Orte



• 14 Dep. Centrale Modena



• 63 Dep, Sussidiario Fornovo Taro



- **64 Dep. Sussidiario Monte Argentario**

65 Dep. Sussidiario Taranto



- **66 Deposito Sussidiario Siracusa**
- **68 Dep. Sussidiario Monte Urpinu (CA)**

67 Deposito Sussidiario Trapani

111 Deposito Sussidiario Castello di Annone



- **112 Deposito Sussidiario Sanguinetto**

114 Deposito Sussidiario Francavilla Fontana



- **115 Deposito Sussidiario Vizzini**

116 Deposito Sussidiario Serrenti



- **142 Deposito Sussidiario Rieti**
- **143 Deposito Sussidiario Monterotondo**

Ispettorato Logistico – Stato Maggiore Aeronautica

Dal 6 Reparto dell'Ispettorato Logistico dello SMA dipendono i Gruppi Genio Campale (Campalgenio) che hanno per missione la realizzazione e la riparazione, in pace o in guerra, delle piste e delle attrezzature aeroportuali operative. Sono costituiti in ragione di uno per ciascuna Regione Aerea.

- **27 Gru. Genio Campale Vicenza** **8 Gru. Genio Campale Ciampino** **16 Gru. Genio Campale Bari-Palese**



Comando Generale delle scuole - Stato Maggiore Aeronautica

Dal Comando Scuole Dipendono i Seguenti istituti e scuole di formazione o specializzazione:

- **Scuola di Guerra Aerea Firenze** **Accademia Aeronautica Pozzuoli**



- **Scuola di Applicazione Firenze** **Scuola di Volo Basico Iniziale Aviogetti Lecce-Galatina:**



212 Gruppo su MB-339 - 213 Gruppo su MN-339

- **Scuola Volo Basico Avanzato Aviogetti Foggia-Amendola:**



204 Gruppo su G-91T - 201 Gruppo Su G-91T - 660 Squadriglia Collegamenti

- **Scuola Volo Basico e Avanzato a Elica Latina:**



-207 Gruppo su SF-260M, P-166

Scuola di Volo Elicotteri Frosinone:



- 208 Gruppo su AB-47, AB-204

- **S.A.R.A.M Macerata**



- **S.A.R.A.M Taranto**



- **S.A.R.V.A.M Viterbo**



- **Scuola Centrale Istruttori di Volo Grottaglie**

- **Scuola Metodo Didattico Guidonia**



- **Scuola Sottufficiali Caserta**



- **Centro Tecnico Addestrativo Difesa Aerea Borgo Piave**



- **Centro Tecn. Addestr. TLC e assistenza al volo Pratica di Mare Scuola di Sanità A.M. Roma**



- **Scuola Lingue Estere A.M. Ciampino**



Ringraziamenti

Ringraziamo tutte le pagine Web (elencate nella sezione Webgrafia) che ci hanno permesso di realizzare questa ricerca. In Particolare vogliamo ringraziare “Guardiano Silenzioso” il sito web della **1^a Aerobrigata Intercettori Teleguidati** (<http://nikemissile.altervista.org/index.html>) per l’enorme aiuto fornitoci. Ringraziamo tutti i VAM, Giovanni Rigioli, Carlo Salis, Gianni Caprini, Solfarelli Vito, Gaetano Ingenito, Di Stefano Luigi, Giovanni Luigi Moro e Loris Cenedese, per la collaborazione dataci permettendoci di usare le loro testimonianze e fotografie. Un ringraziamento speciale va a tutti i veterani VAM che con i loro preziosi consigli hanno contribuito a rendere questo libro più completo.



Bibliografia

- 1937-2012 Aeroporto Tommaso Fabbri 75 anni di Aeronautica Militare a Viterbo;
- "la 36^Aerobrigata Interdizione Strategica "Jupiter" Il contributo italiano alla guerra fredda." di Antonio Mariani;
- "Stormi d'Italia Storia dell'aviazione militare italiana, Mursia, Milano 1975" di Giulio Lazzati;
- "Capodanno del VAM" di Edoardo Albinati - 1998;
- "Aeronautica & Difesa" di Giuseppe Ciampaglia;
- " Da Viterbo a Torino-Caselle" memorie di Loris Cenedese;
- "Notizie NATO', febbraio 1987, p. 35";
- "The Defence of North-East Italy", 'NATO's Sixteen Nations', maggio-giugno 1983 -Donati.";
- "W.M. Arkin e R. Fieldhouse, "Le forze americane in Italia", in IRDISP, 'Quello che i russi già sanno e gli italiani non devono sapere', II ed., stampato in proprio, Roma, 1984.";

Webgrafia

- Murgia Jiupiter - <http://www.basijupiter.altervista.org/index.php/le-10-basi/26-come-erano-costruite-le-basi>;
- <http://www.nikemissile.altervista.org/aeroBrigata4.html>
- [1984: a un passo dalla guerra nucleare? di Danilo Secci](#);
- ["L'Aeronautica Militare Italiana negli anni della guerra fredda"](#)
- https://www.facebook.com/UNOSEIUNOVAM/?ref=aymt_homepage_panel
- https://it.wikipedia.org/wiki/Guerra_fredda
- https://it.wikipedia.org/wiki/Crisi_di_Sigonella
- http://livesicilia.it/2016/04/15/lampedusa-e-i-missili-di-gheddafi-trenta-anni-fa-la-grande-paura_738896/
- https://en.wikipedia.org/wiki/Cruise_missile

- https://it.wikipedia.org/wiki/MIM-14_Nike_Hercules
- https://it.wikipedia.org/wiki/Disastro_di_%C4%8Cernoby1%27
- <http://www.radioradicale.it/exagora/laeronautica-militare-italiana-5-quello-che-i-russi-gia-sanno-e-gli-italiani-non-devono-sapere>
- <http://www.ilpost.it/2013/05/18/able-archer-urss-1983/>
- <http://www.luciocaste.it/wordpress/55-anniversario-della-nascita-della-scuola-centrale-vam/>
- <http://www.aeronautica-italiana.it/Frecce%20Tricolori.html>
- <http://nikemissile.altervista.org/Poligono2.html>
- https://it.wikipedia.org/wiki/Beretta_MAB_38
- <http://www.armiespy.com/mab-38-moschetto-automatico-beretta-modello-1938/>
- http://www.lavelina.it/nuovosito/notizie/2008/settembre/6_Iranieri_massimo.html
- www.aeronautica.difesa.it



Stampato in proprio

Finito di stampare nel Luglio 2017

Presso la TIPOGRAFIA EUROSIA P.zza S. Eurosia, 3 00154 – Roma