



ASSOCIAZIONE NAZIONALE CARABINIERI
Sezione "Generale M.O.V.C. Carlo Alberto Dalla Chiesa"
TORINO

FRANCESCO GOLINI

CARABINIERI AVIATORI A TORINO

Album di memorie, immagini, testimonianze





ASSOCIAZIONE NAZIONALE CARABINIERI
Sezione "Generale M.O.V.C. Carlo Alberto Dalla Chiesa"
TORINO

FRANCESCO GOLINI

Carabinieri aviatori a Torino

Album di memorie, immagini, testimonianze

Con il contributo di:



Copyright © 2017 Francesco Golini
Tutti i diritti riservati / All rights reserved

Opera promossa dall'ASSOCIAZIONE NAZIONALE CARABINIERI
Sezione "Generale M.O.V.C. Carlo Alberto Dalla Chiesa"
TORINO

Stampato nel mese di aprile 2017
presso CDM Servizio Grafico Srl
10093 Collegno (TO)

Realizzazione grafica e impaginazione
Paola Palumbo

In copertina:
1915. Il Corazziere M.A.V.M. Italo Urbinati (a sinistra)
e il Tenente pilota del Corpo Aeronautico Angelo Pizzini (che guarda l'obiettivo)
in volo ai comandi di un Bombardiere Caproni Ca.3
(collezione Massimiliano De Antoni)

In quarta di copertina:
7 ottobre 1984. AB 412 in volo su Torino
(foto di Goffredo Borreni)

Pubblicazione fuori commercio scaricabile in pdf da
www.museoagusta.it

SOMMARIO

- p. 5 Saluti del *Gen. B. Antonio Schirosi*
7 Saluti del *Gen. C.A. Franco Cravarezza*
9 Introduzione di *Gianni Oliva*

CARABINIERI AVIATORI A TORINO

- 13 LA GRANDE GUERRA
14 Ernesto Cabruna
25 Carabinieri piloti caduti
30 Carabinieri piloti decorati ESC
38 Altri aviatori dell'Arma dei Carabinieri che combatterono nella Grande guerra ESC
49 L'AVVENTO DELL'ALA ROTANTE
50 Torino e l'invenzione dell'elicottero
52 Gli albori della produzione industriale degli elicotteri in Italia
55 LA COSTITUZIONE DEL 1° NUCLEO ELICOTTERI CARABINIERI
56 Gli elicotteri dei Carabinieri decollano da Torino
69 IL VALORE DELLA TESTIMONIANZA
70 Testimonianze
94 Intervista di *Mauro Marucco*
97 Testimonianza di *Vincenzo Cocco*
100 Testimonianza di *Roberto Testi*
105 Principali riconoscimenti ottenuti in tempi recenti
107 DALL'ELISOCCORSO SUSSIDIARIO ALL'ELISOCCORSO SANITARIO
115 1° NUCLEO ELICOTTERI CARABINIERI – VOLPIANO
124 Incidenti di volo
126 Foto di reparto
131 Foto storiche
141 IL CINQUANTENARIO DEL 1° NEC ALL'AERITALIA
143 Il restauro dell'Agusta Bell 47 G3 BI *Super Alpino* CC 24
153 La Manifestazione 2-3 Luglio 2016
157 BIBLIOGRAFIA E FONTI
159 RINGRAZIAMENTI

SALUTI

del GEN. B. ANTONIO SCHIROSI



Un caloroso saluto e un abbraccio al collega e Socio dell'ultra centenaria Sezione ANC di Torino, Magg. MBVM Franco Golini, per aver avuto l'idea di ricordare con questo bel libro il cinquantenario della nascita del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri in Torino.

La realizzazione dell'opera ha certamente richiesto un lavoro impegnativo e certosino per raccogliere, riordinare e catalogare tutti i documenti relativi sia alla nascita del 1° Nucleo Elicotteri sia – con un più ampio respiro – alla partecipazione dei primi 173 Carabinieri immessi nella nascente Aviazione nel periodo della Prima Guerra mondiale. Erano i pionieri del volo che in molte circostanze si sono fatti valere per il coraggio e per l'intraprendenza.

Con il passare del tempo la nostra memoria si affievolisce e non sempre ricorda con precisione gli avvenimenti passati. Fermare in uno scritto tali avvenimenti è la cosa migliore. È ciò che ha fatto il Maggiore Golini con il suo libro – essendo stato anche Comandante del 1° Nucleo Elicotteri per un certo numero di anni – nel ricordare i Carabinieri piloti caduti, quelli decorati di medaglie al Valore, la nascita dell'Ala Rotante, l'invenzione dell'elicottero in Torino e altro ancora.

La Sezione ANC di Torino non poteva rimanere estranea nella realizzazione di questa necessaria opera; mi preme fare brevi cenni per presentare l'origine della Sezione e il lavoro che svolge.

Il Regio Decreto dell'aprile 1881 ha liberalizzato l'associazionismo anche per i militari non più in attività di servizio. Il 5 febbraio 1888, per iniziativa del Mar. Magg. MAVM Angelo PAREA – confortato da un nutrito numero di altri colleghi e Carabinieri – nasce a Torino L'ASSOCIAZIONE GENERALE DI MUTUO SOCCORSO E FRATELLANZA TRA I RR. CARABINIERI IN CONGEDO E PENSIONATI DI TORINO. Denominazione immutata fin dopo la fine della Prima guerra mondiale.

Questo è il periodo cui si riferisce la raccolta di documenti e immagini della prima parte dell'Album Storico *Carabinieri Aviatori a Torino*.

Solo nel 1925 nasce a Roma la Federazione Nazionale del Carabiniere reale in Congedo per riunire e organizzare le numerose Associazioni che nel frattempo erano nate in Italia, da Nord a Sud e le Isole.

Nel periodo della Seconda guerra mondiale (1940-43) e della Lotta di Liberazione (1943-45), la Sezione di Torino ha attraversato un periodo molto critico. Ciò non di meno, alcuni Soci hanno preso parte attiva alla Resistenza. Mi basta ricordare pochi nomi distintisi come Comandanti di Distaccamento di assalto di Brigata o di Comandanti di Brigata o Capo di Stato Maggiore che hanno operato nella zona di Forno e nel Monferrato:

- i due fratelli Carabinieri Aldo e Ottavio ROSO;
- Il Generale Luigi Sandiano con il nome di battaglia "CESARE";
- Il Generale Silvio Ceva, M.A.V.M con il nome di "PAOLO";
- Il Tenente M.B.V.M. Giuseppe Pagliarani con il nome di battaglia "FIORELLO";
- Il Generale Casavecchia Secondo, prese il nome di battaglia "MARCHINI".

La più recente trasformazione del sodalizio è avvenuta nel 1956 con la denominazione di "Associazione Nazionale Carabinieri" con uno Statuto approvato dal Presidente della Repubblica e un Regolamento valevole per le Sezioni che si costituiscono in Italia e all'estero.

La Sezione A.N.C. di Torino nel 1978, su proposta del Consigliere Avv. Guglielmo Preve, è stata intitolata al Generale M.O.V.C. Carlo Alberto Dalla Chiesa.

I soliti principi di solidarietà unione e aiuto manifestati dai Soci fondatori nel 1888, sono rimasti immutati nel tempo. Questa spiccata propensione è una genuina manifestazione di cittadinanza attiva che si esprime in gratuite partecipazioni garantendo presenza, osservazione e segnalazione nei diversi ambiti del vivere civile.

Un nutrito numero di Soci Volontari fa parte del Nucleo di Protezione Civile e interviene, avendo acquisito con specifici corsi la qualifica e la professionalità richiesta per intervenire in tutte le situazioni di pericolo, (alluvioni, terremoti, eccetera) che si verificano in Italia.

Bravo Franco e complimenti: con il tuo libro mi hai dato la possibilità di porre in evidenza le caratteristiche fondamentali della nostra Sezione, nella quale attivamente partecipi come volontario, che è al servizio dei Soci iscritti e della comunità della Città di Torino.

Associazione Nazionale Carabinieri
Sezione M.O.V.C. "Carlo Alberto Dalla Chiesa" di Torino
il Presidente
Gen. B. Antonio Schirosi

SALUTI

del GEN. C.A. FRANCO CRAVAREZZA



Con piacere e condivisione di spirito saluto, anche a nome dell'Istituto Studi Ricerche Informazioni Difesa e di tutto il Consiglio Permanente delle Associazioni d'Arma di Torino, la coinvolgente iniziativa di Francesco Golini di proporre all'attenzione pubblica e raccontare la storia avventurosa e avvincente dei Carabinieri aviatori a Torino: sintesi, già dal titolo, di realtà straordinarie che richiamano all'immaginario di ciascuno i soldati simbolo dello spirito di servizio e della fedeltà al dovere nati a Torino nel 1814 e la Torino, città della Storia d'Italia e capitale nazionale della tecnologia, uniti anche dal sogno umano, da Icaro a Leonardo da Vinci, di padroneggiare le vie azzurre con lo stesso anelito con il quale si era già confrontato per percorrere la terra sempre più velocemente, scalare le montagne, fendere e esplorare le profondità dei mari.

Le origini del volo militare italiano e delle Armi che ne discesero si possono far risalire alle prime esperienze con gli aerostati, assai difficili da governare, nella campagna d'Africa Orientale di fine Ottocento e poi, nei primi del Novecento, con i dirigibili, già provvisti di motori ad elica e timoni aerodinamici.

Ma l'emozione del primo volo di un aereo completamente italiano e guidato da italiani avverrà proprio a Torino nel gennaio 1909, quando si librò nel cielo dell'ippodromo di Venaria il triplano pilotato da Mario Faccioli, figlio di Aristide Faccioli, pioniere dell'industria automobilistica e aviatoria torinese che lo aveva realizzato nello stabilimento della Società Piemontese Ansaldo-Ceirano.

La nuova specialità aveva ancora carattere pionieristico e lo spirito degli aviatori era pervaso da una certa sportività. Grazie all'interesse suscitato dall'aviazione e alla fiducia riposta dai vertici nella nuova arma aerea, anche a merito dei risultati del primo impiego operativo in Libia e in Cirenaica nel 1911-12, l'Esercito istituì il Servizio Aeronautico e subito dopo costituì il Battaglione Aviatori con comando nella Caserma La Marmora di Torino, cinque squadriglie, un campo scuola a Mirafiori e altre scuole a Pordenone, Aviano e Somma Lombardo.

La localizzazione del battaglione Aviatori a Torino era la risposta dell'Esercito Italiano al costante pro-

gresso del volo e al conseguente impiego dell'aereo in campo militare che vedeva in Torino la città ideale per sviluppare il nuovo mezzo. Non a caso, infatti, proprio lo stesso anno in cui si insediava il battaglione Aviatori, si sviluppava la Scienza Aeronautica presso il castello del Valentino al tempo anche sede del neonato Politecnico, che traeva le sue origini dalle storiche e locali Scuole di Applicazione d'Arma di Artiglieria e Genio. Torino agli inizi del Novecento era considerata la città italiana tra le più attente alle novità portate dall'aeroplano.

Non poteva che far nascere uno speciale legame con la sua storica Arma.

Un legame e una collaborazione che proseguiranno nel tempo, impreziositi da leggendarie gesta, eroici piloti e innovativi tecnici con gli Alamari, e che ancora si perpetuano nei cieli piemontesi a merito dello specialistico 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri di Volpiano, sempre operativo per la sua attività istituzionale e per preziosi concorsi sul territorio.

Presidente del Consiglio Permanente delle Associazioni
d'Arma di Torino e Coordinatore Attività Nord Italia
dell'Istituto Studi Ricerche Informazioni Difesa
Generale di Corpo d'Armata Franco Cravarezza

INTRODUZIONE

di GIANNI OLIVA



L'esperienza dei "carabinieri aviatori" è ignota al grande pubblico, abituato piuttosto ad associare l'Arma agli interventi a tutela dell'ordine pubblico e al contrasto della criminalità organizzata: anche se non è raro vedere in volo gli elicotteri con la scritta "carabinieri", nel-

l'immaginario collettivo gli uomini dell'Arma sono penetrati soprattutto per le loro attività di pattuglia e di presidio, o per la capillare rete di stazioni diffuse sul territorio. Vi è tuttavia una storia di impiego aereo dei carabinieri a cui dà spazio questa ricca ricerca del capitano Francesco Golini, un "album di memorie, immagini, testimonianze" (come recita il sottotitolo) dedicate ai "Carabinieri Aviatori a Torino".

Il punto di partenza è una figura interessante e multiforme, carabiniere, volontario di guerra, aviatore e inventore, Ernesto Cabruna, è nato a Tortona nel 1889 da una solida famiglia di commercianti. Entrato nell'Arma nel 1907 e subito coinvolto nell'emergenza del terremoto di Messina, nel 1911 parte volontario con il grado di Vice Brigadiere per la campagna coloniale di Libia e fa parte del contingente che occupa le isole del Dodecaneso di Rodi e di Coò. Al rientro ottiene il grado di Brigadiere e il comando della stazione piemontese di Salbertrand, nell'alta Valle di Susa. Salbertrand è un luogo relativamente tranquillo: anche se siamo vicini al confine della "nemica" Francia (all'epoca l'Italia è legata alla Germania e all'Austria dal trattato della Triplice Alleanza), nel territorio non vi sono criticità, se non l'endemico traffico di contrabbandieri. Un luogo ideale per una carriera senza preoccupazioni: ma non è questo l'obiettivo di Cabruna. Nel 1915, quando l'Italia entra nel primo conflitto mondiale, egli chiede di essere arruolato in prima linea e viene assegnato alla 10ª compagnia Carabinieri, impegnata sull'Altopiano di Asiago. Qualche mese di combattimento (in cui ottiene una medaglia di bronzo al valore), poi la scelta della vita: la domanda per diventare pilota d'aereo e il trasferimento al Deposito dell'Aeronautica di Torino, dove nel 1916 ottiene il brevetto di pilota.

Il volo è una passione che Cabruna coltiva sin dalla giovinezza: intelletto ingegnoso, nel 1910 ha brevettato un'elica per aria e acqua. L'ingresso nel Battaglione Aviatori del Regio Esercito è per lui l'affermarsi di una vocazione, che si traduce subito in azioni spettacolari.

In un'epoca in cui l'arma aerea è agli albori e i combattimenti tra velivoli hanno il sapore di duelli cavallereschi, Cabruna si distingue per le missioni di ricognizione e di caccia effettuate sul fronte del Carso prima e del Piave poi, con apparecchi Farman MF. 11, Nieuport-Macchi N. 10 e SPAD S. VII: in novecento ore di volo, egli ottiene otto vittorie, oltre all'abbattimento di un pallone di osservazione "Draken" e la distruzione di due velivoli al suolo. In particolare, egli si distingue nel combattimento del cielo di Ponte di Piave del 29 marzo 1918, in cui attacca da solo una formazione austro-ungarica formata da un bombardiere scortato da dieci caccia, riuscendo ad abbattere il capostormo e a costringere gli altri aerei a rinunciare alla missione. Per questa impresa, Cabruna viene promosso nei ranghi degli ufficiali, con il grado di sottotenente.

Gli anni successivi lo vedono protagonista come carabiniere e come patriota, nonostante la precarietà della salute e i postumi di un grave incidente avvenuto a fine guerra in fase di atterraggio: compagno di D'Annunzio nell'impresa di Fiume, tenente, poi capitano in Aeronautica, Cabruna resta nel profondo del suo animo carabiniere e aviatore, compendiando le qualità complementari dell'obbedienza e del coraggio.

Partendo dalla figura di Ernesto Cabruna, il volume segue le vicende dei Carabinieri Piloti di Torino con una lodevole ricchezza documentaria: lettere, relazioni, fotografie, testimonianze si susseguono attraverso i decenni, spaziando dalla grande novità rappresentata dall'avvento dell'ala rotante degli elicotteri, alla costituzione del 1º Nucleo Elicotteri Carabinieri, all'impiego del mezzo nel soccorso tecnico-sanitario. Storia di invenzioni tecnologiche, storia di organizzazione militare, ma soprattutto storia di carabinieri: anche dall'osservatorio particolare e specifico dei "carabinieri aviatori", emergono i tratti che hanno permesso all'Arma di penetrare così profondamente nell'immaginario collettivo. Invocati nel momento del bisogno (quante volte capita di sentire esclamare: "chiamo i carabinieri"?), temuti nel momento della trasgressione ("Attento, ci sono i carabinieri!"), ricordati con orgoglio nazionale per il ruolo nelle missioni internazionali, ridicolizzati in barzellette di ogni tipo: tra manifestazioni di consenso ed espressioni di dissenso, i Carabinieri sono l'istituzione dello Stato più popolare e più conosciuta. Questo volume non fa che confermarlo: dai combattimenti di Cabruna nei cieli del Piave all'elicorso che trasporta i feriti al CTO di Torino è passato un secolo, ma la missione non è cambiata. Ora come allora, al servizio della collettività, nelle forme che lo Stato di volta in volta richiede.

CARABINIERI AVIATORI A TORINO

Alle donne dell'Arma, a quelle che oggi vestono l'uniforme, che coi loro colleghi condividono il coraggio e la dedizione del dovere di ogni giorno e a quelle donne che oggi come nella storia hanno condiviso il sacrificio, anche estremo e doloroso, del loro amato Carabiniere.

LA GRANDE GUERRA



1915. A sinistra il Carabiniere pilota Guardia del Re (Corazziere) Italo Urbinati (di spalle) e il Tenente pilota del Corpo Aeronautico Angelo Pizzini (che guarda l'obiettivo) in volo ai comandi di un Bombardiere Caproni Ca.3.

I Carabinieri, allo scoppio della Guerra 1915-18, nel solco di una tradizione ormai centenaria che li aveva visti protagonisti nelle guerre d'indipendenza e nell'eroica e decisiva Carica di Palestro, aderirono numerosi alla nascente aviazione militare.

Pur continuando a garantire con continuità i servizi di istituto e nonostante fossero impegnati nella guerra con un reggimento e 167 sezioni mobilitate, i Carabinieri accorsero numerosi quali volontari alle scuole di pilotaggio.

Furono 173 i militari dell'Arma, di vario ordine e grado, che entrarono a far parte del Corpo Militare Aeronautico, pur permanendo nel ruolo dell'Arma di appartenenza com'era in uso prima della nascita dell'Aeronautica Militare Italiana nel 1923.

Una medaglia d'Oro, undici d'Argento, otto di Bronzo e una Croce di Guerra al Valor Militare, sono le decorazioni che documentano una lunga serie di drammatici, memorabili duelli aerei caratterizzati dallo sprezzo del pericolo e dallo spirito di servizio alla Patria di questi eroici carabinieri.



Ernesto Cabruna, allievo carabiniere all'inizio della sua vita nell'Arma.

Tra gli ardimentosi piloti Fiamme d'Argento si distinse per coraggio, efficacia e fortuna un giovane carabiniere piemontese, Ernesto Cabruna.

Ernesto Cabruna

Tortona 2 giugno 1889 – Rapallo 9 gennaio 1960

Nato in un'onesta e solida famiglia di commercianti, quarto di cinque fratelli e sorelle, frequenta con profitto le scuole elementari e tecniche inferiori di Tortona, ma il desiderio di avventura e il sogno del volo lo affascina.

Di tanto in tanto, il giovane scolaro marina la scuola per avventurarsi nelle campagne circostanti per soddisfare il suo bisogno di libertà e di movimento. A soli dodici anni si allontana da casa per raggiungere a piedi la costa ligure e vedere il mare e il suo sconfinato cielo azzurro.

Il desiderio di vivere una vita di ardimento e di esprimere il suo carattere generoso lo spinge ad arruolarsi nell'Arma dei Carabinieri Reali.

La libertà di azione, l'iniziativa, la prontezza nel decidere, il senso del dovere, il sentimento di solidarietà che lo distinguono sono anche i principi costitutivi della "Premessa" al già secolare *Regolamento Generale* dei Carabinieri. Principi ancora oggi immutati e fondamento dell'Istituzione Benemerita.

Arruolato nel 1907 a diciotto anni come carabiniere a piedi, partecipa l'anno successivo alle operazioni di soccorso per il terremoto calabro-siculo. Tra le rovine si prodiga nell'opera di generosa solidarietà, mostrando spirito di abnegazione e singolare umanità.

Il 12 ottobre 1910, il versatile carabiniere piemontese dimostra la sua crescente inclinazione al volo richiedendo alla Prefettura di Torino un "Attestato di Privativa Industriale" per un suo progetto di aeroplano. L'invenzione ottiene l'entusiastica approvazione dell'ingegnere Franz Miller delle Officine Miller – Costruzioni Aeronautiche che così scriveva all'inventore:

... siamo lieti di potervi partecipare che a nostro parere l'apparecchio in grande, a meno di dettagli costruttivi da stabilirsi, dovrà funzionare bene quasi con certezza assoluta.

*12 ottobre 1910.
Brevetto dell'aeroplano progettato da Ernesto
Cabruna.*

DESCRIZIONE DELL'INVENZIONE

avente per titolo

AEROPLANO

per

il sig. Ernesto CABRERA

a Torino -

Oggetto della presente invenzione è un nuovo aeroplano che riunisce in sé le qualità che detti apparecchi debbono avere affinché possano realmente esser pratici.

A parità di superficie coperta è dotato di una superficie di sostegno assai maggiore dei comuni aeroplani e ciò in grazia alla speciale disposizione e conformazione dei suoi piani quale la si può scorgere dall'unito disegno in cui la fig. 1 rappresenta una veduta prospettica schematica d'insieme e la fig. 2 una sezione secondo la linea A B.

Come si scorge dalla figura i vari piani che

compongono l'aeroplano sono in parte orizzontali in parte verticali ed altri inclinati e tutti convergono restringendosi in un unico vertice 1 per modo che ne risulta un insieme che è certamente il più adatto per fendere l'aria e per raggiungere la massima velocità col minimo sforzo.

I piani 1, 2, 3 e 4 sono orizzontali, i piani 5 e 6 sono perpendicolari ed i piani 7 ed 8 sono inclinati. I 4 piani orizzontali sono essenzialmente piani di sostegno e la loro efficacia è notevolmente aumentata dalla maggior pressione d'aria che sotto di essi si verifica per azione dei piani verticali 5 e 6.

I piani 7 ed 8 inclinati tra di loro determinano uno spigolo tagliente che fende facilmente l'aria mentre sotto ad essi risulta incanalata e per la loro forma pure divergente comprimono essi pure una maggior quantità d'aria sotto i piani 2 e 3. Questi piani danno la stabilità all'apparecchio mentre cooperano a sostenerlo nell'aria. Sul prolungamento del vertice 1 trovasi il timone di profondità 9 e sotto a questo ed alquanto indietro potrà esser collocato il timone di direzione 10.

Al di sotto dei due piani 7 ed 8 ed in punto conveniente si collegherà il motore nonché il seggio-

lino per l'aviatore.

Nel disegno non si sono indicati né il motore né i sistemi di leve per comando dei timoni e nemmeno i particolari di costruzione potendo per tutte queste parti seguire i meccanismi che già si conoscono e che è inutile disegnare.

Le caratteristiche di questo aeroplano sono l'esser formato di piani convergenti tutti in un punto parte inclinati, parte verticali e parte orizzontali e di un timone di profondità collocato sul davanti formato di due piani leggermente inclinati tra di loro, timone che quando si faccia rotabile attorno ad un asse orizzontale può anche fungere da timone di direzione.

Torino, il 12 Ottobre 1900
Per il sig. Ernesto Cabrera

[Signature]

Il Segretario di Prefettura

[Signature]

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO DELLA PROPRIETÀ INTELLETTUALE

[Signature]

Reg. Ind. 82 N° 112922
Reg. Ind. 334 N° 200

Fig. 1

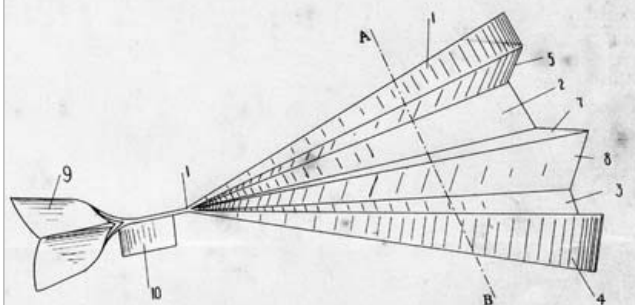
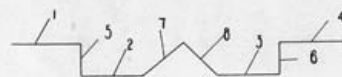


Fig. 2



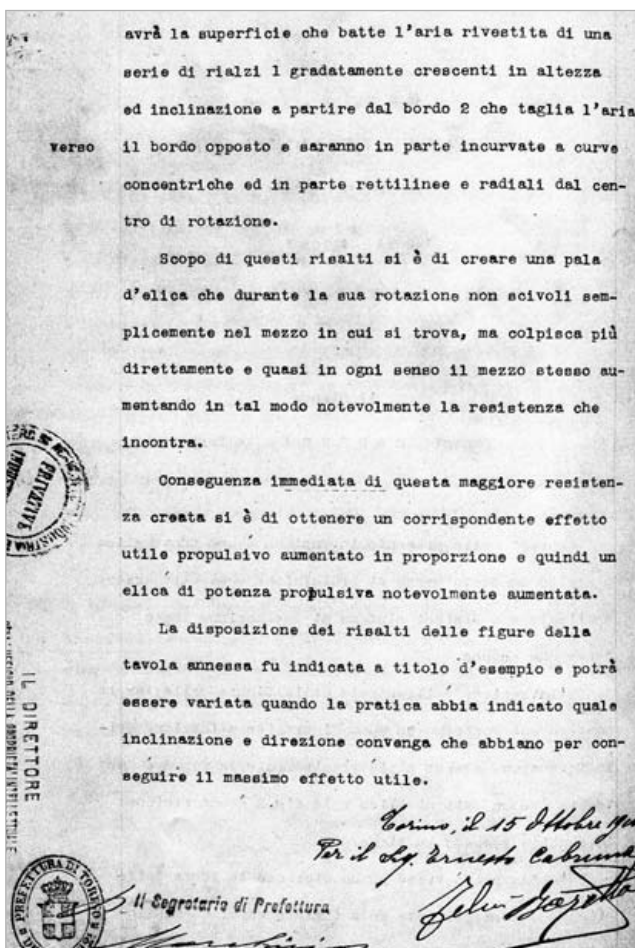
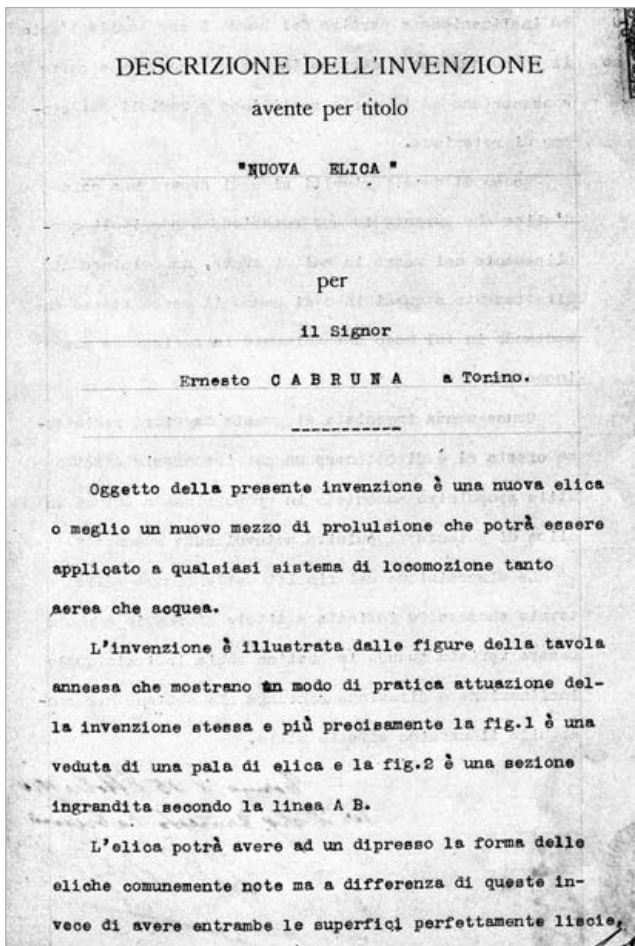
IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO DELLA PROPRIETÀ INTELLETTUALE

[Signature]

Torino, 12 Ottobre 1900
Per il sig. Ernesto Cabrera

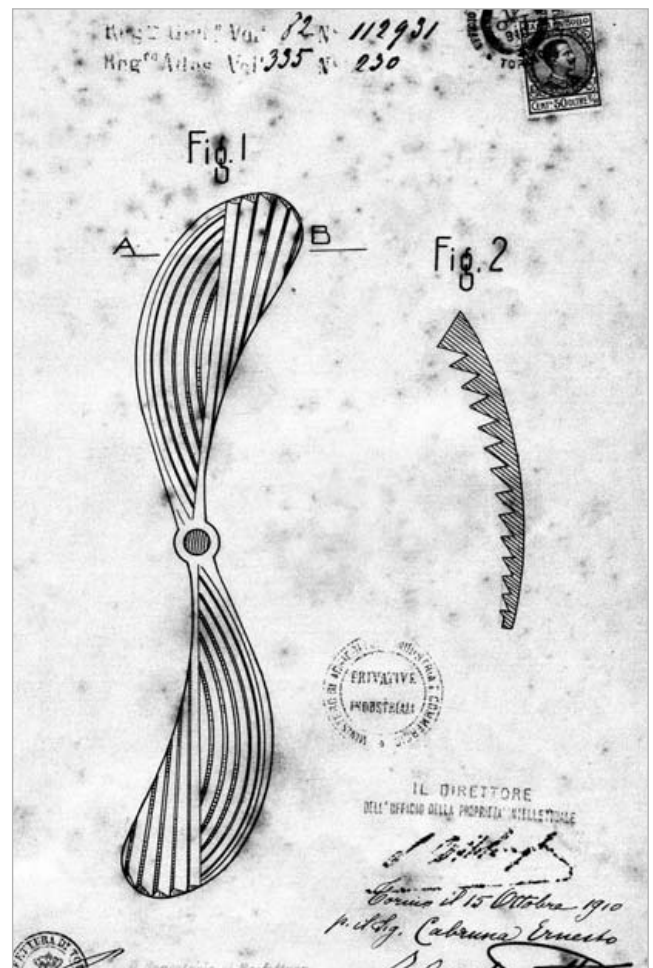
Il Segretario di Prefettura





Il 15 ottobre 1910 Cabrera deposita i documenti di un'altra sua invenzione:

... una nuova elica o meglio un nuovo mezzo di propulsione che potrà essere applicato a qualsiasi sistema di locomozione, tanto aerea che acquae..."



15 ottobre 1910.
Brevetto dell'elica per aria e acqua progettata da Ernesto Cabrera. Documenti originali rintracciati dalla dottoressa Teresa Triscari presso l'Archivio di Stato di Roma che ne ha autorizzato la riproduzione e la pubblicazione.



Un gruppo di sottufficiali dell'Arma fotografato a Rodi durante la campagna italo-turca del 1911-12. Ernesto Cabruna è il primo da sinistra.

Sempre nel 1910, il giovane carabiniere chiede al Ministero della Guerra di essere destinato presso il Battaglione Specialisti del Genio per approfondire e completare i suoi studi aeronautici al fine di perfezionare il suo aeroplano, ma la domanda non trova accoglimento.

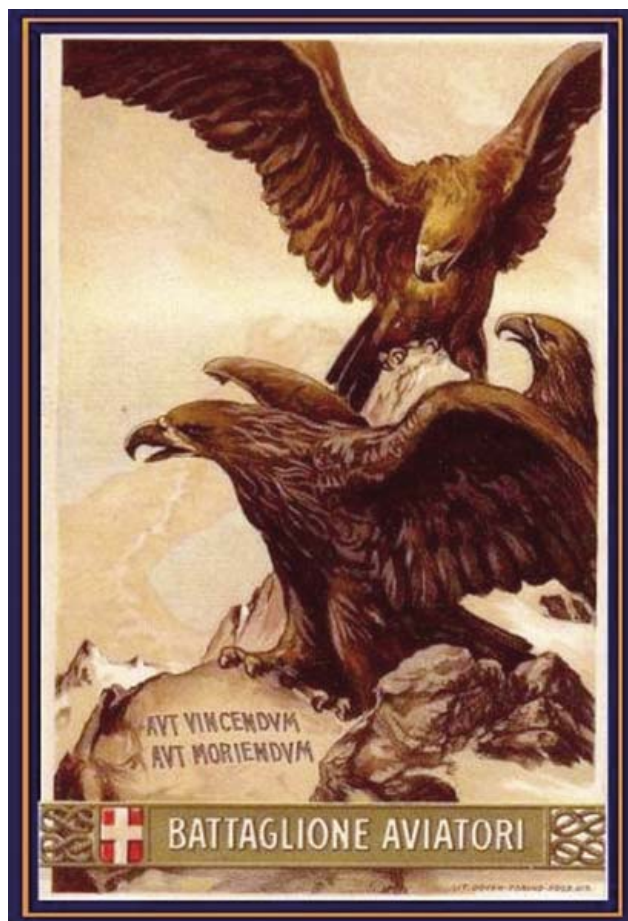
Ammesso alla scuola sottufficiali, nel 1911 diventa Vice Brigadiere e partecipa volontario alla guerra di Libia; prende parte allo sbarco a Kalitea per l'occupazione di Rodi e alla battaglia di Psitas, rimpatriando nel maggio del 1913.

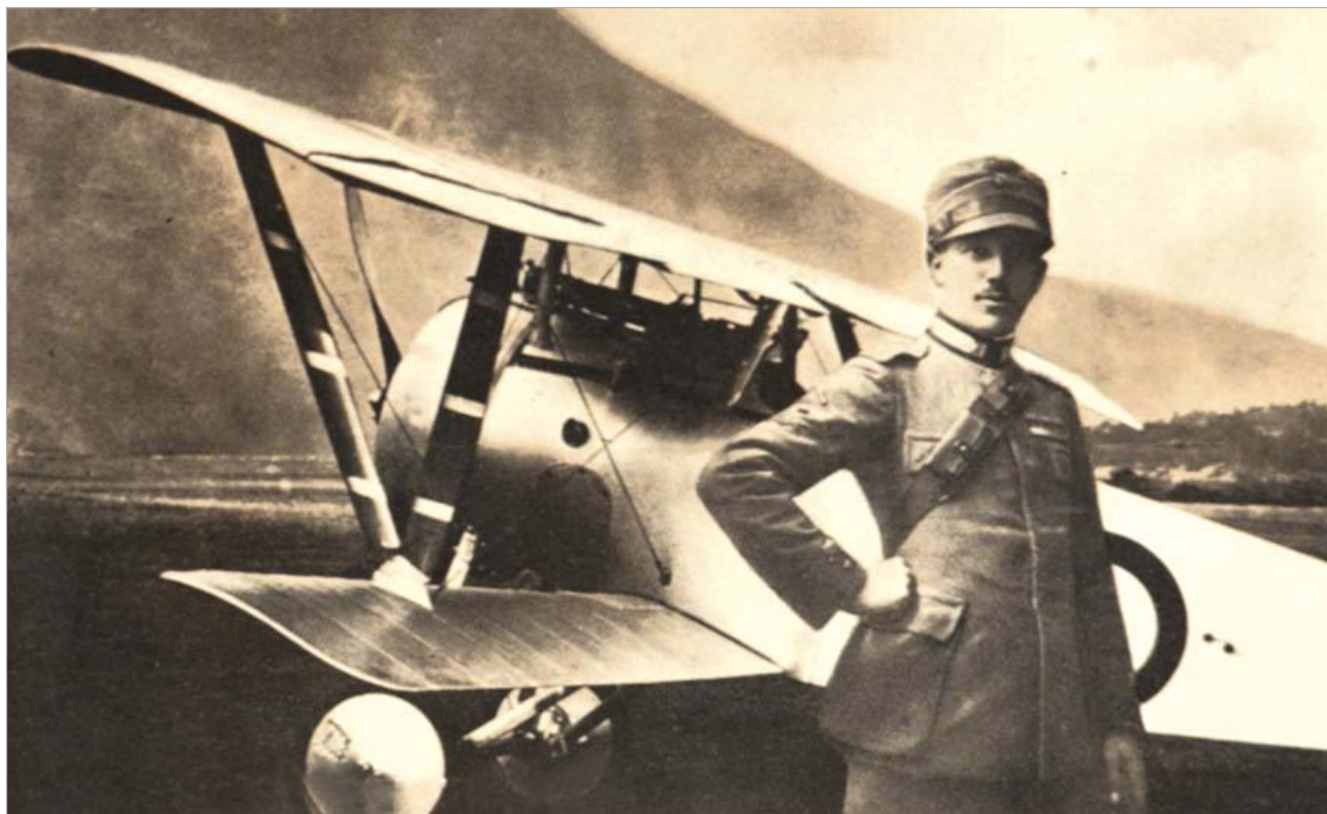
Nel 1915, all'inizio della Grande guerra, Cabruna è comandante della Stazione di Salbeltrand vicino a Torino. Ancora una volta si presenta volontario, ed è assegnato alla 10^a Compagnia Carabinieri Mobilitata con la quale raggiunge il fronte il 5 ottobre 1915.

Il 15 maggio 1916, ad Asiago, come Brigadiere dell'Arma, ottiene la sua prima medaglia di Bronzo al Valor Militare:

... mentre l'artiglieria nemica bombardava un paese, attendeva al salvataggio dei feriti rimanendo sul posto a compiere l'opera pietosa sotto l'intensa azione del fuoco avversario.

Nello stesso mese di maggio chiede di diventare aviatore e finalmente, il 12 luglio 1916, viene assegnato al Deposito dell'Aeronautica di Torino – Battaglione Aviatori, conseguendo il Brevetto di Pilota Militare il 16 novembre 1916 su aeroplano Farman.





Ernesto Cabruna con un Nieuport alle spalle.

Prima del 1916 il Corpo Aeronautico Militare el Regio Esercito, istituito il 7 gennaio 1915, disponeva solo di aeroplani degli alleati francesi quali Blériot, Nieuport, Farman perché non era ancora nata in Italia l'industria aeronautica.

Il 10 dicembre 1916 fa parte della 29^a Squadriglia aeroplani da ricognizione Farman.

Nel giugno del 1917 Cabruna, promosso maresciallo, è nuovamente a Torino per conseguire l'abilitazione sui Nieuport da caccia.

Rientrato in zona di operazioni con l'84^a Squadriglia da caccia, passa poi all'80^a e infine alla gloriosa 77^a sui campi di Aiello e di Marcon, con velivoli Nieuport e Spad.

La concessione di una medaglia d'Argento al Valore premia l'indomito aviatore tortonese:

Pilota da caccia abile e ardimentoso, dimostrava, in ogni circostanza, calma e sangue freddo ammirevoli eseguendo importanti e numerosi voli di guerra. Il 14 novembre in servizio di scorta, attaccato da tre veivoli nemici impegnava combattimento desistendo solo dopo che l'apparecchio scortato era rientrato incolume sulle nostre linee. Il 26 ottobre e il 5 dicembre 1917 dopo viva lotta abbattava due veivoli avversari.

Cielo del Carso e del Piave,
26 ottobre, 14 novembre e 5 dicembre 1917

Cabruna fu ed è ammirato per l'audacia delle sue azioni, come evidenziano le motivazioni delle ricompense al valore a lui conferite.

Instancabile, con un'intensa attività di volo e continue vittorie, guadagna nel 1918 la seconda medaglia d'Argento al Valor Militare:

Audacissimo pilota da caccia, con tenace volontà ed ardire prodigò l'opera sua instancabile e meravigliosa con zelo ed entusiasmo abbattendo ulteriore caccia nemico.

Il 29 marzo 1918, intercettato nel cielo di Ponte di Piave un bombardiere austriaco con dieci caccia di scorta, di cui tre rossi Fokker della squadriglia di Von Richthofen, abbatté il velivolo del capostormo, passando con straordinaria abilità attraverso i cacciatori avversari. I gregari, allora, si disperdono e ri-

Nella pagina seguente, in alto a destra copertina de "La Domenica del Corriere", anno XX, n. 26 dell'8-15 settembre 1918 Milano.

In basso illustrazione che rappresenta Ernesto Cabruna su Spad VII che abbatté un Albatros austriaco. Tavola di Amleto Fiore.

piegano sulla loro base, rinunciando alla missione.

Sul modulo per la relazione del volo scrive:

... affrontati, da solo, undici apparecchi nemici, abbattutone uno, messi in fuga gli altri.

Viene proposto per la medaglia d'Oro al Valor Militare commutata, per suo espresso desiderio, nella promozione per Merito di guerra a sottotenente dei carabinieri in servizio permanente con decorrenza 4 aprile 1918.

L'impresa è ricordata dal famoso illustratore Achille Beltrame de "La Domenica del Corriere" con una copertina a colori apparsa sul settimanale milanese nel settembre 1918, dal titolo *1 contro 11*.

Cabruna stesso racconta:

29 marzo 1918 ore 11,00:

"In pattuglia, tra Ponte di Piave e Grisolera, mi stacco dalla squadriglia e attacco 10 velivoli (dei quali 3 rossi) di scorta a un ricognitore. Sempre inosservato o scambiato per uno di loro li seguii per interdire i loro intendimenti, vistoli poi puntare decisi con i tre rossi in testa in direzione di Ponte di Piave-Treviso sul ponte stesso mi buttai sui due che seguivano il primo disordinandoli. Mi buttai quindi sul rosso di testa che sorpreso mi diede la possibilità di avvicinarlo e mitragliarlo. Sempre inseguendo questi che fuggì subito nelle sue linee gli feci vicinissimo diverse scariche a causa delle quali lo vidi strapponare malamente, planare e mettersi in picchiata esageratissima senza più rimettersi.

Per la forte foschia e soprattutto per la tensione a parare la minaccia dei rimanenti che mi erano sopra per dei la possibilità di osservare dove cadde il capo-pattuglia. Lo scompiglio poi prodotto fra loro, anche per la scomparsa di chi li conduceva, fu tale che hanno desistito dal tentare nuovamente di entrare e planarono tutti alla spicciolata verso l'interno. Di tutti rimasero tre che però si internarono picchiando pure essi non appena mi raggiunse la mia pattuglia".





Settembre 1918. Ernesto Cabruna ricoverato presso l'ospedale di Brescia.

Il retro della fotografia conservata presso la città di Tortona. Archivio storico Comune di Tortona – ASCT.

Torna incolume al campo base anche il 15 giugno 1918, dopo avere sventato un attacco di trenta apparecchi nemici, pronti a bombardare le difese italiane. Il suo aereo, invece, presenta tutta la furia della battaglia, i fori sulle ali sono innumerevoli.

Il 26 settembre a Cabruna viene affidato un importante servizio di crociera sulle posizioni tenute dagli Austriaci, dal Piave al Trentino. Decollando dalla base di Marcon presso Mestre, risale tutto il Piave sorvolando gli altipiani e, quindi, si dirige su Brescia per atterrare nel campo di Castenedolo.

Durante l'atterraggio ha un incidente: d'improvviso si rompe una tubazione della pompa dell'olio spruzzando il liquido sul viso del pilota accecandolo. L'apparecchio urta contro la terra molle di un seminato e si capovolge.

Cabruna viene ricoverato all'ospedale militare di

... Nell'ultima grande offensiva cui volle ad ogni costo partecipare uscendo dall'ospedale ove era degente per ferita, pur avendo il braccio destro ancora immobilizzato e dolorante, e perciò trovandosi in condizioni di assoluta infermità con inenarrabile tenacia di volere ed animosità attaccava in lontano campo di battaglia vari apparecchi nemici pronti a partire e ne incendiava due.

Brescia ottobre 1918 -

Brescia con commozione cerebrale grave, frattura della clavicola destra ed escoriazioni in più parti del corpo.

Dopo un mese appena, è di nuovo in squadriglia.

Il 31 ottobre 1918, durante un volo di ricognizione, si spinge fino al suo vecchio campo di Aiello, ormai in mano avversaria, e attacca una squadriglia di caccia con le eliche già in moto pronta al decollo: colpisce due apparecchi che si incendiano. Per l'azione, particolarmente meritoria perché compiuta



Lo Spad SVII che il Duca d'Aosta ha donato alla città di Tortona nel 1923.



in condizioni fisiche assai precarie, aveva ancora il braccio destro al collo, viene insignito della Croce di Guerra al Valor Militare.

È l'ultima impresa in questa guerra.

Dal libretto di volo risultano otto vittorie aeree in novecento ore di volo in guerra, due aerei distrutti al suolo in territorio nemico e un *drakenballon* (pallone di osservazione) incendiato. Nessun apparecchio da lui scortato è stato abbattuto dal nemico.

All'esposizione dei cimeli di guerra a Genova, il 5 maggio 1919, il Duca d'Aosta Emanuele Filiberto, Comandante della Terza Armata, affida a Cabruna, "la più gloriosa delle sue ali di guerra", il compito di volare col suo imbattuto Spad da Trieste a Genova, sua città natale, volendo con questo gesto inviarle un aulico messaggio.

L'aeroplano è oggi esposto al Museo dell'Aeronautica a Vigna di Valle.

Nel luglio del 1919 scrive una lettera a Gabriele d'Annunzio, probabilmente conosciuto sui campi di volo di Aiello e Marcon, dove si propone di condurlo in aereo a Tokyo: "*Ho pensato al Suo viaggio in Giappone...*" In quel periodo, infatti, terminato il conflitto, il Comandante meditava nuove imprese: un raid Roma-Tokyo.

Cabruna confessa che alla poca simpatia che aveva per D'Annunzio "*era subentrata la dovuta ammirazione per quanto di grande seppe fare come soldato*".

Invece le cose vanno diversamente: D'Annunzio cambia impresa e marcia su Fiume.

Cabruna non ha dubbi: Fiume deve essere italiana. È il primo aviatore ad atterrare in Fiume.

Il Tenente Ernesto Cabruna, tra i più costanti difensori della nostra Causa, è degno della fiducia dei nostri



Ernesto Cabruna a bordo del suo velivolo. Archivio storico Comune di Tortona – ASCT.

amici. Gli affidiamo gli incarichi più difficili e più delicati. Lo riconosciamo come nostro rappresentante diretto.

5 ottobre 1919, Lettera di Gabriele d'Annunzio,
ARCHIVIO DEL VITTORIALE

Si dimette dall'Arma per essere libero legionario. Pur non soffermandoci a raccontare quanto accadde in quel periodo, ricordiamo che il nostro impavido eroe per vendicare l'onore dell'Arma, a cui sempre in cuor suo apparteneva, sfida al duello con la pistola l'ardito Mario Carli che, con un articolo pubblicato sul giornale "La testa di Ferro", aveva accusato i Carabinieri di volere abbandonare la città.

Cabrera è ferito al costato, il duello al primo sangue termina senza riconciliazione.

Dopo l'annessione di Fiume all'Italia ottiene la riassunzione nell'Arma dei Carabinieri per poi passare con il grado di capitano nella Regia Aeronautica come aiutante di campo del Capo di Stato Maggiore Piccio.

Lascio oggi la mia vecchia divisa di Carabiniere per vestire quella già tanto gloriosa dell'Aeronautica. Ai sentimenti appresi e rafforzati nell'Arma debbo il merito e la mia fortuna di guerra ed a questi sentimenti stessi oggi obbedisco nello spogliare la mia vecchia divisa per vestire quella della nuova Arma, cui occorrono uomini di buona volontà.

Lascio con dolore i Carabinieri, ma mi propongo di essere anche lontano, non dimentico figlio di quella Famiglia cui ho appartenuto e alla quale ho coscienza di avere fatto onore.

Dovunque e sempre sarò grato all'Arma maestra di tutti i sacrifici e di tutte le virtù, per quello che seppe insegnarmi come sono certo non tralascerà l'Arma, dovunque e sempre di trarre vanto dall'avermi avuto fra i suoi più affezionati figli.

Scrivo di getto il libro *Fiume 10 gennaio 1921 – 23 marzo 1922* per dare la sua versione dei fatti, senza scendere a compromessi, in antitesi con quanto scritto da Balbo nel suo diario, e sempre in difesa del legionarismo in chiave antifascista.

Per le sue gesta il 24 maggio 1924 gli viene conferita la medaglia d'Oro al Valor Militare.

Magnifico asso cacciatore dell'aviazione, nella perfetta esecuzione di ordini come in arditissime iniziative, in combattimenti sostenuti e vinti con incredibile audacia anche da solo contro numero stragrande di temuti e ben agguerriti avversari, spesso in istato cagionevole di salute, prodigò in ogni circostanza di guerra la sua meravigliosa instancabile attività, con tempra di romano eroismo. Nell'ultima grande offensiva, cui volle ad ogni costo partecipare, uscendo dall'ospedale ove era degente per ferita, pur avendo il braccio destro ancora im-

mobile e dolorante e perciò trovandosi in condizioni di assoluta inferiorità, con inarrivabile tenacia di volere ed animosità, attaccava, in lontano campo di aviazione, vari apparecchi nemici pronti a partire e ne incendiava due. In altra occasione si lanciava in mezzo ad un gruppo di trenta apparecchi nemici, abbattendone uno ed ostacolando agli altri il raggiungimento del loro obiettivo, essendo per lui la superiorità numerica del nemico stimolo ad ingaggiare la lotta. Nelle più varie e difficili circostanze, dall'inizio alla fine della guerra, compiendo in complesso oltre 900 ore di volo, senza esitare di fronte alle più audaci imprese, rese alla Patria grandi e segnalati servizi.

Aiello, ottobre 1911, cielo del Piave,
giugno, luglio, novembre 1918

Il 12 settembre 1927, nell'ottavo anniversario della marcia di Ronchi, Gabriele d'Annunzio, conferendo la medaglia d'Oro della Marcia di Ronchi al fedele legionario Cabrera, compie un atto di giustizia e di grande stima verso chi ha rinunciato agli alari duramente guadagnati in guerra e ha compiuto il proprio dovere qualunque sia il sacrificio da sopportare (Cabrera per non disertare atterrando a Fiume, in territorio estero, si è dimesso dall'Arma dei Carabinieri). La seguente motivazione è esplicita in tal senso:

Oggi, nell'ottavo anniversario della Marcia di Ronchi, io conferisco la medaglia d'Oro al mio legionario Ernesto Cabrera, già mio glorioso compagno d'ala della III Armata. Egli fu il primo aviatore giunto a Fiume da me occupata. In qualità di mio ufficiale di collegamento, in qualità di addetto agli affari segreti, rese grandi servizi alla Causa. Obbedendo ai miei ordini ben determinati, egli rimase in Fiume dopo il "Natale di sangue". Mi rappresentò nobilmente e sagacemente nelle trattative per l'evacuazione di porto Sauro. Infine diede compimento all'impresa che gli avevo affidato conducendo l'Azione del 3 marzo 1922, come capo del Consiglio Militare, e secondando così quell'annessione che pur dovrà necessariamente essere allargata per tutte le Alpi Bedie e le Dinariche.



Medaglia commemorativa della spedizione di Fiume (1919-20).

12 settembre 1927,
Gabriele d'Annunzio di Montenevoso
ARCHIVIO DEL VITTORIALE

Per il nostro carabiniere il futuro nell'aeronautica è difficile: in contrasto con Balbo e con il fascismo, isolato dopo un trasferimento in Cirenaica da lui richiesto nonostante le precarie condizioni fisiche, rientra in Italia. Viene collocato a disposizione nel 1929 e congedato per motivi di salute nel 1932.

Negli anni successivi intraprende importanti viaggi: in America del Sud a Buenos Aires nel 1930 per conto dell'Associazione Dante Alighieri, accolto trionfalmente dalla comunità italiana, e in Russia nel 1935 attraverso la Grecia e la Turchia. Di quest'ultimo scriverà e pubblicherà le note di viaggio *Un italiano in Russia*.

Durante la Seconda guerra mondiale ha contatti con uomini della Resistenza e, secondo fonti britanniche, anche con gli Inglesi.

Matilde Bassi, pronipote dell'eroe che ha collaborato alla redazione di questo capitolo, racconta che Cabruna, pur non avendo avuto un ruolo attivo nella Resistenza, sul finire del 1943 è ricercato dalla polizia (lettera autografa del 14 marzo 1949 conservata nel Fondo delle medaglie d'Oro). E tuttavia, dall'Ospedale Fatebenefratelli, nell'isola Tiberina in Roma, rifugio sicuro perché ospedale per gli infettivi, invia una dura lettera al Gruppo delle medaglie d'Oro, affinché non vi siano dubbi su quale sia il suo pensiero.

Nel dopoguerra, l'opera svolta in qualità di commissario dell'Associazione Mutilati sarà determinante per il rientro dei prigionieri italiani dalla Jugoslavia.

Negli ultimi anni, malato di cuore, malattia già manifestatasi nel periodo dell'impresa di Fiume, si dedica a redigere, con amarezza, numerosi scritti a salvaguardia della Causa fiumana, a difesa dei legionari e dello stesso D'Annunzio, nonostante i numerosi scontri avuti con lui, come testimonia la lettera del 2 marzo 1920 *"In Lei, Comandante, non ho più*



Foto con dedica:

A Giancarlo Zaccaro.

Fedelissimo, generoso, carissimo a Ernesto Cabruna, 1960-61

Tenente Cabruna



Gardone Riviera (Bs). Mausoleo degli Eroi al Vittoriale.

fiducia" (in carteggio D'Annunzio – Cabruna).

Dopo una vita chiara e onesta, ispirata al senso del dovere e allo spirito di sacrificio, così come l'Arma l'aveva temprato, stremato nel fisico e sofferente nell'anima, vive gli ultimi anni in solitudine, sempre in luoghi di cura. Nel 1959 è degente nella clinica Villa Azzurra a Rapallo, dove muore il 9 gennaio 1960 e lì viene sepolto per sua espressa volontà.

Dal 1963, per rendere omaggio al Carabiniere Cabruna, ci si deve recare a Gardone Riviera al *Vittoriale degli Italiani*, poiché là, accanto ai compagni di un'impresa unica, è ora sepolto.

Sono a Lui intitolate la Compagnia Carabinieri di Tortona (Al) e il Comando Stazione Carabinieri di Marcon (Ve), oltre a numerose sedi dell'Associazione Nazionale Carabinieri.

Due sono i veivoli Spad S. VII che portano le sue insegne: l'originale esposto presso il Museo Storico dell'Aeronautica Militare a Vigna di Valle e l'altro una ricostruzione dei primi anni '80, presso la Scuola Ufficiali Carabinieri di Roma nel padiglione dedicato ai Carabinieri pionieri dell'aviazione.

A cento anni dal suo ingresso al Battaglione Aviatori di Torino, Cabruna è stato ricordato a Torino nell'ambito delle celebrazioni del Centenario dell'Aeroporto Torino-Aeritalia¹.



Cartolina stampata a cura dell'Aero Club Torino nel 2016 in occasione del Centenario dell'Aeroporto Torino-Aeritalia e del Cinquantenario del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri.

¹ Ringrazio l'Associazione Nazionale Carabinieri di Torino che in occasione del Centenario dell'Aeroporto Aeritalia ha anche degnamente ricordato i cento anni del brevetto del pilota M.O.V.M. Ernesto Cabruna 1916-2016.

Ringrazio il Maggiore Francesco Golini che, con molto garbo, mi ha coinvolto nella stesura dei cenni biografici del mio prozio Ernesto Cabruna, di cui mi fa sempre piacere ricordarne le gesta.

Grande emozione e finalmente appagato desiderio il poter vedere i disegni fantasiosi delle sue invenzioni "Aeroplano" e "Nuova elica" che la dottoressa Teresa Triscari ha tenacemente ricercato attraverso vari archivi in Torino e Roma e finalmente ritrovato presso l'Archivio Storico di Stato della capitale. Documenti fin qui inediti, di cui avevo memoria e ricercato invano.

L'interesse e l'entusiasmo, da parte vostra, mi rendono ottimista per la costituzione di un centro documentale Cabruna, affinché con un'archiviazione sistematica dei materiali, a suo tempo donati dalla famiglia al Comune di Tortona, gli stessi siano fruibili e diventino promozione culturale della storia del primo Novecento.

Matilde Bassi, pronipote di Ernesto Cabruna



1950 Tortona. Foto a me cara, è l'ultima volta che siamo tutti insieme, il "sublime temerario" sorride, attorniato dai fratelli, dalla sorella, nipoti e pronipoti. Ernesto è il primo seduto a sinistra, io sono l'ultima a destra.

Carabinieri piloti caduti

20 agosto 1915

VICE BRIGADIERE DOMENICO CATTANEO KIC²

Malpensa ore 18,30, 15^a Squadriglia Caproni – Caproni Parasol

Il pilota dei Carabinieri durante un volo tecnico a 2000 metri di quota, spense il motore e iniziò la discesa a motore spento. A circa 1500 metri richiamò l'apparecchio, che aveva assunto forte velocità. L'ala sinistra si ripiegò indietro accostandosi alla fusoliera. Stessa sorte avvenne per l'ala di destra. L'apparecchio precipitò roteando in picchiata ritardato, nella sua velocità di caduta, dalle ali e dal timone di profondità che rimasero vincolate alla carlinga delle corde metalliche, offrendo resistenza all'aria. Il pilota, per la rottura delle cinghie di sicurezza, fu sbalzato fuori dell'abitacolo e precipitò al suolo a circa 20 metri di distanza dal relitto dell'aereo, decedendo all'istante.

12 ottobre 1916

BRIGADIERE M.A.V.M. 3456 ALBINO
MOCELLIN KIA

Nel fragore della Prima guerra mondiale, un Caproni Ca 330, pilotato dal Capitano Ercole Ercole e dal Brigadiere dei Carabinieri Guardia del Re (Corazziere) Albino Mocellin con a bordo l'Osservatore Capitano Emilio Corbelli, si scontra nel cielo di Zarnec coll' Hansa-Brandenburg C.I. pilotato dal Offizierstellvertreter Josef Sieghel e dal Leutenant Richard Ernst Wolf. L'agile Caccia austriaco investe dall'alto il più lento Bombardiere italiano con un fiume di proiettili. Una sola raffica crivella la carlinga da prua a poppa, Corbelli è colpito al petto e Mocellin si abbatte sui comandi fulminato.

Per i Carabinieri è il primo pilota caduto in combattimento. Alla sua memoria viene concessa la medaglia d'Argento al Valor Militare.



Brigadiere dei Carabinieri pilota Albino Mocellin, medaglia d'Argento al Valor Militare alla Memoria.

Ercole, il Comandante del bombardiere, che durante lo scontro aveva preso posto alla mitragliatrice anteriore, riesce a riguadagnare il proprio posto di pilotaggio e, nonostante i serbatoi squarciati e il funzionamento di un solo motore, effettua un atterraggio di emergenza a 50 chilometri dalla linea del fronte in territorio occupato dagli Austriaci, riuscendo a rientrare al proprio reparto dopo una tenace quanto fortunosa marcia. Viene decorato con la medaglia d'Oro al Valor Militare. L'Azione viene ricordata da Achille Beltrame in una delle sue famose copertine su "La Domenica del Corriere".

² Classificazione tratta dalla pubblicazione di PAOLO VARRIALE, *I caduti dell'aviazione italiana nella Grande guerra*, Edizione Uff. Storico S.M.A.M., Roma 2014.

KIC	<i>Killed In Crash</i>	Deceduto in incidente aereo
KIA	<i>Killed In Action</i>	Caduto in combattimento aereo
WIC	<i>Wounded In Crash</i>	Deceduto in seguito a ferite riportate in incidente aereo
WIA	<i>Wounded In Action</i>	Deceduto in seguito a ferite riportate in combattimento aereo
DOW	<i>Died Of Wounds</i>	Deceduto in ospedale in seguito a ferite riportate in combattimento aereo
ESC	<i>Escaped</i>	Reduce

13 luglio 1917

MARESCIALLO GIUSEPPE

MARINI KIC

Ghedi ore 09,00 – 201° Squadriglia – Caproni Ca.3 2360

Il bombardiere venne preparato per un volo di riprese fotografiche. Il tenente Dolazza, ufficiale tecnico, notò che la partenza eseguita dal Maggiore Amedeo Ferraro avvenne con alcune imbardate destre e sinistre e ciò perché il predetto pilota azionò i motori non simultaneamente e con violento strappo della manetta di comando gas. Mentre l'apparecchio rullava per decollare fu visto il Maresciallo Giuseppe Marini sollevarsi dal seggiolino e osservare la parte posteriore dell'apparecchio, ciò confermerebbe come il decollo fosse eseguito esclusivamente dal Maggiore Ferraro.

L'aeroplano decollò con l'estremità dell'ala sinistra strisciante sul terreno e solamente dopo qualche decina di metri poté rimettersi in assetto. A circa 70 metri di altezza fu visto virare cabrato e perdere velocità sin quasi ad arrestarsi per aria, poi entrare in vite e precipitare di testa a terra incendiandosi senza scampo per i piloti.

27 agosto 1917

VICE BRIGADIERE CESARE

VINEA KIC

Ore 18,45 – Campo Scuola Malpensa – Caproni Ca 1 1236

L'equipaggio, partito per un volo di allenamento, giunto sopra la località denominata "Campo delle Bombarde" avvertì delle forti vibrazioni al motore sinistro e si accorse che una biella aveva sfondato il carter.

Il Soldato Vito Pozzi ESC, istruttore, visto che sotto di sé vi era terreno di brughiera e apparentemente sgombro da ostacoli, tolse tutti e tre i motori e iniziò il plané. Senonché non appena atterrato, mentre l'apparecchio perdeva velocità, urtò contro la sponda di una strada campestre, lievemente incassata e nascosta dall'erba alta. L'urto fu tale che l'apparecchio capottò rimanendo in posizione verticale. Il V.B. Vinea Cesare, veniva colpito da un serbatoio della benzina e decedeva dopo pochi istanti, il Bersagliere Pozzi invece riportava soltanto leggere contusioni.



Primo a sinistra, il Carabiniere (Corazziere) pilota Italo Urbinati, medaglia d'Argento al Valor Militare.

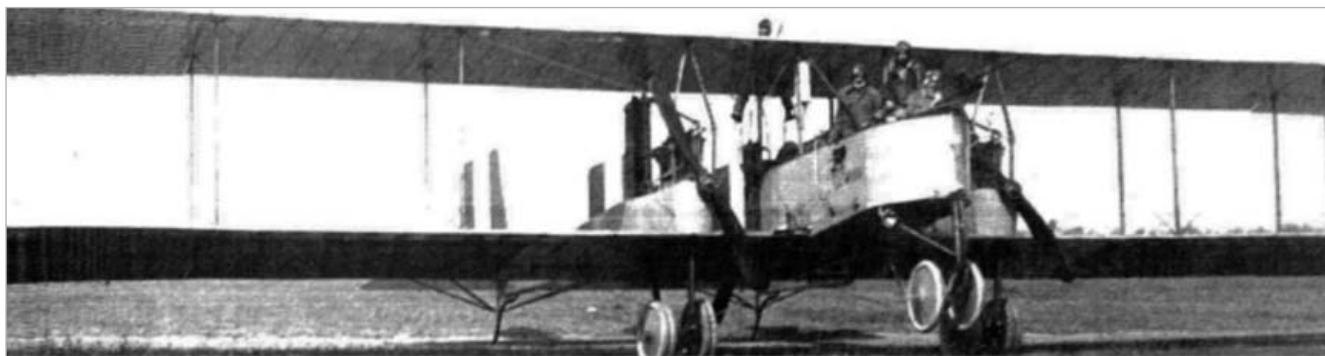


Il Corazziere Urbinati, riconoscibile per l'alta statura, posa con dei colleghi davanti al Caproni 2309 che sarebbe stato abbattuto nel pomeriggio del 7 novembre con la morte del mitragliere Galbiati e la cattura degli altri tre membri dell'equipaggio.

2 novembre 1917

CORAZZIERE M.A.V.M. ITALO LUIGI URBINATI WIA DOW

La mattina sul Tagliamento – 201ª Squadriglia da bombardamento. Caproni Ca3 MM 4080. Abbattuto dal fuoco avversario mentre con il suo Caproni bombardava a bassissima quota le postazioni austriache di Motta Livenza (Treviso). L'equipaggio era composto dal Tenente Giancarlo Sailer POW, dallo stesso Urbinati,



Il Caproni 4080 della 201ª Squadriglia, reparto che era a disposizione della Direzione dei Servizi Aeronautici della Regia Marina ed operò da Marcon a partire dall'estate 1917. Tratto da PAOLO VARRIALE, I caduti dell'aviazione italiana nella Grande guerra, Edizione Ufficio Storico Aeronautica Militare 2014.

dal Soldato Carlo Pastore KIA e dal Soldato Battista Torpagnone KIA.

Testimoniò Sailer al rientro dalla prigionia:

Abbassatomi presso Palazzolo sullo Stella fino a 200 metri per riconoscere e mitragliare un reparto austriaco, avendo scariche di mitragliatrici nemiche tagliati i cavi dei comandi, l'apparecchio non più pilotato precipitò fracassandosi al suolo. Il pilota Urbinati fu ferito gravemente da pallottola di mitragliatrice nella caduta e i due mitraglieri, ambedue feriti, furono trasportati in automobile della Croce Rossa austriaca al più vicino ospedale. Rimasto solamente stordito dalla caduta, fui fatto prigioniero da un generale subito accorso. L'apparecchio completamente sfasciato non potei incendiarlo perché fra i rottami giacevano i miei compagni privi di sensi e per il pronto intervento degli Austriaci.

Urbinati morì il successivo 17 novembre all'ospedale da campo di Villa Vicentina. Sulla sua tomba ad Avio nel Trentino è infissa l'elica del suo Caproni con incisa la scritta:

ITALO URBINATI, PER LA PATRIA,
'L CHI SOVRA GLI ALTRI COM' AQUILA VOLÒ.

Anch'egli già dello Squadrone Carabinieri Guardie del Re, lasciò Torino per seguire i compagni in aviazione. Nei cieli della Venezia Giulia, con sprezzo del pericolo e singolare audacia, portò a termine numerose e ardue missioni, tra queste i bombardamenti notturni sull'arsenale e sugli altri obiettivi sensibili di Pola.

Nella sua intensa e rischiosa attività di aviatore dette prova di possedere una spiccata abilità nel disimpegnarsi dagli attacchi della caccia austriaca. Questi suoi meriti gli valsero l'incarico di istruttore di voli notturni su trimotori da bombardamento. Decorato di medaglia d'Argento al Valor Militare il suo

nome venne così accostato a quelli dei mitici Baracca, Ferrarin, Cabruna, Fulco Ruffo di Calabria.

18 novembre 1917

CARABINIERE M.A.V.M. CELSO BOTTEGHI - KIA

Monte Cengio - Arsiero ore 11,40

Impegnato in combattimento aereo insieme al Tenente Ettore Bernardo KIA, in ottemperanza ad un ordine del Comando del 5° Corpo d'Armata, l'aeroplano SP 4518 della 31ª Squadriglia sorvolò Castelgomberto e si diresse su Villaverla ad attendere due caccia della 71ª. Dopo aver lanciato le fumate di richiamo, mentre la scorta faceva quota, il biposto, anziché mantenersi nelle vicinanze del campo, si spingeva verso l'altopiano di Asiago, ove fu attaccato da una pattuglia avversaria. Il cappellano e l'aiutante maggiore del 141° Fanteria raccontarono di aver visto l'aeroplano ancora sul territorio italiano, soccombere all'attacco di una pattuglia avversaria prendendo fuoco e rompendosi in aria.

Botteghi frequentò il corso piloti presso il campo d'aviazione di Torino Mirafiori subito dopo aver frequentato la scuola allievi Carabinieri di Roma.

Dopo il brevetto, iniziò i voli di guerra il 24 aprile 1917 con la 31ª Squadriglia con aeroplani da ricognizione SP3.

La motivazione della medaglia d'Argento lo definisce:

Pilota d'aeroplano, costante esempio ai compagni di devozione al dovere e di serena audacia. Durante una difficile missione di guerra, nei cieli di Arsiero, venne attaccato contestualmente da quattro caccia avversari. Come era nel costume dell'aviatore, non ponderò il pericolo e con mirabile ardimento sostenne accanitamente gli assalti avversari che in fine lo abbatterono.



Seduto, secondo da sinistra, il Brigadiere Giovanni Zeppegno.

16 dicembre 1917

CARABINIERE GIUSEPPE RAPETTI KIC

Campo scuola di Busto Arsizio – Incidente su velivolo non identificato.

6 giugno 1918

CARABINIERE FEDERICO PELLIZER KIC

Ore 08,15 Cascina Costa – Campo Scuola Malpensa

Lo SVA in decollo, verosimilmente per un assetto troppo cabrato a bassa velocità, scivolò d'ala e precipitò da un'altezza di circa 150 metri.

7 giugno 1918

BRIGADIERE EGISTO GABELLI KIC

Ore 10,30 Visnadello – SIA 7b della 24^a Squadriglia

Gabelli in volo con il Tenente Urbano Franci KIC mentre stava compiendo una missione di collegamento con la fanteria della 48^a Divisione, perse le ali in volo e precipitò.

5 agosto 1918

VICE BRIGADIERE M.A.V.M. CARLO BORELLO KIA

Ore 10,30 – Mattarello – SALM 3080 della 121^a Squadriglia. Combattimento aereo insieme al Tenente Luigi Franchi – KIA

Richiamata come di consueto dalle fumate, la scorta mentre faceva quota vide che contrariamente a quanto stabilito il biposto non la attendeva e si dirigeva verso le linee.

Dei tre SPAD, uno perse subito il contatto, ad un secondo aereo poco dopo accade lo stesso ed il terzo fu costretto a ritirarsi per la panne al motore. Un messaggio lanciato entro le linee italiane in settembre comunicò la morte degli aviatori e la loro sepoltura con gli onori militari. Dopo la guerra si apprese che il biposto era stato abbattuto in fiamme precipitando in località Taja, ad 1 chilometro circa dal paese di Mattarello, presso la rotabile che conduceva a Romagnano, in un fondo di proprietà di un tal Giuseppe Gabana. L'equipaggio era stato sbalzato fuori dall'abitacolo nell'impatto dell'aereo con il suolo. L'abbattimento venne accreditato all'Oberleutnant Friedrich Navratil della Flik 3/J in volo sul D. III 253.06.

Proveniente dalla Legione Carabinieri di Milano, egli iniziò l'attività di volo in zona di guerra il 2 ottobre 1917 alla 121^a Squadriglia Aeroplani da Rico gnizione SALM. Il 28 giugno 1918, di ritorno da un'operazione compiuta sull'altipiano di Asiago, meritò la sua prima medaglia d'Argento al Valor Militare: essendosi nell'atterraggio forzato cappottato e incendiato l'aereo già colpito da artiglieria contraerea nemica, *“con ammirevole presenza di spirito e sentimento di devozione”*, aiutò il proprio ufficiale osservatore a uscire dai rottami dell'aereo, mentre scoppiavano le bombe e le cartucce dell'aereo incendiato.

La seconda medaglia d'Argento venne invece a consacrare la suprema offerta fatta alla Patria col sacrificio della sua stessa vita il successivo 5 agosto 1918 allorché, in un combattimento aereo sul cielo della Val Grana, confermò il suo sprezzo del pericolo e la sua determinazione, pronto anche all'estremo sacrificio.

"Nel Cielo", Rivista quindicinale de "Il Secolo illustrato", Anno III n. 4 del 25 febbraio 1919. Articolo dedicato al Carabiniere pilota Carlo Borello



Il Brigadiere Giovanni Zeppegno. Foto: archivio Massimiliano De Antoni.

In preparazione dell'ultima grande offensiva generale su un tratto sensibile del fronte, compì con successo una determinante ricognizione per accertare la dislocazione degli apprestamenti difensivi e le linee di movimento delle truppe austriache.

La tenace volontà di raccogliere gli indispensabili fattori di valutazione lo spinse a volare a bassissima quota ben oltre le linee nemiche, mentre subiva l'attacco simultaneo di cinque caccia avversari.

Nell'impari lotta animò un combattimento che si protrasse arduo e tremendo finché una raffica di mitraglia non danneggiò le superfici di comando dell'aeroplano che, incendiatosi, precipitò presso Trento.

BRIGADIERE GIOVANNI ZEPPEGNO KIC



Nieuport 27 – matricola 19750. 79^a Squadriglia, XXIII Gruppo, Aviazione del Regio Esercito. Velivolo del Sergente Marziale Cerruti, S. Luca di Treviso, ottobre 1918. Illustrazione di Marco Gueli.

Carabinieri piloti decorati ESC

BRIGADIERE M.A.V.M.

ANNIBALE COMAZZI

Nato a Granozzo di Monticello (No) il 10 aprile 1886, ebbe il battesimo dei voli di guerra il 24 maggio 1915, il giorno stesso dell'entrata in guerra dell'Italia.

Dalla base di Campoformido alle ore 4,15 di due giorni dopo, il sottufficiale pilota in forza alla 6^a Squadriglia decollò con il suo caccia Niuport in formazione con un altro velivolo simile della 5^a Squadriglia, diretto a Dornberg nel retroterra goriziano, con il compito di bombardare la sede del Comando della Divisione del Settore di Gorizia. Era una delle prime azioni offensive condotte dalla nostra aviazione su obiettivi austriaci.

Successivamente volò su aerei Caproni e HP Fiat (Ca300) passando alla 1^a Squadriglia aerei da Bombardamento. La sua audacia e la sua perizia gli valsero in due diverse missioni la concessione della medaglia d'Argento al Valor Militare. La prima missione da ricognizione ebbe luogo il 1^o agosto 1915 nei cieli di Sdraussina dove ebbe la meglio su quattro velivoli avversari e la seconda missione il 13 settembre 1916 su Trieste.

Faceva parte quel giorno di una formazione di ventidue Bombardieri Caproni decollata dalle nostre basi di La Comina, Campoformido, Aviano per bombardare l'Arsenale e le rimesse degli idrovolanti della città.

La reazione delle artiglierie nemiche fu vivace e pronta fu la risposta degli idro austriaci che non impedì tuttavia di portare a termine con efficacia il compito dei bombardieri. Il Caproni del valoroso Comazzi fu intercettato sulla via del ritorno dai caccia austriaci. Il valoroso carabiniere pilota reagì costringendo gli assalitori ad abbandonare la lotta e,

Un nostro velivolo precipita sulla città Due aviatori morti

Questa mattina un grave avvenimento luttuoso ha impressionato la città. Verso le 11 i passanti potevano ammirare gli audaci voli di un velivolo montato da due aviatori che librandosi a poca altezza sopra il porto, compì due giri della morte, dirigendosi a bassa quota e con grande velocità verso Sussak. Di lì ritornò, seguito dagli sguardi di numerosi curiosi, attenti alla manovra.

Quando il velivolo che si trovava a circa cinquecento metri di altezza, nel suo ritorno fu sopra le case di San Vito, egli seguiva constatò un rallentamento dell'elica, che, dopo un poco rimase totalmente ferma. Coloro che conoscono il funzionamento dei velivoli chiesero subito la ragione che qualche cosa di anormale succedeva al motore.

Ed invero il velivolo cominciò subito a precipitare ed a oscillare. L'aviatore che lo guidava doveva certamente cercare di tenere in equilibrio l'apparecchio, per portarlo sopra uno spiazzo.

Ma mancò il tempo e la possibilità: il velivolo improvvisamente precipitò vertiginosamente, battendo contro la casa Fabich di via l'omerio.

Il velivolo s'abbatté in un piccolo cortile tra la casa Fabich e la casa Vlezzi. Un alta colonna di fumo si alzò dal motore in fiamme.

Uno degli aviatori piombato dall'alto cadde su la ringhiera che chiude il cortile rimanendo infilato in due lance, che gli trapassarono il fianco e il cuore. Gli accorsi trovarono così il corpo del compianto, lambito dalle fiamme.

Il secondo corpo era in mezzo al cortile, reso irriconoscibile dalle fiamme che l'avevano tutto uisionato.

Le persone accorse rimasero fortemente attristite della grave sciagura, molte donne piangevano.

Poco dopo giunse sul luogo il Coman-

dante, ed i corpi dei due valorosi vennero trasportati alla cappella mortuaria del cimitero.

Il velivolo precipitato portava il numero 31.

I due disgraziati aviatori sono: il tenente Aldo Bini, decorato di medaglia di bronzo, e il vice-brigadiere dei carabinieri Giovanni Zeppegno, appartenente alla 128. Squadriglia di Bolzano.

Non sorge nuovo sole che non sia preceduto da un'alba sanguigna. Fiume Italiana ha oggi il suo primo sangue. Segna nel nostro cuore questi due nomi ormai sacri alla storia: Aldo Bini e Giovanni Zeppegno, assunti come gli evangelisti, all'immortalità in un gran carro di fuoco, volontariamente offerti per la libertà di Fiume e la gloria d'Italia oggi, come ieri, sul cielo del Quarnero come sul cielo del Casco e dell'Altipiano. L'esercito di Fiume ha due volontari di meno e una gloria di più; una gloria di fronte alla cui maestà divengono insignificanti i cachinni malvagi di chi lusingava gli avventurieri della nostra legione, di chi opponeva alla nostra fede i conti del carbone e del grano. Due spoglie sacre schiatteranno con la loro maestà, i vigliacchi e gli ignavi. Sentite: Aldo Bini era già stato vittima due mesi addietro d'un disastro aereo. Gravemente ferito, dal letto dell'ospedale, aveva giurato al padre di non più volare. Ma Fiume lo aveva chiamato. La salvezza di Fiume valeva più del suo giuramento; e da Bolzano, Aldo Bini, spiccava il volo per Fiume, recandosi il suo aeroplano e la sua fede. Domani il padre, la fidanzata, gli amici sapranno che Aldo Bini ha pagato con la vita il suo amore per l'Italia. Con lui ha dato il suo tributo il Brigadiere Zeppegno, venuto con lui da Bolzano, bello e bravo giovane di cui tutti abbiamo ammirato la serenità e la fede.

"Comando di Fiume d'Italia" Bollettino Ufficiale dell'8 ottobre 1919, anno I. Nella pagina seguente articolo pubblicato l'11 ottobre. Archivio di Massimiliano De Antoni.

sebbene ferito, riuscì a ad atterrare con il suo equipaggio all'aeroporto di partenza.

MARESCIALLO M.B.V.M. ZELINDO PANCANI

Nato a Signa Firenze il 18 ottobre 1885.

Iniziò i voli in zona di guerra l'11 dicembre 1916 in forza alla 30^a Squadriglia Farman. Operò, successivamente, con la 139^a, con la 23^a e con la 32^a Squadriglia aeroplani da ricognizione Pomilio. Per il suo coraggio e per le sue valorose azioni in combattimento gli furono concesse tre medaglie di Bronzo al Valor Militare.

Dal febbraio al luglio 1917, sul fronte dell'Isonzo:

Offrì numerose prove di intelligente audacia, compiendo sul nemico bombardamenti e ricognizioni del più alto interesse, noncurante sempre dell'aggiustato tiro contraereo degli avversari.

Il 12 febbraio in volo su Chiapovano e il 4 aprile nel cielo di Vorgesko, al termine di una impegnativa ricognizione delle retrovie austriache, rientra sulle nostre linee nonostante l'aeroplano sia stato seriamente danneggiato dalla contraerea avversaria. Un tratto della motivazione della prima ricompensa al valor militare recita:

Credete voi che il rogo sia stato spento? Credete voi che si possa domare una tale vampa?

Ieri, dalle finestre, dai balconi le donne di Fiume gettavano l'acqua su l'incendio, e piangevano. Piangevano le lacrime nuove, e piangevano il pianto già pianto: il pianto già pianto per quell'altro italiano stato che primo precipitò nel suolo di Fiume dal cielo di guerra, in un agosto lontano, e s'ebbe la sua sepoltura e il pellegrinaggio votivo e le votive ghirlande. Ma veramente la pietà delle donne si travagliava a spegnere la fiamma?

La fiamma non senti l'acqua; non senti se non le lacrime. E le lacrime delle donne di Fiume sono un doloroso aroma che eccita la fiamma e la profuma per sempre.

C'era là, nel meriggio, tra le case pallide, un incendio di legni, di tele, di metalli, di essenze. C'è qui, nel vespro, un incendio di anime, che dura, che perdura, che non può estinguersi.

Gloria a chi ha aggiunto il fuoco al fuoco!

Gloria alla coppia alata che ha offerto il primo olocausto di libertà all'Olocausto!

Gloria ai due messaggeri celesti che, nella vicenda delle ore brevi, hanno appreso al nostro spirito come questa da noi vissuta sia la vita sempiterna!

Cittadini di Fiume, scopritevi! Soldati d'Italia, presentate le armi!

Tenente Aldo Bini, Brigadiere Giovanni Zeppegno, Italiani dell'Italia novissima, primizie del fuoco, primizie della morte giovine coppia alata e giurata, ordino che sia distesa su la bara duplice la grande bandiera dei fanti, la bandiera su cui fu fatto e rinnovato il giuramento unanime.

Aldo Bini, da fante, tu combattevi al Sabotino, al Sabotino, dove l'impeto «fu come l'ala che non lascia impronte». Da fante-tu combattevi al Fatti dove fu osato l'estremo sforzo verso la metà d'oriente.

Miei piloti, ammantate i due feretri. Completate il rito nel segno di quella croce che fa l'ombra della macchina alata con le sue doppie ali traverse fra la prua e i timoni.

Popolo di Fiume, seniori del Consiglio, questi primi nostri morti noi li consegniamo alla terra sacra, alla terra libera. Custoditeli.

E tenete per fermo che tutti, come questi due arsi confessori della fede, vogliamo per fede morire.

L'attesa al cimitero

Nessuno dei quarantamila Italiani di Fiume è mancato. Quelli che non erano a far ala al passaggio dei convogli e ne seguivano, erano al cimitero ad attendere. Erano accalcati alle porte della dimora ultima, dove il plebiscito di italianità ammonisce ed educa dalle tombe, dei morti, erano fra le tombe, nell'attesa commossa dei due ultimi morti che la terra di Fiume avrebbe raccolto devotamente, olocausti sacri alla causa santa.

Una gran folla di popolo si era recata fin dal pomeriggio nei luoghi santi dell'eterno riposo. Dall'alto del Cimitero essa poteva vedere l'altra folla, l'anima senza misura di Fiume italiana che si partiva dall'ospedale per seguire i funebri convogli e i carri su cui fasci di fiori e moltitudini di corone attestavano la profonda venerazione per gli eroi caduti. Un fremito di commozione scorre fra gli aspettanti. Lentamente, per il Viale XVII Novembre, per la Piazza Regina Elena, per il Corso, per la Via XXX Ottobre il corteo si avviava verso la Piazza Roma, ove le parole del Comandante hanno celebrato il sacrificio e l'eroismo dei gloriosi legionari aviatori.

Erano passate le 19 ore. Le ombre della sera coprivano di un velo di malinconia la solennità della cerimonia. Le migliaia di cittadini che aspettavano al Cimitero videro giungere ancor lentamente i carri e con essi l'altra fiamma di popolo che gli

accompagnava. Una religiosa commozione li ha invasi, allorché le due bare sono state trasportate nella cappella mortuaria. Le donne, i bambini, quanti — gli amanti serrati dall'angoscia — si trovavano nei luoghi santi, come in pellegrinaggio di fede e d'amore, come nel supremo compimento di un dovere mesto e senza nome, si sono recati laddove erano deposte le bare, a posarvi i loro fiori, le loro lacrime, il loro cuore. Donne, bambini, vegliardi nel cui sguardo brillavano lacrime d'amore, baciavano le bare, benedicevano nel loro dolente linguaggio le due salme, offrivano il tributo perenne del loro più grande affetto ai due caduti, allontanandosi poi perché altri li imitassero, altri compdessero il mesto ufficio, altri benedicevano, come loro, la morte gloriosa.

Picchetti di soldati erano alle soglie e ai lati del Cimitero. Soldati taciti, pensierosi, tristi, di una tristezza accorata, rigidi nella loro divisa di gloria. Rendevano gli ultimi onori alle salme dei gloriosi fratelli. Facevano buona guardia al nome santo d'Italia, laddove italianamente riposano i morti d'Italia: e rendevano gli onori ultimi a coloro che l'avevano servita ed elevata in Fiume d'Italia, offrendo la vita giovane. Ma gli onori erano resti anche a quella folla di popolo che lentamente, quasi indugiando nel dolore del distacco si allontanava dalle soglie sacre della morte, dopo la celebrazione della morte, per portare nelle sue case la purezza di un ricordo che non morrà, di una fede che non morrà.

La tumultuazione

Durante la notte, guardia d'onore intorno ai feretri, vegliarono con l'arma al piede i bersaglieri. Sulle bare, letteralmente coperte da enormi ghirlande — grandeggiava su tutte quella inviata dal Comandante — venivano portati mercoledì altri serti di fiori: tributi di semplici popolani commosse e riverenti; molte piangevano silenziosamente nella mite penombra della cappella.

Alle 10 di mercoledì il cappellano dell'ospedale padre Sfogli celebrava dinanzi a una gran folla una solenne messa di requiem e pronunciava commoventi parole di saluto estremo alle salme: dopo che levate a braccia da ufficiali aviatori, le due bare venivano portate sino alle cripte approntate martedì; e qui il tenente aviatore Tomaso Carosio, della prima squadriglia fiamma, dava l'ultimo vanto ai valorosi compagni.

Il gran cuore di Fiume

Sotto questo titolo «La Vedetta d'Italia» così scrive sugli imponenti funerali ai due primi eroi dell'impresa legionaria di Ronchi:

Mai, in passato, ci fu dato di assistere a più imponente dimostrazione di affetto e di cordoglio: se diciamo che tutta Fiume partecipò alle solenni onoranze tributate ai nostri due morti gloriosi, non facciamo della retorica, constatiamo un fatto.

Altre volte i cittadini furono chiamati a raccolta per dire la loro volontà d'italiani, e risposero a decine di migliaia all'appello; ma iersera a onorare i due morti per Fiume italiana nessuno mancò: nel corteo o a far ala ai carri funebri c'erano tutti: giovani e vecchi, borghesi e popolani, ricchi e poveri. Erano i due primi martiri della causa santa di Fiume, che in un accidente disgraziato avevano lasciato la

vita, e Fiume manifestava la sua riconoscenza a questi martiri che suggellavano col loro sangue il suo diritto.

E per questo Fiume tutta rispose in un impeto di pietà, che non ha riscontro nella sua storia.

Chi credette che la lotta per il trionfo dell'italianità di Fiume, italianità così evidente e inoppugnabile, poteva essere difesa e fatta valere da chi specificatamente s'occupava di politica, e intanto si teneva in disparte, ieri non si credette autorizzato a mancare al dovere preciso di esprimere la propria gratitudine ai due eroi caduti e fu al suo posto o nel corteo che non voleva più finire, o lungo il percorso a fare ala d'onore ai feretri.

E non era curiosità per uno spettacolo coreografico: per semplice curiosità non si corre, come le nostre magnifiche donne, lungo le strade, le braccia cariche di fiori, pazienti nell'attesa, con gli occhi lucidi di commozione, silenziose sul percorso di un funerale: era l'anima italiana palpitante di Fiume ieri nelle sue strade, venuta a rendere tributo di gratitudine ai suoi grandi morti, ai suoi protomartiri.

La sventura grande ci ha procurato un immenso dolore; ma ha dato anche occasione a una affermazione d'italianità, di solidarietà cittadina alla lotta che abbiamo ingaggiata, che non avremo avuto occasione di constatare mai prima. E questo, nel cocente dolore che ci strazia, è umano ci sia di conforto.

Proprio in questi giorni si tenta con manovre subdole, con offerte allettanti di sprezzare la nostra resistenza. Fiume ha risposto onorando i suoi morti che essi sono pegno nuovo di vittoria, che sulle bare dei due valorosi essa, tutta in piedi, rinnova il suo giuramento per non tradirli.

Aldo Bini rompe il giuramento fatto a suo padre di non più volare, per troppo amore; ma Fiume che tradisse il suo giuramento più volte ripetuto, tradirebbe la memoria di quest'eroe e del suo compagno; le due vittime sono un nuovo legame, un nuovo dovere: Fiume ha da tenere fede a sé e ai suoi morti. E che essa la terrà l'ha dimostrato ieri con un impeto così commovente, che non ha l'eguale. Sia la manifestazione di ieri monito a tutti i nemici.

Sulle bare dei due caduti Fiume depose ieri tutte le sue ghirlande, le donne fiamme gettarono a fasci tutti i nostri fiori di questa fine di stagione.

Nel corteo l'odore dei cicli era acutissimo penetrante come se si fosse entrati in una stanza chiusa colma di fiori, tanti ce n'erano: erano tutti i fiori della città. Mai morti a Fiume ebbero così unanime compianto, mai onore di tanti fiori; ma mai fu in passato alcuno che come le due vittime di lunedì abbiano offerto deliberatamente la loro vita alla salute e alla libertà nostra, mai alcuno fu degno di tanto amore. Fiume ancora una volta — purtroppo in circostanza luttuosa, terribile — ha dimostrato la sua indomabile volontà e la sua fede incrollabile a chi specula di fuori sulla sua stanchezza, e ha detto ai valorosi accorsi in sua difesa con che cuore li ospita, di che amore li ama, quanto del loro sacrificio essa sia degna!

Ardito pilota d'aeroplano... Bel-
l'esempio di costante ardimento e
profondo sentimento del dovere.

Il 3 novembre 1917, sostenne
eroicamente sul teatro operativo di
Latisana un durissimo combatti-
mento aereo contro tre aerei nemici.
Messo in fuga il primo dei tre appa-
recchi, nonostante il proprio aereo
avesse riportato gravi
danni, sebbene l'ufficiale osservatore
fosse rimasto gravemente ferito e
fosse lui stesso ferito dal fuoco av-
versario, riuscì a rientrare in territo-
rio controllato dalle truppe italiane e
ad atterrare senza ulteriori conse-
guenze.

Guarito, rientrò in squadriglia e
nell'estate del 1918 svolse il ruolo di
istruttore su aerei Pomilio, conte-
stualmente allo svolgimento di mis-
sioni di guerra sul fronte del Piave.

Per il suo tenace ed efficace im-
pegno gli furono concessi premi ec-
cezionali previsti dal Commissariato
Generale dell'Aeronautica.

BRIGADIERE M.A.V.M.
FRANCESCO VULCANO

Nato a Longobucco (Cosenza)
l'11 febbraio 1887.

Ebbe il battesimo dei voli di
guerra il 5 maggio 1917 mentre era
in forza alla 22^a Squadriglia e poi alla
21^a squadriglia da ricognizione su
aerei S.P.2.

Sui cieli dell'Isonzo si distinse per
le sue efficacissime e ardimentose
missioni rientrando sovente con l'aeroplano
crivellato dai colpi della con-
traerea avversaria.

Per la somma delle apprezzate
azioni sul nemico, condotte con sin-
golare sprezzo del pericolo nell'ago-
sto del 1917, gli fu conferita la
medaglia d'Argento al Valor Militare.

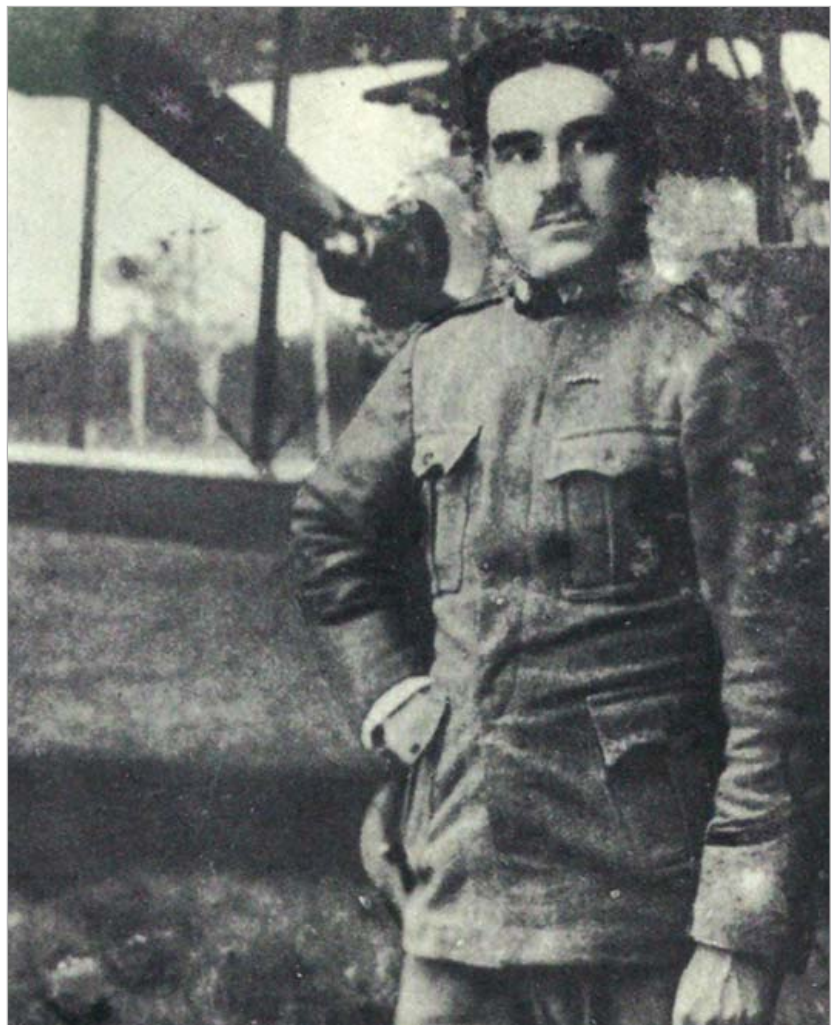
BRIGADIERE M.A.V.M.
DEMETRI ARTUSO

Nato a San Sperato (Rc) il 14
aprile 1893.

Pilota di Bombardieri Caproni alla



Illustrazione di Amleto Fiore dedicata a un combattimento aereo della Grande guerra fra un carabiniere aviatore e un pilota austriaco, tratta da I Carabinieri 1814-1980.



Brigadiere dei Carabinieri pilota Francesco Vulcano, medaglia d'Argento al Valor Militare.

3ª Squadriglia, iniziò la sua attività di volo sul fronte Giulia compiendo 30 missioni dal luglio del 1916 all'agosto del 1917.

Il valoroso pilota mostrò la sua tempra l'8 gennaio del 1917 allorché, superando il fuoco avversario, riuscì a raggiungere e bombardare efficacemente le postazioni di San Daniele del Carso. Con il motore di destra gravemente danneggiato subì l'attacco simultaneo di quattro caccia Fokker che lo costrinsero ad abbassarsi pericolosamente sulle linee nemiche la cui contraerea colpì il suo aereo ripetutamente mentre il suo equipaggio respingeva gli assalitori con le mitragliatrici di bordo. L'allora ventiquattrenne aviatore riuscì a rientrare al proprio campo dove vennero riscontrati 20 colpi di arma da fuoco in varie parti dell'aeroplano, tra cui, oltre al motore di destra, risultarono danneggiate l'elica centrale, il timone di profondità, le ali e le ruote.

La motivazione della sua prima decorazione al valor militare recita:

Audace ed accorto pilota [...] esempio di coraggio ed entusiasmo nelle numerose azioni offensive eseguite anche durante la notte.

Ma l'impegno di Artuso si rinnovò anche sul fronte franco-tedesco dove, nell'inverno del 1918, partendo dal campo di Longive-Ocheley, la sua spiccata abilità e la sua tenace determinazione in combattimento gli valsero la concessione

A destra e a pagina seguente l'articolo dedicato al Capitano dei Carabinieri Ernesto Sequi su "Nel Cielo", rivista quindicinale del Secolo Illustrato, anno II, n. 17 del 10 dicembre 1918. Archivio di Massimiliano De Antoni.

167

LE FIGURE GLORIOSE

Come l'aviatore Sequi, capitano dei carabinieri

ritrovò le vie della Patria nelle terribili giornate del Montello

SCHIETTISIMA tempra di sardo, il capitano Ernesto Sequi, prima di diventare aviatore, apparteneva all'Arma dei Carabinieri. E' stato allievo della Scuola di Pinerolo e ha partecipato a tutti i più importanti concorsi ippici — e a vari campionati del cavallo d'armi. Prima della guerra, era istruttore d'equitazione allo squadrone Allievi Carabinieri a Roma. E nella equitazione il capitano Sequi portava lo stesso ardimento che doveva dimostrare più tardi nel campo aviatorio. La sua audacia gli fruttava il vanto di possedere un record eccezionale: quello delle cadute da cavallo: ben trentatré, che non ebbero, per fortuna, conseguenze gravi.

Passato, all'inizio della guerra, in aviazione, parve che il caso si divertisse a contrassegnare l'entusiastica attività del capitano Sequi con incidenti bizzarri. E il più bizzarro fu certamente quello che portò l'aviatore — che pilotava un *Hanriot* — ad atterrare... su un grosso albero. Simili avventure — bisogna convenirne — non sono di tutti i giorni. Si sa di un aeroplano caduto a Parigi in pieno *boulevard*, di un altro finito sul tetto di una basilica, di un'altro ancora — austriaco questo — adagiato sul tetto d'una casa, in un piccolo paese friulano; ma l'atterramento su un albero non si verificò che rarissimamente, da che l'aviazione ha vita.

Il capitano Sequi conosce anche questa rarissima emozione, che gli costò tuttavia delle forti contusioni al ginocchio e ad un piede. Ed ha un altro primato: quello degli atterramenti fuori del campo: sette, sempre per *pannes* di motore.

Alla fine di un volo avventuroso, urtando violentemente contro terra, il Sequi riportò la frattura del bacino.

Ma neppure questo dolorosissimo incidente diminui la sua grande passione per l'aviazione.

Durante la guerra egli non conosceva limiti al sacrificio: il suo dovere era sempre al di là della necessità.

E di quale eroismo — mai la parola è stata tanto appropriata — sia stato capace il capitano Sequi dica questo episodio magnifico, che riassume ideal-

mente tutte le glorie della tenacissima razza Sarda.

Il 17 giugno scorso, verso sera, sotto una pioggia torrenziale, il capitano Sequi — comandava allora una squadriglia — volava a breve altezza oltre il Piave. Di tempo in tempo si abbassava a fior di terra per meglio colpire le truppe nemiche. Quante e quante volte non aveva egli mitragliato gli austriaci così, tornando con l'apparecchio crivellato di proiettili? Malgrado l'imperversità della bufera, continuò a bersagliare dappresso le file dei soldati grigio-azzurri. Fitte scariche di fucileria scrosciano intorno allo apparecchio, l'avvolgono in nubi mortali, sibilando. E una pallottola colpisce il capitano

Sequi in bocca, spezzandogli la lingua e otto denti, forandogli il palato. L'aviatore, malgrado soffra atrocemente e perda sangue in gran copia, non vacilla, non piega. Continua nel volo temerario, sebbene la tempesta non abbia tregua, e la notte sia ormai prossima. Tenta di tornare, innalzandosi. Ma la foschia gli impedisce di discernere la giusta direzione. La nebbia sembra inghiottire l'apparecchio, che ha quattro centine spezzate, alcune funi tagliate, e vibra fortemente. Quando la nebbia si dirada, l'aviatore scorge sotto di sé il Piave. Il velivolo è a quattrocento metri, ed è fatto segno a un rabbioso tiro dei cannoni. Scende, intanto, la notte. Lottando col dolore e con l'oscurità, il Sequi cerca di orizzontarsi alla meglio. Ma il sangue continua a colare abbondantemente dalla ferita orribile e le forze gli cominciano a mancare.

Si abbassa, si abbassa ancora per distinguere un villaggio, una strada, il fiume, qualcosa insomma che, gli possa servire di guida. Inutilmente. Finalmente, un ampio spiazzo libero gli appare. Dei cannoni, un sentiero, una grande breccia. E' un campo d'aviazione. Sequi si abbassa ancora, rasenta il suolo: mille segni lo persuadono di una triste realtà: il campo d'aviazione è austriaco. Scendere significa la cattura, ma la salvezza. Non scendere significa la fine, quasi certa. E l'ampia distesa di terra ha lusinghe indicibili... Ma no: Sequi



ERNESTO SEQUI



Il capitano Sequi prima della guerra.

di una medaglia di Bronzo al Valor Militare la cui motivazione conclude:

Audace e attivo pilota [...]. Bell'esempio di valore, di fede e di alto sentimento del dovere.

CAPITANO M.A.V.M.

ERNESTO SEQUI

Nato a Borsa (Nu) il 10 aprile 1882, ebbe il battesimo dei voli di guerra il 9 ottobre 1917, con la 76^a Squadriglia. Incorporato nella 70^a Squadriglia Aeroplani da Caccia Henriot ne diventò in breve il Comandante.

Sui cieli di Musile, Intestadura e Paludella condusse oltre 50 missioni di combattimento e 20 missioni di scorta rientrando di frequente alla base con l'aereo colpito dalla contraerea avversaria. Uno dei voli più ardui fu quello compiuto il 17 giugno 1918 sul fronte di Musile, allorché, durante un nubifragio che riduceva fortemente la visibilità, mitragliò da bassissima quota le postazioni austriache sul Montello per sostenere un simultaneo attacco delle nostre truppe.

Fatto segno, il suo apparecchio, da una raffica di contraerea e colpito al volto egli stesso, riuscì a riguadagnare quota e a rientrare al campo volo di Gazzo. Per quest'azione Sequi fu decorato con medaglia d'Argento al Valor Militare.

Dice, tra l'altro, la motivazione:

Ardito pilota, ottimo comandante di squadriglia [...] costante esempio di audacia, di costanza e di elevato sentimento del dovere.

Il 18 giugno, giorno seguente l'impresa, il Generale Luigi Cauvin, Comandante Generale dell'Arma, inviò al Comando Carabinieri della 4^a Armata il seguente messaggio:

Negli aspri cimenti cui si prodigano eroicamente i nostri aviatori, il valoroso capitano Sequi ha dato saldo cuore in quest'ora di gloria, generoso tributo di sangue alla vittoria per la quale oggi intensamente vibrano animi nostri.

non scende: un sardo non si dà mai vinto: soffre, ma resiste; è straziato, ma non si arrende. Vola. Vola, innalzandosi di nuovo, in direzione opposta a quella dianzi seguita.

Quando la speranza di aver raggiunto le linee italiane non gli sembra più troppo ardua, si riabbassa di nuovo. Una città si stende sotto di lui. Cupole, case, campanili. Riconosce Treviso: raccoglie tutte le sue forze, irrigidite dalla volontà, e cerca un luogo ove atterrare, cerca ansiosamente, guidato dall'istinto, dal desiderio.

Ecco finalmente delle località note, famigliari, ecco il campo, il suo. Sequi vi atterra, stinto, a nove ore. I compagni accorrono in soccorso. E lo trovano quasi dissanguato.

Pochi giorni dopo gli veniva decretata la medaglia d'argento.

Il primo combattimento aereo di Sequi avvenne nel cielo del Monte Nero. A 4400 metri incontra un caccia nemico. Colpisce ed è colpito. Una pallottola incendiaria forata il serbatoio della benzina. La lotta continua finché l'austriaco vi rinuncia.

L'11 febbraio scorso il capitano Sequi, il tenente Scaroni, il tenente Di Loreto, e il sottotenente Razzi, simbattono, volando nel cielo di Grigno, in un aeroplano da ricognizione austriaco.

Venti colpi bastano per farlo precipitare in fiamme su Fontanasecca. Continuando la crociera verso l'altipiano, trovano una pattuglia di tre velivoli germanici. Sequi, Scaroni e Di Loreto, attaccano il capo pattuglia, un aeroplano tutto nero, che appariva pilotato abilissimamente. Il sottotenente Razzi, assale il secondo, lottando furiosamente e scaricandogli contro più di 400 colpi. Il terzo scompariva presto a tutta velocità. L'aeroplano nero fu abbattuto. Quello assalito dal sottotenente Razzi, sebbene colpito, aveva potuto fuggire.

Venne poi abbattuto pochi giorni dopo dallo Scaroni. Il pilota, fatto prigioniero incolume, raccontò il duello avuto col Razzi e esprime il proprio rammarico per la fine del capo pattuglia, quello che montava il velivolo nero. « Sapete? — disse — era Kiss ». Uno dei più celebri cacciatori austriaci.

All'inizio dell'offensiva che doveva culminare nella trionfale vittoria, il capitano Sequi, pure essendo sofferente, fece insistenti richieste per essere inviato alla fronte. Ma il precipitare degli avvenimenti frustrava questo suo ultimo, spontaneo sacrificio.

Quando, essendo stato esaudito il suo desiderio, poté raggiungere il suo posto di combattimento, l'Austria aveva già abbassato definitivamente le armi.

Ecco la motivazione con cui gli venne decretata la medaglia d'argento per l'epico fatto del giugno:

« Ardito pilota da caccia, ottimo comandante di squadriglia; prese parte a numerosi mitragliamenti da bassa quota contro truppe nemiche, ritornando spesso con l'apparecchio gravemente colpito dal tiro avversario. Il 17 giugno 1918, sotto la pioggia dirotta, abbassatosi per meglio colpire il bersaglio, e rimasto gravemente ferito, malgrado il dolore e la copiosa perdita di sangue, riuscì a riportare l'apparecchio al proprio campo. Costante esempio ai suoi dipendenti di audacia, di costanza e di elevato sentimento del dovere. - Cielo di Musile, di Intestadura e di Paludella, 17 giugno 1918 ».

Angelo Frattini.

La discesa del primo "Caproni", nel campo riacquistato della Comina è riferita da Gabriele d'Annunzio al tenente colonnello La Polla, comandante le squadriglie di bombardamento, in una superba lettera, di cui il SECOLO ILLUSTRATO del 15 dicembre pubblicherà l'autografo.

Nel Cielo

L'istruzione nei Campi Scuola

Pubblichiamo anche questo scritto dovuto alla penna di un valoroso e noto capitano pilota perché rileva giustamente — ora che l'elemento attempato ha modificato il suo valore, in argomento — la necessità di completare l'allievo pilota con una seria e buona preparazione teorica dei problemi inerenti al volo.

Ultimamente il signor G. B., già pilota aviatore, accennava alla necessità di regolare l'istruzione che viene impartita nei campi scuola secondo certi suoi criteri brevemente esposti, e che egli crede indicare per una migliore produzione dell'elemento pilota.

D'accordo, in via di massima, con quanto egli espone, credo sia il caso di ricordare qui come nei programmi dei corsi allievi piloti aviatori siano comprese non poche prove tecnico-teoriche, ad epilogo di regolari corsi teorici che dovrebbero svolgersi in ogni campo scuola di pari passo con l'istruzione pratica di volo. Però — ecco il famoso però di tante cose nostre, belle ed utili — tali corsi, sui motori, sui materiali e loro resistenza, topografia, aerologia, ecc., hanno avuto vita per modo di dire.

Ovunque si svolsero — ciò che credo sia avvenuto in due o tre delle 31 scuole d'Italia — ebbero ottima accoglienza ed ottimo risultato.

Gli insegnanti — tutti allievi in istruzione di pilotaggio come gli altri — supplirono con la loro iniziativa alla deplorabile mancanza d'insegnanti fissi e veramente competenti. Spesso un ufficiale doveva assumersi due o tre delle materie d'insegnamento, per la mancanza di un collega disposto, o capace, d'impartire le altre lezioni. Così il fardello diveniva gravoso e, alla lunga, insopportabile.

Sui campi, o meglio, sulla linea di volo, si dava spesso più importanza alla pratica che alla teoria, quasi che questa non costituisca quel logico e sicuro coefficiente di riuscita per tanta gente che di meccanica non aveva mai sentito parlare, e che di aerei non aveva fatto altro, come disse un amico comandante di scuola, che cavalcare — con paura — un innocuo somaro!

Ma la guerra voleva piloti. Tanti piloti. Le squadriglie alla fronte ed in paese, ne assorbivano in maniera sempre più impressionante. L'attuazione del programma massimo del Commissariato ne reclamava buon numero per i campi nuovi; molti altri ne occorreavano per le incredibili esigenze delle vecchie scuole, sempre in aumento. Sicché venne la febbre del far presto — tanto che si ebbe una circolare che voleva si ottenessero i piloti in un massimo di sei mesi di permanenza alle scuole! Se ne concluse — *bon gré, mal gré* — che la teoria, in aviazione, era una bella cosa, ma non necessaria, tanto è vero che i piloti riuscivano a brevettarsi lo stesso ed alla fronte; mercé un po' di audacia e molta buona volontà, bene o male, volavano, compiendo bravamente il loro dovere!

Come conseguenza logica ne venne, ovunque, l'automatica abolizione di quel programma teorico, che però ancor oggi esiste e vige, ed in obbedienza al quale venne sempre e viene tuttora compilato, da parte degli istruttori, un certo verbale d'esame teorico che è necessario allegare alle cartine barografiche ed agli altri documenti delle prove di pilotaggio che costituiscono la « pratica » di laurea del neo-pilota aviatore. E tutto questo è l'incartamento reclamato dalla non agile burocrazia aviatoria prima di emettere l'agognata determinazione ministeriale che investe l'allievo della carica aeronautica!

Come si vede, un'istruzione teorica era già stata ritenuta necessaria da coloro che crearono la nostra aviazione militare; loro stessi infatti ne compilarono i programmi ai quali ho, ora, accennato. Credo che la ritengano indispensabile tutti coloro che hanno dovuto sobbarcarsi la fatica d'istruire al volo degli elementi vergini, oppure comandare una qualunque squadriglia di aeroplani. La reputano doverosa coloro che devono, o dovranno, affidare la propria vita al pilota, il quale tecnicamente edotto degli sforzi in gioco nel suo apparecchio in volo, si farà più riflessivo e più cauto.

La guerra ha dato di frego alle quisquiglie ed anche alle nostre famose lezioni... Il che però non vuol dire che esse non ritornino, e presto, all'onore della vita, ora poi che la calma preparazione del pilota necessari al funzionamento avvenire dell'armata celeste ha già fatto pensare a tante opportune disposizioni tendenti a migliorare la qualità dell'elemento pilota, nel senso di avere uomini effettivamente capaci di volare senza arrecare soverchio danno al materiale. E io sono convinto che solo con una salda preparazione teorica si avrà la tanto sospirata economia dell'uomo e del materiale, coefficienti, questi, del tutto indispensabili per raggiungere al più presto quella fase veramente pratica dell'aviazione alla quale tanti vantaggi attendiamo, e non noi italiani soltanto.

Novembre 1918.

Il capitano pilota.

CARABINIERE M.B.V.M PRIMO ALPI

Nato a Palazziolo sul Serio (Fi) il 3 maggio 1894, intraprese la sua attività operativa sul fronte albanese inquadrato nella 116ª Squadriglia da ricognizione che faceva parte dell'8° Gruppo Aeroplani del XVI Corpo d'Armata.

Dal 20 Ottobre 1917 sul fronte e sulle retrovie avversarie compì con successo 22 missioni di guerra. La sua tenace attività di combattente si compendia nella motivazione della medaglia di Bronzo al Valor Militare:

Esperto e audace pilota d'aeroplano, arditamente e serenamente eseguì lunghi e pericolosi voli, sempre portando a compimento le più arrischiate imprese. Il giorno 23 giugno 1918, volando a bassissima quota su un campo d'aviazione avversario, coadiuvò efficacemente l'ufficiale osservatore in una ricognizione di speciale importanza, nonostante che l'apparecchio fosse investito da ripetute scariche di artiglieria. Nel periodo della nostra offensiva dal 6 al 15 luglio 1918, infaticabilmente prese parte ad ardite incursioni sul nemico, in tutte dimostrando calma inalterabile, e alto sentimento del dovere.

Cielo di Fieri e Berat (Albania),
dicembre 1917, 15 luglio 1918



Brigadiere dei Carabinieri pilota Primo Alpi, medaglia di Bronzo al Valor Militare.



Testata del periodico "Il Cielo" di cui sono stati pubblicati alcuni articoli nel presente capitolo.



Ansaldo SVA 10 – matricola 12736. 87ª Squadriglia, XI Gruppo, Aviazione del Regio Esercito. Velivolo del Capitano Natale Palli, osservatore magg. Gabriele d'Annunzio, S. Pelagio (Pd), volo su Vienna, 9 agosto 1918. Illustrazione di Marco Gueli.

CARABINIERE M.B.V.M.

GIUSEPPE CANTÙ

Nato a Cambiano (To) il 5 luglio 1894.

La motivazione della decorazione al Valor Militare testimonia le sue qualità di ardimentoso pilota e la tenacia mostrata dal marzo al settembre del 1918, allorché operò in zona di guerra inquadrato nella 113^a Squadriglia da ricognizione Pomilio.

Combatté sul fronte della Carnia, del Grappa del Piave e del Tonale.

[...] bello esempio di serena calma, di alto sentimento del dovere e di nobile sprezzo del pericolo.

BRIGADERE M.A.V.M.

EDGARDO BALDAZZI

Nato a Cesena (Forlì) il 9 dicembre 1880. Combatté con la 118^a squadriglia aeroplani da ricognizione SALM. Contribuì significativamente all'acquisizione di essenziali informa-

zioni sullo schieramento difensivo austriaco attraverso numerose e rischiose missioni di ricognizione sulle postazioni più interne austriache nell'imminenza dell'ultima vittoriosa battaglia che segnò la vittoria dell'Esercito Italiano.

La motivazione della sua medaglia d'Argento al Valor Militare gli riconosce i meriti della sua azione di aviatore intrepido:

Pilota di aeroplano abilissimo, nelle innumerevoli azioni di guerra compiute, portò sempre a termine i compiti affidatigli, attraverso l'intenso tiro antiaereo che spesso danneggiò gravemente l'apparecchio, e nonostante la minaccia di più velivoli nemici, di cui sostenne audacemente l'offesa, impegnando combattimento. In ogni occasione, dette costanti, mirabili prove di audacia, fermezza e sprezzo del pericolo.

Cielo di Santa Lucia, Cielo del Piave,
ottobre 1917 - Ottobre 1918.

BRIGADIERE M.B.V.M. PACIFICO MALFRANCI

Nato a Castelnuovo di Farfa (Rieti) l'8 luglio 1893. La motivazione della sua medaglia di Bronzo al Valor Militare lo definisce

Pilota da Caccia ottimo e ardito [...] compì numerosi voli di guerra dimostrando alto sentimento del dovere, non comune audacia, salda volontà, coraggio sempre.

Monte Grappa-medio Piave,
giugno-novembre 1918

Brigadiere dei Carabinieri M.B.V.M. pilota Pacifico Malfranci.



Compagno di Squadriglia del Brigadiere dei Carabinieri Roberto Balandi, operò distinguendosi in seno alla 76^a Squadriglia da caccia Henriot, nella quale durante la cruenta e decisiva Battaglia del Piave, nel giugno del 1918 e durante la nostra offensiva finale contro gli Austriaci, nell'ottobre successivo compì 14 missioni di caccia, 27 di ricognizione e 13 di scorta a formazioni di bombardieri.

BRIGADIERE M.B.V.M. ROBERTO BALANDI

Nato a San Bartolomeo Bosco (Ferrara) il 30 aprile 1892. Partecipò a voli di ricognizione, missioni di scorta, ripetuti voli oltre la linea del fronte in territorio occupato dal nemico sostenendo combattimenti e abbattendo un aereo austriaco. La sua determinazione, il suo coraggio e l'abilità di pilota da caccia gli valsero la concessione della medaglia di Bronzo al Valor Militare:

Pilota da caccia Ardito, coscenziioso nei voli di crociera, e in servizio di scorta dette continue prove di coraggio e di ardire, e può vantare una vittoria su velivoli nemici.



Il Brigadiere pilota M.B.V.M. Roberto Balandi.



Savoia Pomilio S.P. 2 – matricola 3512. 21^a Squadriglia, Il Gruppo, Aviazione del Regio Esercito. Campoformido (Ud), estate 1917. Illustrazione di Marco Gueli.

Altri aviatori dell'Arma dei Carabinieri che combatterono nella Grande guerra ESC

CARABINIERE LINO MONTELLO CHIAVENTONE ESC

Dal giugno 1916 appartenne alla 36^a Squadriglia di Duino, compiendo voli di guerra su Comen, Dottoglian, Prosecco, Miramar, Trieste... Da queste azioni ritornò parecchie volte con l'apparecchio danneggiato seriamente dalla contraerea avversaria. Prese parte a tutte le operazioni di combattimento sul fronte di Gorizia e di Oppacchiasella.

Sugli appostamenti del Carso eseguì pure rilievi fotografici, nonché lancio di manifestini e mitragliamento di postazioni austriache, compiendo reiterate incursioni in territorio controllato dal nemico.

Dopo un anno di permanenza alla 36^a passò alla 81^a Squadriglia da Caccia. Qui si mostrò audace pilota nello scortare formazioni di bombardieri in missione su obiettivi strategici avversari consentendo di compiere i più audaci bombardamenti: di Chiapovano, Selva di Ternova, Idria, Bazza, Santa Lucia di Tolmino, Tarvis... e durante queste scorte, tra l'altro, mitragliava le postazioni avverse incurante del fuoco contraereo di contrasto. Sostenne vittoriosamente numerosi combattimenti aerei.

Gen. D. Arnaldo Ferrara (a cura di),
I Carabinieri dell'Aria, Ente
Editoriale dell'Arma dei Carabinieri,
1983, p. 25.

Carab. Lino Chiaventone Montello.
Da notare che nella foto dell'articolo
qui riprodotto il pilota indossa le
mostrine di altra Arma del Regio
Esercito.

Pil. Lino Montello Chiaventone



Dal giugno 1916 appartenne alla 36.^a di San Giovanni di Duino, Comen, Dottoglian, Prosecco, Miramar, Trieste, ecc.

Da queste azioni ritornò parecchie volte con l'apparecchio danneggiato seriamente dagli anti-aerei.

Partecipò a tutte le operazioni di guerra nella zona di Gorizia e di Oppacchiasella. Sulle posizioni del Carso eseguì pure delle ricognizioni fotografiche, nonché lan-

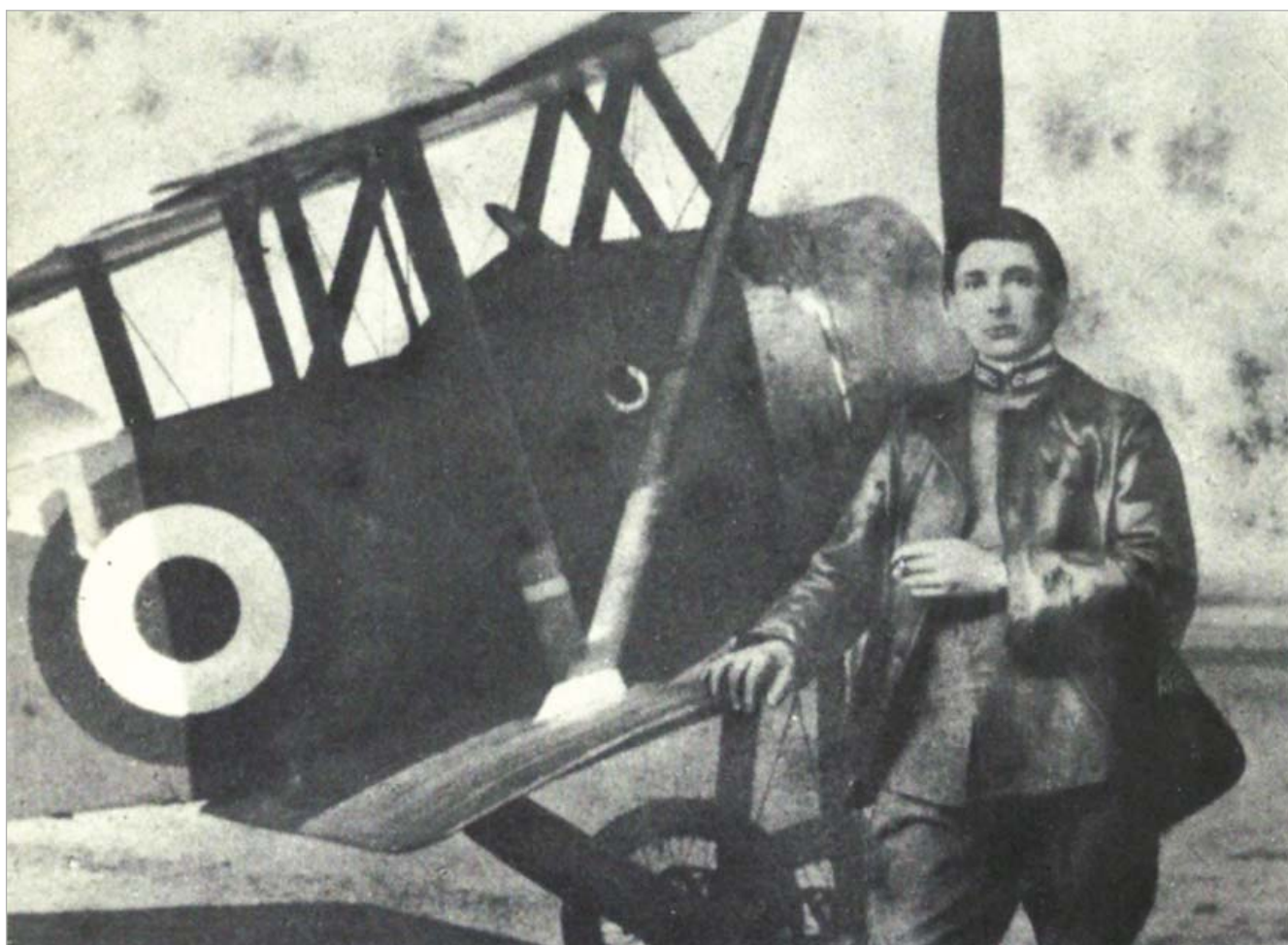
cio di manifestini e mitragliamenti di truppe, facendo ripetute crociere sulle linee di combattimento. Dopo un anno circa di permanenza alla 36.^a passò all'81.^a squadriglia da caccia. Qui cominciò a scortare gli apparecchi che andavano a fare i più audaci bombardamenti: vale a dire di Chiapovano, Selva di Ternova, Idria, Bazza, Santa Lucia di Tolmino, Tarvis, ecc., e fra l'altro, durante queste scorte, mitragliava le posizioni avverse.

Sostenne vittoriosamente parecchi scontri aerei.

Nel settembre si ferì in seguito a una caduta e dopo una breve convalescenza venne comandato quale istruttore in volo alla Scuola idrovolanti, a Sesto Calende, dove rimase fino alla chiusura di questa, cioè fino all'ottobre 1918. Anche coprendo la nuova carica, corse nelle altre, il Chiaventone si mostrò pilota calmo, abile, coraggiosissimo.

== DO ==





Il Carabiniere pilota Armando Chiantini.

Nel settembre del 1916 si ferì accidentalmente e al termine della convalescenza venne impiegato quale pilota istruttore presso la Scuola Idrovolanti presso l'idroscalo di Sesto Calende, dove rimase sino alla chiusura della scuola stessa avvenuto nell'ottobre del 1918.

La breve sintesi del servizio prestato dal Carabiniere Lino Montello Chiaventone, pur non avendo ottenuto riconoscimenti per il suo valore, è rappresentativa del contributo prestato con coraggio, dedizione al dovere e preclari virtù militari dai seguenti Carabinieri Aviatori nella Grande guerra:

Carabiniere Anfosso Paolo
Vice Brigadiere Angeli Donato
Carabiniere Armiraglio Giovanni
Carabiniere Baglioni Antonio

Caproni Ca.3 – matricola 11505. 1ª Squadriglia, IV Gruppo, Aviazione del Regio Esercito. Velivolo del Comandante del Gruppo Maggiore Fernando Bonazzi, S. Pelagio (Pd), novembre 1917. Illustrazione di Marco Gueli.





S.P.A.D.S. VII – matricola 1673. 77ª Squadriglia, XIII Gruppo, Aviazione del Regio Esercito. Velivolo del Sergente Carlo Ferrario, Marcon (Ve), settembre-ottobre 1918. Illustrazione di Marco Gueli.

Una stretta di mano, prima di un'azione di guerra, fra il carabiniere pilota Emilio Momicchioli e un collega di altra Arma. Fino al 1923 non esisteva l'Aeronautica come Forza Armata, ma semplicemente un "Servizio Aeronautico" con piloti provenienti da diverse Armi.





Il Carabiniere Francesco Fabbri.

Carabiniere Baldi Giulio
Carabiniere Barone Giuseppe
Carabiniere Beltrameo Biagio
Carabiniere Bertecco Giovanni
Carabiniere Bianchi Ireneo
Brigadiere Bonuzzi Igino
Carabiniere Borsari Giuseppe
Brigadiere Boscarioli Luigi
Carabiniere Brunori Pasquale
Carabiniere Caberlotto Adriano
Carabiniere Calvino Carlo
Carabiniere Caporusio Salvatore
Carabiniere Carboni Telemaco
Carabiniere Casoli Mario
Carabiniere Castagnoli Lazzaro
Carabiniere Cavallero Giovanni
Carabiniere Chiantini Armando
Vice Brigadiere Ciarrochi Emidio
Vice Brigadiere Cocco Giuseppe
Carabiniere Cucchiari Eugenio
Carabiniere Dagnì Antonio
Carabiniere Dal Don Armando
Carabiniere Dal Don Giovanni



Il Carabiniere pilota Luigi Pisello.

Pomilio PE – matricola 7020. 112ª Squadriglia, IX Gruppo, Aviazione del Regio Esercito. Castenedolo (Bs), estate 1918. Illustrazione di Marco Gueli.



Carabiniere De Rosa Giuseppe
Vice Brigadiere Domenis Giovanni
Carabiniere Donati Basilio
Carabiniere Fabbri Francesco
Carabiniere Fabbri Antonio
Vice Brigadiere Facciocchi Mario
Carabiniere Fermanzio Attilio
Carabiniere Ferrando Michele
Carabiniere Ferrando Severino
Carabiniere Fontana Giovanni
Brigadiere Fornaciari Romualdo
Carabiniere Foroni Francesco
Carabiniere Furini Giovanni
Carab. Fratteggiani Fratteggiano
Carabiniere Frau Felicino
Carabiniere Freoni Giuseppe
Carabiniere Garganese Antonio
Carabiniere Gasturri Luigi
Vice Brigad. Germinetti Fiorenzo
Vice Brigadiere Gerra Antonio
Carabiniere Gianmattei Roberto
Vice Brig. Gianfranceschi Virgilio
Carabiniere Giannetti Alfredo
Brigadiere Giannotti Vincenzo
Vice Brigadiere Giordani Roberto
Carabiniere Greti Teodoro Luigi
Carabiniere Guerreri Francesco
Vice Brig. Guidotti Benvenuto
Vice Brigadiere Guidotti Guido
Vice Brigadiere Gullone Pasquale
Carabiniere Innocenti Anelito
Carabiniere Lacchelli Natalino
Vice Brig. Lacitignola Giuseppe
Vice Brigadiere Lago Giovanni
Carabiniere Larcà Luigi
Carabiniere Laudani Rosario
Vice Brigadiere Lecca Antonio
Carabiniere Leoni Lelio
Vice Brigadiere Lomi Giuseppe
Carabiniere Lo Schiavo Florindo
Carabiniere Lo Spalluto Francesco
Carabiniere Luberti Carmine



Il Carabiniere pilota Giacomo Pomi.

S.A.M.L. S.2 – matricola 1904. 113^a Squadriglia, XX Gruppo, Aviazione del Regio Esercito. Civate Camuno (Bs), agosto 1918. Illustrazione di Marco Gueli.





Vice Brigadiere pilota Bernardo Punta.



Il Vice Brigadiere dei Carabinieri pilota Augusto Roncetti.



Il Brigadiere Francesco Sanzo.

Brigadiere Luciani Guido
Vice Brigadiere Lugatti Umberto
Carabiniere Maggiolo Cesare
Carabiniere Malvicino Carlo
Carabiniere Mancini Italiano
Vice Brigadiere Marabello Antonio
Brigadiere Marchi Alfredo
Brigadiere Marchioro Gaetano
Vice Brig. Marocco Francesco
Corazziere Marras Paolo
Carabiniere Mascelli Pio
Carabiniere Massobrio Tommaso
Carabiniere Massone Angelo
Carabiniere Mazzeo Amedeo
Carabiniere Menini Leandro
Carabiniere Miccoli Luigi
Carabiniere Momicchioli Emilio
Maresciallo Monnier Luigi
Carabiniere Neri Cesare
Corazziere Omiccioli Antonio

Macchi L.3, matricola 7344. 251ª Squadriglia, XX Gruppo, Aviazione della Regia Marina. Velivolo del 2° Capo Timoniere Ernesto Mattiello, oss.re asp. Guardiamarina Umberto Calvello, Venezia S. Andrea, maggio 1917. Illustrazione di Marco Gueli.



*Il Vice Brigadiere pilota
Giovanni Satta.*



*Il Carabiniere pilota Emilio Tessarolo,
primo a sinistra.*





*Vice Brigadiere Francesco Verza
(indicato con l'asterisco) con altri
piloti e meccanici.*

Carabiniere Panfilì Quirino
Carabiniere Pappalardo Gaetano
Carabiniere Parrini Attilio
Corazziere Paterlini Natale
Carabiniere Patrucco Pietro
Carabiniere Peduzzi Francesco
Carabiniere Pennazio Attilio
Vice Brigadiere Perini Rubens
Carabiniere Pestarino Carlo
Vice Brig. Pettinato Sebastiano
Carabiniere Pezzola Enrico
Carabiniere Pisello Luigi
Vice Brigadiere Pizzato Marco
Carabiniere Pomi Giacomo
Carabiniere Pravatà Antonio
Brigadiere Puddu Luigi
Carabiniere Punta Bernardo



Maresciallo Putzu Giuseppe
Carabiniere Ragazzoni Giuseppe
Vice Brigadiere Ratto Giacomo
Carabiniere Remotti Pietro
Carabiniere Ricotti Guido
Brigadiere Rivero Giorgio
Carabiniere Rivolo Giuseppe
Carabiniere Rocca Pietro
Vice Brigadiere Roncetti Augusto
Carabiniere Rossetti Vittorio
Carabiniere Rossi Severino
Carabiniere Rubini Augusto
Brigadiere Ruci Alessandro
Brigadiere Sabbadini Luigi
Carabiniere Salvadori Salvatore
Carabiniere Sanpietro Fernando
Brigadiere Santini Nestore
Vice Brigadiere Sanzo Francesco
Vice Brigadiere Satta Giovanni
Carabiniere Savio Paolo
Carabiniere Selvo Efsio
Carabiniere Serafini Luigi
Carabiniere Servo Primino
Carabiniere Sesia Ernesto
Vice Brigadiere Silvestri Carlo
Vice Brigadiere Simioli Arturo
Carabiniere Sirio Luigi
Carabiniere Sommacore Andrea



Il Carabiniere Francesco Zancudi.



S.I.A. 7 B 1, matricola 5803. 36ª Squadriglia, XII Gruppo, Aviazione del Regio Esercito. Istrana (Tv), dicembre 1917. Illustrazione di Marco Gueli.

Carabiniere Soro Angelo
Brigadiere Straulino Augusto
Carabiniere Tanganelli Vincenzo
Brigadiere Tasone Ernesto
Carabiniere Tebaldi Luigi
Carabiniere Tessarolo Emilio
Brigadiere Turrini Giovanni
Carabiniere Uberti Umberto
Carabiniere Valla Alcide
Vice Brigadiere Venasco Pericle
Carabiniere Verza Francesco
Vice Brigadiere Vignocchi Pietro
Vice Brigadiere Vittorini Carlo
Carabiniere Zancudi Francesco
Carabiniere Zotto Giuseppe.

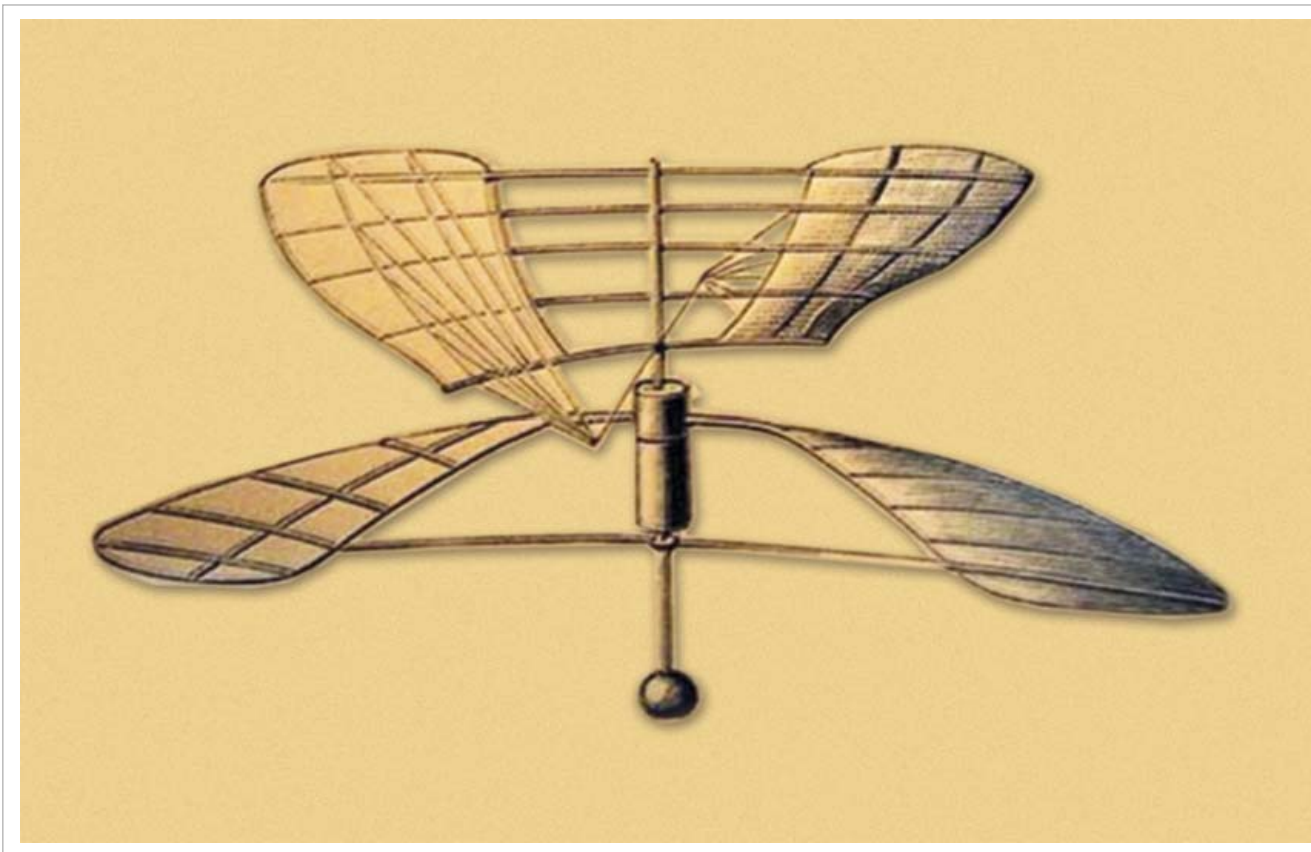
Caduti e reduci appartenevano tutti a quel folto gruppo di carabinieri che, trasferitisi dai campi di battaglia di terra a quelli dell'aria, ottennero prestigiose vittorie sui sanguinosi fronti dell'Isonzo, del Carso e del Piave.

Un gruppo di audaci che nel corso del conflitto, pilotando anche i nuovi apparecchi costruiti delle industrie aeronautiche nazionali quali la Caproni; l'Aeronautica Macchi, la Società Anonima Meccanica Lombarda (SAML), la Savoia e la Società Idrovolanti Alta Italia (SIAI), concorsero al controllo dello spazio aereo sul fronte, raggiunto pienamente dall'Aviazione Italiana nel 1918, e contribuendo in maniera determinante, al buon esito della guerra.

Tenuta completa per piloti della Grande guerra. Su di essa venivano applicati i distintivi di grado e le mostrine dell'Arma di appartenenza. Collezione di Massimiliano De Antoni.



L'AVVENTO DELL'ALA ROTANTE



Elicottero sperimentale di Enrico Forlanini.

Torino, culla dell'aviazione italiana, è stata luogo di contaminazione scientifica e culturale tra le Istituzioni Tecniche Superiori (oggi Politecnico) e le Scuole di Applicazione Militari.

Quella contaminazione tra le varie discipline che è fattrice di innovazione e di progresso.

Torino, prestigioso polo universitario dove si sono formati un significativo numero di scienziati nelle varie discipline, ha anche uno stretto legame con i più geniali tra gli inventori dell'elicottero.

Torino e l'invenzione dell'elicottero

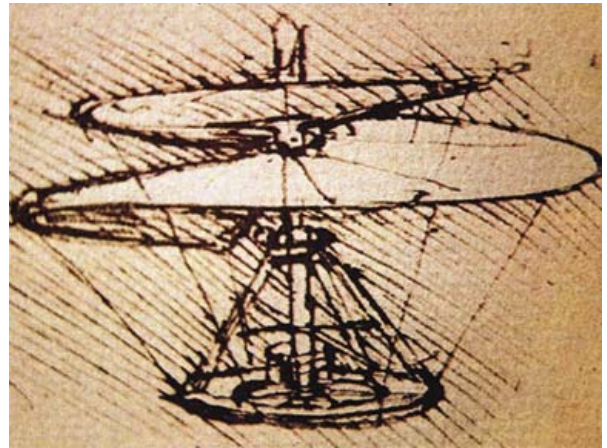
Enrico Forlanini e Corradino d'Ascanio sono personaggi di riferimento per chiunque voglia ripercorrere la storia dell'elicottero in Italia.

Costoro sono tra i primissimi inventori dei velivoli a decollo verticale.



Enrico Forlanini

Il milanese Enrico Forlanini (1848-1930) crebbe e si formò presso la Scuola di Applicazione d'Artiglieria e Genio di Torino. Il giovane tenente, presso le officine del Genio di Alessandria, ebbe modo di costruire un modello di elicottero con motore a vapore che sperimentò con successo nella sua città natale il 29 giugno 1877, dimostrando la correttezza dell'intuizione del genio di Leonardo.



La "vite aerea" di Leonardo.

*L'elicottero sperimentale di Enrico Forlanini del 1877
(Museo nazionale della Scienza e della Tecnologia
Leonardo da Vinci, Milano).*





Corradino D'Ascanio.

E ancora un altro eclettico ingegnere, Corradino d'Ascanio, laureatosi in Ingegneria meccanica presso l'allora Istituto Tecnico Superiore di Torino, intraprese la carriera militare presso il Battaglione Aviatori di Torino.

Terminata la Grande guerra, il futuro inventore della *Vespa*, lavorò per l'ingegnere Ottorino Pomilio già suo ufficiale superiore al Battaglione Aviatori, che aveva avviato la Società Anonima per Costruzioni Aeronautiche ing. Ottorino Pomilio & C. per la costruzione di velivoli SP.2 (Savoia-Pomilio) e che, cento anni orsono, nel 1916, inaugurò l'Aeroporto Torino-Aeritalia per il collaudo dei propri apparecchi.

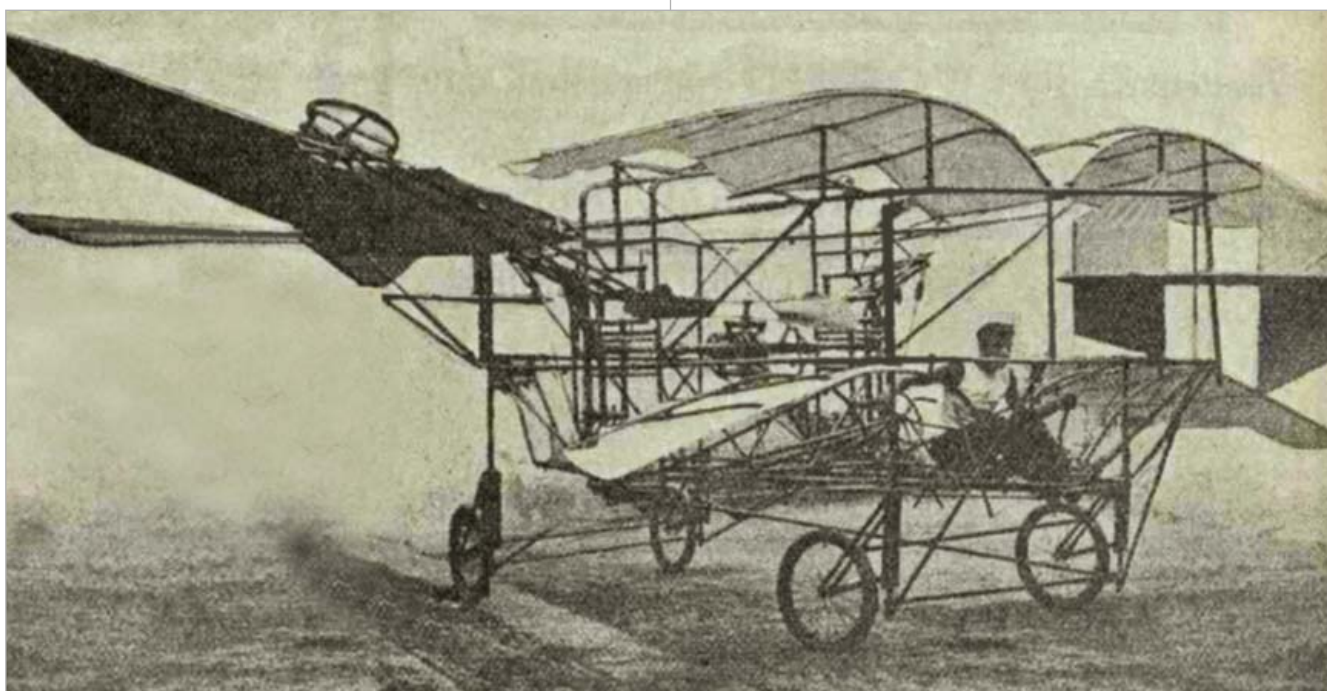


D'AT3 (D'Ascanio-Trojani-3).

Da ricordare, anche, l'ingegnere torinese Franz Miller, realizzatore dell'Ortoelicottero.

Sebbene anche altri costruttori e inventori abbiano sperimentato nuove macchine in altre regioni d'Italia e nel mondo, rimane indiscutibile il primato di Torino quale Città della Scienza, della Tecnica e di eccellenza nella Meccanica.

L'ortoelicottero Miller-Fuseri.



Gli albori della produzione industriale degli elicotteri in Italia

Nonostante nel nostro Paese non mancarono sperimentazioni portanti al volo verticale, queste non trovarono sostegno con commesse dagli stati maggiori militari che preferirono conferire priorità alla produzione di aeroplani.

Dal 1949 l'Aeronautica Militare Italiana iniziò a operare con elicotteri Bell Model 47D1, prodotti negli USA, in una campagna antimalarica in Sardegna.

L'avvio della produzione elicotteristica su scala

industriale, in Italia, avvenne per iniziativa di un industriale del varesotto che l'11 agosto 1952 ottenne la licenza di costruzione e commercializzazione degli elicotteri della Bell Aircraft Company.

Domenico Agusta a capo dell'Azienda di famiglia, la Costruzione Aeronautiche Giovanni Agusta, produsse su licenza la versione italiana del Bell 47 nella versione G che volò nel 1954 pilotato dal capo collaudatore Ottorino Lancia.

L'avvio della costruzione di questo apparecchio segnò l'inizio di un lungo sodalizio tra le due case che, attraverso numerosi contratti di licenza, portò alla produzione in Italia di altri modelli, tutti caratterizzati dall'acronimo AB, ovvero Agusta Bell.



La famiglia Agusta al completo accanto a Lawrence D. Bell, proprietario dell'omonima impresa licenziataria dei modelli 47. Da sinistra verso destra: Mario Agusta, Domenico Agusta, Lawrence Larry' D. Bella, Giuseppina Turreta vedova Agusta, Vincenzo Agusta e Corrado Agusta. Scattata probabilmente in occasione del primo volo del primo AB 47 G costruito in Italia. Si tratta, è bene precisarlo, del primo elicottero modello 47 costruito in Europa.

L'Agusta, senza mai abbandonare una propria e originale progettazione e sperimentazione di nuovi elicotteri, proseguì la costruzione del modello AB 47 G, AB 47 J e AB 47 G3BI *Super Alpino*.

A seguire, i modelli a turbina AB 204, AB 205 e AB 206 in tempi rapidissimi, tipici del periodo del boom economico del dopoguerra. Si aggiunsero progressivamente le licenze sull'AB 212 e, ultima, quella dell'AB 412 modello quadripala.

Parallelamente l'Agusta ottenne, nel corso degli anni Sessanta, le licenze di costruzione di altri blasonati costruttori di elicotteri USA quali la Sikorsky (modelli S-61 nelle versioni SH3D e HH 3F) e la Boeing (Modello CH-47 *Chinook*).

Ma Domenico Agusta già dalla fine degli anni Cinquanta aveva incessantemente promosso autonome progettazioni di nuovi elicotteri, conseguendo lusinghieri risultati nel settore anticarro e antisommergibili.

Successi che il 4 agosto 1971 portarono l'Agusta 109 *Hirundo* al primo volo.

L'innovativa macchina Italiana si rivelò presto essere l'elicottero migliore della sua categoria, tanto che ancora oggi viene prodotto dalla casa di Cascina Costa nella sua versione gradualmente ammodernata: l'AW 109.



22 giugno 1954. La foto ritrae il primo elicottero AB 47 G costruito in Italia a Cascina Costa.



22 giugno 1954. Il primo AB 47G costruito in Italia a Cascina Costa. Presentazione dell'apparecchio in volo stazionario pilotato dal collaudatore Vittorino Lancia che offre una dimostrazione d'impiego (hovering) consentendo a un operatore di salire a bordo attraverso una scaletta. Sullo sfondo, i vecchi capannoni Agusta come si presentavano all'epoca.

LA COSTITUZIONE DEL 1° NUCLEO ELICOTTERI CARABINIERI



Caserma Bergia di Torino, storico palazzo settecentesco di Bernardo Antonio Vittone.

La costituzione del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri risale al 20 Ottobre 1966.

La Società Aeritalia provvide a realizzare e a concedere in uso una struttura prefabbricata per gli uffici e la logistica del Reparto di Volo i cui componenti per qualche tempo, prima di trasferirsi in aeroporto, alloggiarono presso la Caserma Bergia, sede del Comando della Legione Carabinieri Piemonte e Valle d' Aosta, prima caserma dell' Arma sin dalla sua Fondazione.



Gli elicotteri dei Carabinieri decollano da Torino

Attraverso i ricordi di Selenio Tonsini, allora un giovanissimo carabiniere specialista e oggi un maresciallo in congedo, sappiamo che tutti i componenti del reparto erano dei neofiti del volo.

Selenio ci racconta:

Subito dopo il corso di Specialista di Elicotteri fui aggregato al Gruppo Efficienza Velivoli dell'Aeronautica Militare di Centocelle a Roma, per tre mesi di tirocinio. Fu a Centocelle che conobbi il Brigadiere Giuseppe Cancelli, anche lui in tirocinio, che sarebbe stato il mio Capo Specialista a Torino dove lo raggiunsi il 27 dicembre 1966. Era l'anno dello sbarco dell'uomo sulla Luna.

Il Nucleo Elicotteri era costituito da:

1967. AB 47 G3B1. Sullo sfondo l'edificio sede dell'Aero Club di Torino con la "Torre" da dove gli Operatori dell'ENAV danno informazioni e disciplinano il traffico aereo aeroportuale.



- i piloti Comandante Tenente Guzzardi e Brigadiere Di Giampietro;
- gli specialisti Brigadiere Cancelli, Brigadiere Caiafa, Carabiniere Stefanelli;
- l'elettromeccanico Carabiniere Tonsini;
- gli autisti Carabiniere Bove e Carabiniere Cantelmo.

Il primo elicottero, un Agusta Bell 47 J3B, fu ritirato nel gennaio del 1967 a Pratica di Mare dal Brigadiere pilota Angelo Di Giampietro. Con mia somma gioia con l'elicottero era arrivata anche la cassetta attrezzi con le chiavi in pollici. Lo ricoverammo in uno spazio che ci era stato assegnato all'interno dell'hangar storico dell'Aeroporto di Torino-Aeritalia dove non c'erano più aeroplani ma dove erano custoditi reperti che testimoniavano il glorioso passato dell'aviazione torinese. Ricordo che poco tempo dopo, in un volo di ricognizione, l'elicottero perse potenza e il pilota Tenente Guzzardi effettuò un atterraggio di emergenza senza riportare danni; fu accertato che si era otturato l'ugello del massimo a causa

1967. 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri.

Da sinistra in alto: Specialista Brigadiere Caiafa, Scrivano Brigadiere ???, Tenente pilota Guzzardi, Brigadiere pilota Di Giampietro, Carabiniere Autista ???, Carabiniere Autista Cantelmo. In basso: Carabiniere Autista Bove, Carabiniere Specialista Tonsini, Carabiniere Specialista Stefanelli, Brigadiere Specialista Cancelli. Sullo sfondo l'AB-47 G3B1.



della presenza di impurità nel carburatore.

In considerazione delle limitate prestazioni in quota degli elicotteri del tipo Jota, il primo elicottero fu presto sostituito da un Agusta Bell 47 G3B1, numero di fiancata CC 14. Elicottero che, munito di compressore, poteva operare in montagna con prestazioni che allora ritenevamo eccezionali.

Anche questo elicottero, tuttavia, pochi mesi dopo mise alla prova le capacità del Tenente Guzzardi.

Durante un volo infatti, a causa della rottura della biella di un pistone si ebbe un repentino calo di potenza e anche questa volta la manovra di emergenza riuscì senza danni all'elicottero.

1972. AB 47 J durante il controllo pre-volo da parte dello specialista Brigadiere Valentino Corbo.

© Luciano Bertolo



1973. Sestriere. Giro d'Italia. AB 47 G3BI.

Alla fine degli anni '60 fu assegnato in dotazione al giovane reparto di volo l'elicottero *Super Alpino* AB 47 G3BI – CC 24 – Matricola Militare 80491.

Si trattava di un modello dall'evoluzione tutta italiana del Bell 47, primo elicottero prodotto su scala industriale dagli Americani alla fine degli anni '40 del secolo scorso.

Ripercorreremo in altro capitolo la storia di questo elicottero, oggi restaurato, che costituisce un'importante testimonianza sulla storia stessa del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri e, in particolare, dell'impiego dei velivoli ad ala rotante con motori a scoppio nelle missioni di soccorso.



1973. Il Capitano Savino Lograno e il Brigadiere Elio Pala in missione di soccorso alle popolazioni colpite dallo straripamento del fiume Sesia. AB 47 G3BI – CC 24.



1973. Il Capitano Savino Lograno e il Brigadiere Elio Pala in missione di soccorso alle popolazioni colpite dallo straripamento del fiume Sesia. AB 47 G3B1 – CC 24.

Il G3, come veniva chiamato dagli addetti ai lavori, aveva una buona operatività anche in montagna e poteva volare, con prestazioni decrescenti, sino ai 9000 piedi di altitudine.

Ancora una volta, Torino, la Città che ha dato i natali all'Arma, aveva accolto un nucleo di carabinieri aviatori che contribuiranno, con l'entusiasmo dei pionieri, a sviluppare le modalità d'impiego degli innovativi velivoli ad ala rotante nei Servizi di Polizia.

Tale impiego era stato sperimentato dal Comando Generale dell'Arma sin dalla fine degli anni Cinquanta, inizialmente con ufficiali osservatori a bordo di elicotteri AB 47 G2 dell'Aeronautica Militare.

L'elicottero aveva infatti evidenziato il suo alto potenziale nel contrasto al terrorismo in Alto Adige, nei servizi contro l'abigeato, nella lotta alla crimina-

lità organizzata, principalmente in appoggio ai reparti impegnati nelle ricerche relative ai sequestri di persona.

Una visione moderna e ardimentosa quella dello Stato Maggiore dell'Arma, se si pensa che solo da pochi anni, il 22 maggio del 1954, pilotato dal colonnello Vittorino Lancia, aveva preso il volo da Cascina Costa il primo elicottero, l'Agusta Bell 47G costruito dall'Agusta su licenza Bell.

A fronte dei positivi esiti della sperimentazione, per corrispondere alle sfide della complessità, nel 1960 era iniziata la formazione aeronautica dei primi carabinieri presso la Scuola di Volo Elicotteri dell'Aeronautica Militare di Frosinone e presso la Scuola Specialisti dell'Aeronautica Militare di Caserta.



Uno dei primi elicotteri con i colori dell'Arma, l'AB 47 J, ancora privo di marche.



1963. Scuola Volo Elicotteri Frosinone. I quattro ufficiali dei Carabinieri che hanno partecipato al primo corso per pilota di elicottero. Da sinistra a destra: Sottotenente Palandri, Tenente Soppelsa, Capitano Telesca, Tenente Di Noia. Sullo sfondo un AB 47G. Foto tratta da "Ala Rotante".



1963. Primo e secondo corso piloti unificato. Da sinistra: Tenente Francesco Petruzzelli, Tenente Paolo di Noia, Capitano Antonio Telesca, Tenente Antonio Trabucco, Maggiore Raffaele Marzocca pilota dell'Aeronautica Militare, ufficiale che non ha superato il corso, Tenente Silvano Saitta, sottufficiale che non ha superato il corso. Foto tratta da "Ala Rotante".



Da Sinistra gli ufficiali piloti Mario Nunzella, Benito Manti, Francesco Sirimarco KIC, Antonio Trabucco.

Dagli inizi, superata la formazione di base e brevettati piloti con elicotteri della serie 47, iniziava la formazione effettuando i passaggi su elicotteri a Turbina.

Dal 1964 al 1966 erano stati costituiti i primi reparti di volo autonomi con carabinieri piloti e specialisti. Dopo l'apertura della prima Sezione Elicotteri Carabinieri a Pratica di Mare, seguirono i nuclei di Bolzano, Palermo, Cagliari, Milano e Torino.

L'Arma dei Carabinieri condivide così con altre Forze Armate, Corpi di Polizia e società commerciali i rischi connessi con l'impiego dei nuovi aeromobili ad ala rotante, antichissimi di concezione ma di neonata realizzazione industriale.

Un utilizzo innovativo sia per l'aspetto aeronautico che per quello altrettanto sensibile nei Servizi di Po-

1967. AB 47-J.



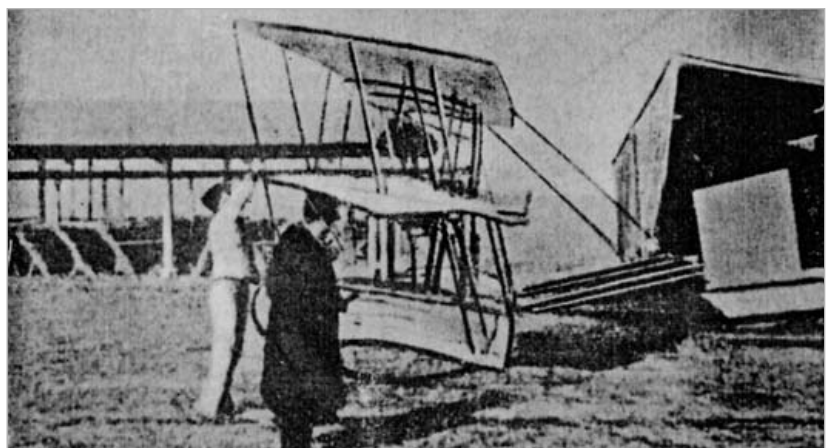


AB 206 B1 – Jet Ranger presso l’Aeroporto di Venaria Reale per uno scalo tecnico.

lizia e di Protezione Civile. Aspetti, questi, affrontati con l’entusiasmo e il coraggio dei pionieri, con lo spirito di servizio tipico dei carabinieri consapevoli dei rischi e delle responsabilità della loro missione.

A Torino, i carabinieri aviatori non sono soli: è vicino infatti il più vecchio aeroporto militare d’Italia: l’Aeroporto Militare “M. Santi” di Venaria Reale, oggi sede del 34° Gruppo Squadroni Toro.

La storia di Venaria Reale era iniziata nella primavera del 1909 quando il Triplano Faccioli vi eseguiva i voli di prova. Il velivolo prese nome dal suo inventore, l’ingegnere Aristide Faccioli (laureatosi al politecnico di Torino) ed era pilotato dal figlio Mario. Rappresenta il 1° velivolo interamente progettato e costruito in Italia.





AB 205 in livrea celebrativa dei 100 anni di volo alla Venaria Reale.

Erano gli anni del boom economico e anche l'ambito aviatorio si giovava della vertiginosa crescita italiana.

Nel 1961 entrò in produzione l'AB 204 *Iroquois*, il primo elicottero a turbina prodotto su scala industriale a Cascina Costa e risale al 1965 la sua evoluzione nell'AB 205.

Tutti elicotteri da subito entrati nella flotta dei Carabinieri.

Il 1967 è anche l'anno in cui iniziò la produzione dell'AB 206 *Jet Ranger*, un velivolo a turbina leggero e affidabile che mutava radicalmente i criteri d'impiego: il nuovo 206 B1 montava una turbina Allison 250-C20B del peso di 60 chilogrammi che sviluppava 420 Hp, contro il motore a scoppio Lycoming che equipaggiava gli elicotteri della serie 47 del peso di circa 350 chilogrammi (modelli muniti di compressore volumetrico) e della potenza di 250 Hp. Il cambiamento era notevole: si poté finalmente trasportare fino a tre passeggeri oltre l'equipaggio.

Sin dagli esordi l'elicottero si rivelò un prezioso moltiplicatore delle tradizionali risorse dell'Arma po-

nendole con esaltata tempestività al servizio dei cittadini del Piemonte, della Liguria e della Valle d'Aosta. Alle missioni istituzionali di controllo del territorio, di cooperazione con i reparti di superficie e di trasporto di stati maggiori, si affiancò un crescente numero di missioni di soccorso e di protezione civile.

Fu una rivelazione, finalmente le popolazioni più isolate sentirono la prossimità dello Stato nei momenti di necessità e ricevettero più tempestiva assistenza anche nei periodi di eccezionale innevamento.

Una risposta sussidiaria alle esigenze del Soccorso Alpino Piemontese privo di un servizio di elisoccorso dedicato e professionale sino al 1989, anno della costituzione dell'Elisoccorso 118 della Regione Piemonte.

Il concorso aereo dei Carabinieri si estese anche alla tutela del territorio e dell'ambiente allorché venne promossa la collaborazione con:

- il servizio Speleologico della Regione Piemonte per i voli di prospezione valanghe;



Carabinieri Gruppo Interventi Speciali – GIS. Un momento del briefing pre-missione in occasione di un summit dei ministri degli Esteri della NATO a Stresa. Sullo sfondo un A109 Hirundo.

- le Università per studi e ricerche di tutela ambientale;
- il Parco Nazionale del Gran Paradiso;
- i comuni e le comunità montane;
- le stazioni per gli sport invernali e per il turismo.

Il trasporto di unità speciali si rivelò preziosissimo per la loro esaltata mobilità. Le unità cinofili con cani da polizia, cani da ricerca nelle macerie dei terremoti, cani da valanga poterono essere rischierati più rapidamente là dove serviva, concentrando nel tempo e nello spazio le unità speciali per loro natura limitate nel numero.

Analogamente risultò esaltata la mobilità delle unità subacquee e delle squadre del GIS – Gruppo Interventi Speciali del Reggimento Carabinieri Paracadutisti *Tuscania*, degli artificieri e delle altre unità speciali che poterono raggiungere in tempo utile le località più remote e impervie.

Elisbarco di un'unità cinofila.



Anni, quelli della seconda metà del Novecento, che hanno visto i carabinieri elicotteristi servire con passione, coraggio, spirito di servizio, talvolta con sacrificio estremo e doloroso.

L'attività operativa, articolata in missioni di perlustrazione aerea, supporto aereo e soccorso fu orientata a sostenere in modo pianificato o su allarme le esigenze dei Reparti Territoriali dell'Arma e le esigenze dei cittadini.

Vennero man mano attuati posti di controllo mobili sulle strade extraurbane, servizi di ricognizione su ampie zone rurali per individuare dall'alto violazione alle leggi (edilizia, ambiente, criminalità comune, tutela del patrimonio archeologico e culturale).

I Carabinieri in volo garantiscono una efficace quanto rapida mobilità, puntuale osservazione e valido supporto ai quotidiani servizi svolti dalle Stazioni e Compagnie del territorio nazionale.

Concorsero alla ricerca di evasi e fuggitivi, supportarono le perquisizioni e le irruzioni dei singoli locali, nei complessi edilizi urbani o nelle località isolate.

Facilitarono la conoscenza del territorio da parte del personale e svolsero attività di monitoraggio, documentazione foto-cinematografica con l'impiego di tecnologie sempre più innovative potenziando le trasmissioni di voce, immagini in tempo reale alla sala operativa del Comando Generale dell'Arma e alle centrali provinciali.

Gradualmente, con le aumentate capacità di trasporto degli elicotteri, esaltarono la mobilità di personale, stati maggiori, materiali, reparti speciali e rifornimenti, concorrendo nelle operazioni di soccorso per pubbliche e private calamità.

Interno di un AB 412 in volo notturno.



Dal 1966, anno della sua fondazione, al 1998 gli equipaggi dei Carabinieri effettuarono ottocento-cinquantaquattro missioni di soccorso, in gran parte in concorso con squadre del Soccorso Alpino e Speleologico Piemontese, oltre alla cooperazione con equipaggi del soccorso aereo dell'Areonautica Militare, dei Vigili del Fuoco e di altre FF AA., dal 1983 al 1998 centoventicinque missioni di trasporto organi ed équipe sanitarie del centro trapianti dell'Ospedale Civile di Bergamo e delle Molinette di Torino consentendo, con la sua azione sussidiaria dovuta alla mancanza di un servizio di elisoccorso sanitario dedicato, lo sviluppo di centri di eccellenza di medicina e chirurgia.

Trasporti sanitari che frequentemente hanno avuto luogo di notte, con elicotteri ancora privi dei sistemi di navigazione satellitare che rendono oggi il volo notturno molto più sicuro e agevole.

Tratteremo in altra parte del volume di quella che può essere considerata un'eccellenza, anche questa tutta piemontese, del servizio HEMS 118 con base H24 a Torino Aeritalia con esercente aeronautico Airgreen.

Recupero con verricello.





Trent'anni del Centro Elicotteri di Pratica di Mare. Questa foto ricordo ritrae il gruppo di pionieri, piloti e specialisti, durante le celebrazioni dei primi trent'anni di volo del Servizio Aereo dei Carabinieri.

Il caratteristico logo degli elicotteri dei Carabinieri con il simbolo dell'ape, ideato dal Capitano Mosetti.



IL VALORE DELLA TESTIMONIANZA



Per raccogliere dati di cronaca scervi da valutazioni personali e per dar voce diretta alle persone, si pubblica di seguito una parte significativa delle lettere, delle attestazioni di merito di cittadini, enti e istituzioni che provano come i militari dell'Arma siano vicini alla popolazione.

Chi scrive, spesso le persone comuni, appaiono consapevoli che quei carabinieri intervenuti alle richieste di aiuto sono andati generosamente ben oltre il loro preciso dovere.

Queste pagine documentano come i Carabinieri abbiano assicurato la risposta dello Stato, con criteri di sussidiarietà, anche negli ambiti delle emergenze e delle urgenze, in assenza di ordini, in circostanze dove ognuno ha agito compiendo scelte autonome solidali, con spirito di iniziativa e responsabile libertà di azione. Valori fondanti dell'imprinting ricevuto con gli Alinari.

Valori che le donne e gli uomini dell'Arma trovano scritti da oltre un secolo nella "Premessa" al *Regolamento Generale* dell'Arma dei Carabinieri.

Testimonianze

Torino, 20 gennaio 1970

Al Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri – Roma
Al Comando del Nucleo Elicotteri Carabinieri – Torino

Desidero esprimere il mio ringraziamento di medico e di cittadino per l'ottima riuscita delle missioni di volo di soccorso alle persone delle frazioni isolate della mia Condotta Medica nel Comune di Ottone svolte dal pilota Brigadiere De Nicolò Cosimo appartenente al Nucleo Elicotteri di Torino il quale, con molto coraggio e perizia, ha saputo portarmi in quei luoghi, nei giorni 15 e 16 corrente mese, nonostante le condizioni atmosferiche avverse e la zona impervia.

Con Ossequi.

Dott. Giancarlo Rossi

...

Aosta, 24 gennaio 1970

REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA
PRESIDENZA DELLA GIUNTA

Prot. n. 253/Gab.

Al Comando della Legione Territoriale Carabinieri di Torino

Signor Comandante,
mi sento in dovere di esprimere il mio personale compiacimento e quello della Giunta regionale della Valle d'Aosta per la celerità, l'abnegazione, l'altruismo e lo squisito senso del dovere e di sacrificio con cui L'Arma regionale è intervenuta nel pomeriggio di domenica 18 gennaio in aiuto delle vittime di una sciagura alpinistica, avvenuta nel giorno suddetto, nell'alta Valle di St. Barthélemy e che è costata la vita a 4 noti sciatori torinesi.

La prego, Signor Comandante, di voler cortesemente esprimere il nostro più vivo elogio agli Ufficiali, Sottufficiali, Graduati e Militari che con tanto slancio e generosità si sono prodigati nelle operazioni di soccorso e di recupero delle salme delle vittime.

Gradirei che un particolare elogio sia indirizzato al Maggiore Gabriele D'Ambrosio, Comandante del Gruppo di Aosta che con impareggiabile perizia ha saputo organizzare, coordinare e dirigere tutte le operazioni.

La prego, Signor Comandante, di voler gradire, unitamente ai più sentiti ringraziamenti, i miei migliori ossequi.

Il Presidente della Giunta
Rag. Mauro Bordon

...



Genova, 5 giugno 1966.

Torino, 9 luglio 1970

DA QUARTO CORPAMILS BOLZANO

at Legione Territoriale CC Torino

PERCO:

At primo Comiliter Torino

Nr. 6126/251.13 di prot. *alt*

Ho molto apprezzato intervento codesto nelle operazioni ricerca aereo leggero Taurinense scomparso 22 corrente zona Monviso *alt* Ringrazio vivamente per valido concorso fornito *alt* Generale Comandante *alt fine*

...

Meana, 14 agosto 1970

Siamo i genitori degli otto giovani che il giorno 12 agosto si sono dispersi sulle pendici del monte Orsiera. In questa occasione, su richiesta della Tenenza di Susa, codesto comando di Legione ha inviato, per le ricerche dei dispersi, un elicottero sulla zona ove si supponeva che i giovani si trovassero.

Ringraziamo pertanto sentitamente, riconoscenti per il sollecito intervento da Voi predisposto per le ri-

cerche dei nostri figli. In modo particolare desideriamo estendere il ringraziamento al Capitano D'Errico, comandante della Tenenza di Susa, che ha diretto le ricerche con l'intervento di pattuglie.

Personalmente il Capitano D'Errico ha inoltre svolto opera di incoraggiamento presso i congiunti in attesa nel cuore della notte.

Rinnoviamo a tutti i membri dell'Arma che hanno partecipato all'operazione, il nostro più commosso ringraziamento.

Con distinti ossequi.

...

Verzuolo, 5 settembre 1970

Al Comando del Nucleo Elicotteri Carabinieri di Torino

Egregio Comandante,

sono il ragazzo che è caduto vicino al rifugio Gagliardone il 5 settembre; vorrei ringraziare quel capitano e quel tenente che mi sono venuti a soccorrere. Ora tutto è a posto, non c'è niente che mi ricorda quella brutta avventura. Io avevo una voglia matta di andare in aeroplano e quando ci sono andato non l'ho neanche saputo.



1973, Pila. AB G3 B1 in versione sanitaria. Il Brigadiere pilota Carlo Tofanacchio e il Brigadiere pilota Giuseppe Rocco.

Ma mi ringrazi quei due militari e gli dica che non mi scorderò più di loro e gli chieda scusa da parte mia per il viaggio che gli ho fatto fare.

Gradisca i miei più cordiali saluti.

Li salutano e li ringraziano con tutto il cuore anche i miei genitori.

Suo Costamagna Attilio

Cuneo, settembre 1970

COLLEGIO SAN TOMMASO
GINNASIO - SCUOLA MEDIA
CUNEO

Spettabile Nucleo Elicotteri Carabinieri
Corso Marche 43 - Torino

Signor Comandante,

il 5 settembre scorso, dal rifugio Gagliardone era richiesto il vostro intervento per trasportare all'Ospedale di Cuneo il giovane Costamagna Attilio di anni 16, caduto da una roccia. È stato in coma per sei giorni, poi lentamente si è ripreso ed ora è stato dimesso pienamente ristabilito. Rimangono solo piccole cicatrici all'occhio e all'orecchio, deve ancora saldarsi l'incrinatura della scatola cranica, però la memoria e l'intelligenza sono come prima.

Tutto ciò grazie al sollecito intervento del vostro elicottero. Non ricordo il nome del capitano motorista, l'ho letto sulla piastra di riconoscimento, ma in quel momento ero preoccupato per Attilio e tutto mi sembrava così irreali. Con lui il Brigadiere pilota Mino (Se non mi sbaglio). Certo che senza di loro (Così mi ha detto il chierurgo) il trasporto in barella e il trascorrere del tempo gli sarebbero stati fatali.

Sono sacerdote, sempre con i ragazzi e non è la prima volta che mi trovo vicino a persone che mi hanno aiutato, però è la prima volta che ne ho sentito la necessità estrema per salvare una vita.

I carabinieri hanno compiuto un dovere, ma credo che abbiano provato anche tanta gioia per aver consolato compagni e genitori. Gesù ha aiutato malati e dato tanto conforto.

Un altro anno ritorneremo al Gagliardone e celebrerò una messa di ringraziamento con i parenti e i ragazzi che erano con me. Vi ricompensi il Signore dandovi la gioia di vedere i vostri figli sani e buoni.

Con tanta riconoscenza.

Padre Pietro Boschi

Egregio Comandante,

sono il ragazzo che è caduto dal rifugio Gagliardone il 5 settembre; vorrei ringraziare quel capitano e quel tenente che mi sono venuti a prendere.

Ma tutto è lì, ha posto, non c'è nessuna cicatrice che mi ricorda quella disastrosa avventura.

Io avevo una voglia matta di andare in aereo e quando ci sono andato non ho neanche saputo.

Ma mi ringrazerei quei due militari e gli dica che non mi scorderò più di loro e gli chieda scusa da parte mia, per il viaggio che gli ho fatto fare.

Gradisca i miei più devoti saluti.

Suo Costamagna Attilio.

Li salutano e li ringraziano con tutto il cuore i miei genitori.

COLLEGIO S. TOMASO
1970 CUNEO - TA. 11803
GINNASIO - SCUOLA MEDIA
Regione Piemonte

1 Ottobre 1970

Sign. Comandante,

il 5 settembre scorso, dal rifugio Gagliardone era richiesto il vostro intervento per trasportare all'Ospedale di Cuneo il giovane Costamagna Attilio di anni 16, caduto da una roccia. È stato in coma per sei giorni, poi lentamente si è ripreso ed ora è stato dimesso pienamente ristabilito. Rimangono solo piccole cicatrici all'occhio e all'orecchio, deve ancora saldarsi l'incrinatura della scatola cranica, però la memoria e l'intelligenza sono come prima.

Tutto ciò grazie al sollecito intervento del vostro elicottero. Non ricordo il nome del capitano motorista, l'ho letto sulla piastra di riconoscimento, ma in quel momento ero preoccupato per il ragazzo e tutto mi sembrava così irreali. Con lui il Brigadiere pilota Mino (Se non mi sbaglio). Certo che senza di loro (così mi ha detto il chirurgo) il trasporto in barella sarebbe stato fatale.

Sono sacerdote, sempre con i ragazzi e non è la prima volta che mi trovo vicino a persone che mi hanno aiutato, però è la prima volta che ne ho sentito la necessità estrema per salvare una vita.

Hanno compiuto un dovere, ma credo che abbiano provato anche tanta gioia per aver consolato compagni e genitori. Gesù ha aiutato malati e dato tanto conforto.

Un altro anno ritorneremo al Gagliardone e celebrerò una messa di ringraziamento con i parenti e i ragazzi che erano con me. Vi ricompensi il Signore dandovi la gioia di vedere i vostri figli sani e buoni.

Con tanta riconoscenza
P. Boschi Pietro

Verzuolo, 10 settembre 1970

Spettabile Nucleo Elicotteri Carabinieri
Corso Marche 43 – Torino

È doveroso da parte di questa Delegazione di Soccorso del Corpo Nazionale del Soccorso Alpino, porgere un vivissimo ringraziamento per la generosa collaborazione prestata dai Carabinieri in occasione del ricupero del giovane Costamaga Attilio di Borgo San Dalmazzo, infortunatosi il giorno 5 settembre scorso al Rifugio Giuseppe Gagliardone nell'alto Vallone di Vallanta, gruppo del Mon Viso, zona Valle Varaita.

La pronta risposta alla nostra richiesta dell'intervento dell'elicottero comandato dal Capitano Mario Barbato e dal Brigadiere Mario Moni ha consentito che il ferito fosse trasportato all'Ospedale Civile di Cuneo in meno di due ore.

Lodiamo la bravura, la generosità dei piloti nell'adempire a questo servizio di soccorso in zona di alta montagna.

Ringraziamo per l'encomiabile collaborazione.

Con Doverosi ossequi.

Il Delegato
Mario Abbà

• • •

Torino, 11 settembre 1970

GIOCHI MONDIALI DELLA FEDERAZIONE
INTERNAZIONALE SPORT UNIVERSITARIO FISU - CUSI -
CONI

Oggetto: Universiade Torino 70
26 agosto - 6 settembre 1970

Al termine dell'Universiade Torino '70 mi è grato esprimere un caldo ringraziamento per l'aiuto concessoci dal Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri in occasione della Manifestazione sportiva.

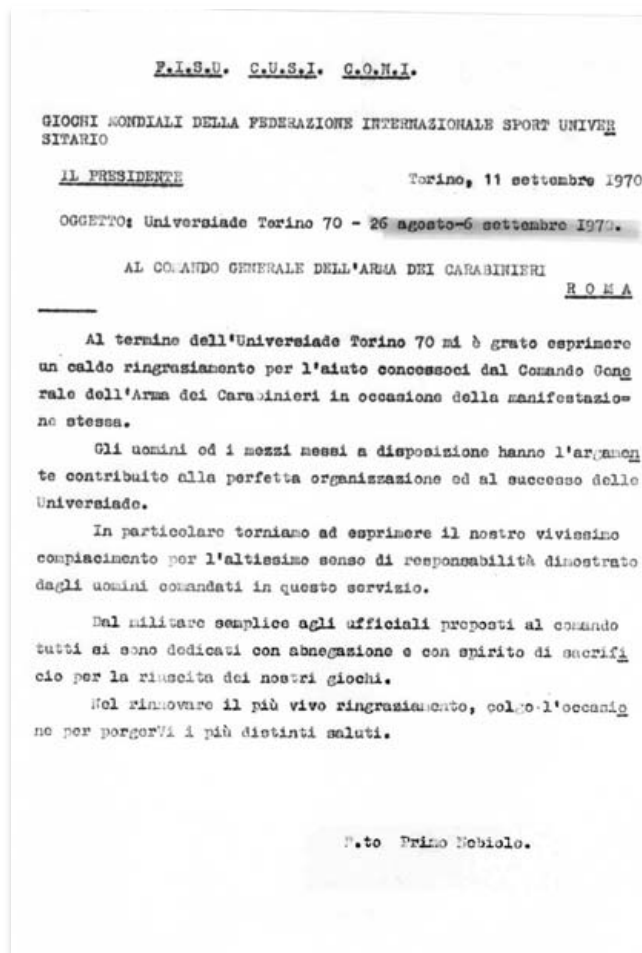
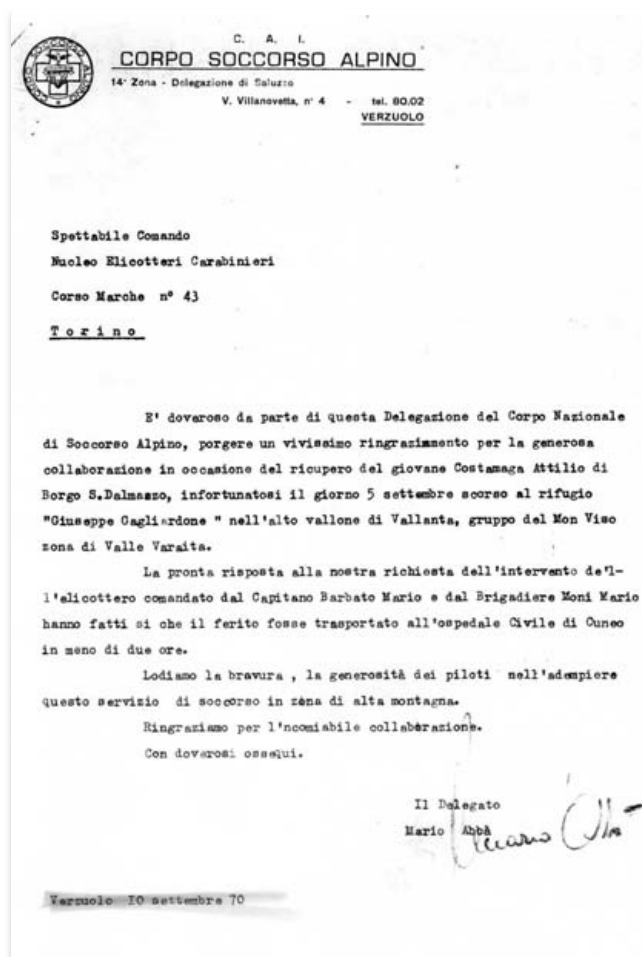
Gli uomini e i mezzi e l'elicottero messi a disposizione hanno largamente contribuito alla perfetta organizzazione ed al successo della Universiade.

In particolare torniamo ad esprimere il nostro vivissimo compiacimento per l'altissimo senso di responsabilità dimostrato dagli uomini comandati in questo servizio. Dal Militare semplice agli ufficiali preposti al comando, tutti si sono dedicati con abnegazione e con spirito di sacrificio per la riuscita dei nostri giochi.

Nel rinnovare il più vivo ringraziamento, colgo l'occasione per porgervi i più distinti saluti.

Il Presidente
Primo Nebiolo

• • •





1967. Pralormo. Esercitazione elisbarco unità cinofile.

Casorezzo (MI), 7 novembre 1972

ORDINE DEL CARDO
SODALIZIO INTERNAZIONALE DI SOLIDARIETÀ ALPINA

Al 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri di Torino

Egregio Comandante,
sono lieto di comunicarLe che la Giuria per i *Premi di Solidarietà e della Spiritualità Alpina* l'ha ritenuta meritevole del premio STELLA DEL CARDO, nel felicitarmi sinceramente per la meritata distinzione porgo il mio benvenuto al 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri di Torino nella nostra famiglia in qualità di:

MEMBRO DI MERITO

e La invito a ritirare il Premio della Solidarietà Alpina a Milano, all'Albergo Cavalieri (piazza Missori) alle ore 10,30 di Domenica 17 Dicembre p.v.

...

Verzuolo, 7 aprile 1976

CLUB ALPINO ITALIANO
CORPO NAZIONALE SOCCORSO ALPINO
DELEGAZIONE DI SALUZZO

Egregio Signor Capitano Luigi Amedeo Giuntella,
Comandante Nucleo Elicotteri Carabinieri di Torino

Signor Capitano,
la tempestiva risposta alla nostra richiesta di collaborazione, per l'intervento di soccorso, effettuato il

giorno 29 marzo u.s. alla base del Visolotto – Canalino Coolidge, è stato da noi molto apprezzato. Le osservazioni della zona per il ritrovamento, il trasporto di uomini e materiali, ha facilitato il nostro compito e reso possibile un intervento efficace.

Un grazie quindi all'equipaggio Maresciallo De Dea e Brigadiere Rocco che con destrezza e abilità hanno fatto sì che tutto si svolgesse nel migliore dei modi.

Con l'augurio di un prossimo incontro a Torino, ringrazio e porgo distinti ossequi.

Il Delegato
Mario Abbà

...

Carmagnola, 8 maggio 1976

All'ill./mo Signor Colonnello Pagani Dr. Bruno
Comandante della Legione Carabinieri di Torino

Egregio Sign. Colonnello a nome mio e di mia moglie, mi è gradito farLe giungere i nostri sentiti ringraziamenti per l'attiva e sentita partecipazione dell'Arma nelle ricerche di mia figlia Russo Maria, di anni 16, che la sera del 19 aprile 1976, era scomparsa senza lasciare traccia di sé, rintracciata poi nel pomeriggio del 23 successivo.

Nell'occasione prego volere estendere il ringraziamento al Nucleo Cinofili di Pralormo che per tre giorni hanno partecipato alle ricerche; al Nucleo Elicotteri Carabinieri di Torino, ai Carabinieri di Caringnana, al Signor Comandante la Compagnia Carabinieri di Moncalieri che ha disposto l'invio dei

reparti speciali e dei rinforzi, al Carabiniere Antolini della Stazione di Carmagnola che a tarda notte si è offerto di intraprendere con me le ricerche e a tutti i militari della stazione stessa che hanno partecipato vivamente alle successive ricerche; al Maresciallo Bovino della Stazione di Carmagnola che, pur trovandosi ancora in licenza per il decesso del padre, venuto a conoscenza del caso, con vivo spirito paterno riprendeva servizio con due giorni prima dello scadere della licenza; rientrato organizzava e conferiva nuovo impulso alle ricerche promuovendo l'intervento dei Vigili Urbani, Vigili del Fuoco e Volontari. Il Maresciallo ha anche coordinato la partecipazione dei volontari dell'INAM ove io stesso presto servizio, prendendo parte egli stesso alle varie battute.

A tutti i Carabinieri, che mi hanno dimostrato Solidarietà, in armonia con i principi della premessa al Regolamento Generale dell'Arma dei Carabinieri, Istituzione nella quale ho prestato Servizio per oltre 27 anni e Famiglia alla quale mi sento ancora di appartenere, giunga il mio fraterno abbraccio e quello dei miei congiunti.

Devotissimo subordinato
Maresciallo Capo nella Riserva
Russo Vincenzo

...

Venaria, 7 luglio 1976

CLUB ALPINO ITALIANO
SEZIONE DI VENARIA REALE

Al Comando della Legione Carabinieri - Servizio Elicotteri

A seguito del vostro intervento di soccorso alpino nelle Valli di Lanzo a mezzo di elicottero da voi effettuato il 4 luglio u.s. il CAI di Venaria, gestore del rifugio Daviso e i Volontari del Soccorso Alpino di Forno Alpi Graie, partecipi all'opera di soccorso, sentitamente ringraziano per il generoso contributo.

Il Presidente

...

Torino, 15 ottobre 1976

2^a LEGIONE GUARDIA DI FINANZA

Al Signor Comandante della Legione Territoriale Carabinieri di Torino

Anche nella veste di Comandante interinale della Zona Piemontese (VIII) della Guardia di Finanza e a nome del Comandante Titolare, desidero significare il mio ringraziamento più vivo al Comandante della Compagnia Carabinieri di Verbania, Capitano Francesco De Monte, per la prontezza e completezza e l'alto spirito di solidarietà con cui si è prodigato nel lutto.

Carmagnola, 8/5/1976

ALL'ILL./MO. SIGNOR COLONNELLO
PAGANI Dr. BRUNO
COMANDANTE DELLA LEGIONE CARABINIERI DI
TORINO

Egregio Sign. Colonnello a nome mio e di mia moglie, mi è gradito farLe giungere i nostri sentiti ringraziamenti per l'attiva e sentita partecipazione dell'Arma nelle ricerche di mia figlia RUSSO Maria, di anni 16, che la sera del 19 aprile 1976, era scomparsa senza lasciare alcuna traccia di sé, rintracciata poi nel pomeriggio del 23 successivo. -

Nell'occasione prego volere estendere il ringraziamento al Nucleo Carabinieri Cinofili di Pralormo che per tre giorni hanno partecipato alle ricerche; al Nucleo Elicotteri Carabinieri di Torino, ai Carabinieri di Carignano, Al Sign. Comandante la Compagnia Carabinieri di Moncalieri che ha disposto l'invio dei reparti speciali e dei rinforzi, al Cfr. Antolini della stazione di Carmagnola che a tarda notte si è offerto di intraprendere con me le ricerche ed a tutti i militari della stessa stazione che hanno partecipato vivamente alle successive ricerche; al Maresciallo Bovino della stazione di Carmagnola che, pur trovandosi ancora in licenza per il decesso del padre, venuto a conoscenza del caso, con vivo spirito paterno riprendeva servizio due giorni prima dello scadere della licenza; organizzava le ricerche promuovendo l'intervento di vigili urbani, vigili del fuoco e volontari. - Ha coordinato la partecipazione dei volontari dell'I.N.A.M., ove lo scrivente presta servizio, prendendo parte egli stesso alle varie battute. -

Ha tutti i componenti dell'Arma, ove ho prestato servizio effettivo per oltre 27 anni, che hanno dimostrato solidarietà nella circostanza giunga un nostro fraterno abbraccio. -

Dev.mo subordinato
Maresciallo Capo nella riserva
(Russo Vincenzo)

Vincenzo Russo

RUSSO Vincenzo
Via Busca nr. 13/B.
10022 CARMAGNOLA (TO)

2^a LEGIONE GUARDIA DI FINANZA
-Off.Comm.Sez.Pers.Off.e AA.RR.-

N.48281/2794 di prot.llo Torino, 15 ottobre 1976
OGGETTO: Operazione di soccorso in data 10.10.1976 in territorio del Comune di Quarna (Novara).

AL SIGNOR COMANDANTE DELLA LEGIONE
TERRITORIALE DEI CARABINIERI TORINO

Anche nella veste di Comandante interinale della Zona Piemontese (VIII) della Guardia di Finanza ed a nome del Comandante titolare, desidero significare il mio ringraziamento più vivo al Comandante della Compagnia Carabinieri di Verbania, Capitano Francesco De Monte, per la prontezza e completezza e l'alto spirito di solidarietà con cui si è prodigato nel luttuoso incidente occorso in un servizio di soccorso alpino al Maresciallo Maggiore CASOTTI Romano della Compagnia di Verbania Guardia di Finanza.

Con il suo comportamento, il Capitano Francesco De Monte ha reso possibili il sollecito rintraccio e recupero del Caduto, del quale non poteva escludersi a priori in modo assoluto la sopravvivenza, ha facilitato l'opera degli altri soccorritori ed alleviato il dolore dei familiari, ha dato a tutti un concreto esempio, utile e prezioso sotto ogni riflesso, dei legami di fratellanza che uniscono Carabinieri e Guardia di Finanza.

Il mio ringraziamento, al quale riconoscenti chiedono di unirsi i familiari del Caduto, si estende ai componenti l'equipaggio del velivolo del 1^o Nucleo Elicotteri Carabinieri di Torino ed ai collaboratori dell'ufficio, che hanno positivamente e prontamente attivato quanto necessario nella circostanza.

IL COMANDANTE DELLA LEGIONE
P.to (Antonio Cicalini)

tuoso incidente occorso in un servizio di soccorso alpino al Maresciallo Maggiore Casotti Romano della Compagnia di Verbania della Guardia di Finanza.

Con il suo comportamento il Capitano Francesco De Monte ha reso possibili il rintraccio e il recupero del caduto, del quale non poteva escludersi a priori in modo assoluto la sopravvivenza, ha facilitato l'opera degli altri soccorritori ed alleviato il dolore dei familiari, ha dato a tutti un concreto esempio, utile e prezioso sotto ogni riflesso, dei legami di fratellanza che uniscono Carabinieri e Guardia di Finanza.

Il mio ringraziamento, al quale riconoscenti chiedono di unirsi i familiari del Caduto, si estende ai componenti l'equipaggio del velivolo del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri di Torino e ai collaboratori dell'ufficiale, che hanno positivamente e prontamente attivato quanto necessario nella circostanza.

Il Colonnello Comandante della Legione
Antonio Cicotelli

...

Usseaux, 28 gennaio 1978

COMUNE DI USSEAUX
PROVINCIA DI TORINO

Al Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri –
Roma

Nella mia veste di Sindaco del Comune di Usseaux mi è doveroso segnalare che durante la eccezionale bufera di neve che, nella seconda decade del corrente mese ha colpito l'alta valle del Chisone e le vallate limitrofe, i suoi Carabinieri si sono particolarmente distinti per solidarietà e altruismo.

In poco tempo il manto nevoso ha raggiunto tre metri di altezza isolando tutti i luoghi abitati di questo comune e dei dintorni.

A nome mio, della civica Amministrazione e della popolazione tutta ringrazio sentitamente tutti i suoi Carabinieri che si sono prodigati per soccorrere ed alleviare il disagio degli abitanti del mio Comune.

Un ringraziamento particolare rivolgo al Capitano Vitagliano, Comandante la Compagnia di Pinerolo, per la predisposizione immediata e tempestiva dei soccorsi; agli uomini del Centro Elicotteri di Torino che hanno provveduto a rifornire la popolazione di viveri

© Aldo Casabona



AB 47 G3B1 sulla margherita di parcheggio della prima sede del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri, a Torino-Aeritalia.

e medicinali e, particolarmente, al Maresciallo Carlo Marciano, Comandante della Stazione di Fenestrelle e ai militari della Stazione stessa che, con alto senso del dovere, spirito di abnegazione e altruismo, si sono prodigati giorno e notte, per oltre una settimana, senza risparmio di fatiche e disagi, nei soccorsi alla popolazione ed agli ammalati suscitando l'unanime ammirazione e riconoscenza dell'Amministrazione da me diretta e dalla popolazione.

Ho creduto opportuno segnalare quanto sopra per complimentarmi con Lei per l'umanità, la capacità e la solidarietà dei predetti suoi dipendenti dell'Arma sempre più "Benemerita".

Il Sindaco

• • •

Mantova, 22 aprile 1978

Al Comandante del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri di Torino

Signor Comandante,

Ella vorrà certamente scusare e comprendere il ritardo con il quale adempio all'elementare dovere di esprimere a Lei, al Comando dell'Elinucleo, e agli uomini della Stazione Carabinieri di Gressoney, il ringraziamento commosso della mia famiglia e mia per il valido, umano, premuroso e risolutore concorso d'ali alla ricerca sul Monte Rosa di mio figlio Ugo e degli altri tre sciatori mantovani.

Al mio ringraziamento desidero aggiungere l'espressione della mia dovuta amicizia e deferenza per l'Arma dei Carabinieri.

Mi creda affezionatissimo.

*Avvocato in Mantova
Alberto Scalori*

• • •

Novara, 5 settembre 1978

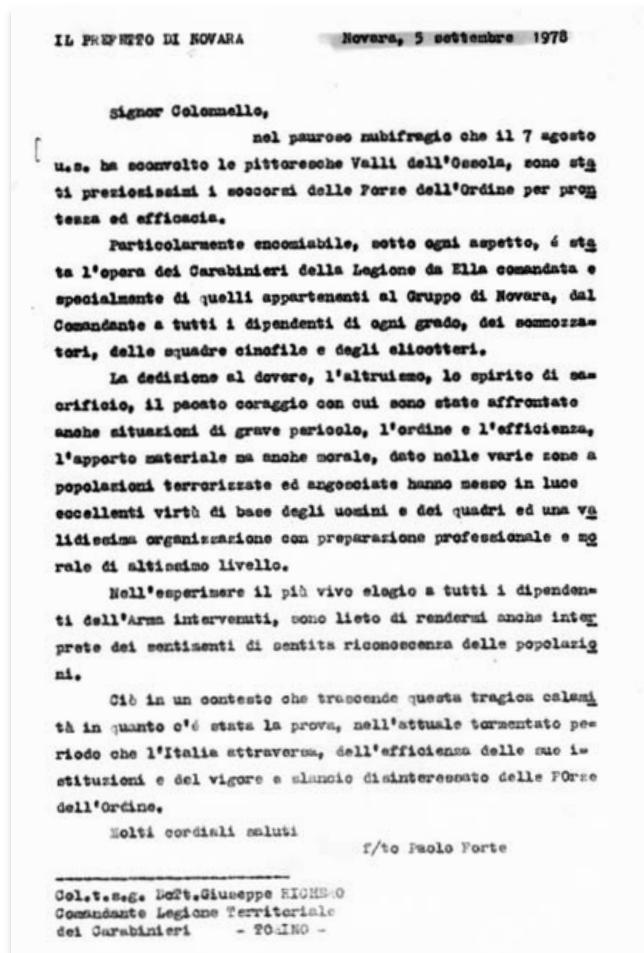
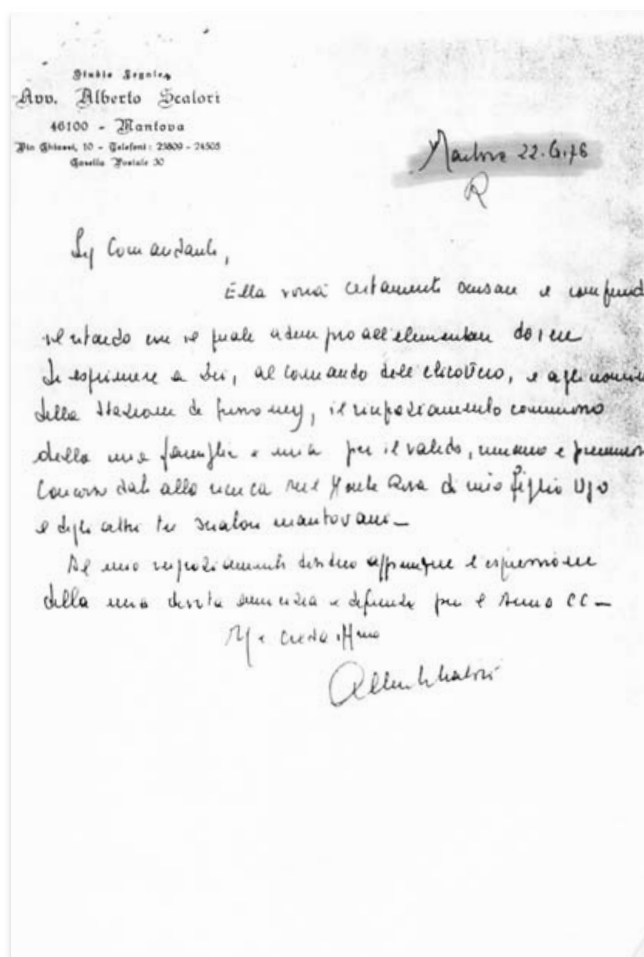
Al Col. t. SG Richero dott. Giuseppe
Comandante della Legione Carabinieri di Torino

Signor Colonnello,

nel luttuoso nubifragio che il 7 agosto u.s. ha sconvolto le pittoresche Valli dell'Ossola, sono stati preziosissimi i soccorsi delle Forze dell'Ordine per prontezza ed efficacia.

Particolarmente encomiabile, sotto ogni aspetto, è stata l'opera dei Carabinieri della Legione da Ella comandata e specialmente di quelli appartenenti al Gruppo di Novara, dal Comandante a tutti i dipendenti di ogni grado, dai sommozzatori, dalle unità cinofile, e dagli elicotteri.

La dedizione al dovere, l'altruismo, lo spirito di sacrificio, il pacato coraggio con cui sono state affrontate anche situazioni di grave pericolo, l'ordine e l'efficienza, l'apporto materiale ma anche morale, dato nelle varie



zone a popolazioni terrorizzate ed angosciate hanno messo in luce eccellenti virtù di base degli uomini e dei quadri ed una validissima organizzazione con preparazione professionale e morale di altissimo livello.

Nell'esprimere il più vivo elogio a tutti i dipendenti dell'Arma intervenuti, sono lieto di rendermi anche interprete dei sentimenti di sentita riconoscenza delle popolazioni.

Ciò in un contesto che trascende questa tragica calamità in quanto c'è stata la prova, nell'attuale tormentato periodo che l'Italia attraversa, dell'efficienza delle sue Istituzioni e del vigore e slancio disinteressato delle Forze dell'Ordine.

Molti cordiali saluti.

Il Prefetto di Novara
Paolo Forte

• • •

Carcoforo-Borgosesia, 9 settembre 1978

Telegramma
DAL COMUNE DI CARCOFORO
al Comando del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri di
Torino

Cittadini Comune Carcoforo ringraziano vivamente tempestivo intervento soccorso elicottero carabinieri *fine*

Sindaco Bertolini

• • •

Torino, 6 settembre 1978

REGIONE PIEMONTE

Egregio Signor Colonnello Giuseppe Richero
Comandante della Legione Carabinieri di Torino

Egregio Colonnello,
a seguito della grave calamità naturale che recentemente ha colpito alcune zone dell'Ossola, provocando la perdita di numerose vite umane ed ingenti danni materiali sento il dovere, a nome della Giunta Regionale del Piemonte di esprimere il più vivo ringraziamento all'Arma dei Carabinieri e ai reparti che hanno prestato con abnegazione la loro validissima opera per il ripristino della normalità.

La prego dunque di volersi fare interprete della sincera gratitudine delle popolazioni per l'opera solerte compiuta dai Carabinieri che si sono prodigati nell'Ossola.

Desidero altresì sottolineare la positiva collaborazione riconfermatasi in questa circostanza fra l'Arma dei Carabinieri e la Regione Piemonte; in questo spirito la prego di voler ricevere i miei più cari saluti.

Il Presidente
Aldo Viglione

• • •

Torino, 19 giugno 1979

C. A. I. SEZIONE DI TORINO
SCUOLA DI ALPINISMO GIUSTO GERVASUTTI

Al Ten Falcucci del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri
di Torino – Corso Marche, 43 – Torino

Mi prego di esprimere i più sentiti ringraziamenti a nome della scuola di Alpinismo G. Gervasutti della Sezione C.A.I. di Torino per il sollecito ed efficiente intervento di un vostro elicottero al soccorso di un nostro allievo: Gianfranco Irione infortunatosi per un incidente alpinistico il 3 giugno 1979 nei pressi del Rifugio Questa nelle Alpi Marittime.

Pregando di estendere i ringraziamenti all'ottimo equipaggio del mezzo aereo intervenuto nell'operazione di soccorso, porgo i più cordiali saluti.

Il Direttore
Accademico del C.A.I.
Ugo Manera

• • •

Ivrea 13 aprile 1980

CLUB ALPINO ITALIANO
CORPO NAZIONALE SOCCORSO ALPINO
XII DELEGAZIONE

Consegna alla Brigata Carabinieri – 1° Nucleo Elicotteri
di Torino

Questo segno della Meritoria Opera prestata generosamente in favore di tante vite.

I CAPI STAZIONE

- di Ivrea
- di Cuorné
- di Ceresole
- di Valprato

Il Delegato
Il Direttore

• • •





Giugno 1983. Soccorso a sci alpinista caduto nel Canalone delle Capre al Pian della Mussa.

Pragelato, maggio 1980

COMUNE DI PRAGELATO
PROVINCIA DI TORINO

Al Comando del Nucleo Elicotteri e del Nucleo Cinofili
Carabinieri
omissis

Desidero manifestare la mia personale riconoscenza e quella del Consiglio Comunale, questa sera qui riunito, per il pronto e qualificato intervento, per la partecipazione numerosa ed attiva, per l'impegno dimostrato in occasione del salvataggio degli escursionisti travolti dalla slavina.

Se la montagna ancora una volta, ha voluto la sua vittima, ciò non è certo dovuto né a ritardo di soccorsi, né a mancanza di impegno e perizia dei soccorritori né a carenze di intervento.

Siete stati tutti molto bravi: di ciò ve ne siamo profondamente grati.

Il Sindaco e Il Consiglio Comunale

...

Torino, 2 maggio 1984

FEDERAZIONE ITALIANA SPORT INVERNALI
COMITATO ALPI OCCIDENTALI

Ill.mo Comandante della Brigata Carabinieri di Torino

Al termine del ciclo Olimpico 1980 1984, la FISL - Comitato Alpi Occidentali, desidera donare una Targa Ricordo al nucleo Elicotteri Carabinieri di Torino, in segno di ringraziamento e di gratitudine per i servizi prestati nelle trascorse stagioni invernali.

Servizi che si sono dimostrati di grande utilità durante le manifestazioni sportive internazionali e nazionali, in particolare modo ci sono stati di grande aiuto i vostri interventi preventivi di prospezione valanghe e di

assistenza e soccorso durante le gare di sci alpinismo. La consegna della targa sarà effettuata sabato 2 giugno, al Centro Studi della Cassa di Risparmio, in occasione dell'Assemblea Ordinaria delle Alpi Occidentali.

Voglia gradire i nostri più sentiti ringraziamenti, cordialmente.

Il Presidente FI.S.I. - AOC

Dr. Roccia Gian Maria

...

Ivrea, 9 agosto 1984

CLUB ALPINO ITALIANO
CORPO NAZIONALE SOCCORSO ALPINO
XII DELEGAZIONE

Al Comando del Nucleo Elicotteri Carabinieri di Torino
in Volpiano

Desidero ringraziare i Carabinieri di Locana e del Nucleo Elicotteri per il prezioso contributo fornito ai volontari del Soccorso Alpino nelle ricerche dei due turisti Tedeschi, Paulus Petter e Valande Suse che intrapresa una gita il 31 luglio 1984 non avevano fatto rientro in serata come preannunciato ai gestori dell'Albergo.

Felice del buon esito della vicenda voglio ancora precisare una nota di elogio ai Carabinieri elicotteristi di Volpiano per la loro pronta partecipazione alla ricerca con entusiasmo sempre pronti a dare per il prossimo tutto il loro appoggio. Desidero anche fare un elogio al Brigadiere Comandante della Stazione Carabinieri di Locana che anche lui, come i suoi colleghi elicotteristi ha dimostrato abnegazione personale e vero senso del dovere al servizio dell'intera collettività.

Il Vice Delegato

Brogliatti Ruggero

...



Il Presidente della FISI – Alpi Occidentali Gian Maria Roccia consegna una targa al Nucleo Elicotteri Carabinieri per l'attività di prospezione valanghe.

Torino, 8 maggio 1985

FEDERAZIONE ITALIANA SPORT INVERNALI
COMITATO ALPI OCCIDENTALI

N.H. Gen. Mario Cucci Comandante Brigata
Carabinieri di Torino

Desidero ringraziare l'Arma dei Carabinieri per lo svolgimento in sicurezza delle varie manifestazioni sportive della stagione invernale 1984-1985.

La Federazione Italiana Sport Invernali desidera consegnare al Nucleo Elicotteri Carabinieri di Torino in Volpiano, un diploma per i servizi e il soccorso prestatati quale tangibile espressione della nostra riconoscenza. La consegna avverrà durante l'Assemblea Ordinaria che si svolgerà in data e luogo che verranno comunicati quanto prima.

A nome di tutti gli Sci Club e di tutte le stazioni invernali del Piemonte grazie ancora per i preziosi servizi resi.

Il Presidente F.I.S.I. – AOC
Dr. Roccia Gian Maria

...

1986, Valle Stretta (Bardonecchia). Trentesimo CNSA, XIII Delegazione di Torino nel trentennale della fondazione. Il delegato Mauro Marucco su un AB 412. Esercitazione.



© Giampiero Baima

Torino, 25 luglio 1985

Al Comandante la Legione Carabinieri di Torino

Mi rivolgo alla S.V. per un doveroso ringraziamento che a mezzo suo vorrei trasmettere all'Arma dei Carabinieri. Più specificatamente al Brigadiere Comandante e ai militi della Stazione Carabinieri di Cantoira e alla Brigata Elicotteri di Volpiano, per il soccorso organizzato e portato a mio figlio Roberto feritosi accidentalmente sulle montagne di Chialamberto.

Tale incidente, di una certa gravità, si è poi risolto felicemente grazie al tempestivo ricovero di mio figlio al CTO di Torino. Sarebbe mio desiderio effettuare un modesto versamento a favore di un fondo assistenziale degli Orfani dell'Arma e sarò grato se mi saranno comunicate le modalità necessarie.

Esprimendole i sensi della stima e considerazione per i difficili compiti che l'Arma è chiamata quotidianamente a svolgere, con ossequio

Carlo Piglia

Cuneo, agosto 1985

SOCCORSO ALPINO PIEMONTESE
DELEGAZIONE DI CUNEO XV ZONA

Signor Comandante 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri Via Brandizzo 275 – Volpiano

In merito al vostro intervento per il soccorso dell'alpinista Cali Claudio caduto sul Corno Stella il 1° agosto 1985, desideriamo ringraziare Lei e i Suoi Uomini per il valido e tempestivo intervento. Il trasporto in zona dei nostri Volontari, il successivo recupero dello sfortunato alpinista e il suo trasporto a valle hanno consentito di risolvere l'azione efficacemente e in tutta sicurezza.

Pensiamo che il nuovo elicottero che avete a disposizione, unito allo spirito che da sempre Vi anima in queste operazioni, non potrà che portare al miglioramento di un servizio di alta solidarietà umana.

Ci è gradita l'occasione per porgere a Lei e ai suoi Carabinieri i nostri migliori saluti.

Il Delegato
Mario Molineris

Torino, 30 agosto 1985

Al Nucleo Elicotteri Carabinieri di Volpiano

Egregio Comandante,
chi le scrive è il papà della signorina Faletti Maria Letizia che il 16 corrente è stata trasportata, in condizioni di estrema urgenza, con un vostro elicottero dall'Ospedale di Giaveno al CTO di Torino.

0410

Al Comandante la Legione
Carabinieri di Torino,
e p.e. al Comandante la Stazione
Carabinieri di Cantoira (per il lauro)

Mi rivolgo alla S.V. per un
doveroso ringraziamento che a mezzo
Suo vorrei trasmettere all'Arma dei
Carabinieri.

Più specificatamente al Brigadiere
Comandante e ai militi della Sta-
zione di Cantoira, e alla Brigata
Elicotteri di Volpiano, per il soccorso
organizzato e portato a mio figlio
Roberto feritosi accidentalmente sulle
montagne di Chialamberto.

Tale incidente, di una certa gravità,
si è poi risolto felicemente al C.T.O.
a Torino, dove mio figlio è stato
ricoverato.

Sarebbe mio desiderio effettuare un
modesto versamento di L. 100.000,-
a favore di un fondo assistenziale
dell'Arma e sarò grato se mi sarete
comunicate le modalità necessarie.

/

Esprimendole i sensi della stima
e considerazione per i difficili com-
piti che l'Arma è chiamata quo-
tidianamente a svolgere, con ossequio,

Carlo Piglia

attualmente e per tutto il mese
di Agosto presso
Albergo Albero Fiorito
Chialamberto -
residenza in Torino - via Leonesvallo 4
tel. 28.36.38

Torino, 25-7-85

duu uuu
/



Esercitazione unità subacquee.

Con queste poche righe voglio ringraziare Lei e i suoi Collaboratori, anche a nome di mia moglie e di mia figlia, per la tempestività dell'intervento e per quanto è stato fatto per il trasporto d'urgenza.

Voglia gradire i miei più cordiali saluti.

Luigi Faletti

• • •

Biella, 26 febbraio 1986

CLUB ALPINO ITALIANO
CORPO NAZIONALE SOCCORSO ALPINO
ZONA XXII – DELEGAZIONE DI BIELLA

Al Comandante del Nucleo Elicotteri della Legione Carabinieri di Torino

Desideriamo ringraziare di cuore per il pronto intervento esplorativo del vostro elicottero durante le operazioni di ricerca dello sciatore alpinista Audo Roberto dato per disperso in zona di Oropa - Monte Cucco, e per l'ampia collaborazione ancora una volta competentemente offertaci.

Con le più vive cordialità, a nome di tutti i volontari stringo la mano ai carabinieri elicotteristi di Volpiano.

Il Delegato
Leonardo Gianinetto

• • •

Saluzzo, 12 maggio 1986

CLUB ALPINO ITALIANO
CORPO NAZIONALE SOCCORSO ALPINO
DELEGAZIONE DI SALUZZO

Al Signor Comandante Nucleo Elicotteri Carabinieri di Volpiano

Il Servizio di Assistenza dell'equipaggio del Vostro Elicottero, in occasione del 1° Giro Scia-Alpinistico del Mon Viso, è stato molto apprezzato ed innanzitutto produttore per i concorrenti in difficoltà e rimasti in ritardo sull'impegnativo percorso.

Determinanti quindi, sia la prevenzione che gli interventi effettuati per la positiva riuscita di questa impegnativa prova sportiva valida per la qualificazione internazionale.

Ringraziamo per la vostra disponibilità e con l'occasione porgiamo distinti saluti.

Il Delegato
Mario Abbà

• • •

Torino, 16 maggio 1986

ESERCITO ITALIANO
SCUOLA DI APPLICAZIONE

N.H. il Gen. B. Sergio Colombini Comandante della I Brigata Carabinieri – Via Cernaia 23 – 10100 Torino

Caro Colombini,

dopo il ritrovamento del nostro giovane soldato, scomparso nel Po il giorno 8 maggio u.s., consentimi di esprimereTi tutta la mia riconoscenza e la mia ammirazione per quanto i Tuoi Carabinieri Elicotteristi e Sommorzatori, hanno fatto in questi giorni.

Impegnati in un lavoro ingrato e pericoloso non hanno lesinato sforzo alcuno, operando con volontà e competenza rare.

Grazie quindi di cuore, caro Colombini a nome mio e di tutta la Scuola di Applicazione.

Con un abbraccio fraterno.

Il Generale Comandante
Gen. D. Sergio ONNIS

• • •

Settimo Torinese, 28 maggio 1986

CLUB ALPINO ITALIANO
SOTTOSEZIONE DI SETTIMO TORINESE

Al 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri, 275 Strada Brandizzo, 10088 Volpiano

Sono stato informato che da codesto Nucleo è partito il volo di soccorso che ha recuperato, lo scorso 29 Marzo 1986, lo sciatore alpinista Rino Martini, infortunatosi alla Punta Pian Spigo, nel Comune di Chialamberto.

A nome di tutti i soci del C.A.I. di Settimo, esprimo riconoscenza all'equipaggio che ha operato il tempestivo soccorso del nostro consocio; determinante nell'evitare più gravi conseguenze.

Vi raggiunga pure il senso di sicurezza e di gratitudine che ci infonde questo collegamento di solidarietà tra il nostro sport e le Forze Armate.

Grazie e saluti a tutti.

Il Presidente
Luigi Cocco

• • •

Cuneo, 16 giugno 1986

SOCCORSO ALPINO PIEMONTESE
DELEGAZIONE DI CUNEO XV ZONA

Al Comandante del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri di Volpiano

Sento il dovere di ringraziare Lei e i suoi Carabinieri per l'intervento effettuato il 12 c.m. in Valle Gesso. Nonostante l'avversità del tempo avete dimostrato grande abilità e quello che più conta la Vostra abituale volontà di operare.

Grazie!

Cordialmente

Il Delegato
Molineris Mario

• • •

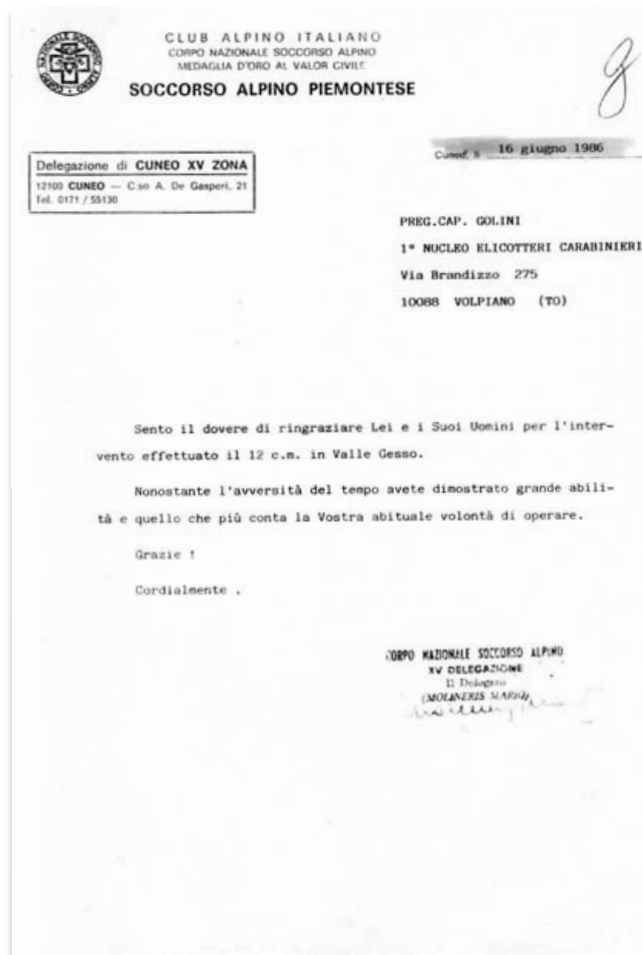
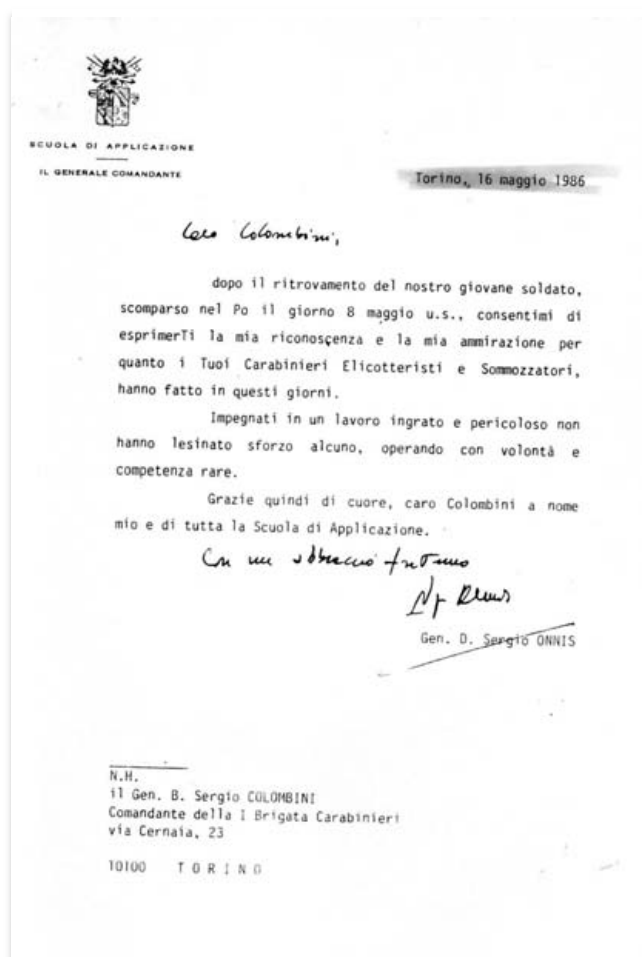
Biella, 13 agosto 1986

CLUB ALPINO ITALIANO
CORPO NAZIONALE SOCCORSO ALPINO
ZONA XXII – DELEGAZIONE DI BIELLA

N.H. Il Comandante del 1° Elinucleo della Legione Carabinieri di Torino – Volpiano

Grazie di cuore, grazie a nome dei volontari e GRAZIE a nome dell'infortunato Signor Ferrando che così, grazie all'elicottero dei Carabinieri, ha evitato gli aggravi conseguenti agli scossoni e al trascorrere del tempo del trasporto in barella, sull'impervio sentiero del *Rifugio Coda*, pur opportunamente attrezzato con catene.

Complimenti infine per l'abilità e l'affiatamento dell'equipaggio dimostratosi efficiente e comprensivo sotto tutti i punti di vista. Altro non so dire per manifestare la soddisfazione per la tempestività, puntualità e precisione in ogni momento dello svolgimento di questa operazione di soccorso.



Augurandoci di non dover mai ricorrere a voi se non per esercitazioni e per amichevoli incontri di aggiornamento ed affiatamento reciproco, cordialmente ossequiamo.

Il Delegato
Leonardo Gianinetto

Ivrea, agosto 1986

Al Comando Carabinieri Soccorso Elicotteri di Volpiano

Al Comando Soccorso Carabinieri e al Comando Gruppo dell'Elicottero Agusta (Fiamma) il il Personale dell'Ambulanza dell'Ospedale Civile di Ivrea e tutto il Personale Ostetrico.

Un doveroso ringraziamento alle Persone di Pronto Intervento, avvenuto il 30 luglio 1986 alla figlia partoriente Piera Martinetti e alla piccola Fiammetta nata all'alba all'Alpe Monbarone e deceduta nonostante il soccorso all'Ospedale di Ivrea. Dunque desidero ringraziare di cuore tutte le persone che hanno portato soccorso e sono state vicine a mia figlia Piera Martinetti.

Ringrazio tutti (Le edicole, "La Stampa Sera", "La sentinella del Canavese", e la rivista "Il Canavese". In fede ringrazio e auguro ogni bene per le vostre missioni.

Mi scuso per non aver potuto ringraziare prima a causa della frana avvenuta il giorno 8 Aprile 1986, essendo ancora evacuati.

La Mamma Casassa Anna in Martinetti

Vercelli, 18 agosto 1986

Al Comando del Nucleo Elicotteri Carabinieri di Volpiano

Oggetto: Intervento vostro elicottero del 13 Agosto c.m.

Desidero, con la presente, ringraziare di tutto cuore e complimentarmi per il prontissimo ed efficiente intervento del vostro elicottero e dei Carabinieri specialisti che hanno soccorso e trasportato a Biella mio figlio Attilio che, a causa della frattura della caviglia sinistra, era rimasto bloccato mentre stavamo rientrando da un'escursione al Rifugio Coda mentre stavamo camminando sulla costa del Garisey, sul versante dell'Elvo.

Attilio sarà operato mercoledì 20 in quanto la frattura era più complessa ed aveva scollato tutti i legamenti del piede. Speriamo che tutto vada per il meglio e che possa riprendere il suo lavoro al più presto.

Grazie ancora agli alpinisti che hanno dato l'allarme ai volontari del Soccorso Alpino e in particolare ai due elicotteristi dei carabinieri.

Cordiali saluti.

Carlo Ferrando

CLUB ALPINO ITALIANO
Corpo Nazionale Soccorso Alpino
ZONA XXII - DELEGAZIONE DI BIELLA
POSTI DI SOCCORSO: SERGIO SCANDARI al Lago del Mucrone - SUPPO BALIACC e Piattozello

13051 BIELLA - VIA Q. BELLA, 31 - TEL. 015/351495
13051 Biella, il 13 agosto 1986
Membro Delegato: *Leonardo Gianinetto*
Delegato: *LEONARDO GIANINETTO*
Biella - Via Q. Bella, 48 - Tel. (015) 23.777

Egr. *M.H.*
Sign. Comandante 1° ELINUCLEO
della Legione CARABINIERI DI TORINO

Oggetto: VOLPIANO (Torino)

Grazie di cuore, grazie a nome dei volontari e GRAZIE a nome dell'infortunato sign. Ferrando, che così, grazie all'elicottero dei CARABINIERI, non ha dovuto "attendere" sino a molto tardi ... e non ha ricevuto tutti gli scossoni che il trasporto in barella, sul sentiero del Rifugio Coda, pur opportunamente attrezzato con catene, avrebbe comportato.

Complimenti infine per l'abilità e l'affiatamento dell'equipaggio dimostratosi efficiente e comprensivo sotto tutti i punti di vista.

Altro non so dire per manifestare la soddisfazione per la tempestività, puntualità e precisione in ogni momento dello svolgimento di questa operazione di soccorso.

Augurandoci di non dover mai ricorrere a Voi se non per esercitazioni e per amichevoli incontri di aggiornamento ed affiatamento reciproco, cordialmente ossequiamo.

CORPO NAZIONALE SOCCORSO ALPINO
XXII DELEGAZIONE BIELLESE
il Delegato
Leonardo Gianinetto

Copia di questa lettera viene inviata, per opportuna conoscenza, alla Direzione del SOCCORSO ALPINO PIEMONTESE in TORINO, via Barbaroux 1

Riferimento ad intervento in favore di FERRANDO effettuato il 13.8.86 alla piazzola per elicotteri dell'H20 (denominazione alpinistica) sul versante Elvo della Cresta del Garisey..

Agosto 1986

Un Ringraziamento
Al Comando Soccorso Carabinieri e al Comando Gruppo dell'Elicottero Agusta (Fiamma) e il personale dell'Ambulanza dell'Ospedale Civile Ivrea e tutto il personale Ostetrico. Un doveroso Ringraziamento alle Persone di Pronto Intervento, avvenuto il 30 luglio 1986 alla figlia Piera Martinetti e alla piccola Fiammetta, deceduta poco dopo all'Ospedale di Ivrea (all'Alpe Monbarone). Dunque Ringraziare a tutte le Persone del Pronto Intervento e al Soccorso Alpino. Ringraziamo di cuore a tutte le persone che sono state vicine alla figlia Piera Martinetti e ringraziamo a tutte (Le Edicole La Stampa Sera, la sentinella del Canavese e la rivista Il Canavese. In fede Ringrazio Saluti e Auguro per le vostre Missioni.

La Mamma Casassa Anna Martinetti
tia Cu
Carolina (P.2.)

Non potendo Ringraziare prima a causa della frana avvenuta il giorno 8 aprile 1986, essendo ancora evacuati.

Torino, 12 novembre 1986

Ill.mo Comandante,
nel palesare a Lei ed a tutti i componenti del glorioso 1° Elinucleo Carabinieri il mio più sincero rammarico per non aver potuto presenziare al raduno celebrativo dei venti anni del nostro Nucleo, la ringrazio sia per il cortese invito sia per il medaglione ricordo (testé consegnatomi dal Cav. Casabona) che si è compiaciuto di farmi pervenire e che, veramente molto gradito, conserverò tra le cose più care.

A lei e al personale tutto giunga il mio più cameratesco ed affettuoso saluto.

Sentitamente Vostro

Maresciallo Gian Piero Ferrero

• • •

Torino, 4 settembre 1986

LEGIONE CARABINIERI DI TORINO
GRUPPO DI TORINO

N. 154/28-I di prot.

Oggetto: Ricerche del giovane Ricci Luca scomparso nelle montagne di Ceresole.

Per la partecipazione ai militari operanti si comunica che i genitori del giovane Ricci Luca, scomparso l'11 agosto 1986 sulle montagne di Ceresole desiderano far giungere ai militari che hanno partecipato alle ricerche la loro più sentita e viva gratitudine.

• • •

Torino, 6 gennaio 1987

Al Comando della 1° Brigata Carabinieri di Torino Via Valfré, 5

Al Comando della Legione Carabinieri di Torino Via Santa Croce, 4

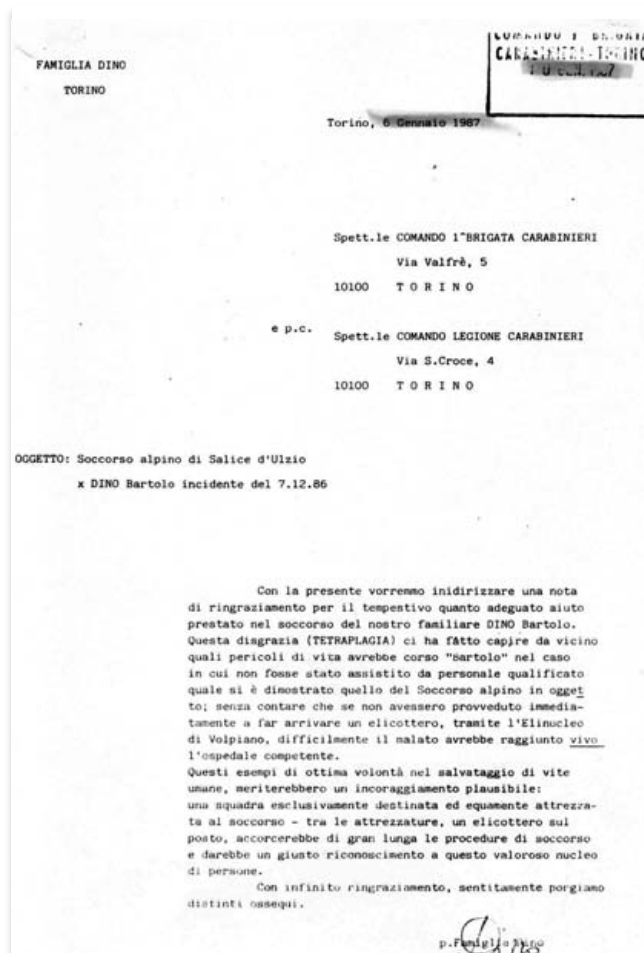
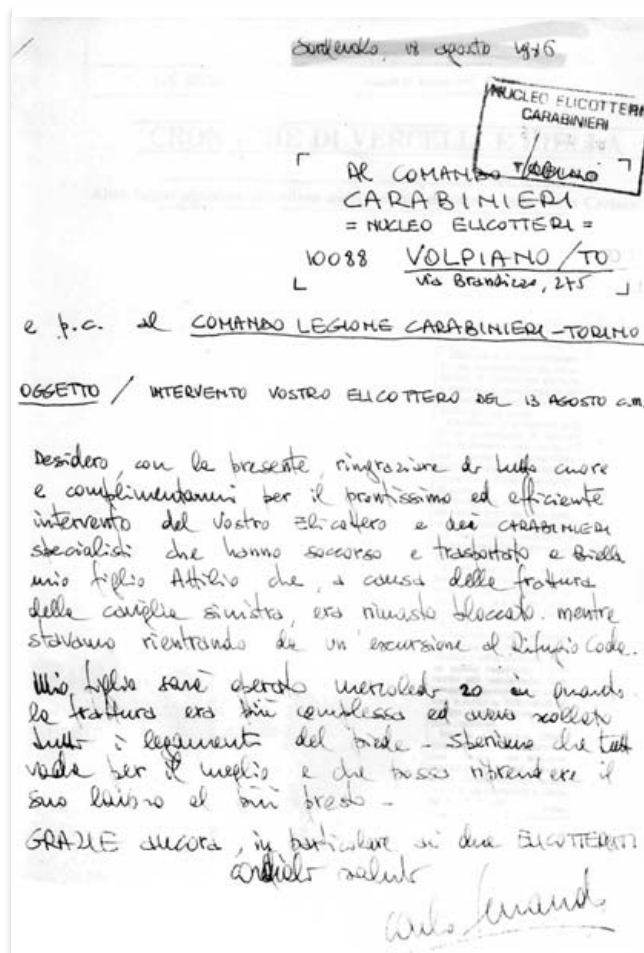
Oggetto: Soccorso Alpino di Salice d'Ulzio per Dino Bartolo, incidente del 7 dicembre 1986

Con la presente vorremmo indirizzare una nota di ringraziamento per il tempestivo quanto adeguato aiuto prestato nel soccorso del nostro familiare Dino Bartolo. Questa disgrazia (TETRAPLEGIA) ci ha fatto capire da vicino quali pericoli di vita avrebbe corso Bartolo nel caso in cui non fosse stato assistito da personale qualificato quale si è dimostrato quello del Soccorso Alpino; senza contare che se non avessero provveduto immediatamente a far arrivare un elicottero tramite l'Elinucleo di Volpiano, difficilmente il malato avrebbe raggiunto vivo l'ospedale competente.

Questi esempi di ottima volontà nel salvataggio di vite umane, meriterebbe un incoraggiamento plausibile: una squadra esclusivamente destinata ed equamente attrezzata al soccorso - tra le attrezzature, un elicottero sul posto, accorcerebbe di gran lunga le procedure di soccorso e darebbe un giusto riconoscimento a questo valoroso nucleo di persone.

Con infinito ringraziamento, sentitamente porgiamo distinti ossequi.

p. Ferrero



cedure di soccorso e darebbe un giusto riconoscimento a questo valoroso nucleo di persone.

Con infinito ringraziamento, sentitamente porgiamo distinti ossequi.

Famiglia Dino

• • •

Vinovo, 17 gennaio 1987

GRUPPO AMICI DELLA MONTAGNA
VINOVO

Per la professionalità dimostrata a favore di una madre bisognosa di cure per parto prematuro nel soccorso sulle pendici del monte Mombarone e in ricordo di Fiammetta, il Gruppo Amici della Montagna – Vinovo conferisce al Sig.

CAP. GOLINI FRANCESCO

in rappresentanza del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri

Il Premio Solidarietà 1986

• • •

Montalto Dora, 21 gennaio 1987

Preg. Soccorso Alpino di Biella

I Gestori del *Rifugio Rosazza*, inviano un grazie riconoscente a Lei, Presidente del Soccorso Alpino, e a tutti coloro che si sono prodigati nel servizio di soccorso di sabato 17 gennaio 1987 e in particolar modo ai componenti l'EQUIPAGGIO dell'elicottero dei CARABINIERI.

Nella speranza di un incontro al *Rosazza* porgiamo rispettosi Ringraziamenti e Saluti.

Gianotti Maria Luisa e Crestani Livio

• • •

Biella, 27 gennaio 1987

CLUB ALPINO ITALIANO
CORPO NAZIONALE SOCCORSO ALPINO
ZONA XXII – DELEGAZIONE DI BIELLA

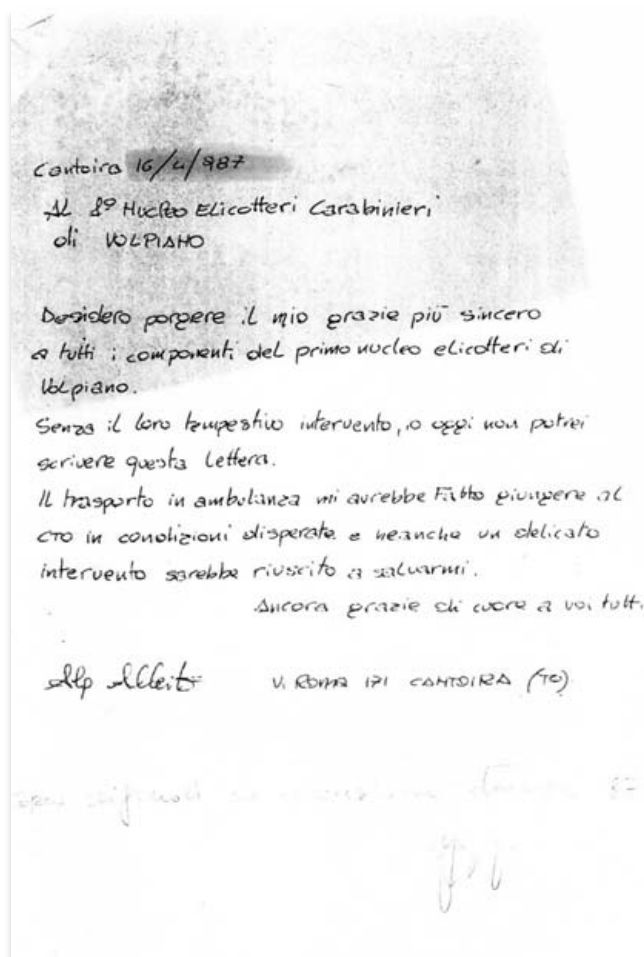
Allego alla presente la fotocopia della lettera di ringraziamento inviata dai signori Crestani Silvio e Gianotto Maria Luisa per l'intervento effettuato il 17 gennaio scorso nei pressi del *Rifugio Rosazza*.

Al loro ringraziamento unisco quello della Delegazione di Biella del CNSA, grato per la rapidità del vostro intervento.

Con i più cordiali saluti.

Il Delegato

• • •



Cantoira, 16 aprile 1987

Al 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri di Volpiano

Desidero porgere il mio grazie più sincero a tutti i componenti del Primo Nucleo Elicotteri di Volpiano. Senza il loro tempestivo intervento, io oggi non potrei scrivere questa lettera.

Il trasporto in ambulanza mi avrebbe fatto giungere al CTO in condizioni disperate e neanche un delicato intervento sarebbe riuscito a salvarmi.

Ancora grazie di cuore a voi tutti.

Ala Alberto

• • •

Firenze – Palazzo Vecchio, 14 Novembre 1987

ISTITUTO SCUDI DI SAN MARTINO
FIRENZE

Il Sindaco di Firenze Massimo Bogianckino e Roberto Lupi Presidente dell'Istituto *Scudi di San Martino* conferiscono lo Scudo di Benemerita 1987 al 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri di Volpiano. Consegnano il premio la Vice Presidente dell'Istituto Signora Sara Borgiotti e il Generale M.A.V.M. Angelo Nannavecchia. Ritira il premio il Capitano M.B.V.M. Francesco Golini.

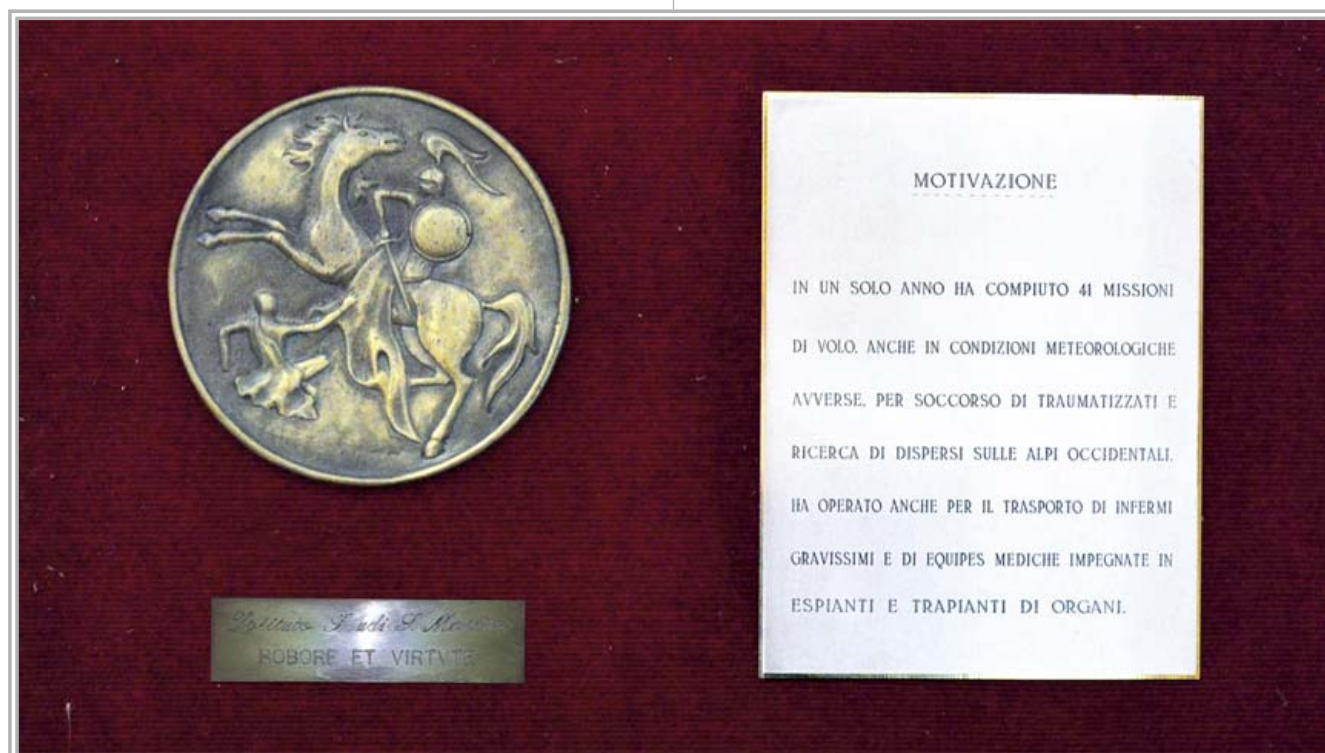
MOTIVAZIONE DEL PREMIO

In un solo anno ha compiuto 41 missioni di volo, anche in condizioni meteorologiche avverse, per soccorso di traumatizzati e ricerca di dispersi sulle Alpi Occidentali. Ha operato anche per il trasporto di infermi gravissimi e di équipes mediche impegnate in espianti e trapianti di organi.

Nell'ambito della stessa cerimonia il Ten. Col. Teljatinikov Leonid Ptrovic Capo Reparto dei Vigili del Fuoco di Kiev ritira il premio Scudo di San Martino per l'intervento di soccorso in occasione del Disastro Nucleare di Cernobyl.

...

*Istituto Scudi di San Martino.
Firenze, Palazzo Vecchio, 14 novembre 1987.*



Cantoira, 8 gennaio 1988

Egregio Signor Comandante della Legione di Torino

Desidero portare a conoscenza del Signor Comandante della Legione Carabinieri di Torino un fatto che resterà importante nella mia vita. Sono Alberto di anni 27, professione dipendente ENEL, abito a Cantoira (To) un paesino delle Valli di Lanzo, grande appassionato della montagna.

Tutto accadde in data 3 gennaio 1987, alle ore 11,40 circa, mentre scalavo in compagnia di un amico una parete rocciosa; è stato un attimo, una fatalità ed ecco l'incidente in agguato. Un volo di circa 15 metri metteva fine a questo bel gioco, se gioco si può chiamare. Prontamente sul luogo della sciagura giungevano i militi del locale Comando di Stazione, i quali coordinando i primi soccorsi facevano intervenire un elicottero dei Carabinieri che imbarcatomi a bordo mi trasportava in Ospedale. Qui giunti, dopo una visita generale mi diagnosticavano un trauma cranico con ematoma interno; la prognosi riservata, in brevissimo tempo entrai in coma. Operato d'urgenza tutto andò per il meglio rimettendomi dopo una lunga convalescenza.

Adesso sto bene, un ringraziamento da parte mia e della mia famiglia all'Arma dei Carabinieri soprattutto e in particolare ai militari che si sono per me prodigati.

Ala Alberto

...

Roma, 3 marzo 1987

SENATO DELLA REPUBBLICA
FRANCO MAZZOLA

Al Generale Mario Cucci Capo di Stato Maggiore dell'Arma dei Carabinieri Viale Romania Roma e per c.

Al Generale Ercole Rocchetti Comandante della Legione Carabinieri di Torino

Caro generale,

desidero porgere i miei più vivi ringraziamenti alla Pattuglia Sciistica del Soccorso Alpino dei Carabinieri di Sauze d'Oulx composta dal Brigadiere Ulderico Eusepi, Carabiniere Luca Cerra e dal Carabiniere Luca Ribetti, la quale domenica 1° marzo 1987, viste le gravi condizioni del giovane Marco Cerati, caduto lungo un percorso sciistico, ha prontamente soccorso il ragazzo chiamando il 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri di Volpiano, comandato dal Capitano Francesco Golini.

Il predetto Capitano con il Maresciallo Michele Maccotta e il Brigadiere Franco Garelo, hanno prontamente trasportato al CTO di Torino il giovane salvandogli la vita.

Per i motivi di cui sopra, mi permetto rivolgere ai suddetti componenti, un vivo elogio ed un caloroso ringraziamento per l'efficienza e la notevole abilità professionale dimostrata nello svolgimento del loro servizio.

Con i più cordiali saluti.

Franco Mazzola

...



Primi anni '80. Torino-Aeritalia. Schieramento degli elicotteri in dotazione al 1° NEC.

Torino, 28 maggio 1987

COMANDO I BRIGATA CARABINIERI
UFFICIO OAIO

nr. 33/6 di prot.
Oggetto Lettera elogiativa

Al Comando del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri di
Volpiano
e per c.
Al Comando della Legione Carabineiri di Torino

Per la partecipazione al personale interessato, trasmetto copia della lettera n.13/24-I/GC in data 22 maggio 1987, con la quale il Signor Comandante della Regione Militare Nord Ovest ha espresso il suo ringraziamento ed apprezzamento per l'opera di soccorso svolta dall'Arma in occasione di grave incidente verificatosi il 19 maggio 1987 in Cortereggio di Lusiglié (Torino).

Il Generale Comandante della Brigata
Sergio Colombini

Torino, 22 maggio 1987

COMANDO REGIONE MILITARE NORD OVEST
SEGRETERIA DEL GENERALE COMANDANTE

13/2441/GC – Ringraziamento

Al Colonnello Ercole Rocchetti Comandante della
Legione Carabinieri di Torino
e per c.
Al Comandante della Brigata Carabinieri di Torino

Esprimo alla S.V. la mia gratitudine per l'impegno profuso dagli uomini della sua Legione in occasione del recente luttuoso evento che ha segnato così tristemente la vita del 1° Reparto Rifornimenti di Alessandria.

Un particolare riconoscimento va a coloro che tanto sollecitamente sono intervenuti dopo l'incidente, consentendo il tempestivo sgombero del Sottufficiale sopravvissuto ed il contenimento delle ferite da lui riportate.

Esprimo pertanto alla S.V. sentimenti di vivo apprezzamento e riconoscenza per l'opera svolta nella circostanza, pregandola di farli pervenire a quanti vi hanno preso parte.

Il Comandante
Gen. C.A. Domenico Corcione

Torino, 24 agosto 1987

COMANDO I BRIGATA CARABINIERI
UFFICIO OAIO

33/10-I - Ringraziamento

Al Signor Comandante del 1° Nucleo Elicotteri
Carabinieri di Volpiano

Per la legittima soddisfazione del personale interessato, trasmetto copia di lettera di ringraziamento dell'Assessore al Turismo della Città di Susa.

Il Generale Comandante della Brigata
Sergio Colombini

CITTÀ DI SUSÀ
L'ASSESSORE AL TURISMO

La collaborazione ricevuta dal Nucleo Elicotteri dei Carabinieri in occasione della realizzazione della gara automobilistica Susa – Moncenisio, è stata determinante ed indispensabile.

Un ringraziamento si impone.

La manifestazione ha dato alla Valle la giusta riso-

COMANDO REGIONE MILITARE NORD - OVEST
Segreteria del Generale Comandante

Prot. N. 13/2441/GC - All. 10121 TORINO 22 maggio 1987

OGGETTO: Ringraziamento

A: Col. CC. Ercole ROCCHETTI
Comandante della Legione Carabinieri di Torino

Es. per conoscenza:
COMANDANTE DELLA 1° BRIGATA CARABINIERI DI TORINO

Esprimo alla S.V. la mia gratitudine per l'impegno profuso dagli uomini della Sua Legione in occasione del recente luttuoso evento che ha segnato così tristemente la vita del 1° Reparto Rifornimenti di Alessandria.

Un particolare riconoscimento va a coloro che tanto sollecitamente sono intervenuti dopo l'incidente, consentendo il tempestivo sgombero del Sottufficiale sopravvissuto ed il contenimento delle ferite da lui riportate.

Esprimo pertanto alla S.V. sentimenti di vivo apprezzamento e riconoscenza per l'opera svolta nella circostanza, pregandola di farli pervenire a quanti vi hanno preso parte.

IL COMANDANTE
- Gen. C.A. Domenico CORCIONE -

nanza a livello internazionale e la sua perfetta riuscita è anche opera dei Carabinieri.

Cordialità

Marco Canavoso

• • •

Torino, 4 novembre 1987

COMANDO I BRIGATA CARABINIERI
UFFICIO OAIO

N.33/16-I di prot. Oggetto: Lettera di elogio

Al Comando del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri –
Volpiano

Con preghiera di darne partecipazione al personale interessati, trasmetto copia della lettera in data 11 settembre 1987 dell'Onorevole Paolo Caccia, Vice Presidente della Commissione Difesa della Camera dei Deputati.

Del Titolare
Il Colonnello
Comandante Int. della Brigata
Claudio Blasi

• • •

Roma, 11 settembre 1987

IL VICE PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE DIFESA
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

Caro Jucci,

dal ritorno dell'ennesima visita dalla terra di Valtellina, che è stata tremendamente colpita nel mese di luglio, non posso non esternare a Te, quale Comandante dell'Arma dei Carabinieri, la mia riconoscenza di Parlamentare della Repubblica e di Vice Presidente della Commissione Difesa della Camera dei Deputati, per quanto i Tuoi uomini hanno saputo fare in quei giorni tristi tra la popolazione della Valtellina.

Ancora una volta hanno dimostrato, anche se superfluo forse ripeterlo, di essere tra la gente e con la gente quando più assillanti sono i problemi, dolorose le ferite e tragici i momenti da sopportare.

La popolazione della Valtellina ha rivisto, ancora una volta: dal Gen. Assumma al Col. Tafuro, ma in modo particolare dal Ten.Col. Bazzan a tutti gli Ufficiali, Sottufficiali e Carabinieri, quanto siano pronti al sacrificio oltre che a svolgere il loro servizio senza chiedere nulla se non il sorriso di quelle popolazioni.

Tutto ciò fa onore nuovamente all'Arma dei Carabinieri e non fa che rinforzare lo stretto legame che esiste tra Popolo italiano e Militi dell'Arma. Infatti chi ha vissuto quei giorni, sa quale grande funzione hanno svolto i Tuoi uomini nel mantenere tranquillità, collegamenti e sicurezza tra il popolo della Valtellina e le

Organizzazioni dei Soccorsi oltre al mantenimento delle regole nei giorni del pericolo.

Per questo, ti prego di voler estendere questa mia riconoscenza e stima a tutti gli uomini dell'Arma che hanno operato laggiù, come ho già avuto modo di fare durante la speciale riunione della Commissione Ambiente e Lavori Pubblici della Camera. Lo stesso verrà da me fatto anche nella prossima riunione della Commissione Difesa.

Mi è assai gradita la circostanza per inviarti l'espressione dei migliori saluti.

Paolo Caccia

• • •

Torino, 15 settembre 1987

GEN. ROBERTO JUCCI
COMANDANTE GENERALE DELL'ARMA DEI CARABINIERI
VIALE ROMANIA, 45
ROMA

Comando I Brigata Carabinieri
Ufficio OAIO

Al Comando del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri

Si trascrive di seguito il fonogramma fatto pervenire dal Prefetto di Novara al Comandante del Gruppo Carabinieri di Novara, con preghiera di darne partecipazione al personale di codesto Nucleo che ha operato in Val Formazza.

Nr. 5154/20.s/gab. at conclusione ammirevole operazione soccorso condotta at favore popolazioni alto novarese così duramente colpite eventi calamitosi giorni scorsi desidero rivolgere s.v. espressioni mio vivo apprezzamento et sentito ringraziamento per efficacissima azione svolta pregandola estendere tali sentimenti at reparti impiegati punto cordialmente alt prefetto giovanni rossano

• • •

Torino, 2 ottobre 1988

COMANDO I BRIGATA CARABINIERI
UFFICIO OAIO

Riferimento f. 94/2-15 del 2 ottobre 1987
Oggetto: Concessione Encomio Solenne.
Brigadiere Fazzino Giuseppe.
Allegati: Un modello 104, Un attestato

Al Comando della Legione Carabinieri di Torino
Al Comando del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri
Volpiano

Accogliendo la proposta di cui al foglio in riferimento ho:

- Concesso al Brigadiere Fazzino Giuseppe il mio encomio semplice con la motivazione di cui all'unito attestato;
- Espresso il mio compiacimento al Capitano Gianni Domenico, al Maresciallo Ordinario Maccotta Michele ed al Brigadiere Magnaguagno Ferruccio.

Il Comando Generale-Ufficio Operazioni ha dato atto, (f.n.1071/4-1 in data 22 dicembre 1987) precisando che l'encomio sarà pubblicato in un prossimo bollettino ufficiale dell'Arma).

Prego provvedere in conseguenza.

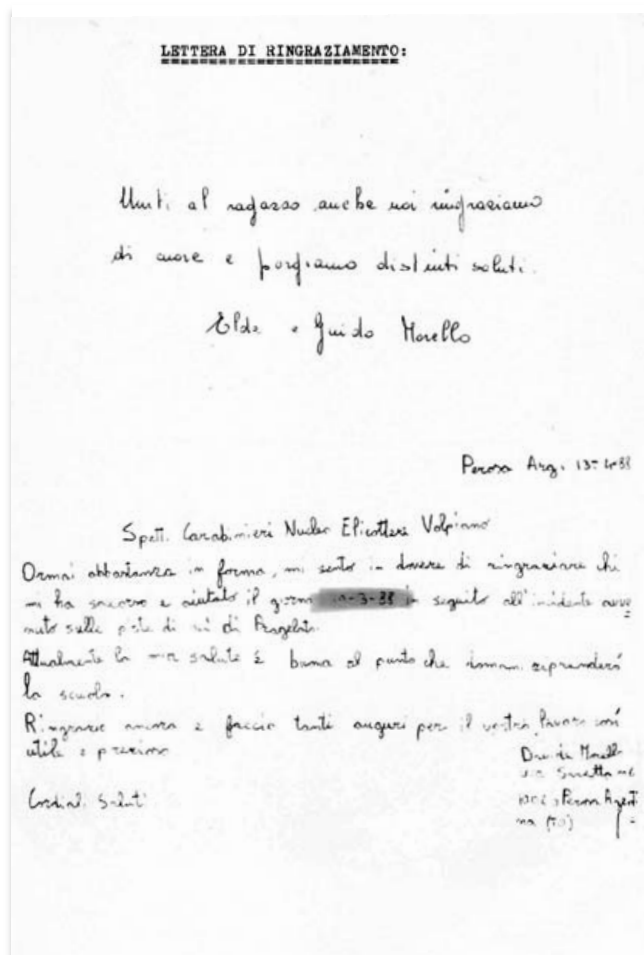
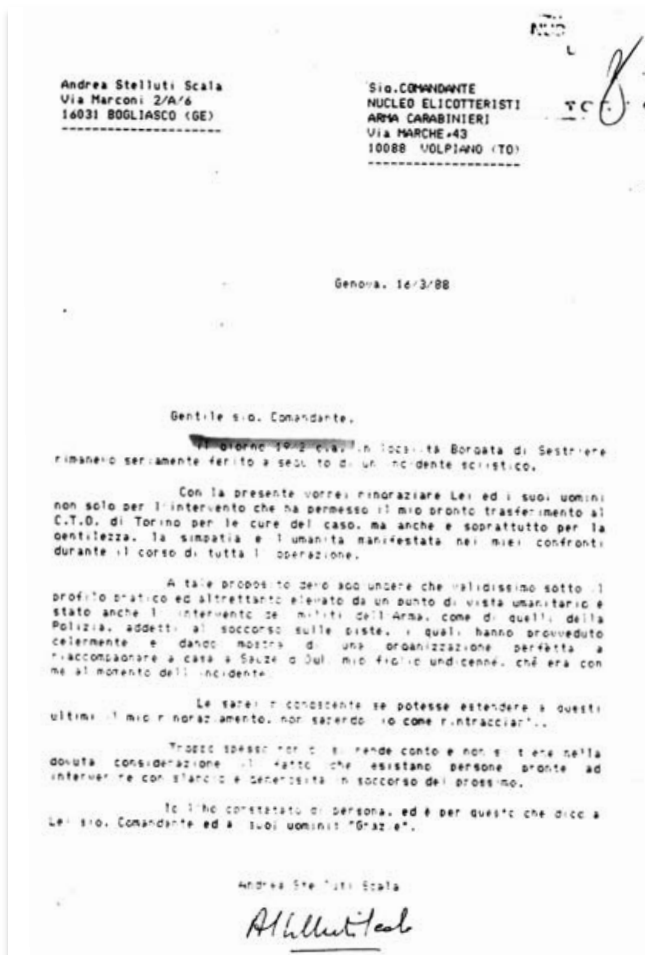
Il Generale Comandante di Brigata
Sergio Colombini

• • •

Genova, 16 marzo 1988

Sig. Comandante Nucleo Elicotteristi Arma Carabinieri
Via Marche, 43 - 10088 Volpiano (To)

Gentile Comandante,
il giorno 19.03. c.a. in località Borgata di Sestriere rimanevo seriamente ferito a seguito di un incidente sciistico. Con la presente vorrei ringraziare Lei ed i



suoi uomini non solo per l'intervento che ha permesso il mio pronto trasferimento al C.T.O. di Torino per le cure del caso, ma anche e soprattutto per la gentilezza, la simpatia e l'umanità manifestata nei miei confronti durante il corso di tutta l'operazione.

A tale proposito devo aggiungere che validissimo sotto il profilo pratico ed altrettanto elevato da un punto di vista umanitario è stato anche l'intervento dei militari dell'Arma, come di quelli della Polizia, addetti al soccorso sulle piste, i quali hanno provveduto celermente e dando mostra di una organizzazione perfetta a riaccompnare a casa a Sauze D'Oulx mio figlio undicenne, che era con me al momento dell'incidente.

Le sarei riconoscente se potesse estendere a questi ultimi il mio ringraziamento, non sapendo come rintracciarli. Troppo spesso non ci si rende conto e non si tiene nella dovuta considerazione il fatto che esistono persone pronte ad intervenire con slancio e generosità in soccorso del prossimo.

Io ho constatato personalmente ed è per questo che dico a Lei Sig. Comandante e ai suoi uomini "Grazie"

Andrea Stelluti Scala

• • •

Perosa Argentina, 13 aprile 1988

Spettabile Carabinieri Nucleo Elicotteri Volpiano

Ormai abbastanza in forma, mi sento in dovere di ringraziare che mi ha soccorso e aiutato il giorno 18 marzo 1988 in seguito all'incidente avvenuto sulle piste di sci di Pragelato.

Attualmente la mia salute è buona al punto che domani riprenderò la scuola. Ringrazio ancora e faccio tanti auguri per il vostro lavoro così utile e prezioso.

Cordiali saluti.

Davide Morello

Uniti al ragazzo anche noi ringraziamo di cuore e porgiamo distinti saluti

Elda e Guido Morello

...

Torino, 30 marzo 1988

Spett.le

Nucleo Carabinieri Eliporto di Volpiano – Via Brandizzo
275 – 10080 Volpiano

In relazione allo smarrimento e successivo ritrovamento del nostro socio, avvenuto domenica 27 marzo u.s. durante lo svolgimento della gita sociale alla Cima della Fascia, desideriamo esprimervi il più vivo ringraziamento per l'immediato intervento.

Apprezzando la Vostra perfetta organizzazione, porgiamo distinti saluti.

Club Alpino Italiano Sezione di Torino
Il Presidente
Rag. Ugo Grassi

...

Torino, 4 maggio 1988

Rosina Marchisio, con le figlie Carla, Paola e Cristina, ringrazia commossa il 1° Nucleo Elicotteri dei Carabinieri per la tempestività ed il coraggio dimostrati nell'azione di salvataggio del Comandante Marchisio e dei compagni di volo.

In un momento per noi difficile e doloroso, desideriamo in particolare far sapere al Maresciallo Cubeddu che la sua generosità e la sua abnegazione ci sono di conforto, e dunque non sono state inutili.

Rosina Marchisio

...

Roma 6 maggio 1988

COMANDO GENERALE ARMA DEI CARABINIERI
II REPARTO - SM - UFFICIO OPERAZIONI
N.297/37-1DI PROT.

Al Comando 1° Elinucleo Carabinieri Volpiano
omissis

Riferimento segnalazione . 243/1-1
in data 4 corrente della Compagnia di Venaria.

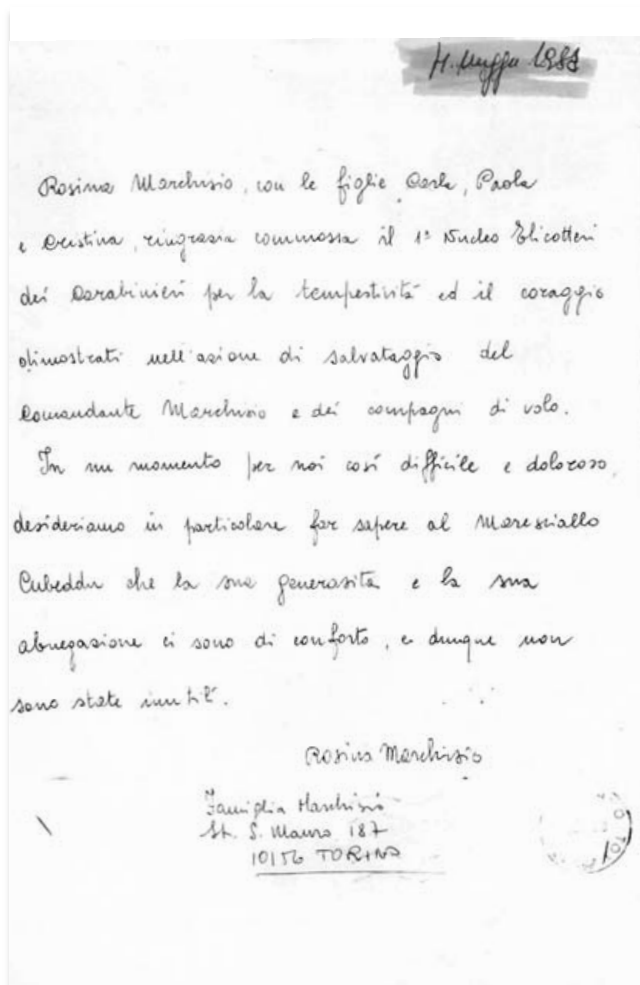
Esprimo il mio apprezzamento al Mar. Ord. Pietro Cubeddu, Brigadiere Mauro Rivano e Carabiniere Giovanni Battista Caddia.

...

Usseglio, 4 giugno 1988

I famigliari del compianto Armari Angelo deceduto tragicamente il 29 maggio 1988 sulle pendici della Grand' Uia, montagna imponente sita nell' alta Valle di Usseglio, desiderano, con queste parole, dimostrare la loro totale riconoscenza per il lavoro svolto dal 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri di Volpiano ai fini della tempestiva ed efficace ricerca della vittima.

Si vuole inoltre particolarmente ringraziare, il Capitano Elicotterista Francesco Golini, per la sua professionalità, la capacità, la sensibilità e l'audacia dimostrate dal suddetto Ufficiale in una purtroppo così triste occasione. Si prega, forse pretestuosa-



mente, di esporre in pubblica bacheca o in qualsiasi altro luogo da Voi ritenuto più idoneo il presente ringraziamento, affinché nel cuore degli uomini come il capitano Golini, il Maresciallo Maccotta, e di tutti quanti in qualche modo hanno collaborato all'opera, continui a bruciare l'indispensabile fiamma del sacrificio e dell'altruismo che li porta ad essere in qualsiasi luogo ed in qualsiasi momento sia richiesta la presenza dei Carabinieri.

*I Familiari, gli Amici, il Soccorso Alpino Locale,
i Valligiani, i Cittadini tutti*

...

Condove, 25 agosto 1988

COMUNE DI CONDOVE

Prot. nr. 4053

Oggetto: Intervento d'emergenza all'Alpe Tomba di Matolda; ringraziamento.

Il giorno 22 agosto 1988, in seguito a fulmine che ha colpito il gregge di pecore dell'alpeggio in oggetto, sono morti 34 animali ed altri 3 sono rimasti feriti.

Il Comune si è trovato di fronte all'emergenza di provvedere alla messa in sicurezza dell'area, urgente ed indifferibile come prescritto dal Veterinario Capo dell'U.S.S.L. nr. 36 di Susa e dal Comandante della Stazione del Corpo Forestale dello Stato.

Presentandosi l'intervento su terreno impervio e dovendo eseguire l'interramento in luogo idoneo per non inquinare le importanti falde acquifere sottostanti, di concerto con il locale Distaccamento del Vigili del Fuoco si è richiesto, l'intervento del Nucleo Elicotteri Carabinieri di Volpiano.

L'intervento è stato tempestivo e risolutore e si è svolto nel pieno del rispetto delle disposizioni igienico/sanitarie prescritte.

Con la presente si ringraziano sentitamente:

il Signor Comandante ed i componenti la Stazione Carabinieri di Condove che hanno raccolto la nostra richiesta, fatto da tramite con il Nucleo Elicotteri e partecipato all'intera operazione.

Il Nucleo Elicotteri dei Carabinieri di Volpiano per l'intervento tempestivo, rapido e preciso che in modo funzionale e senza rischio per alcuno ha eseguito il recupero ed il trasporto degli animali morti sul luogo individuato per il seppellimento.

L'occasione mi è gradita per porgere distinti saluti.

Per il sindaco – L'Assessore alla Montagna
Luciano Medellino

...

Torino, 14 settembre 1988

Al Comando della 1ª Brigata Carabinieri – Via Valfré, 5 – Torino

Siamo i figli di Dudda Camerano Giovanna, smarritasi il giorno 8 agosto 1988 nei boschi di Villa di Prali (Torino) e rinvenuta priva di vita, per caduta accidentale, dopo otto giorni di affannose ricerche da parte dei Carabinieri con unità cinofile ed elicotteri di Volpiano, Carabinieri della Stazione di Perrero, Alpini di Pinerolo, Soccorso Alpino Locale, valligiani e Villeggianti.

Seppur colpiti da immenso dolore per la perdita della nostra cara Mamma, non ci si esime dal riconoscere i sacrifici e i disagi affrontati dal suddetto personale, in special modo quelli del Brigadiere Comandante della Stazione di Perrero, il quale non smetteva per un attimo le ricerche anche quando era il suo turno di riposo, servendosi persino della sua autovettura privata ed a proprie spese, fornendoci ogni conforto morale ed agevolandoci nelle pratiche burocratiche per la rimozione della salma.

Con questa nostra desideriamo, tramite codesto Comando, ringraziare di cuore quel Brigadiere dei Carabinieri per la squisita gentilezza e tutte le persone che con lui hanno partecipato alle ricerche.

Comportamenti e azioni che onorano tutta l'Arma dei Carabinieri.

Grazie e Grazie ancora.

*Camerano Wanda,
Camerano Francesco,
Camerano Laura*

...

Vinovo, gennaio 1989

PREMIO DI SOLIDARIETÀ¹
G.A.M. VINOVO

Signor Capitano Domenico Gianni,
siamo lieti di comunicarle che la giuria del Gruppo Amici della Montagna di Vinovo, le ha conferito il "PREMIO SOLIDARIETÀ ALPINA – Anno 1988", per l'intervento effettuato in data 9 agosto 1988 sulla punta Bessanese.

*Gruppo Amici della Montagna di Vinovo
Patrocinio della Sezione C.A.I di Torino*

...

¹ Il correlato premio in denaro è stato devoluto all'O.N.A.O.M.A.C.



© Mario Solero

1972, Balme. Preparativi per il soccorso della partoriente Tomasa Mura.

Intervista di Mauro Marucco

Balme, 21 febbraio 1972

Evacuazione della Signora Tomasa Mura in avanzato stato di gravidanza, mediante utilizzo dell'elicottero dei Carabinieri dal Comune di Balme all'Ospedale Mauriziano di Lanzo Torinese.

L'inverno 1971-72 l'arco alpino piemontese è stato caratterizzato da copiose e intense nevicate, alcune Valli Montane sono rimaste isolate per la caduta di numerose valanghe, il maltempo imperversava con continue nevicate ed i mezzi preposti allo sgombero della neve sulle strade non potevano essere impiegati, in quanto continuava a persistere il pericolo di caduta valanghe. In questo eccezionale inverno è stata calcolata che la precipitazione nevosa complessiva sul territorio montano è stata dai 13 ai 16 metri.

Il Comune di Balme (nel 1972 abitato da circa 240 abitanti), è situato nelle Valli di Lanzo in provincia di Torino a 1500 metri circa e in quel periodo è rimasto isolato più di tre mesi. La situazione pro-

dotta era considerata disagiata ma non veniva vista come una emergenza, gli abitanti erano abituati a convivere con eventi meteorologici eccezionali che accadono sul territorio montano anche se qualche apprensione poteva esserci.

La Signora Tomasa Mura, in avanzato stato di gravidanza, veniva monitorata con la presenza dei medici ed essendo le comunicazioni telefoniche interrotte, con apparati radio amatoriali si era sempre in contatto con il Comune di Ala di Stura per eventuali emergenze che potevano riscontrarsi a Balme.

In caso di necessità era a disposizione l'elicottero dei Carabinieri di Torino e comunicando via radio la necessità ad Ala di Stura avrebbero mandato il mezzo aereo, ma le condizioni meteorologiche erano sempre avverse, impossibile volare.

Il giorno 4 maggio 2016 la signora Tomasa, dopo oltre 40 anni, grazie alla sua gentile disponibilità è stata intervistata per raccontare un avvenimento che l'ha coinvolta:

D. Come si sentiva, com'era il suo stato d'animo?

R. Mi sentivo abbastanza bene, anche se un po' di apprensione e preoccupazione c'era, avevo quasi supe-



rato l'ottavo mese di gravidanza e capivo che potevo incominciare ad avere le doglie in qualsiasi momento, ma la mia preoccupazione maggiore era di lasciare mio marito e il primo figlio di tre anni a Balme per andare all'ospedale.

D. Era al corrente che vi era un elicottero dei Carabinieri a disposizione pronto per venirla a prendere?

R. Sì, ne ero al corrente ma in quell'inverno le giornate di bel tempo erano state molto poche e quando non nevicava vi erano sempre nubi basse con poca visibilità. L'elicottero aveva già tentato di arrivare a Balme più volte e non sapevo che fosse per me, ma per portare viveri e medicinali, ma aveva sempre dovuto rinunciare. Arrivò al massimo fino alla frazione Mondrone di Ala di Stura a 1200 metri. Vorrei precisare che, pur sapendo dell'esistenza di un elicottero, non mi avevano comunicato che potevo essere trasferita con quel mezzo a Lanzo, non mi ero assolutamente posta il problema.

D. Comunque Lei era pronta a partire per Lanzo in ospedale.

R. Certamente tutti gli abitanti di Balme e di Ala di Stura mi portavano sempre qualcosa per le necessità nel caso venissi trasferita, tutti aspettavano l'elicottero, ma le condizioni avverse non ne permetteva l'arrivo.

Nel frattempo mi trasferii da casa mia in un alloggio del Villaggio Albaron vicino alla strada provinciale, pronta a incamminarmi verso Ala di Stura. Sapevo che gli uomini soprattutto del Soccorso Alpino di Balme e Ala di Stura preparavano tutti i giorni la pista di atterraggio dell'elicottero schiacciando la neve che cadeva sempre copiosamente.

D. Mentre aspettava di trasferirsi all'ospedale di Lanzo cosa pensava?

R. Durante il giorno non avevo tempo per pensare, ero affaccendata per prepararmi a partire e a ricontrollare quanto dovevo portare appresso e non dimenticare nulla, invece alla sera e durante la notte se mi svegliavo sopraggiungeva qualche timore, sperando che tutto andasse bene soprattutto per il nascituro.

D. Dovette aspettare ancora molto la partenza?

R. Ero convinta di partire con i mezzi normali anche a piedi, anche se tutti a mia insaputa aspettavano da tre giorni l'arrivo dell'elicottero.

D. Quando l'elicottero finalmente arrivò che giorno era?

R. Quando sentii arrivare l'elicottero e atterrò sulla



© Mario Solero

pista preparata vicino a dove alloggiavo ero contenta perché pensai, finalmente è arrivato il pane per tutta Balme, invece vennero a chiamarmi e di fare in fretta perché l'elicottero mi aspettava e venni accompagnata fino al mezzo, era il 21 febbraio 1972.

D. Quali furono le sensazioni alla partenza? Aveva un po' di paura?

R. No non sentivo nessuna paura, ero più preoccupata per mio marito che si era incamminato per andare all'ospedale. Mi adagiarono in barella dentro una specie di sarcofago che era fissato sopra uno dei pattini e quando abbassarono il coperchio la visione era molto ristretta, vi era solo uno sportello trasparente davanti alla mia faccia e potevo solo vedere il cielo. L'elicottero partì per Lanzo e l'unica cosa che mi fece soffrire fu il tanto freddo che ho patito ai piedi durante il viaggio, per il resto andò tutto bene.

D. Finalmente giunse a Lanzo dove atterrò.

R. L'elicottero atterrò presso il Campo Sportivo, quando mi fecero uscire dal sarcofago, rimasi sorpresa, perché un signore anziano che si era avvicinato si fece il segno della croce, era convinto che ci fosse una persona deceduta, io invece ero vispa e vegeta, un'ambulanza mi portò all'Ospedale Mauriziano di Lanzo.

D. Mi racconti ancora la sua permanenza in ospedale e il ritorno a Balme. Come è avvenuto?

R. In Ospedale stavo bene ero molto rilassata, il 16 marzo 1972 nacque Teresa, il 21 marzo venni dimessa e con la bambina, l'ostetrica e mio marito partii con un'auto a noleggio per Balme. Arrivammo fin dove si poteva con l'auto, scendemmo e ci incamminammo (l'ostetrica piangeva, era terrorizzata dall'ambiente per lei surreale che la circondava, io ero felice di arrivare a casa da mio figlio che mi aspettava). Nei pressi del cimitero venimmo alloggiati dentro il cucchiaino di una pala gommata adibita allo sgombero della neve ed arrivammo finalmente a casa.

D. Vuole ancora esprimere qualche sensazione?

R. Vorrei ringraziare il Soccorso Alpino di Balme, di Ala di Stura e tutti gli abitanti che sono stati sempre premurosi nei miei confronti ed erano sempre pronti a portare conforto e assistenza a tutti quelli che ne avevano bisogno. Un particolare e affettuoso ringraziamento al pilota e al copilota del Nucleo Elicotteri Carabinieri di Torino, chissà quante volte hanno rischiato per venirmi a prendere. Non ricordo i nomi di tutti quelli che mi hanno aiutato, UN GRAZIE A TUTTI, ma adesso basta mi sto commuovendo.

I Coniugi Castagneri Michele e Mura Tomasa vivono serenamente sempre a Balme allietati da due nipoti, con il figlio Agostino e la figlia Teresa che, dal 2014, è Vice Sindaco di Balme.

Testimonianza di Vincenzo Cocco

COLLABORAZIONE CON IL PRIMO ELINUCLEO
DEI CARABINIERI CON SEDE A VOLPIANO (TO)
E LA REGIONE PIEMONTE

DIREZIONE SERVIZI TECNICI DI PREVENZIONE – SERVIZIO
GEOLOGICO

PRINCIPALI ATTIVITÀ SVOLTE

La collaborazione con il Primo Elinucleo dei Carabinieri è iniziata, in modo episodico, nell'ottobre del 1977 e in modo più strutturato dal novembre del 1983, e ha riguardato due specifiche attività: voli di prospezione valanghe e ricognizioni in fase di prima emergenza a seguito di dissesti idrogeologici.

Tale collaborazione ha subito una momentanea interruzione nel 1984 a seguito del tragico incidente, avvenuto il 13 marzo di quell'anno, a un'aeromobile del Nucleo in Val Chisone.

È altresì da ricordare la predisposizione nell'estate del 1988 di un'ipotesi di studio di fattibilità per l'utilizzo degli elicotteri dell'Elinucleo di Volpiano per l'emergenza sanitaria nella Regione Piemonte. L'idea di tale studio fu ampiamente condivisa con l'allora Assessore Regionale Sergio Marchini, nonché con il Ministro alla Difesa onorevole Valerio Zanone.

L'Arma tuttavia si esprime a favore della costituzione di un servizio elisoccorso sanitario dedicato e gestito dalla Sanità piemontese, rimanendo comunque a disposizione per un eventuale concorso in caso di incidenti maggiori e/o calamità naturali.

VOLI DI PROSPEZIONE VALANGHE

Tra la fine di aprile e l'inizio di maggio 1986 si sono verificati i più gravi eventi valanghivi in particolare sui



Valerio Zanone, Ministro della Difesa, visita il 1° NEC a Volpiano.

settori settentrionali del Piemonte, con numerosi voli sui rilievi delle province di Vercelli e Verbania con geologi regionali per la ricognizione e la documentazione dei danni da valanga, in particolare lungo le statali della Valsesia, Valle Anzasca e dell'Alta Formazza, interrotte in più punti.

Il 10 marzo 1993 un episodio di nevicate intense determina danni da valanga, in particolare sui settori centrali e meridionali del Piemonte (voli sulle Valli Stura e Gesso e sulle Valli Chisone e Germanasca).

Un evento di precipitazioni nevose intense e prolungate all'inizio del mese di gennaio 1996 determina numerose valanghe sui settori meridionali del Piemonte (sulle Alpi cuneesi con geologi regionali per la ricognizione e la documentazione dei fenomeni).

Tra il 1987 ed il 1993 numerosi sono stati i voli a supporto dell'installazione della rete nivometrica automatica regionale:



Linea elicotteri in servizio al 1° NEC sulla base di Volpiano. Da sinistra: un AB 206 B1, un AB 109 e un AB 412. Nella foto a pagina seguente un AB 412.



- ricognizioni nell'inverno precedente l'installazione per la verifica della significatività dei siti, preventivamente attrezzati con paline nivometriche;
- controllo e acquisizione manuale dei dati memorizzati in particolare nelle stazioni di Colle della Lombarda (Vinadio), Pian delle Baracche (Sampyre), Colle Barant (Bobbio Pellice), Rifugio Gastaldi (Balme), Piano dei Camosci (Formazza).

Il Radar Meteorologico del Bric della Croce è stato rinnovato nel 1997. All'Elinucleo è stato fornito il terminale per la messa a disposizione dei dati in tempo reale per la sperimentazione concernente la sicurezza al volo.

La collaborazione è cessata nell'anno 2000.

VOLI DI RICOGNIZIONE IN FASE DI PRIMA EMERGENZA A SEGUITO DI DISSESTI IDROGEOLOGICI

Principali interventi

6 ottobre 1977. Le precipitazioni sui bacini del Tarnaro Orba e dei relativi affluenti superarono i 300 mm provocando rilevanti fenomeni di piena e numerosissime frane che colpirono, in particolare, la borgata

Monserito del Comune di Gavi. Intervento elicotteri: sorvoli per sopralluoghi da parte dei tecnici regionali, per la verifica dei danni e delle situazioni maggiormente critiche.

7-8 agosto 1978. Un violento nubifragio colpì le valli dell'Ossola e, in particolare, la val Vigizzo. L'evento causò piene improvvise e devastanti dei corsi d'acqua e un enorme numero di frane. Si contarono 15 vittime.

Intervento elicotteri: voli per salvataggi, supporto logistico alle popolazioni colpite e per rilievi da parte dei tecnici regionali.

29 agosto 1985. In località Frua, nel Comune di Formazza, una frana da crollo invase la strada di fondovalle, colpendo tre veicoli e provocando la morte di 3 persone e il ferimento di altre sette.

Intervento elicotteri: sorvoli con tecnici regionali per effettuare un'analisi delle condizioni delle pareti rocciose.

24-26 agosto 1987. L'Ossola venne colpita da un grave evento idrometeorologico che causò danni dif-



fusi sul territorio, soprattutto nelle valli Antigorio e Formazza.

Intervento elicotteri: sorvoli con tecnici regionali per la verifica di situazioni critiche.

10 giugno 1992. Una frana da crollo interessò un gruppo di abitazioni presso la località Campo della Vigna a Novalesa (To). Tre abitazioni verranno successivamente trasferite.

Intervento elicotteri: sorvolo con geologi regionali per la verifica di dettaglio della situazione.

8 gennaio 1992. Riattivazione della frana storica di Baio Dora a Borgofranco d'Ivrea (To).

Intervento elicotteri: sorvolo con geologi regionali per la verifica di dettaglio delle condizioni del versante.

6 agosto 1992. Una colata di fango e detriti interessò la strada provinciale e un campeggio a Ceresole Reale (To).

Intervento elicotteri: sorvolo con geologi regionali per la verifica di dettaglio delle condizioni dei versanti a monte della zona interessata.

22-23 settembre 1993. Un evento alluvionale di vaste proporzioni colpì il Piemonte centro settentrio-

nale e sud orientale, provocando effetti di rilievo lungo i corsi d'acqua e i versanti.

Intervento elicotteri: voli per supporto logistico alle popolazioni colpite e per rilievi da parte dei tecnici regionali.

2-6 novembre 1994. Coinvolse 750 comuni, gran parte del Piemonte centrale e meridionale, provocando oltre 60 vittime.

Intervento elicotteri: voli per salvataggi, supporto logistico alle popolazioni colpite e per rilievi da parte dei tecnici regionali.

13-15 ottobre 2000. Un violento evento alluvionale interessò gran parte della Regione Piemonte apportando allagamenti, frane e ingenti danni alle infrastrutture.

Intervento elicotteri: voli per salvataggi, supporto logistico alle popolazioni colpite e per rilievi da parte dei tecnici regionali.

Vale la pena di ricordare che durante l'intervento del 29 agosto 1985, il rientro dell'elicottero AB 412 da Domodossola a Torino avvenne in ore notturne con volo strumentale.



Testimonianza di Roberto Testi

Mi sveglio in un letto con la testa che scoppia, mi guardo attorno, capisco che sono in una stanza di un ospedale che non conosco, con altri 5 pazienti in altrettanti letti ai quali non ho la forza di chiedere nulla.

Sono, a quel tempo, studente di medicina (non molto brillante) e giocatore di hockey su ghiaccio quasi per professione, ma, anche e soprattutto, un giovane e scapestrato paracadutista, innamorato del volo e di quella sensazione di perfetta libertà che si prova quando svanisce il rumore dell'aereo e cresce quello dell'aria in caduta libera.

Pian piano i ricordi affiorano: era una domenica di gennaio e il campo volo era chiuso per la fitta nebbia, così usuale per la nostra città. Noi scalpitavamo per fare il primo lancio dell'anno e quando, subito dopo pranzo, si è visto (o abbiamo voluto vedere) il campanile a fondo pista, abbiamo ingaggiato il primo pilota disponibile per portarci su. Dopo il decollo la piantata di motore e un tentativo di atterraggio di emergenza impossibile tra caccine e tralici dell'alta tensione. Il pilota e uno di noi erano morti, ma io non lo sapevo perché avevo subito perso conoscenza.

Nella memoria, ma non so se è stato un sogno, ricordo il viso di un ragazzo della mia età, dall'aspetto vagamente familiare, sorridente e tranquillizzante che mi chiede come sto. Vedo una tuta da volo grigia ma, soprattutto, il simbolo che per me, fin dai tempi della prima comunione, quando il mio padrino viveva nella Caserma Cernaia, rappresenta quanto di più nobile esprime la nostra società: gli alamari.

Gli dico che ho la schiena rotta perché non riesco a muovere le gambe, e poi penso quello che solo un paracadutista stupido può pensare: *bene è la prima volta che volo in elicottero!*

Poi entro in un coma pieno di sogni!

Quando riesco a parlare con i miei compagni di stanza mi raccontano che il giorno del mio arrivo avevano sentito forte il rumore di un elicottero e avevano visto la luce del faro di atterraggio riflessa dalla nebbia, ma non erano riusciti neppure a scorgere la sagoma snella dell'AB 206.

Tra la mia finestra, all'8° piano e la piazzola di atterraggio ci saranno, scarsi, 200 metri. E mi chiedo come i piloti abbiano potuto raggiungere il CTO in quelle condizioni di visibilità.

I Carabinieri del Nucleo Elicotteri li conoscevo di



I Carabinieri rocciatori del Gruppo di Aosta in una pausa al termine di una esercitazione sul Gran Paradiso. Da sinistra: Maresciallo Rocciatore Michele Maurino, dottor Roberto Testi, Capitano Francesco Golini, Capitano Domenico Gianni, Brigadiere Sebastiano Ciccio, Carabiniere Rocciatore Maurizio Carrara. Alle spalle un AB 412.



Il Maresciallo Maggiore Istruttore Militare di Alpinismo, Comandante della Squadra Soccorso Alpino della Compagnia Carabinieri di Aosta.

vista perché la loro base era esattamente dietro la baracca dei Paracadutisti allo storico campo volo di Torino Aeritalia. Ci incrociavamo al bar dell'aeroclub: ragazzi garbati, gentili e sempre sorridenti, ma non ci eravamo mai frequentati al di fuori di quella cordialità che caratterizza gli incontri di chi vola.

Sono appassionato di volo e quando mi raccontano come sono arrivato al CTO penso: *Accidenti (non proprio questo il termine), questi hanno davvero gli attributi!* A distanza di mesi, con quel minimo di alcol nel sangue che facilita le confidenze tra amici, mi hanno raccontato come sono atterrati al CTO: hanno scorto l'antenna e il tetto del grattacielo spuntare dalla nebbia e sono scesi in verticale contando i piani da 16 a 1. E io che mi ero sentito ormai in salvo quando ho visto che mi soccorrevano i Carabinieri!

Ovviamente appena riesco a muovermi, sebbene con un voluminoso busto che protegge le mie due vertebre rotte, li vado a trovare, per conoscerli, per ringraziarli e per offrire un giro di bevute, come si fa tra paracadutisti quando si scampa un pericolo, quando si fa un'emergenza o si vince una gara. O per una delle infinite scuse che i paracadutisti trovano per festeggiare.

In seguito abbiamo organizzato anche qualche partita di pallone che noi parà perdeamo sistematicamente perché quei furbacchioni degli elicotteristi

rinforzavano la loro scassatissima squadra con dei calciatori veri che prestavano servizio di leva alla Scuola Allievi Carabinieri! Ai comandi dell'elicottero che mi ha soccorso era Francesco Golini, allora tenente.

Era impossibile non rimanere affascinati dalla personalità di Franco che, oltre a essere riconosciuto come una vera leggenda nel Servizio Aereo dell'Arma, aveva un'esperienza di vita e di servizio che lo rendevano unico: arruolato da Carabiniere era arrivato a essere pilota, Istruttore di Volo e poi Ufficiale, passando per un significativo servizio come paracadutista al battaglione *Tuscania*, insignito di una medaglia al valor militare per un conflitto a fuoco alla Stazione Termini di Roma degna della sceneggiatura di un film d'azione.

Il secondo pilota, il volto amico che ho visto dopo lo schianto, era di Claudio Galliano, allora Brigadiere, originario di Dronero e uomo di vastissima cultura, coltivata in una vita sempre alla ricerca dei valori più profondi dell'uomo, che lo aveva portato dal seminario alla Scuola Sottufficiali dei Carabinieri e oggi, dopo il congedo, lo vede in Africa a realizzare, con generosità e altruismo, progetti di cooperazione.

Non è stata solo la gratitudine a fare nascere un legame di profonda amicizia, ma la condivisione di valori e ideali. Amicizia saldata, come capita nello speciale mondo del volo, dall'amore incondizionato per



AB 412 in decollo dalla base di Volpiano.

tutto quello che accade appena ci si stacca da terra. Franco e tutti i piloti amavano soprattutto il volo in montagna, che metteva alla prova in modo estremo e senza margini di errore sia l'uomo che le macchine; che, a quell'epoca, erano solamente l'AB 206 e l'A109, elicotteri poco adatti al volo in montagna. Nelle nostre valli erano riferimento apparentemente irraggiungibile i militari della Gendarmeria francese che volavano *sull'Alouette III*, macchina ideale per il soccorso alpino.

Io ero alla soglia della laurea in medicina e tante volte si è fantasticato di cosa si sarebbe potuto fare nell'ambito del soccorso con un elicottero adatto, ma sembrava impossibile e, soprattutto, non vi erano né la cultura né l'organizzazione che lo permettessero.

Un tragico incidente di volo, il 13 marzo dell'84, nel quale perdevano la vita il Capitano Fausto Paniconi, allora comandante del Nucleo, il Maresciallo Nibaldo Bianchini e il Brigadiere Fausto Bertacchini, portava al comando del Nucleo Elicotteri Franco Golini. L'uomo giusto che arriva nel posto giusto, ma nel modo peggiore in cui ciò potesse accadere.

Con il cuore ancora gonfio di dolore il Nucleo ha iniziato da qui il periodo forse di più significativa crescita professionale. La base era trasferita a Volpiano e dopo pochi mesi arrivava a Torino la più avanzata macchina che l'Arma aveva appena messo in servizio: l'AB 412.

Una indimenticabile sera d'autunno, Franco mi telefona e mi invita a Volpiano a vedere il nuovo arrivato.

Ovviamente mi precipito ed entro in un hangar ovattato dalla nebbia nel quale le luci dei fari alogeni danno al 412 blu un'aria potente e minacciosa da togliere il fiato. Tutti i piloti e gli specialisti erano lì, nonostante l'orario di servizio fosse ormai finito da ore, commentando in modo entusiastico il nuovo elicottero. Vedo subito, sul lato destro, il verricello, indispensabile per il soccorso in montagna e sento Franco che mi mette una mano sulla spalla e mi dice semplicemente: "Tutto quello che abbiamo immaginato, con questo lo possiamo fare".

Inizia un periodo incredibile, indimenticabile e che rappresenta nella mia vita uno dei momenti di maggiore crescita umana. Franco e i ragazzi del Nucleo sono incredibili e ottengono cose che in qualsiasi altro momento storico sarebbero forse state impossibili.

Il progetto folle di portare le ali dei Carabinieri nelle valli piemontesi è stato portato avanti da molte persone, tra le quali bisogna certamente ricordare Giuliano Valsania e Mauro Marucco del Soccorso Alpino e Speleologico Piemontese, il sindaco di Giaveno, Osvaldo Napoli, che ci ha procurato la necessaria attrezzatura da montagna, l'onorevole Raffaele Costa e Valerio Zanone, allora Ministro della Difesa, che compresero l'utilità dell'uso dell'elicottero in montagna, insieme a tanti altri amministratori, volontari e militari dell'Arma territoriale.

La Gendarmeria francese ha rappresentato l'esempio a cui ispirarsi: grandi professionisti del volo, ottimi alpinisti e soprattutto equipaggiati con elicotteri che



sembravano fatti apposta per l'impiego in montagna. In più avevano a bordo un medico e questo garantiva un soccorso anticipato all'infortunato che, in certe occasioni, poteva fare la differenza.

Ma utilizzare un elicottero come l'AB 412 nelle nostre valli non era semplice: i piloti studiavano una macchina potente e complessa, i cui manuali di volo non arrivavano neppure a considerarne il comportamento e le prestazioni alla quota alla quale si doveva operare.

Passione, entusiasmo e addestramento hanno permesso una crescita rapidissima delle capacità operative del reparto e la conoscenza sempre più profonda dell'impiego del mezzo, consolidata dalle frequenti esercitazioni con i tecnici del Soccorso Alpino e Speleologico, con l'Aeronautica Militare e con il Centro Addestramento Alpino dei Carabinieri di Selva di Val Gardena.

Penso che chi ha vissuto quegli anni all'"Elinucleo", come lo chiamavamo, non possa che essere diventato una persona diversa e migliore. Per chi, come me, lavorava nel mondo civile era stupefacente trovarsi in un ambiente dove la competizione, sana, onesta e sempre allegra era per chi faceva meglio e di più il proprio lavoro, non per chi lo scansava. Il lavoro per chi vola è un concetto relativo: volare è la realizzazione, finalizzata a qualcosa di utile, di un istinto innato, ma soprattutto di un sogno, che ci si porta dietro fin da quando si è piccoli, o forse è nel patrimonio genetico che ci è stato trasmesso. Volare è tutto questo e molto di più, ma non è un mestiere. In proposito ho sentito Franco dire dopo il suo congedo dall'Arma: "Ora ho veramente cominciato a lavorare perché prima quando ero in servizio ho praticato un hobby".

C'era una grande lavagna bianca nella sala operativa, dove ogni pilota segnava con un pennarello cancellabile le ore di volo che venivano fatte, distinte tra operative e addestrative. L'obiettivo era quello di garantire che tutti gli equipaggi avessero un medesimo livello di operatività, ma in realtà quella lavagna nascondeva una gara senza esclusione di colpi per arrivare alla fine del mese con più ore di volo degli altri. A volte animata da trucchi e sotterfugi esilaranti che

ogni pilota escogitava per sembrare sempre in debito di ore e quindi poter volare di più.

I soccorsi sono stati tanti, alcuni semplici, alcuni complessi e a volte eccezionali. Sono sempre nel cuore di chi li ha vissuti ma sono anche ricordati negli anni dai premi, dagli attestati e dalle decine di ricordi che riempiono la saletta di ricreazione della base di Volpiano. Tanti soccorsi diversi; a volte ansia e febbrile attività per tenere in vita il ferito, a volte la sola necessità di riscaldarlo e confortarlo. A volte voli tranquilli in giornate di sole, a volte vento, turbolenza e nuvole, ma alcune forti emozioni si ripetevano sempre uguali.

Prima di tutto l'adrenalina che saliva quando, in pochi minuti, dalle rilassate chiacchiere tra amici si passava all'essere in volo per un soccorso, senza sapere ancora cosa ci si sarebbe trovato di fronte ma sicuri di dare il meglio.

Poi quella fiducia assoluta nei compagni che si prova quando ciascuno si affida totalmente agli altri, sapendo che è lo stesso per loro; fiducia che ti permette di concentrarti solo su quello che devi fare tu e che, alla fine, ti riempie di quell'orgoglio che si prova nell'essere parte di un equipaggio.

Alla fine quella sensazione di strana leggerezza quando, scaricato il ferito, si tornava lungo il Po verso Volpiano, con quella lieve euforia che segue la tensione, che ti porta a iniziare subito, a scherzare sul pericolo, sulla paura e, bisogna dirlo, anche su quella morte che eri andato a vedere più da vicino.

L'ultimo soccorso lo ricordo con malinconia, ma anche con orgoglio. L'A 109 dell'ACI 116 era già operativo e al Nucleo non arrivavano più richieste di soccorso ma io ugualmente passavo i weekend a Volpiano, con gli amici. Una domenica la centrale del 116 ha chiesto un intervento in quota, in un alpeggio dell'alta Val di Lanzo, motivandolo con il fatto che il target si trovava a una quota superiore a quella operativa del loro mezzo e che sarebbe stato necessario l'intervento del ben più potente AB 412 dell'Arma. Eravamo in sala operativa quando il Maresciallo Magnaguagno ha comunicato la richiesta, ma abbiamo immediatamente realizzato che, in realtà, il 412 era a Pratica di Mare per una revisione e, anche a Volpiano,

c'era solo un A 109 a disposizione. Ci siamo guardati interrogandoci sul da farsi, e il Capitano Domenico Gianni, che allora comandava il Nucleo, ha detto con un sorriso: "Loro non ci vanno con il 109, ma noi sì", e siamo partiti.

La missione è stata perfetta, al limite della possibilità della macchina e impegnativa fisicamente perché, non avendo il verricello, abbiamo dovuto portare a braccia il paziente, un margaro infartuato, fino al crinale dove era stato possibile appoggiare l'elicottero. Poi il volo fino al CTO, l'atterraggio e il trasbordo dell'uomo sull'ambulanza.

Nei minuti successivi, spenti i motori, sulla piazzola di atterraggio del CTO, c'era il nostro 109 fermo accanto a quello dell'ACI Elisoccorso. Il pilota e l'anestesista di turno erano nelle vicinanze e ci hanno chiesto della missione, ben sapendo che era quella da loro rifiutata. Il medico ha chiesto se il nostro elicottero fosse più potente perché militare. In quel momento mi sono sentito avvampare in un misto di tristezza e rabbia e di getto gli ho risposto: "Guardali bene, sembrano uguali ma sono diversi perché sul nostro c'è scritto Carabinieri".

In quel momento mi si sono riempiti gli occhi di lacrime perché mi sono reso conto che era finito un periodo pionieristico e meraviglioso di cui ho avuto

l'onore di essere una piccola parte. Mi consola la considerazione che oggi l'elisoccorso del 118 opera secondo standard di eccellenza assoluta sia in campo aeronautico che sanitario. Si deve dire che dall'elisoccorso sussidiario che era quello svolto dai Carabinieri si è giunti all'Elisoccorso Sanitario definito in campo internazionale HEMS (Emergency Helicopter Medical Sistem) e che quello esercitato da AIRGREEN ELICOTTERI di Robassomero è certamente un'eccellenza tutta piemontese. Due Piloti del Nucleo, Claudio Galiano e Francesco Golini, dopo il loro congedo, hanno collaborato a vario titolo e sino al 2015 con il servizio di elisoccorso 118 della Regione Piemonte contribuendo con diversificate responsabilità a raggiungere i risultati di oggi.

Mi piace pensare che la strada sia stata tracciata da un Reparto Volo nel quale prestavano servizio, per una delle fortunate coincidenze che trasformano i sogni in realtà, un gruppo di giovani coraggiosi, allegri, determinati e legati dal vincolo di una forte amicizia, accomunati da un medesimo scopo alle migliori espressioni della cittadinanza attiva quali sono i Volontari del Soccorso Alpino.

Un'amicizia resa salda dai valori profondi che ispirano i Carabinieri, gli Aviatori il Personale Sanitario e tutti coloro che amano la Montagna.



Principali riconoscimenti ottenuti in tempi recenti

13 Aprile 2001

Encomio Semplice del Comando Divisione Unità Specializzate per l'opera prestata dal Reparto, dal 14 al 29 ottobre 2000, in occasione della disastrosa alluvione in Piemonte e Valle d'Aosta.

23 Luglio 2007

Encomio Semplice del Comando Divisione Unità Specializzate per l'attività svolta dal Reparto dal Settembre 2002 al Marzo 2006 in occasione dalla preparazione e dello svolgimento dei XX Giochi Olimpici Invernali.

31 Gennaio 2013

Compiacimento del Comando del Raggruppamento Aeromobili Carabinieri per l'attività svolta dal Reparto durante l'anno 2012 nel contrasto alla coltivazione della canapa indiana.

XX Olimpiadi Invernali di Torino 2006.





XX Olimpiadi Invernali di Torino 2006.



DALL'ELISOCCORSO SUSSIDIARIO ALL'ELISOCCORSO SANITARIO



1965. Sikorsky H-34/S-58 della Marina Militare Italiana trasporta un traumatizzato all'Ospedale CTO di Torino.

È il 13 Marzo 1988, parte il servizio sperimentale di elisoccorso sanitario nella Provincia di Cuneo. La necessità di un servizio di Pronto Soccorso e Rianimazione immediata su elicottero è ormai acclarata. Le pur diversificate esperienze in Europa e i positivi risultati ottenuti in altre regioni italiane fanno apparire più che motivata la costituzione di una base sanitaria di elisoccorso nella Provincia Granda.

Si è compreso che la pur preziosa attività sussidiaria che gli elicotteri delle Forze Armate e di Polizia possono esprimere in caso di pubblici e privati infortuni non può soddisfare un'esigenza che è essenzialmente di carattere sanitario e richiede un servizio dedicato.

L'Assessorato alla Sanità della Regione Piemonte forma un gruppo di lavoro per promuovere il più razionale servizio di Elisoccorso sanitario 118 senza disperdere le esperienze sino ad allora maturate. Della Commissione fa parte il Comandante Claudio Galliano sottuffiale pilota in congedo dal 1° NEC. Nel 2006 viene costituita la Commissione Tecnica per l'Elisoccorso 118 coordinata dal Comandante Francesco Golini sino al dicembre del 2014.



Al09 con personale sanitario

(Foto: Archivio D.I.E.S.T. 118)

L'esempio della vicina Gendarmerie francese che trasporta a bordo dei propri elicotteri équipe sanitarie non viene seguita in Italia dove si sceglie la strada della creazione di un servizio di emergenza-urgenza sanitaria dedicato e autonomo.

Nasce l'HEMS Helicopter Emergency Medical System.

Occorre dare risposta alle esigenze derivanti dagli incidenti stradali, all'infortunistica riferita sia all'attività agricola che industriale, a quelle della Protezione Civile.

Ulteriori esigenze di trasporto di malati e traumatizzati derivano dalla necessità di far capo per alcune patologie a centri regionali specializzati com'è il caso, ad esempio, degli ustionati.

Il servizio si realizza con la collaborazione di tutte le U.S.S.L. della Provincia di Cuneo e dei servizi di anestesia e di rianimazione.

La centrale operativa, costituita presso l'Ospedale di Savigliano, attiva dalle sette del mattino sino

al tramonto, valutata la fattibilità tecnica dell'intervento, dispone l'invio di un elicottero *Ecureuil* 350 che trasporta l'equipaggio sanitario composto dal medico, un rianimatore e da due infermieri.

Viene stretto un accordo per dare risposta alle specifiche necessità del Corpo Nazionale del Soccorso Alpino, per effettuare interventi coordinati e integrati tra tutte le componenti tecniche e sanitarie che interagiscono in casi di emergenza-urgenza, a partire dai gravi incidenti sino alle pubbliche calamità. D'ora in poi sarà l'ospedale a raggiungere il paziente anche dove le autoambulanze non possono arrivare.

L'elicottero si rivela uno straordinario moltiplicatore delle risorse sanitarie e si dimostra un versatile strumento capace di impiegare l'unità di rianimazione su un territorio molto vasto con tempi finalmente compatibili con le esigenze. Il servizio si rivela anche economicamente sostenibile e vantaggioso se si considera l'elevato numero di risorse umane e



Centrale Elisoccorso 116.

(Foto: Archivio D.I.E.S.T. 118)

tecnologiche necessarie per dare una risposta altrettanto efficace e tempestiva utilizzando unità medicalizzate di superficie.

L'elicottero, inoltre, ha promosso la diffusione dell'unità mobile di rianimazione, essendo risultato chiaro dall'esperienza dei pionieri dell'elisoccorso che un medico rianimatore possiede meglio di altri la manualità e la destrezza necessarie negli interventi tipici della rianimazione cardiopolmonare, nell'assistenza antishock, a comatosi e una buona capacità discriminante sulle reali condizioni e sulla conseguente destinazione ospedaliera del paziente.

Lo slogan allora adottato CONTRO IL TEMPO PER LA VITA testimonia come grazie alla velocità dell'elicottero si realizza l'obiettivo primario del nuovo servizio, che è quello di portare nel più breve tempo possibile un'équipe medica esperta a persone affette da gravi infortuni o malattie dove molto spesso solo un intervento specialistico e tempestivo riesce a ga-

rantire loro la sopravvivenza o a evitare il concretizzarsi di lesioni altamente invalidanti e handicap drammatici.

Nel mese di giugno 1988, a cento giorni dacché è attivo, l'elisoccorso sanitario ha compiuto 99 interventi e trasportato 117 feriti.

Coordinato dalla Centrale Operativa di Savigliano ha portato soccorso, in particolare, in occasione di 34 incidenti stradali, 4 dei quali sull'autostrada Torino-Savona.

Ora, il dottor Danilo Bono, allora Coordinatore Regionale del Servizio di Elisoccorso e oggi Direttore Generale dell'ASL2 di Cuneo, gli altri 16 medici rianimatori e i 40 infermieri vedono concretizzarsi il loro sogno e sperano in un ampliamento del servizio all'intero Piemonte.

Nel frattempo, in altre regioni italiane, esperienze analoghe prendono il via e non mancano gli inconvenienti tipici di ogni fase pionieristica.

Nel 1988 solo nella vicina Lombardia si verifi-

cano due incidenti a elicotteri del soccorso. Il primo vicino Vigevano accade in fase di atterraggio, le pale hanno toccato i fili della corrente elettrica. I cinque componenti l'equipaggio riportano ferite non gravi mentre l'elicottero va fuori uso distrutto.

Il secondo accade a un Agusta 109 che effettua un'emergenza sul lago d'Iseo. I passeggeri rimangono illesi perché sono saltati in acqua prima del contatto dell'elicottero, mentre rimane gravemente ferito il pilota che aveva portato a termine la manovra di emergenza con meritevole perizia.

Tali incidenti richiamano l'attenzione delle autorità aeronautiche che concorrono al miglioramento della sicurezza accelerando l'emanazione di direttive volte a disciplinare l'esercizio dell'elisoccorso, ora definito a livello internazionale HEMS (Helicopter Emergency Medical System) e a migliorare la sicurezza delle elisuperfici a servizio delle destinazioni sanitarie.

Si intensificano in tutta Europa i seminari e gli

studi sull'HEMS. I Rischi non frenano la determinazione degli operatori sanitari, degli Amministratori della Provincia di Cuneo e dei vertici della sanità piemontese, tanto che sul "Corriere medico" del 16 luglio 1988 si legge:

Il Piemonte che con la Lombardia ha il primato della densità di traffico stradale in Italia avrà presto un servizio di eliambulanza affidato all'Automobile Club Italia. La fase sperimentale del progetto (durata prevista un anno con un costo di circa 4,5 miliardi di lire) sarà avviata il 20 luglio 1988.

Il dottor Danilo Bono relaziona in una nota del 2 Agosto 1988.

Nella giornata del 1° Agosto 1988 si rendevano operative le Basi, secondo gli orari sottoindicati:

- | | |
|-------------------|-----------|
| • TORINO | ORE 09,00 |
| • CUNEO/LEVALDIGI | ORE 10,00 |
| • BORGOSIESA | ORE 11,00 |
| • NOVARA | ORE 12,00 |

Agusta 109 e dotazione di pronto intervento medico.

(Foto Archivio: D.I.E.S.T. 118)





L'Agusta 109 in versione sanitaria con pattini da neve, con i colori della Regione Piemonte e dell'ACI, sorvola la città di Torino (Foto: Archivio D.I.E.S.T. 118).

Nell'ambito della Regione Piemonte, Assessorato alla Sanità, era nato PIEMONTE ELISOCORSO, primo e allora unico in Italia, un servizio di elisoccorso sanitario a totale copertura del territorio regionale, coordinato da un'unica Centrale Operativa.

I Carabinieri del 1° Nucleo Elicotteri, sebbene con sempre minore frequenza, partecipano quando richiesto con missioni di concorso, mentre viene fornita alla Regione la consulenza necessaria allo sviluppo del servizio e della rete delle elisuperfici ospedaliere e territoriali con criteri di sicurezza.



*Il Comandante Attilio Tossini e l'equipaggio sanitario
(Foto: Archivio D.I.E.S.T. 118).*

Mezzi dell'Elisoccorso oggi (Foto: Archivio Airgreen).



L'elisoccorso, forte delle esperienze maturate nel periodo di sperimentazione nella Provincia di Cuneo, include anche i tecnici del Corpo Nazionale del Soccorso Alpino sia in centrale operativa che nelle basi HEMS e a bordo degli elicotteri.

L'equipaggio sanitario vede impegnate le più alte professionalità in Anestesia e Rianimazione e infermieri professionali via via formati nell'impiego specifico. L'organizzazione e gestione del servizio sono affidate a un ente, l'ACI ELISOCORSO, che dispone di una centrale operativa che risponde a un numero unico per tutta la regione: il 116.

Tutto questo in anticipo di quattro anni per la nascita del sistema di allarme sanitario telefonico nazionale "118" istituito con DPR 27 marzo 1992.

L'elisoccorso sanitario piemontese ha innovato e ottimizzato il servizio medico di emergenza-urgenza aprendo la strada a quella diurna realtà che si chiama HEMS 118 della Regione Piemonte che oggi, dopo oltre cinque lustri di attività, può essere considerato un'eccellenza non solo italiana.

Il Servizio HEMS della Regione Piemonte ha inaugurato il volo notturno il 1° novembre 2014 dopo una fase di sperimentazione e fruendo della più recente normativa europea che consente l'atterraggio

in aree di dimensioni sovrapponibili a quelle di un campo da calcio anche di notte.

Un Elisoccorso all'avanguardia, che ha promosso, primo in Italia, in condivisione con ENAC, ENAV e AGUSTA-WESTLAND, la certificazione delle specifiche procedure strumentali per la rete delle Basi HEMS 118 e delle Elisuperfici Ospedaliere della Regione Piemonte.

Progetto che consentirà un sempre maggiore impiego diurno del servizio in favore dei cittadini concretizzando anche una economia di gestione del servizio.

Un esempio, quello piemontese, di Sabauda efficacia dove, prendendo atto delle aumentate velocità e prestazioni degli elicotteri, si è realizzata efficienza riducendo il numero delle basi e promuovendo l'impiego delle più moderne tecnologie aeromediche.

Un esempio che dovrebbe essere seguito anche da quelle organizzazioni che hanno preferito tagliare i costi limitando l'addestramento, l'impiego e rinunciando all'ammodernamento della linea di volo, precludendo così le porte alla ricerca, all'innovazione e alle potenzialità di questo straordinario moltiplicatore di risorse che è l'elicottero.





© Dino Marcelli

Marzo 2017. AW 169 HEMS.



© Dino Marcelli

I° NUCLEO ELICOTTERI CARABINIERI – VOLPIANO



Veduta aerea della base di Volpiano.



Centrale Operativa.



Le foto del capitolo sono in massima parte scattate dal Brigadiere Goffredo Borreni.



Dal 10 ottobre 1983 il Reparto si è definitivamente trasferito nell'attuale sede di Volpiano in via Brandizzo 275 e, contestualmente, è stato dotato del primo elicottero bitturbina A 109 *Hirundo*.

Presso la stessa base è ospitato anche un Nucleo Cinofili, spesso impiegato in operazioni congiunte al Nucleo Elicotteri, quale valido ausilio ai vari reparti dell'Arma nell'assolvimento dei servizi d'istituto e nelle pubbliche calamità.

Dopo l'introduzione del 109 A, si



Caselle, operazioni di polizia.

è dovuto attendere il 1985, ed esattamente il 15 giugno, affinché al Reparto giungesse, quale dotazione permanente, il più potente AB 412 *Grifon*, macchina bimotores con notevoli capacità di carico e di impiego.

Oggi, la linea a disposizione del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri di Volpiano è costituita da un AB 412.

Il 1° settembre 1992, il reparto, dopo periodi di dipendenza dai Comandi di Legione e Brigata di Torino, è transitato alle dirette dipendenze del Raggruppamento Aeromobili di Pratica di Mare (Rm).

Nell'agosto del 1998, con l'apertura del 15° Nucleo Elicotteri Carabinieri di Villanova d'Albenga (Sv), è cessata la competenza territoriale sulla regione Liguria.



Interno dell'AB 412 in volo su Sestriere.



AB 206 in volo su Torino.



Recupero al verricello in montagna.

Sorvolo in Val di Susa.





Dal 1966 a oggi il Reparto, oltre alla qualificata e intensa attività di supporto fornita ai Reparti territoriali dell'Arma dislocati nelle regioni Piemonte e Valle d'Aosta, ha concorso in occasione delle numerose calamità naturali che hanno colpito le regioni di competenza, a innumerevoli missioni di soccorso come di seguito riportato:

- 1968 alluvione in Piemonte;
- 1978 alluvione ad Alessandria;
- 1993 alluvione in Liguria;
- 1994 alluvione in Piemonte;
- 2000 alluvione in Piemonte.



L'alluvione del 1994.

AB 412 Grifone.



I COMANDANTI		
Ten. GUZZARDI Antonio	29.10.1966	30.07.1969
Ten. BARBATO Mario	31.07.1969	03.10.1970
Cap. LOGRANO Savino	04.10.1970	18.02.1974
Ten. GIUNTELLA Luigi	19.02.1974	18.10.1977
Cap. LOGRANO Savino	19.10.1977	08.07.1978
Ten. Col. CANCELLIERI Giorgio	09.07.1978	28.07.1980
Ten. FALCUCCI Sandro	29.07.1980	19.05.1981
Cap. PANICONI Fausto	20.05.1981	13.03.1984
Cap. GOLINI Francesco	14.03.1984	19.01.1989
Cap. GIANNI Domenico	20.01.1989	20.08.1992
Cap. GRILLI Stefano	21.08.1992	29.08.1994
Magg. CATTALINI Paolo	30.08.1994	14.12.1998
Magg. GARELLO Franco	15.12.1998	30.08.2007
Magg. SACCOCCI Stefano	31.08.2007	17.05.2012
Cap. TRIGGIANI Cristian	18.05.2012	09.02.2013
Ten. Col. GARELLO Franco	10.02.2013	Oggi

1988. Un momento del briefing alle unità elitrasportate.



© Goffredo Borreni

I CAPI SEZIONE OPERAZIONI		
Ten. FALCUCCI Sandro	1978	1980
S.Ten. – Ten. GOLINI Francesco	1980	1984
Ten. GIANNI Domenico	1984	1989
Ten. GRILLI Stefano	1989	1992
Ten. TERRONE Francesco	1992	1995
M.A.S.Ups MACCOTTA Michele	1995	2001
Ten. – Cap. ADINOLFI Amedeo Maria	2001	2002
Lgt. MACCOTTA Michele	2002	2002
Ten. – Cap. MOGLIA Andrea	2002	2007
Lgt. MACCOTTA Michele	2007	2008
Ten. – Cap. TRIGGIANI Cristian	2008	2013
Lgt. TAPPA Massimo	2013	Oggi

I CAPI SEZIONE TECNICA		
Mar.Ca. CANCELLI Giuseppe	dal 1966	
Mar. MONTALI Angelo		
Mar. ROMEO Aurelio		al 1979
M.A. C.S. GALLUZZI Giuseppe	1979	1996
M.A.S.Ups CAPRIOLI Michele	1996	2001
S.Ten. AUCELLO Saverio	2001	2002
Cap. RONCARI Paolo	2002	2003
Lgt. CAPRIOLI Michele	2003	2003
Magg. RONCARI Paolo	2003	2007
Lgt. CICCIO Sebastiano	2007	2007
Cap. GALVAGNI Gianfilippo	2007	2012
Lgt. CATTANEO Luca	2012	Oggi

Foto di Reparto – 2007.



© Goffredo Borreni

Incidenti di volo

Il 13 marzo 1984, l'elicottero A109 CC 89 cade a Inverso di Pina-sca - Val Chisone (To).

KIC - Muoiono il Generale B. Mario Sateriale Comandante della 1ª Brigata CC, il Capitano pilota Fausto Paniconi Comandante del 1° Nucleo Elicotteri, il Maresciallo Capo pilota Nivaldo Bianchini e il Brigadiere Specialista Mario Bertacchini.

La Stampa 14-03-1984

UN GUASTO AI COMANDI E SUBITO DOPO LO SCHIANTO

I quattro corpi dei carabinieri ritrovati a quota 1200 metri. Non si esclude che il pilota abbia perso il controllo per la nebbia. Domani i funerali

Quattro famiglie di carabinieri in lutto, da ieri. Quattro vedove, sei orfani, dei quali cinque bambini ed un ragazzo di 23 anni. È questo il bilancio della tragedia di Clout di Pina-sca, dove l'«Elisenda A 109» del Nucleo elicotteri dell'Arma è precipitato alle 9.30 di una mattinata piena di nebbia. A bordo un generale, un capitano, un maresciallo, un brigadiere. Accompagnati dalla morte che non distingue strisce sulla manica.

Il generale Mario Sateriale era a Torino da meno di due anni. Partendo da Palermo, a conclusione di un lustro di lotta contro la mafia, aveva detto: «Vado a stare un po' tranquillo». Finito, almeno in apparenza, gli «anni di piombo», Torino era tornata ad essere il paesone pigro di sempre, dove la lotta al crimine, in fondo, segue schemi tradizionali. Aveva 56 anni, Sateriale, ormai vicino alla pensione.

Con lui sono morti il capitano Fausto Paniconi, 33 anni, una bimba di sette mesi; il maresciallo Nivaldo Bianchini, 38 anni, due figli di 14 e 12 anni; il brigadiere Mario Bertacchini, 27 anni, una figlia, Michela.

Una tragedia che non è soltanto la morte di quattro uomini, ma che si perpetua nella sofferenza di quattro famiglie, di cui tanti affetti speciali. Una tragedia accaduta non durante una difficile missione, non durante un'operazione contro il crimine, ma piovuta d'improvviso in mezzo ad una giornata in fondo di «relax», diversa dalle altre, una «già» a Bousson, in valle Susa, per vedere all'opera i ragazzi della «Fucinerina» impegnati nelle esercitazioni sulla neve.

Erano partiti circa mezz'ora prima da Torino, il volo si svolgeva con regolarità. Poi la nebbia, le prime difficoltà. Difficile, adesso, stabilire le cause della schiacciata, quasi impossibile. Si parla di un guasto al comando che con-

sente agli elicotteri di spostarsi sul piano orizzontale, ma non è dimostrato. Così come non è dimostrato che ci sia stato il ritorno di fiamma del quale si era detto ieri, né l'impatto contro la montagna causato dalla scarsa visibilità.

Ora è stata predisposta un'inchiesta, che farà il suo corso. Nel frattempo ci saranno i funerali. La camera ardente è stata adibita alla Cernaia, poi le salme verranno trasportate in duomo per la corposa funzione. Sono arrivate a Torino le condoglianze del presidente Pertini e di altri personaggi del mondo politico ed economico.

Domani mattina, quando alle 10.30 le esequie saranno celebrate, ci sarà certamente folla davanti al duomo. C'è da supporre che venga risparmiata quella prassi ormai purtroppo diffusa dell'applauso al passaggio delle bare. Già in occasione dei funerali delle vittime dello Stretto, Torino dimostrò di aver compreso che una cerimonia funebre non è uno spettacolo folkloristico e seppia circoscrivere quegli attimi di un silenzio più prezioso d'ogni altra manifestazione di affetto.

Al funerale saranno presenti anche gli alti gradi dell'esercito e dell'Arma dei carabinieri e, probabilmente, una rappresentanza del consiglio comunale, che ieri sera ha osservato un minuto di raccoglimento per i rispettivi paesi di origine, dove saranno tumulati. Ma pur se quello sarà l'ultimo atto di questa sciagura, l'inchiesta dovrà pur rispondere alle molte domande ancora in sospeso che cosa l'ha causata? Si sarebbe potuto evitare? Occorrono risposte precise che sgombrino il campo da ipotesi, anche minuziosamente formulate. Occorre che l'ombra di un attentato mafioso, legato al passato della Sateriale in Sicilia, venga del tutto allontanata.



Il gen. Sateriale - L'asterisco indica lo sperone di roccia contro cui è finito l'elicottero



Il capitano Paniconi Il pilota Bertacchini Nivaldo Bianchini

Il 14 dicembre 1988 l'elicottero A109 CC 86 cade a Volpiano nei pressi della base del 1° Nucleo Elicotteri.

KIC - Muoiono il Generale B. Franco Romano Comandante della Regione CC P.V.A., il Maggiore pilota Paolo Cattalini Comandante del 1° Nucleo Elicotteri, il Maresciallo Capo pilota Gennaro Amiranda, il Maresciallo Ord. Specialista Giovanni Monda.

Torino, comandava l'Arma in Piemonte e Valle d'Aosta. La strage durante il decollo

Muore in volo il generale Romano

Il ghiaccio fa cadere l'elicottero con altri 3 carabinieri

ALL'INTERNO

SLITTA IL BOLLO AUTO
Pagamento forse a febbraio Tariffe, l'Antitrust boccia i commercialisti
di Vanni Cornero A PAG. 17

LA NESTLE' NON RIPRENDE
Ancora ferma la produzione a Verona, sospetti su alcune confezioni
di Vincenzo Tessandori A PAG. 13

IL POOL DA PRODI
Vendita Sme, il 2 dicembre Colombo e la Boccassini dall'ex primo ministro
di Chiara Beria di Argenteo A PAG. 8

TORINO. Trenta secondi di volo: «Decollo avvenuto, siamo in rotta». Poi il motore che perde colpi. L'elicottero ancora in fase di decollo si abbassa sui primi alberi di una campagna ovattata dalla nebbia, li urta e stacca di netto il rotore di coda. Ancora un istante, lungo secoli per gli occupanti dell'Agusta Bell 109, poi lo schianto al suolo e l'esplosione. L'elicottero precipitato alle 9.40 di ieri, a un chilometro dalla base di Volpiano, s'è portato via quattro vite. Quelle del generale Franco Romano, 59 anni, comandante della Regione carabinieri Piemonte e Valle d'Aosta; del maggiore Paolo Cattalini, 38 anni, da 4 comandanti del nucleo elicotteri; e di due sottufficiali dello stesso reparto: il maresciallo capo Gennaro Amiranda, 36 anni, secondo pilota, e il maresciallo Giovanni Monda, 33 anni, specialista di bordo. Forse l'avaria è stata causata dal ghiaccio.

Bisio, Bramardo, Conti, Favro
Giacchino e Poletto ALLE PAG. 2, 3
E IN CRONACA



Il generale Romano: comandava la Regione carabinieri Piemonte e Valle d'Aosta



Targa in memoria del Gen. B. Mario Sateriale, il Cap. pilota Fausto Paniconi, il Mar. Capo pilota Nivaldo Bianchini e il Brig. Specialista Mario Bertacchini posta sul luogo dell'incidente dal Corpo Nazionale del Soccorso Alpino.



Monumento in memoria del Gen. B. Franco, del Magg. pilota Paolo Cattalini, del Mar. Capo pilota Gennaro Amiranda, del Mar. Ord. Specialista Giovanni Monda.

Foto di reparto

1966



1972



1984



1988



1991



1993. Visita del
Comandante della
Legione Carabinieri
Piemonte e Valle d'Aosta
Generale Paolo Bruno Di
Noia e del Comandante
Provinciale dei
Carabinieri di Torino
Colonnello Roberto
Cirese, entrambi pionieri
del servizio aereo dei
Carabinieri.



1995



1996



1996



2001



2007



2008



2009



2012



2014





*Il Capitano Savino Lograno parla
agli studenti di una scolaresca.
In cielo un AB 47 G3B1 che
trasporta un'unità cinofila.*



Formazione tricolore.

1974. Da sinistra Giuseppe Cancelli, Maurizio Pozza, Carlo Tipaldi, Michele Caprioli, Ferruccio Gabrielli.





1980. Aeroporto di Caselle. Sua Santità Papa Giovanni Paolo II saluta l'equipaggio del 1° NEC al termine della sua visita pastorale a Torino.

1983. Eliporto di Volpiano. In abiti civili gli Operatori Radar dell'ENAV di Caselle che tenevano i corsi di abilitazione alla fonia in inglese per gli elicotteristi del 1° NEC.



1987. Il Comandante dell'Arma dei Carabinieri Generale Roberto Jucci premia i militari del Nucleo Elicotteri, del Nucleo Cinofili e della Squadra Eliportata del NORM di Torino per l'intensa attività di controllo del territorio.



Da sinistra: Cap. Sergio Raffa, Col. Giulio Castellani, Col. Ercole Rocchetti, Gen. B. Sergio Colombini, Col. pil. AM Giuseppe Caiaffa; Ten. Col. Ferdinando Bonsegna, Ten. Col. Maurizio Albieri.



Su esortazione del Comandante Generale Roberto Jucci all'interno dell'hangar si è svolta una serata di festa con i familiari. Sul tavolo tricolore la scritta "W I CARABINIERI" è composta da 300 vasi di primule.

© Bruno Vitrotti



Formazione in volo sopra la Palazzina di caccia di Stupinigi.

Lancio di Volantini tricolore sullo schieramento per la festa dell'Arma alla Caserma Cernaia di Torino.





1988. Visita del Ministro della Difesa Valerio Zanone al 1° Nucleo NEC e al Nucleo Cinofili.





L'Appuntato conduttore Elio Bertei con il cane Ennio impegnati in una prova di abilità e coraggio.

1988. Festa dell'Arma. Il Generale Mario Rocchietti March passa in rassegna lo schieramento.





Giugno 1988. Il Ten. Col. Giampaolo Sechi presiede al gemellaggio tra il Nucleo Elicotteri di Torino e quello di Bergamo.

1992. Visita del Gen. Lemée della Gendarmerie.



IL CINQUANTENARIO DEL 1° NEC ALL'AERITALIA



A Torino, con ancora gli echi delle celebrazioni del Bicentenario dell'Arma dei Carabinieri (1814-2014) e in coincidenza con il Centenario dell'Aeroporto Torino-Aeritalia (1916-2016), ricorre il Cinquantenario della Costituzione del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri di Torino (1966-2016), oggi in Volpiano.

L'evento è stato ricordato nell'ambito delle celebrazioni per il Centenario dell'Aeroporto Torino-Aeritalia anche attraverso l'esposizione in mostra statica di un elicottero AB 47 G3B1 - CC 24 - M.M. 80491.

L'avventura del restauro dell'elicottero storico è nata a Villa Agusta di Gallarate, sede della Fondazione Museo Agusta e luogo di ritrovo per gli associati del Gruppo Lavoratori Seniores.

L'incontro nasceva dal desiderio di trovare documenti, testimonianze e immagini degli albori dell'avvento dell'ala rotante in Italia.

Un incontro tra appassionati del volo e custodi

della storia di un'azienda aeronautica che, prima in Italia, ha contribuito allo sviluppo di velivoli a decollo verticale.

Già appartenuto al 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri, l'elicottero CC 24 è stato inizialmente ceduto dalla Fondazione Museo Agusta all'Associazione Nazionale Carabinieri di Torino che ha provveduto al restauro conservativo e al successivo trasferimento del possesso, in via definitiva, al GASA - Gruppo Automezzi Storici dell'Arma della Sezione di Canale dell'Associazione Nazionale Carabinieri, per il completamento del restauro, la conservazione e il perseguimento dei fini sociali del sodalizio.

luglio
dicembre
2016
anno XXIII°

n° 2

LO SPECCHIO
TO SPECCHIO



periodico d'informazione
dei Gruppi Lavoratori AGUSTA Seniores
Agusta MV - Caproni - Siai - Elicotteri Meridionali
<http://www.glaagusta.org> - e-mail: lospecchio@glaagusta.org



In questo numero...

Museo Agusta - Arma dei Carabinieri Restauro dell'elicottero AB47G

Il nostro Museo è stato coinvolto dall'**Associazione Nazionale Carabinieri** per il restauro di un elicottero **AB 47 G3B1 - CC 24 - M.M. 80491** che è stato il primo elicottero Agusta consegnato all'Arma al nascente **Gruppo elicotteristico di Torino** nell'anno 1969. L'elicottero fu poi radiato nell'anno 1988 con l'ultimo volo da Torino a Salerno effettuato solo con scali tecnici, al comando del **Maggiore Francesco Golini** che è poi stato l'artefice della ristrutturazione del velivolo.

Il giorno 24 settembre, a **Tortona**, nell'ambito di una manifestazione dell'Arma dei Carabinieri nel ricordo di un Carabiniere tortonese, è stato presentato nella piazza della città l'elicottero ottimamente restaurato, come ben visibile dalle fotografie che ho scattato per l'occasione, dal **Gruppo Automezzi storici dell'Arma di Canale (Cuneo)**.

A seguire nell'Auditorium Comunale un ricordo, anche con filmati d'epoca, di questo elicottero da parte del Maggiore Francesco Golini e la consegna di un attestato di benemerenza e di ringraziamento al Museo Agusta per la collaborazione fornita in questo restauro, consegnato allo scrivente, quale Presidente di Fondazione Museo Agusta. Ho naturalmente ringraziato, sottolineando come la Fondazione sia onorata di aver contribuito a conservare la storia di questa nostra grande Azienda, riportando agli antichi splendori questa macchina che all'epoca rappresentava davvero un salto di qualità veramente grande rispetto il passato per l'Arma dei Carabinieri, e non solo.

Un ringraziamento anche al **Generale Eugenio Morini**, ex Ufficiale dei Carabinieri, che per anni ha lavorato come Responsabile della Sicurezza Industriale presso la nostra Azienda, per la collaborazione e disponibilità fornita nella gestione dei rapporti fra il Museo e l'Arma.



Gianluigi Marasi
presidente Fondazione Museo Agusta

Il restauro dell'Agusta Bell 47 G3 B1 *Super Alpino* CC 24

Poco dopo la sua costituzione, al 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri fu assegnato un elicottero Agusta Bell 47 G3 B1, denominato "*Super Alpino*" per le sue spiccate prestazioni in alta montagna.

Certamente, tra gli elicotteri dotati di motore a pistoni il G3 era, negli anni '60 del secolo scorso, considerato quanto di meglio l'industria aeronautica fosse in grado di produrre.

Evoluzione tutta Italiana della serie Bell 47 G, primo elicottero al mondo costruito su scala industriale, il tre posti dotato di turbocompressore volumetrico poteva essere equipaggiato con due barelle per il trasporto di traumatizzati o due contenitori laterali per il trasporto di cani da polizia o da valanga e attrezzature ingombranti.



1967. Intervento in montagna insieme ai volontari del Corpo Nazionale del Soccorso Alpino.

1968. Elitrasporto di unità cinofila.



Fino all'entrata in servizio degli elicotteri a turbina, negli anni '70 la "libellula" si fece onore nonostante le limitate possibilità di carico utile, consentendo agli equipaggi dei carabinieri di intervenire in soccorso nei casi di pubblici e privati infortuni, oltre a garantire un appoggio aereo ravvicinato ai reparti dell'Arma impegnati in battute o ricerche con utilissimi voli di ricognizione.

Uno di questi, il CC 24, rimase in servizio a Torino sino al 6 luglio 1982, allorché il Tenente Francesco Golini, Capo Sezione Operazioni e Voli e il Maresciallo Giuseppe Galluzzi, Capo Specialista, decollarono da "Torino-Aeritalia" alla volta di "Salerno Pontecagnano" per condurre il mezzo al deposito degli elicotteri radiati dalla Linea di Volo.

Il progetto di volo, tenendo conto dell'autonomia dell'elicottero, prevedeva tratte di massimo 135 minuti con scali tecnici sugli aeroporti di Genova, Pisa, Viterbo, Frosinone.

Nella realtà, sfruttando le favorevoli condizioni atmosferiche, in nessuna tratta furono superati i 120 minuti continui di volo.

Fu così che, decollando da Torino alle 06,00 del mattino, il CC 24 giunse, dopo quattro rifornimenti e un totale di 9 ore e 30 minuti di volo, a Salerno, atterrando in autorotazione reale.

ALE VT 0761-250444

DESTINAZIONE	DISTAN.	Tempo	TEMPO	PRUA
TORINO				
GENOVA	70NM	75'	75'	125°
GENOVA				
PISA	85	100'	175'	110°
PISA				
VITERBO	105	120'	295'	135°
VITERBO				
FROSINONE	73	32'	377'	133°
FROSINONE				
SALERNO	100	120'	497'	127°
SALERNO				
P. CAGNANO				

Progetto di volo.

AB 47G-3B-1 Super Alpino CC 24 ancora in servizio a Torino e oggetto del restauro.



L'elicottero accarezzò l'erba posandosi sul prato, in silenzio, quasi a sottolineare la solennità e la mestizia del suo presentarsi davanti alla maestà del meraviglioso hangar del maestro Pier Luigi Nervi che lo avrebbe accolto, al suo interno, insieme a molti altri elicotteri con i motori a pistoni ormai fuori servizio.

Il Fiamma 24 fu posto all'ingresso dell' 8° Nucleo Elicotteri di Pontecagnano quale *Gate Guardian* sino agli anni 2000, quando giunse presso il magazzino Museo Agusta di Gallarate.

Nel 2016 alcuni veterani del 1° Nucleo Elicotteri, alla ricerca di dati storici sulla storia del reparto, si ritrovano presso Villa Agusta, sede della Fondazione Museo Agusta, con gli appassionati consoci che ogni martedì si ritrovano per condividere e promuovere le attività d'Istituto.

Durante la visita, cadde l'occhio sulle componenti smontate del G3B1 CC 24. Una fortunata riscoperta: si si trattava proprio dell'elicottero storico appartenuto al 1° NEC!

Al Generale dei Carabinieri della Riserva, Eugenio Morini, già responsabile della Sicurezza di Agusta Westland, al dottor Gianluigi Marasi, direttore della Fondazione Museo Agusta, piacque il progetto della cessione dell'elicottero ai Veterani del 1° NEC dell'Associazione Nazionale Carabinieri per restaurare e ridare nuova vita a uno dei più antichi velivoli dell'Agusta e dell'Arma.

*Nella foto centrale e in basso.
2016. È iniziato il restauro.
Fasi del trasporto di parti
dell'elicottero da restaurare.*



2015. Il CC 24 nel magazzino della Fondazione Museo Agusta.



L'impetosa avanzata corrosione delle parti causata dalla ventennale esposizione alle intemperie escludeva la possibilità di ripristino delle capacità di volo ma non avrebbe impedito di intraprendere, sebbene con alcune preoccupazioni, la via del restauro statico e conservativo.

Preoccupazioni nascenti dalla necessità di reperire mezzi, alcuni ricambi e le risorse necessarie all'impegnativa impresa.

Perplessità che furono coraggiosamente affrontate e superate puntando sulla Passione, sull'Amore per il Volo e sullo Spirito d'iniziativa del gruppo di lavoro formatosi per l'occasione. Un gruppo eterogeneo ma composto da persone accomunate da un potente motore: la passione per l'Aviazione dei Carabinieri.



Il Capo Specialista di elicottero Luogotenente Michele Caprioli al lavoro.



È doveroso, a questo punto, ringraziare tutti coloro che a vario titolo hanno reso possibile il restauro dell'elicottero storico, consapevoli che un grazie è poca cosa in confronto alla gioia che hanno provato, in ogni epoca, tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione e allo sviluppo del mitico sogno dell'uomo, il Volo.

A noi veterani rimane il sogno di completare il restauro della cabina in plexiglass irrimediabilmente danneggiata come si vede nella foto sottostante, e non reperita sul mercato internazionale trattandosi di una cabina allargata rispetto a quelle installate sui più diffusi modelli 47G e 47G2.

Il *Superalpino* infatti, progettato per raccogliere tre persone in cabina, è una versione prodotta solo dall'Agusta, il cui fornitore di bulbi in plexiglass ha cessato la produzione alla fine degli anni '80.



Lo Specialista di elicottero Luogotenente Sebastiano Ciccio al lavoro.



Furono così superate non semplici difficoltà legate alla cessione, al trasporto, all'individuazione dell'hangar per i lavori, alla ricerca delle attrezzature necessarie, e alla formazione della squadra di specialisti in grado di compiere il restauro in tempo per l'esposizione del 2 e 3 Luglio 2016, in occasione del Centenario dell'Aeroporto di Torino-Aeritalia.

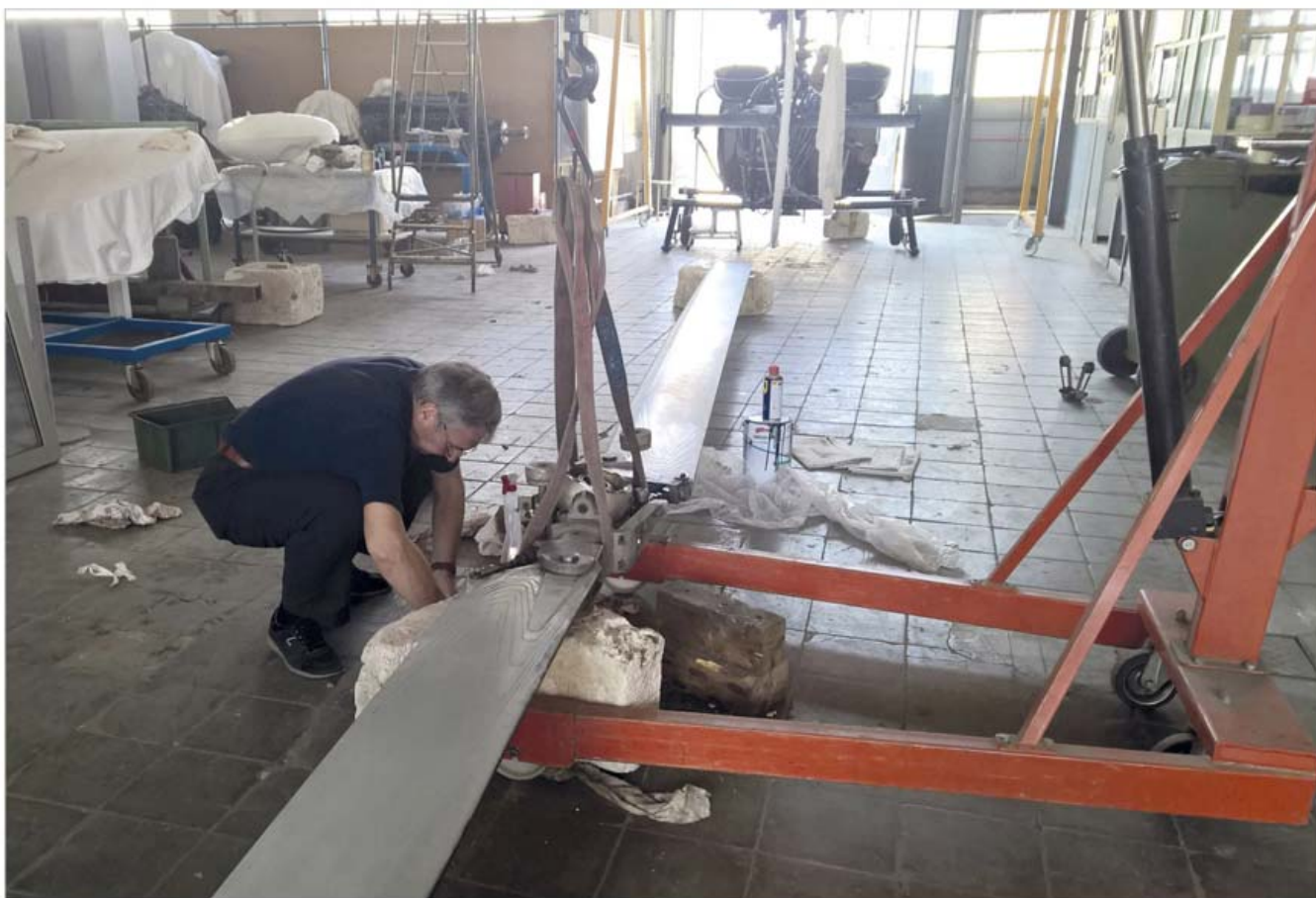


L'interno della cabina prima del restauro.





*A destra Sergio Soderò e Nazareno Schiaffone.
Nella foto in basso un momento
dei lavori di allestimento del
rotore principale da parte di un
veterano del GAVS.*







Tra le varie opzioni si scelse di destinare l'elicottero al GASA Gruppo Automezzi Storici Arma della Sezione dell'Associazione Nazionale Carabinieri di Diano d'Alba, cerchia di appassionati che hanno formato una colonna mobile di mezzi storici dell'Arma e che garantiranno la prosecuzione del restauro, la conservazione e l'esposizione in armonia con le finalità sociali del sodalizio negli anni a venire.



Locandina della manifestazione.

1° luglio 2016.
La signora Lucia
dell'Azienda Agricola
Dentis coordina le
operazioni di carico per
il trasporto alla
manifestazione del
Centenario
dell'Aeroporto Torino-
Aeritalia.



Oggetto: Cessione Elicottero Storico AB 47 G3B1 al Gruppo Automezzi Storici Arma - Sezione ANC di Canale (CN).

1. GENERALITA'

Il 2016 è l'anno in cui ricorre il:

- Centenario dell'ingresso del Carabiniere Ernesto Cabrera al Battaglione Aviatori del Regio Esercito avvenuto nel giugno 1916;
- Centenario della morte eroica del Brigadiere dei Carabinieri M.A.V.M. Albino Mocellini, già Guardia del Re e primo Aviatore dei Carabinieri caduto in combattimento nella Prima Guerra Mondiale.
- Centenario dell'inaugurazione dell'Aeroporto Aeritalia da parte delle Industrie Aeronautiche Pomilio, prima fabbrica di aerei a Torino;
- Cinquantenario della costituzione, presso l'Aeroporto di Torino Aeritalia - Campo volo di Collegno, del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri, oggi in Volpiano.

2. LA CELEBRAZIONE DEL CENTENARIO AERITALIA - CINQUANTENARIO 1° NUCLEO ELICOTTERI CARABINIERI

Per celebrare degnamente queste ed altre ricorrenze l'Aero Club di Torino ha organizzato una manifestazione che si è svolta presso l'aeroporto il 2 e il 3 luglio 2016, con l'esposizione di aerei e auto storiche civili e militari e con l'esecuzione di varie associazioni con l'esibizione delle Freccie Tricolori.

L'Associazione Nazionale Carabinieri, rappresentata nel Comitato d'Onore dall'Ispettore della Regione Piemonte e Valle D'Aosta Gen. B. (r) Franco Cardarelli, ha aderito all'iniziativa anche attraverso il determinante impiego dei volontari di più Sezioni ANC, in particolare:

a Sezione ANC di Torino "Gen. M.O.V.C. Carlo Alberto Dalla Chiesa", ha promosso:

- il restauro e l'esposizione in mostra statica di un elicottero d'epoca. Il velivolo storico, AB 47 G3B1 - CC 24 - M.M. 80491, già appartenuto al 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri e ceduto dalla "Fondazione Museo Agusta", all'ANC di Torino, nella persona del Magg. (r) M.B.V.M. Francesco Golini, che ha coordinato il restauro, (Riserva di produrre la documentazione relativa al restauro)
- la pubblicazione di un volume dal titolo "Carabinieri Aviatori a Torino" per ricordare il generoso contributo dei 173 Carabinieri Aviatori nella Grande Guerra, commemorare i piloti caduti, e il Carabiniere nativo di Tortona, Pilota Ernesto Cabrera Medaglia D'Oro al Valor Militare. L'opera ricorderà la costituzione del 1° Nucleo Elicotteri carabinieri presso l'Aeroporto di Torino Aeritalia Campo Volo di Collegno (1966) e la meritoria attività svolta dai Carabinieri con tenace passione e spirito di sacrificio, talvolta estremo e doloroso. L'album storico descriverà altresì con fatti ed immagini la storia dell'elicottero restaurato, L'AB 47 G3B1 CC 24, dalla data della sua assegnazione al nucleo elicotteri di Torino, alla sua radiazione dalla linea elicotteri dell'Arma sino al suo restauro e alla sua esposizione all'Aeritalia.
- la partecipazione, unitamente ai volontari delle altre sezioni ANC dell'Area Metropolitana di Torino, alle attività volte allo svolgimento in sicurezza della manifestazione nella quale sono stati impiegati oltre 400 volontari di varie associazioni ed ha visto una eccezionale partecipazione di pubblico (Oltre 150.000 persone nella giornata conclusiva).

b Sezione ANC di Canale - Gruppo Automezzi Storici dell'Arma, su proposta della Sezione ANC di Collegno ha effettuato venerdì 1 luglio la sfilata dei propri veicoli storici per le vie della Città di Collegno, sostando presso il palazzo civico, ricevuti dal Sindaco e dalle altre autorità militari e civili prima di rischierarsi nel padiglione riservato ai carabinieri presso l'aeroporto, dove la "COLONNA MOBILE" è rimasta in mostra statica per i due giorni della manifestazione unitamente all'"ELICOTTERO STORICO" in corso di restauro e alla "GIULIA QUADRIFOGLIO" del NORM di Milano.

3. CESSIONE DELL'ELICOTTERO STORICO

Terminate le celebrazioni del Centenario dell'Aeritalia e del Cinquantenario del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri e nelle more della presentazione al pubblico dell'album "Carabinieri Aviatori a Torino", compendio delle commemorazioni in argomento e che sarà pubblicato con il contributo della "Fondazione CRT di Torino", si procede con la presente alla consegna formale dell'Elicottero AB 47 G3B1 - CC 24 - Matricola Militare 80491, per il completamento del restauro, la conservazione, il possesso in via definitiva ed il perseguimento dei fini sociali del sodalizio, all'Associazione Nazionale Carabinieri Gruppo Automezzi Storici dell'Arma - Sezione di Canale (CN). A corredo dell'elicottero vengono consegnati, usati, una tenuta personale da pilota in versione estiva, anni 70, con cinturone in canapa e borsa di navigazione in pelle completa di accessori (Non sono compresi Casco, Armi, Occhiali, Orologio in dotazione di reparto). La consegna verrà ricordata in una cerimonia, organizzata dall'ANC di Canale - GASA, da tenersi in Tortona il 24 Settembre 2016 presso la sala della Fondazione Cassa di Risparmio di Tortona.

Il Presidente

Gen. B. Antonio Schirosi

Torino 7 Settembre 2016

La manifestazione 2-3 luglio 2016

L'Aero Club di Torino, per celebrare il Centenario di uno dei più antichi aeroporti italiani, avrebbe riservato nella mostra statica di Automezzi e Velivoli Storici una sessione all'Arma per ricordare i Carabinieri Aviatori che combatterono nella Grande guerra e celebrare il Cinquantenario della costituzione a Torino, sul finire dell'anno 1966, del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri proprio presso l'Aeroporto Torino-Aeritalia.

Nello stand dell'ANC è risultata particolarmente ammirata dai visitatori la Giulia Quadrifoglio (oltre 500 Hp) del Nucleo Radiomobile di Milano donata da FCA all'Arma e presente alla manifestazione grazie all'interessamento di Dario Deledda.

Stand dell'Associazione Nazionale Carabinieri allestito in occasione del Centenario dell'Aeroporto Torino-Aeritalia.



© Sergio Festa



In primo piano militari del 1° Reggimento Carabinieri Piemonte in servizio per la sicurezza della manifestazione.

Un volontario dell'AIB porta refrigerio agli spettatori.

© Sergio Festa



© Sergio Festa



Il Vice Brigadiere Salvo D'Acquisto.

Il Generale Carlo Alberto dalla Chiesa con la consorte Emanuela Setti Carraro. Nel cielo la Pattuglia Acrobatica Nazionale.

© Sergio Beltrami





24-25 settembre 2016. Esposizione in piazza del Duomo a Tortona in occasione della commemorazione del Centenario del Brevetto da pilota di Ernesto Cabrera.



BIBLIOGRAFIA E FONTI

LIBRI

BASILIO DI MARTINO, *L'Aviazione Italiana a Caporetto*, Gaspari Editore, Udine 2012.

BASILIO DE MARTINO, *L'Aviazione Italiana nella Grande guerra*, Ugo Mursia Editore, Milano 2011.

PAOLO DI PAOLO (a cura di), *I Carabinieri 1814-1980*, Ente Editoriale per l'Arma dei Carabinieri, Roma 1980.

GEN. D. ARNALDO FERRARA, *I Carabinieri dell'Aria*, Ente Editoriale per l'Arma dei Carabinieri.

MARTIN GILBERT, *La Grande Storia della Prima Guerra Mondiale*, Mondadori, Milano 2000.

RENÉ RÉMOND - *Il XX Secolo (Dal 1914 ai giorni nostri)*, BUR Biblioteca Universale Rizzoli, Milano 1988.

MICHELE SIRIMARCO, *Aeromobili Carabinieri. Cinquant'anni in Volo 1964-2014*, Editore a cura del Raggruppamento Elicotteri Carabinieri di Pratica di Mare. Roma 2014.

PAOLO VARRIALE, *I caduti dell'Aviazione italiana nella Grande guerra*, Stato Maggiore dell'Aeronautica – Ufficio Storico, Roma 2014.

PERIODICI

“Ala rotante – Rassegna dell'elicottero”, Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta SpA.

“le Fiamme d'Argento”, Rivista dell'Associazione Nazionale Carabinieri, n. 1, anno LX, Gennaio-Febbraio 2017.

ARCHIVI

Ministero dei Beni e delle Attività culturali dello Stato – Archivio Centrale dello Stato, Roma.

Archivio 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri di Torino in Volpiano.

Archivio Soccorso Alpino e Speleologico Piemontese.

Archivio Del Vittoriale.

Archivio Dipartimento Emergenza Sanitaria Territoriale 118 della Regione Piemonte.

Archivio Fondazione Museo Agusta.

Archivio personale Goffredo Borreni.

Archivio storico Comune di Tortona – ASCT.

SITI INTERNET

“In Storia - Rivista online di Storia & Informazione” www.instoria.it

www.carabinieri.it

RINGRAZIAMENTI

Per il contributo dato alla raccolta di testimonianze

AdMEvent Services
Aero Club di Torino
Archivio Centrale dello Stato di Roma
Comando 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri
Consiglio regionale del Piemonte
DIEST 118 della Regione Piemonte
Fondazione CRT di Torino
Ispettorato Associazione Nazionale Carabinieri Piemonte e Valle d'Aosta
ISTRID – Istituto Studi Ricerche Informazioni Difesa
Soccorso Alpino e Speleologico Piemontese
Veterani del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri

Per la preziosa collaborazione

Giuseppe Barraco
Matilde Bassi
Sergio Beltrami
Massimiliano De Antoni
Dario Deledda
Dino Favaro
Rocco Furnari
Franco Garello
Ashleigh Hogg
Dario Osella
Giuseppe Pascale
Lodovico Triscari
Teresa Triscari

Per il contributo dato al restauro dell'Elicottero

AGUSTA BELL 47 G3B1 – CC 24

Airgreen Elicotteri

Alenia

ANC Collegno - Sergio Sodero

ANC Collegno – Vicepresidente Brig. Giuseppe Barraco

Fondazione Museo Agusta

Azienda Agricola Dentis Oreste

Carrozzeria Schiafone Rivoli

CO. BR. RAD Grugliasco

Plexiglass LPT Rivoli

GASA – Sezione ANC Diano D'Alba

GAVS – Gruppo Amici Velivoli Storici di Torino presso Alenia Aeronautica Torino

Gen. B. CC Eugenio Morini

Dr. Gianluigi Marasi

Ing. Roberto Carlo Garberi

Veterano Agusta Tobaldo Cesare

Luogotenente ANC Michele Caprioli

Luogotenente ANC Sebastiano Ciccio

Veterano Savoia Cavalleria Sergio Sodero

© Ashleigh Hogg



2016. Aeroporto Aeritalia. Il gruppo di veterani del 1° Nucleo Elicotteri Carabinieri con le loro benemerite che hanno partecipato ai festeggiamenti del 50° anniversario.



*Gaeta, 21 marzo 1965.
L'Autore riceve gli Alamari dal Comandante della
Scuola Allievi Carabinieri di Roma.*

Carabinieri aviatori a Torino. Album di memorie, immagini, testimonianze

La Sezione di Torino dell'Associazione Nazionale Carabinieri ha promosso la realizzazione di questo Album Storico che vuole essere un omaggio all'Arma dei Carabinieri, a Torino, sua Città Madre Fondatrice, e ai Piemontesi attraverso la raccolta di memorie, testimonianze e immagini anche inedite.

La prima parte documenta luminose pagine di storia scritte dai militi dell'Arma agli albori dell'Aviazione Militare Italiana, mentre la seconda parte del volume raccoglie gli scritti di Cittadini, Enti e Istituzioni che negli ultimi cinquant'anni hanno attestato il merito e l'apprezzamento per il Servizio degli elicotteristi dei Carabinieri animati dai valori sanciti dalla "Premessa" al *Regolamento Generale* della Benemerita: Libertà d'Azione, Amore per le Responsabilità, Spirito di Iniziativa e Solidarietà.



*Frosinone, 4 dicembre 1970. L'autore su AB 47
G2 presso la Scuola Volo Elicotteri il giorno del
"Decollo".*

Francesco Golini, nipote, figlio e padre di Carabinieri è sposato, ha due figli e quattro nipoti. Nel 1964, all'età di diciassette anni, si arruola alla Scuola Allievi Carabinieri di Roma e si congeda a Palermo dopo oltre trent'anni con il grado di Maggiore.

Presta servizio presso le Legioni Carabinieri Lazio, Sardegna, Toscana, Piemonte e Valle d'Aosta, Puglia e Sicilia; nel Reggimento Carabinieri Paracadutisti *Tuscania* e nel Servizio Aeromobili Carabinieri.

Durante la vita nell'Arma consegue il brevetto militare di paracadutista, quello di pilota militare di elicottero, è decorato della medaglia di Bronzo al Valor Militare ed è insignito del Distintivo d'Onore per ferita da arma da fuoco.

Dopo il congedo è amministratore di società di servizi, ricopre il ruolo di Head of Security delle XX Olimpiadi Invernali di Torino 2006, regge in seguito analoghe responsabilità in aziende partecipate della Città di Torino e sino al 2014 è Coordinatore della Commissione Tecnica Elisoccorso 118 della Regione Piemonte.

È Commendatore al Merito della Repubblica Italiana.



*Questa pubblicazione è stata realizzata
con il contributo di:*

