

## Quattro gatti a Villafranca



Storia di un Reparto aeronautico nel nostro territorio

*Queste pagine intendono ricordare in sintesi gli uomini e donne, i mezzi e gli avvenimenti che hanno coinvolto il Terzo Stormo a partire dal suo arrivo a Villafranca fino al 2012. I primi uomini e mezzi erano arrivati nella nostra base, provenendo da Bari-Palese, a Marzo del 1954, con la denominazione di Terzo Stormo Caccia per assumere ufficialmente la denominazione di Terza Aerobrigata in data 1 Gennaio 1956. Nel corso degli anni l'Aerobrigata ha cambiato più volte denominazione, struttura organica e missione operativa.*

*Esse comprendono una sintesi significativa del volume "I Gatti a Villafranca" voluto e realizzato dal Circolo del Terzo e focalizzate sulle varie attività e le interazioni con il territorio villafranchese.*

## INTRODUZIONE

La presenza aeronautica nell'area intorno a Villafranca ha già oltrepassato i cento anni di attività continuativa nel nostro territorio. Il bilancio di tale attività dal punto di vista della nostra cittadina è ampiamente positivo e gli aviatori, in tutti questi anni, hanno certamente contribuito allo sviluppo sociale ed economico del territorio.

Il territorio veronese in generale ha sempre privilegiato l'attività aeronautica e già a partire dal 1910 circa si parlava di attività effettuata con i dirigibili intorno alle colline di Custoza, di varie strisce erbose con presenza di velivoli militari, di una scuola di volo a sud della città di Verona in zona Tombetta, per poi proseguire con la nascita dell'aeroporto di Boscomantico e la nascita dell'aeroporto di Ganfardine. Quest'ultimo, spostato più a sud di quello odierno di Villafranca, occupava un'area racchiusa tra via Firenze e le località di Ganfardine e Calzoni. Nell'estate del 1918 l'aeroporto di Ganfardine divenne operativo con la presenza fissa di alcuni velivoli del 3° Gruppo Aeroplani.

Agli inizi degli quaranta, con la messa in linea di nuovi aerei tecnologicamente più avanzati e con l'avvento di mutate condizioni politiche che generarono l'entrata in guerra del nostro paese nel conflitto mondiale, si rese necessaria una prima modernizzazione della base aerea di Ganfardine: ciò comportò l'estensione territoriale della base con la costruzione di una nuova pista di volo, un corpo di guardia in zona Quadrato a Villafranca, uffici amministrativi, hangar etc; l'estensione della base arrivò anche ad occupare terreni nel comune di Sommacampagna. Ancora oggi esistono rare ma evidenti tracce di questi edifici. Le esigenze operative di allora comportarono lo schieramento a Ganfardine/Villafranca di un Reparto aereo dotato di velivoli bombardieri.

Ovviamente, durante il periodo bellico una tale base attirò subito le attenzioni del nemico; i tedeschi avevano dislocato a Villafranca numerosi velivoli da caccia e da bombardamento e l'infrastruttura subì numerosi e ripetuti bombardamenti aerei fino a tutto il 1944. In particolare si ricorda il bombardamento tra il 17 e il 19 Novembre 1944 ad opera di bombardieri americani. Alla fine della guerra l'infrastruttura risultò totalmente distrutta sia per effetto dei bombardamenti degli americani che per le azioni di sabotaggio dei soldati tedeschi in ritirata. Tale area fu in seguito teatro di numerosi incidenti in cui rimasero coinvolti cittadini locali che curiosavano o prelevavano munizioni, polvere da sparo e materiale abbandonato dai militari nel periodo bellico.

Nel 1951, a condizioni mutate e con il supporto e la direzione degli americani cominciarono grandi lavori di ricostruzione e di ammodernamento della vecchia base per ospitare i nuovi aerei a getto del tipo F84G estendendo ancora le infrastrutture militari tutto intorno al nucleo operativo principale e costruendo appendici decentrate come il deposito munizioni, il deposito carburanti, una zona logistica ed una zona residenziale posta proprio all'interno dell'abitato di Villafranca. Fu abbandonata la zona di Ganfardine, inglobata dalla nascente zona agricola, industriale e residenziale, furono demolite le vecchie piste in cemento e ricostruite piste e raccordi moderni e più funzionali. Furono costruiti bunker sotterranei ed anche muri e terrapieni presso le margherite e le piazzole per riparare e proteggere ulteriormente i velivoli parcheggiati. La struttura fu inizialmente utilizzata per l'attività di velivoli d'occupazione americana per poi essere ceduta ai militari italiani del 5° Stormo.

Sfortunatamente durante le prime esercitazioni, un aereo a reazione, dopo aver sfiorato le case del centro abitato, cadde sul campo in località Ganfardine, provocando la morte del pilota. Sul luogo di questo primo incidente aereo accaduto dopo la guerra, fu posto a ricordo un cippo marmoreo che riporta la seguente iscrizione: Al valoroso Cap. Pil. CACCIA Giuseppe medaglia al V.M. Qui immolatosi il 25-6-1952 su velivolo a reazione al servizio della Patria.

La nuova base avrebbe dovuto soddisfare i nuovi requisiti richiesti dalla strategia NATO e che prevedevano almeno una pista in cemento idonea, una pista più piccola parallela,



piazzali e raccordi come pure hangar e protezioni di difesa dei velivoli anche in terrapieno. Ovviamente non dovevano mancare tutti i servizi connessi alle attività di volo come Centro Operativo, Torre di Controllo, Servizio Antincendio, Centro Comunicazioni, Servizio Logistico etc. Strategicamente la base aerea doveva soddisfare il principio del decentramento logistico-operativo per cui furono iniziate e poi sviluppate aree militari nei pressi della pista per accomodare i supporti logistici, quelli tecnici, un'area residenziale, un deposito munizioni ed un deposito carburanti.

La base di oggi ricalca in buona parte l'impianto organizzato già in quei tempi.

A Dicembre del 1951 con la nuova base in corso di completamento la NATO invitò l'Aeronautica Militare a dislocare a Villafranca il 5° Stormo



Caccia che vi giunse nel mese di Aprile del 1952. In quel periodo il reparto cominciò a ricevere i nuovi velivoli F84G consegnati dagli Stati Uniti in base ad un accordo di aiuti militari. Il 5° Stormo fu il primo ad essere organizzato con i più moderni criteri operativi ed il 1° Gennaio 1956 lo Stormo fu denominato 5<sup>a</sup> Aerobrigata e trasferito a Rimini lasciando, alla fine dello stesso anno, la base di Villafranca dove nel frattempo, dal 1° Marzo 1954, si era anche rischierato il Terzo Stormo proveniente da Bari-Palese. Per circa due anni quindi i due stormi furono ospitati nella stessa base di Villafranca operando con il velivolo F84G. La base aerea fu intitolata al Gen.S.A Giuseppe Gaeta.

## CENNI STORICI E DISTINTIVI

L'avventura del Terzo Stormo a Villafranca iniziò quindi nel Marzo del 1954 per essere consolidata, a partire da 1° Gennaio 1956 come Terza Aerobrigata. Il 1° Marzo 2024 si festeggeranno i settanta anni consecutivi della presenza del reparto nel nostro territorio.

Nel periodo storico antecedente al 1954, Il Terzo Stormo, costituito a Bresso (Milano) nel 1931 aveva assunto come simbolo lo stemma della città di Milano per poi sostituirlo con "l'ape che ronza" per un breve periodo (1942-1943).



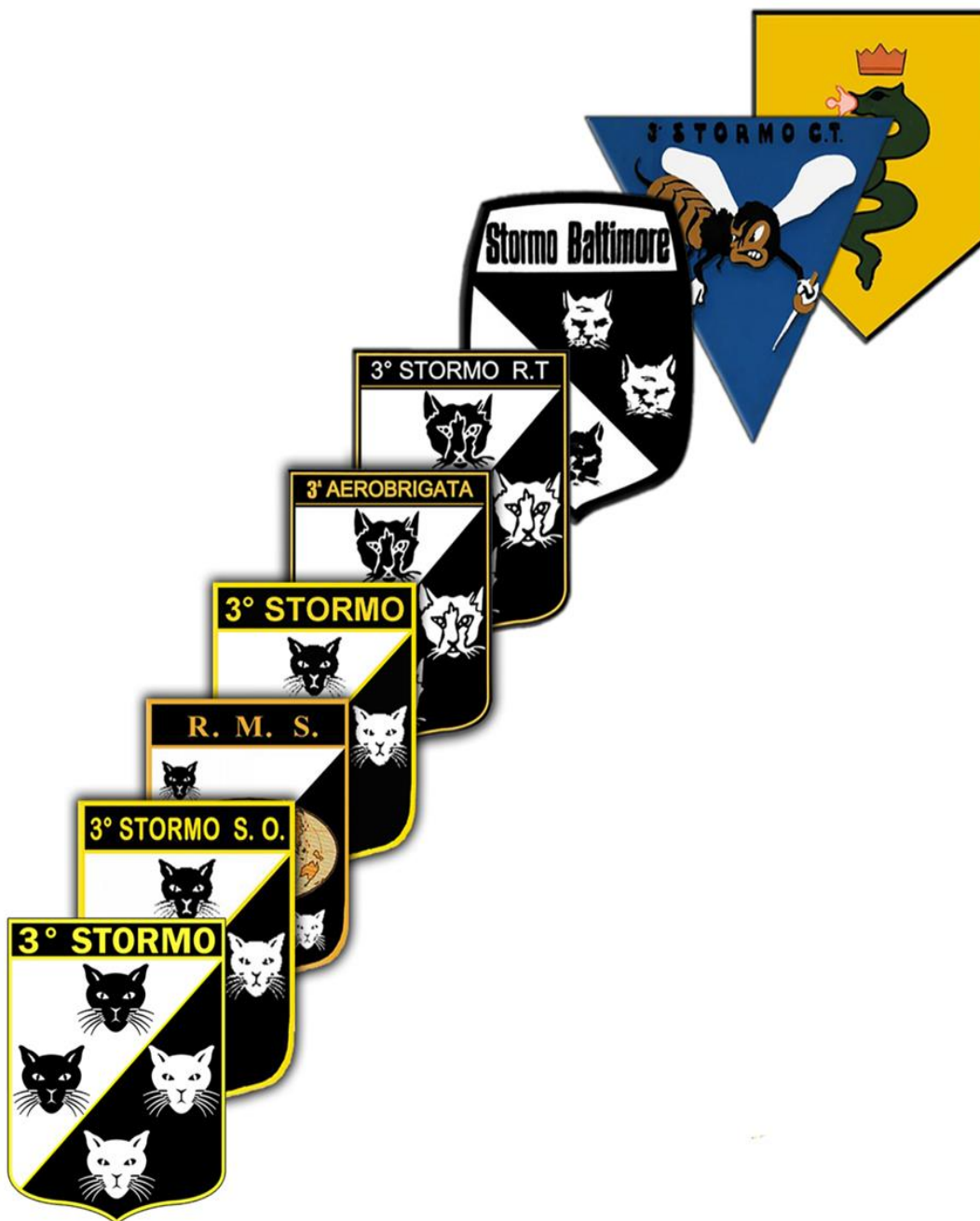
Nel primo dopoguerra, nato dalle ceneri dello Stormo Baltimore, Il Terzo Stormo ereditò per la prima volta il nuovo distintivo dei quattro gatti che con diverse modifiche si tramanda fino ad oggi. L'idea dei quattro gatti fu quella di rappresentare i due gruppi di volo dello Stormo Baltimore (28° e 132°) col simbolo di gatti due dei quali posti su campo bianco e due dei quali su campo nero. Questo distintivo fu poi ripreso al momento della rinascita del Terzo Stormo che, destinato al ruolo della ricognizione si prestava a rappresentare i gatti capaci di vedere sia di giorno che di notte.

Il primo distintivo a mostrare per la prima volta in assoluto i quattro gatti era stato quello della 278<sup>a</sup> Squadriglia Aerosiluranti costituita in data 3 Settembre 1940 con soli quattro velivoli. Il distintivo mostrava quattro gatti sopra un siluro perché i pochi piloti della Squadriglia si autodefinivano ironicamente i "soliti quattro gatti".

Il distintivo in questione venne disegnato nel Dicembre del 1940 dal Sten del genio Aeronautico Alessandro Maffei su suggerimento del Cap. pil Massimiliano Erasi. Il motto latino "Pauci sed semper immites" di Francesco Pastronchi si adattava perfettamente allo spirito battagliero e fiero del personale della squadriglia. Il tema dei quattro gatti è diventato quindi, in modi diversi, il tema fondamentale di tutta la storia del Terzo Stormo che lo ha adottato e riadattato nel tempo fino ad arrivare ad oggi.



Le riorganizzazioni del Reparto sono state numerose ed hanno visto cambiare sia denominazione organica (da Aerobrigata a Stormo, poi Reparto e poi ancora Stormo), sia ruolo di impiego (da ricognizione aerea, fino a quando il reparto includeva velivoli nel proprio organico, a Reparto Mobile di Supporto-RMS nel campo logistico, quando i velivoli sono stati assegnati ad altri stormi, a Terzo Stormo Supporto Operativo ed infine semplicemente Terzo Stormo).



## **BANDIERA DI GUERRA**

Il 3 Aprile 1937, all'Altare della Patria, il Comandante del 3° Stormo, Col Cassinelli ha ricevuto la prima Bandiera di Guerra del reparto che attualmente si trova presso il Sacrario delle Bandiere, all'Altare della Patria.

Nel 1946, a seguito della nascita della Repubblica, il 3° Stormo consegna la Bandiera di Guerra con le insegne monarchiche e riceve quella repubblicana che verrà restituita al Sacrario delle bandiere nel 1999 allorchè il Terzo Stormo viene posto in posizione "quadro" e successivamente (2003) sostituito dal Reparto Mobile di Supporto

Nel 2003, a seguito del cambio di denominazione in Reparto Mobile di supporto, il Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi concede la Bandiera di Guerra al nuovo reparto

Infine, in data 2 Maggio 2008 il Reparto Mobile di Supporto viene ridenominato "Terzo Stormo" e riceve la gloriosa bandiera di Guerra repubblicana.

Le varie Bandiere di Guerra del reparto hanno ricevuto le seguenti decorazioni:

1940 Medaglia d'Argento al Valor Militare

1945 Medaglia d'Argento al Valor Militare

2007 Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare

Il Terzo Stormo ha inoltre ricevuto la Targa "Città di Loreto" (2020) e la Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico (2022), per l'intensa attività in occasione della diffusione della pandemia del Covid.

Altri riconoscimenti sono stati tributati al Reparto per il supporto fornito in collaborazione con la Protezione Civile in occasione del terremoto in Abruzzo (2009) e per i numerosi ed eccellenti traguardi conseguiti dallo Stormo nell'ambito della logistica di proiezione(2015 e 2018).

## **MEDAGLIE AL PERSONALE**

Nel corso della storia, il personale del Reparto ha ricevuto le seguenti decorazioni:

7 Medaglie al Valor Militare

4 Medaglie d'Argento al Valore Militare

18 Medaglie di Bronzo al Valore Militare

21 Croci di Guerra al Valore Militare

1 Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico

2 Medaglie d'Argento al Valore Aeronautico

3 Medaglie di Bronzo al Valore Aeronautico

1 Medaglia d'Argento al Merito Aeronautico

1 Medaglia d'Oro al Valore Civile

## IL MONUMENTO AI CADUTI

I Caduti rappresentano un patrimonio di altissimo valore che contribuisce ad alimentare ed arricchire l'amore per il proprio Reparto di appartenenza, il culto delle nobili tradizioni, il valore dello Spirito di Corpo, l'esempio dei padri e di coloro che ci hanno preceduto sacrificando in occasioni diverse, la loro vita.

Il Reparto ha voluto celebrare i propri caduti dedicando loro un piccolo monumento che recita: *"in memoria perenne dei caduti in guerra e pace del Terzo Stormo C.T, dello Stormo Baltimora e della Terza Aerobrigata R.T.*

Il monumento è stato inaugurato in data 15 Maggio 1965 ma ovviamente la dedica di allora deve essere intesa come una dedica senza tempo e per sempre.

Altri caduti hanno esteso, da allora, il triste elenco di coloro che hanno perso la vita direttamente ed indirettamente nel segno dei Quattro Gatti: militari e civili. Queste pagine di storia intendono ricordarli tutti.





## INTITOLAZIONE A BUSCAGLIA.

Nel maggio 1984 lo Stormo fu intitolato al Maggiore Carlo Emanuele Buscaglia (ex Comandante del 132° Gruppo), decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare, alla memoria, per un'azione compiuta il 12 novembre 1942 alla testa di una formazione di sei SM79 sulla munitissima rada algerina di Bougie. In quella occasione la firma del Magg. Buscaglia fu apposta sui timoni di coda di tutti i velivoli operativi del Reparto. La tradizione ci tramanda un'immagine forte e serena insieme di quest'uomo a cui è stato intitolato il Terzo Stormo; un uomo carico di umanità e di autorevolezza; naturalmente incline all'azione, alla guida dei suoi uomini in volo come pilota e a terra come comandante. Destinato ai reparti aerosiluranti, dopo una breve esperienza presso reparti bombardieri, ebbe modo di esprimere in molte occasioni, un carattere forte e tenace che lo portò ad azioni ardite. Un giornale del tempo disse di lui: " la fantasia popolare predilige questo giovanotto piemontese di venticinque anni che sfiora con il suo apparecchio i poderosi fianchi delle navi nemiche, si infila tra i fumaioli, valica gli sbarramenti della caccia nemica, non sembra conoscere ostacoli al suo avanzare verso la gloria".



In data 1 Aprile 1942, a ventisette anni, Buscaglia assunse il Comando del 132° gruppo e, da Comandante eccezionale, fu circondato di uomini eccezionali; piloti e specialisti che vivevano con lui i momenti tragici della guerra; in volo, pochi istanti prima dell'attacco, soleva alzare la mano e disegnare nell'aria un segno di croce.

Eroe tanto freddo e calcolatore in volo quanto umano e generoso a terra tra i suoi uomini, intento a gestire i complessi problemi di un gruppo di volo operativo tra una missione e l'altra.

Un uomo che pensava alla laurea di giurisprudenza come alla più difficile delle vittorie da conquistare; le dispense universitarie lo seguivano durante i frequenti rischieramenti tra le carte di navigazione, riempiendo i momenti di riposo.

Carlo Emanuele Buscaglia è certamente un uomo da ricordare; caduto in azione bellica, fu salvato miracolosamente e fu fatto prigioniero; dopo il periodo di prigionia negli Stati Uniti volle rimpatriare col solo scopo di ritornare a volare; una volontà ed una passione che gli fu fatale.

Morì da Comandante di gruppo durante un decollo che nonostante il divieto dei superiori volle tentare da solo, con il Baltimore.

Perché l'intitolazione:

*“La necessità di legare il nome di Carlo Emanuele Buscaglia al Terzo Stormo nasce dal desiderio di consolidare preziose tradizioni che rischiavano di attenuarsi nel tempo.*

*Tradizioni testimoniate, con amore, da coloro che tuttora viventi hanno avuto la fortuna di condividere le imprese di quest'uomo che esprimendo in maniera eccelsa le sue qualità umane, militari, aviatorie di primordine, ha lasciato un segno indelebile nel tempo ed in tutti noi.*

*Carlo Emanuele Buscaglia ha sublimato con eroico comportamento una tradizione dalla quale noi aviatori traiamo oggi forza, volontà, entusiasmo e motivazione; valori che ci consentono di superare con responsabilità e coraggio le fatiche di un addestramento severo e continuo, affrontato con umiltà, lontano da clamori eroici, soddisfatti intimamente del proprio dovere.*

*Carlo Emanuele Buscaglia rappresenta oggi la forza più emblematica che, con il proprio prestigio storico, cementa le origini dei due Gruppi di volo del terzo Stormo ed è il simbolo di quei famosi “quattro gatti” che onorano il distintivo del nostro Reparto il cui stile di operare può sintetizzarsi nel motto “tasi e Tira”.*

*Carlo Emanuele Buscaglia è oggi nel cuore di tutti noi del Terzo Stormo e ne siamo fieri senza presunzione, con la consapevolezza di essere i depositari e gli eredi di tanta gloria consci però del peso di tanta responsabilità.*

*Ecco perché ci affidiamo a questa figura di uomo, di pilota, di eroe che compendia ed esprime tutti i nostri sentimenti ed ideali in noi radicati con la stessa intensità degli ideali patriottici espressi nel tricolore della nostra bandiera”.*

*Villafranca 19 Maggio 1984 Il Comandante del Terzo Stormo Col.pil. Riccardo Ziliani*

## **I GATTI A VILLAGRANCA**

Beh, cominciamo col dire che questo Stormo ha una storia davvero affascinante e che sommando tutte le sue peculiarità è ancora un Reparto militare che ha grandi numeri, che ha saputo mantenere nel tempo una elevatissima efficienza operando in originali ed innovative attività militari; un Reparto che ha saputo cambiare pelle più volte adeguandosi ai tempi e che dal lontano 1954 ha posto solide radici nel territorio villafranchese dal quale ha ricevuto tanto ma al quale ha dato anche tantissimo.

Nel corso del tempo questo reparto ha dimostrato come non mai che il proprio simbolo, quello dei quattro gatti, come per un destino, era stato scelto ai suoi tempi, con una adeguata preveggenza; e come i gatti si dice abbiano nove vite, il Reparto ha avuto la capacità di adeguarsi a mille cambiamenti avvenuti in questi ultimi anni cambiando più volte denominazione e struttura organizzativa da Stormo ad Aerobrigata e poi ancora Stormo e poi Reparto Mobile ed ancora Stormo. Ma non solo: il personale di questo prestigioso ente di forza armata ha saputo adeguarsi a nuovi mezzi passando da velivoli allora nuovi ed avveniristici come gli RF-84F del primo periodo jet, a caccia di seconda generazione come gli F/RF-104G, ai più funzionali "toponi" ovvero i velivoli Aeritalia AMX, ai moderni strumenti di supporto logistico che rende il 3° Stormo di oggi una unità operativa logistica, unica in tutta l'Aeronautica Militare, capace di rischiersi fuori dei confini nazionali in ambienti operativi anche ostili.

Sono avvenute tante cose dal 1954 ad oggi; si sono evoluti gli aeroplani e gli strumenti logistici ed operativi; è cambiato il modo stesso di volare e di navigare, si è evoluta la ricognizione aerea, ruolo principe di esercizio dei velivoli del Terzo Stormo nel tempo; si è evoluta anche la fotointerpretazione, con l'adozione di strumenti nuovi come quelli all'infrarosso; sono cambiati gli scenari geopolitici e le procedure operative; il personale è stato costretto più volte a cambiare approccio mentale verso nuovi schemi di attività operativa; ha saputo rendersi utile in situazioni critiche come devastanti terremoti, guerre civili internazionali, lotta al terrorismo, calamità naturali e perfino pandemie come quella del Covid-19.

I gatti sono imprevedibili e capaci di sconvolgere, sfuggendo ad ogni sorta di pianificazione a lungo termine e forse per questo l'atmosfera che si è sempre respirata nel Reparto, durante gli anni, ha prodotto uomini capaci di rivoluzionare lo status quo e di sorprendere, ovviamente in senso positivo, producendo nel tempo una infinità di eccellenze che ci hanno reso tutti orgogliosi.

Nel 3° Stormo si sono forgiati uomini destinati a grandi cose e grandi incarichi: Capi di Stato Maggiore della Difesa, Capi di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Comandanti della Pattuglia Acrobatica Nazionale, Imprenditori civili di successo, Piloti e Comandanti di compagnie aeree nazionali e straniere, Addetti militari presso ambasciate italiane all'estero, Consiglieri Militari del Presidente della Repubblica Italiana, personale di alto profilo presso Organismi Internazionali, Piloti collaudatori e molti altri "gatti" che anche senza titoli altisonanti si sono resi utili in modo insostituibile e con modestia sia al Reparto che alla comunità civile di Villafranca in opere di volontariato, sostegno morale ed anche partecipazione politica locale. Non sono mancati a Villafranca Sindaci figli/familiari di ex personale del Terzo Stormo o che abbiano prestato servizio militare all'interno della base, come pure amministratori locali legati in qualche modo alla presenza della base aerea nel territorio.

Anche dopo il trasferimento definitivo dell'ultimo gruppo di volo, il Terzo Stormo ha saputo reinventarsi ed eccellere in luoghi e campi inesplorati mai prima nelle nostre forze armate italiane: il campo del Supporto Logistico operativo in Italia ed anche fuori area. Risultati? Eccellenti, non c'era alcun dubbio.

Tutto perfetto? No ovviamente, come in ogni buona famiglia ci sono state incomprensioni e dolori, soprattutto quelli provocati dai fortunatamente pochi incidenti mortali; a questi nostri caduti va sempre il nostro doveroso ricordo e rispetto. Altre incomprensioni sono nate dal fatto che coesistendo in base ben tre gruppi di volo con lo stesso ruolo, si è instaurata nel tempo una sana gara competitiva all'eccellenza che in fondo ha portato a migliorare risultati e prestazioni ma che qualche volta ha fatto emergere le difficoltà umane nell'accettare la superiorità o i limiti temporanei dell'uno o dell'altro.

E come, di solito, accanto ad ogni grande uomo esiste una grande donna che lo sorregge e lo ispira, anche all'interno del nostro Reparto, le grandi attività di volo che prendono solitamente il sopravvento nei ricordi e nei resoconti sono stati possibili grazie ad una eccellente rete di sostegno logistico, tecnico, amministrativo e di supporto che ha consentito grandi risultati di cui essere fieri.

Il 1 Marzo 2024 il 3° Stormo compirà ben 70 anni di presenza continuativa a Villafranca di Verona. Una permanenza ormai carica di valori; una permanenza che ha permesso a noi gatti di inserirci definitivamente in questa bellissima parte del territorio veneto; una permanenza che ha definitivamente legato il nome di Villafranca di Verona all'attività aeronautica e che ha consentito nel tempo alla città ed alla provincia di Verona di disporre di un aeroporto aperto al traffico civile nazionale ed internazionale; una disponibilità che fa di Verona e della sua provincia un importante polo di attrazione commerciale e turistico, estendendo la sua influenza a 360 gradi sulle province limitrofe di Trento, Vicenza, Brescia e Mantova.

Tanti in aeronautica hanno invidiato la nostra posizione geografica, logistica e sociale: una base aerea che vive quasi dentro una fiorente cittadina. Una base aerea tra pianure, verdi colline, vigneti, montagne ed il magnifico lago di Garda. Una base aerea al centro di grandi vie di comunicazione stradale, autostradale e ferroviaria. Abbiamo trovato in Villafranca una cittadina dinamica ed attiva, a dimensione umana per noi e le nostre famiglie; dotata di scuole per i nostri figli, teatri, una stazione ferroviaria, un ospedale, cinema, locali pubblici, negozi, supermercati, parchi per i bambini, piscina comunale, disponibilità di parcheggi con un traffico dimensionato, circondata dal verde ed ospitale. Ci siamo sempre sentiti come a casa nostra qui!! I dintorni di Villafranca sono diventati la base attorno alla quale il personale dello stormo ha costruito e fissato in tutti questi anni legami importanti: affetti familiari, attività commerciali, piacevoli passioni per il buon vino, la buona tavola, le tradizioni, la storia e la cultura veneta. Molti di noi si sono trattenuti per sempre, in questa zona, anche dopo eventuali trasferimenti o dopo aver terminato il proprio servizio militare a Villafranca; il legame è stato e rimane così forte che persino un Primo Cittadino villafranchese ha concesso al Terzo Stormo e al suo personale la cittadinanza onoraria.

Non sempre la nostra presenza è stata facile da accettare; una comunità che in alcuni momenti ha superato anche le 1000 anime non può passare inosservata, non solo per il rumore dei velivoli di giorno ed anche a tarda sera durante i voli militari "notturni"; talvolta siamo stati "rumorosi", talvolta anche "invadenti" quando abbiamo cominciato a sposare le ragazze del luogo; spesso però siamo stati occasione di crescita economica e culturale per la comunità portando a Villafranca dialetti, abitudini e culture di altre regioni d'Italia.

Un prezzo adeguato per aver portato nel mondo, attraverso il meteo, il nome “Verona Villafranca”.

La nostra base è come una piccola città e come tale vive con i suoi numerosi abitanti in simbiosi con Villafranca; la base occupa una vasta area su un perimetro di circa 20 km. La nostra piccola città è dotata di tutto, pur nei suoi limiti: abbiamo una chiesetta, una biblioteca, un servizio sanitario con infermeria, un servizio impianti per la manutenzione degli immobili, un servizio autotrasporti, una centrale elettrica, una sala cinema, una palestra super attrezzata, un ufficio postale, mense, circoli, campi di calcio, campi da tennis, un servizio antincendi, etc. In certi periodi avevamo all'interno della base anche un supermercato, la barberia, la sartoria, un asilo per i bimbi e persino uno sportello bancario.

Una città nella città dunque che non vive chiusa in se stessa ma che ha necessità di esprimersi e realizzarsi attraverso contatti umani e sociali. Una comunità che ogni giorno si riversa a Villafranca per i propri acquisti, le forniture, i rapporti sociali, gli interessi culturali, gli affetti, le scuole per i figli, l'ospedale, i piccoli e grandi problemi quotidiani.

Molti di noi hanno fatto di Villafranca la loro seconda città: hanno ceduto ed assorbito costumi e dialetti, hanno travasato esperienze e culture diverse; tanti piccoli tributi di aviatori lontani che l'hanno amata nei loro periodi di permanenza e l'amano ancora nei loro ricordi. Molti aviatori, al termine del loro servizio attivo hanno deciso di “piantare” la propria famiglia in questo territorio dove vivono ancora oggi gli eredi dei primi arrivati e le seconde e terze generazioni.

I rapporti con la cittadinanza sono sempre stati improntati ad un reciproco rispetto; molto ha fatto lo Stormo/Aerobrigata nel tempo per favorire ed incrementare tali rapporti; basta pensare alle sfavillanti feste di rappresentanza che si celebravano ogni anno in cui venivano invitate le autorità locali e tutti facevano a gara per non essere esclusi; le feste purtroppo sono state successivamente ridimensionate per volere specifico del Ministero della Difesa che nei primi anni '70 invitava tutti i comandanti dei reparti a mantenere un profilo più basso nell'organizzazione di tali eventi; si trattava di un periodo poco eclatante per la nostra Patria martellata da terrorismo interno, crisi petrolifere e disordini sociali. Gli eventi principali che hanno interessato il Reparto comunque sono stati tutti condivisi con le autorità locali e la popolazione civile: cerimonie di cambio di comando, festività natalizie e celebrazioni varie in occasione dell'intitolazione dello stormo a Carlo Emanuele Buscaglia o in occasione della festa delle Forze Armate durante la quale la base veniva aperta alla cittadinanza come pure in occasione di manifestazioni aeree a Villafranca con la partecipazione della Pattuglia Acrobatica Nazionale

La base, per la sua posizione geografica strategica è servita come scalo di appoggio di personalità di alto rango come Papi, personalità politiche nazionali ed internazionali, regine, principi e principesse, alte autorità militari straniere, etc.

Molti infine sono stati i reparti di volo stranieri che hanno voluto dislocarsi per brevi periodi sulla nostra base, in occasioni di esercitazioni internazionali, sfruttando l'occasione per gioire ed assaporare del clima e delle bellezze del nostro territorio.

## ARRIVANO I JET

Il 1 Marzo 1954 la base di Villafranca cominciò ad ospitare uomini e mezzi del 3° Stormo provenienti dalla base aerea di Bari Palese dove aveva svolto un intenso ciclo addestrativo atto a trasformare il reparto in uno stormo da ricognizione. Pochi mesi dopo, a partire dal 1 Luglio dello stesso anno, cominciarono ad arrivare i nuovi velivoli F84F che furono suddivisi nei due gruppi di volo: il 28° Gruppo ed il 132° Gruppo; e mentre i piloti si addestravano al difficile ruolo della ricognizione, inizialmente a vista, con un velivolo a getto dalla velocità sorprendente rispetto ai vecchi velivoli P-38, il personale tecnico affrontava nuove difficili sfide per mantenere alta l'efficienza delle nuove macchine ed il prestigio dello stormo che da subito era stato assegnato alla NATO con standard operativi, tecnici e logistici del tutto nuovi. Nel Dicembre del 1955 cominciarono ad arrivare i nuovi RF84F ancora più adatti alla ricognizione e dotati di moderne apparecchiature fotografiche.



La vita del personale della base cominciò ad essere catapultata in un vortice di continui cambiamenti ed adattamenti e nel giro di pochi mesi, a partire da 1° Gennaio 1956 il 3° Stormo subì una ulteriore trasformazione organizzativa col ruolo ed il nome importante di 3<sup>a</sup> Aerobrigata. In quella occasione l'Aeronautica Militare ricostituì e dislocò a Villafranca il 18° Gruppo caccia dotandolo dello stesso velivolo e degli sistemi degli altri due gruppi di volo gemelli già presenti.

L'efficienza operativa raggiunse ben presto un altissimo livello professionale ed anche in presenza di altri reparti di volo da ricognizione, la 3<sup>a</sup> aerobrigata, con tre gruppi di volo (18°, 28°, 132°) divenne il punto di riferimento e l'eccellenza del settore ricognitivo sia per

dotazione di velivoli che per dotazione di macchine specifiche di alta qualità e di personale molto motivato ed esperto. Ben presto, nel 1958 l'aerobrigata ricevette il meritato riconoscimento di eccellenza nel campo della ricognizione aerea direttamente dalle mani del Comandante NATO nel Sud Europa, il Gen USAF Lindsay.

L'Aeronautica Militare Italiana ricevette dagli Stati Uniti un totale di 78 RF 84F nei limiti del programma MDAP (Mutual Defense Air Programme); tutti furono assegnati alla 3<sup>a</sup> Aerobrigata.



La dotazione era sufficiente a garantire ad ognuno dei tre gruppi di volo della 3<sup>a</sup> Aerobrigata 26 velivoli; ciascun gruppo di volo operava mediamente con 16 velivoli in linea di volo e 10 in manutenzione nei diversi livelli.

L'attività di volo per ogni gruppo era notevole e molto intensa. Il 29 Agosto 1973 l'ultimo RF 84 effettuò il volo finale atterrando sulla pista di Ghedi per la demolizione. Per qualche anno dopo è stato possibile "ammirare" fusoliere dell'RF-84 abbandonate sui piazzali più isolati in attesa di essere smantellati.

Difficoltà nella difficoltà, appena tre anni dopo l'arrivo del nuovo velivolo, quando tutta la macchina operativa, tecnica e logistica cominciava a girare a perfezione, i gruppi di volo furono destinati a rischierarsi altrove per un certo periodo per il rifacimento della pista di Villafranca. Grande protagonista di quel periodo fu certamente il velivolo RF84F, eccellente, robusto e per molti un "amore" infinito. I vecchi piloti e gli specialisti lo ricordano e lo "rimpiangono" ancora oggi, a distanza di tantissimi anni. L'RF84F, grande, accogliente e generoso ha formato una intera generazione di piloti e specialisti.

Per circa un ventennio il Reparto ha operato con stabilità e continuità operativa: mosaici, riprese fotografiche, riprese aeree in esercitazioni internazionali, documentazioni aeree in occasione di calamità come il Vajont (1963) o terremoti come il Belice (1968) etc; da non dimenticare inoltre tutte le richieste di fotoricognizione allo scopo di esaudire le necessità di aggiornamento cartografico dell'Istituto Geografico Militare e quelle relative a costruzioni di autostrade, metanodotti ed altre opere di rilievo e di interesse nazionale

Non sono mancate le missioni su obiettivi particolari per soddisfare esigenze di relazioni pubbliche. Centinaia di foto di tutte le dimensioni, rigorosamente in bianco e nero tappezzano ancora oggi pareti in molti uffici pubblici, negozi, musei di Verona.



La nuova attività era legata ad un processo rapido di sviluppo e analisi del materiale fotografico, a procedure ben stabilite con standard e limiti di tempo abbastanza rigidi per il conseguimento dei risultati delle missioni assegnate.



Nel 1966 lo Stato Maggiore AM decise di rinominare i reparti STO e SLO in Gruppi STO (Servizi Tecnici Operativi) e SLO (Servizi Logistici Operativi) e successivamente (1967) un cambio di denominazione del Reparto da 3<sup>a</sup> Aerobrigata RT (Ricognitori tattici) in 3<sup>a</sup> Aerobrigata CR (Caccia Ricognitori).

La struttura organica dei tre gruppi di volo era differente da quella di altri gruppi di volo che operavano in altri ruoli e prevedeva in più una parte "fotografica" con specialisti tecnici e specialisti di fotointerpretazione: i cosiddetti APID (Air Photo Interpretation Detachment). La nuova gestione dei materiali e dei velivoli aveva inoltre imposto nuovi criteri organizzativi, tecnici e logistici sul modello dei "wings" americani; nascevano allora nuovi nuclei e sezioni all'interno dei gruppi di volo come ad esempio il Nucleo Intelligence per la guida delle operazioni e l'addestramento alle missioni reali, nuclei statistici e manutentivi degli equipaggiamenti di volo e la costituzione di una Sezione tecnica per la manutenzione velivoli di primo livello mentre la seconda linea manutentiva era garantita da enti esterni al gruppo di volo come il GEV (Gruppo Efficienza Velivoli) presente a Villafranca ed inserito nell'organigramma del 403° Gruppo STO (Servizio Tecnico operativo). Il gruppo STO tra le altre funzioni, assicurava i servizi di telecomunicazioni, di assistenza al volo, di rifornimento di carburante e materiali speciali, etc.

Il periodo "RF" durò quasi un ventennio, dal Giugno 1954 fino al 1973. Intanto, a partire dal 1970 erano cominciati ad arrivare i primi RF 104G assegnati al 28° Gruppo e dopo un periodo di riorganizzazione la 3<sup>a</sup> Aerobrigata fu riconvertita su due Gruppi di volo perdendo il 18° Gruppo (1 Settembre 1977), che fu posto in posizione "quadro" e riassumendo ancora una volta la denominazione di 3° Stormo.

## LA RICOGNIZIONE

La Ricognizione aerea è stata sempre la specialità di impiego del nostro reparto; i nostri velivoli sono stati da sempre attrezzati con macchine fotografiche di vario genere per assolvere a tale missione e conseguentemente piloti e specialisti sono stati completamente coinvolti in tale specialità per la quale siamo stati sempre un riferimento di eccellenza sia in Italia che all'estero.



L'addestramento dei piloti, superata la fase di pilotaggio puro del velivolo, si concentrava inizialmente sulla ricognizione a vista; bisognava essere bravi a "vedere" quello che c'era da vedere ma anche a sapere "descrivere" quello che si era visto; il sorvolo dell'obbiettivo doveva avvenire una ed una sola volta; niente tornare indietro; la velocità era elevata e la quota molto bassa. I piloti dovevano innanzitutto farsi una cultura generale ben approfondita sui più svariati campi dell'attività umana; dovevano saper distinguere e descrivere un ponte da un viadotto, un cacciatorepediniere da un incrociatore, un radar di ricerca da un radar di tiro, una stazione ferroviaria di testa da una di transito, un posamine da un semovente; saper distinguere differenti installazioni industriali, differenti tipi di centrali di produzione elettrica, mezzi in movimento, mezzi statici, stimare distanze tra edifici, ampiezza delle arcate dei ponti e quant'altro.

Dopo l'atterraggio avveniva "l'interrogatorio" da parte del personale intelligence e fotointerprete ed in quella situazione il pilota doveva già anticipare con dovizia di particolari tutto quello che aveva osservato durante la missione, anche se non oggetto di documentazione fotografica; si richiedeva quindi professionalità estrema, occhio esperto, rapidità di comprensione, memoria e conoscenza del contesto operativo.

Un bagaglio di conoscenze amplissimo; una cultura vasta e profonda, quella del pilota ricognitore; al limite del dettaglio; basta pensare che per identificare e definire un singolo ponte c'erano almeno 30 possibili descrizioni diverse e si doveva conoscere quale di queste varianti era l'obbiettivo ricognito.

La ricognizione a vista era alla base della ricognizione fotografica quasi che il fotogramma diventasse la "conferma" di quello che il pilota aveva visto con i propri occhi e riportato nel dettaglio al personale intelligence ed a quello fotointerprete; e poi era anche richiesta una conoscenza discreta nel settore fotografico; obiettivi, grandangoli, macchine da usare con sapienza, angoli di ripresa, velocità della pellicola, luminosità e tutto il resto; insomma far parte di un gruppo di volo ricognitore era quasi come frequentare una facoltà universitaria e necessariamente era richiesta una "prova" di quello che si era imparato; ed ecco quindi la necessità di continui briefing di ogni genere, di test operativi a terra, di test in volo, di innumerevoli ore di studio; il tutto finalizzato al raggiungimento di una preparazione operativa che "promuoveva" il pilota "combat ready" e naturalmente promuoveva tutto il gruppo quando si superavano gli esami cui il personale NATO sottoponeva tutta la base aerea di Villafranca.

L'Aerobrigata ha vinto anche il trofeo posto in palio dal comando alleato 5<sup>A</sup>ATAF che veniva concesso al reparto di volo che per tre volte si classificava al primo posto per capacità e prontezza operativa. Siamo orgogliosi anche di questo risultato!

C'era insomma da entrare a testa alta nel novero dei "ricognitori", una ristrettissima cerchia di reparti specializzati, e la cosa non era facile; c'era da dimostrare di essere in grado di fare tutti quanti quel mestiere ed i primi tempi furono certamente molto duri; all'epoca le 'scassate' dei velivoli erano nell'ordine delle tre/quattro giornaliere.

Non dimentichiamo che, ai tempi dell'RF-84, non esistendo velivoli biposto, il passaggio macchina consisteva in alcune veloci spiegazioni degli strumenti, da parte dei piloti più anziani, qualche rullaggio veloce e poi sù per aria! Da soli! Si trattava di una macchina completamente nuova da gestire in tutti i sensi, sia dal punto di vista del pilotaggio che da quello manutentivo. Tra i piccoli incidenti capitò anche a qualche pilota che dopo essere decollato con i razzi (per un decollo più corto e veloce), nel passaggio sulla base dopo il decollo, invece di sganciare i razzi ormai esausti, sganciò i pylons pieni carburante!!

Per ridurre i tempi di sviluppo, stampa ed interpretazione si raccomandava l'uso di una sola camera, salvo casi eccezionali. I piloti preferivano quasi sempre l'obliqua sinistra; era quella che garantiva un uso istintivo e più facile. L'obliqua sinistra era diventata ben presto la regina delle camere, perché era la più idonea alla "conferma fotografica" in quanto il pilota, dovendo tenere la cloche con la mano destra, era più portato a girare il collo verso sinistra. Seguire ad esempio un itinerario stradale o ferroviario o fluviale con la camera di destra poteva procurare il torcicollo.

Durante le Valutazioni Tattiche effettuate dagli Alleati per verificare lo stato di efficienza ed operatività del Reparto ed in casi eccezionali si interpretava il negativo appena sviluppato, ancora bagnato. L'acqua, con molti sali in sospensione, colava sul visore e procurava tremende scosse al fotointerprete. In quegli anni i fotointerpreti, per l'abitudine alle continue scosse sarebbero sopravvissuti alla sedia elettrica!!!!!! I tempi operativi meritavano un capitolo a parte: i rapporti di ricognizione (Misrep, Hotphotorep, Ipir) dovevano essere pronti alla spedizione ai comandi superiori a scadenze precise calcolate dallo stop motore. Le focali in piedi o pollici favorivano i calcoli: Quota 4.000 piedi, ottica da 12 pollici = scala 1: 4.00.

La base aerea di Villafranca era quindi il "covo" dell'RF84F. Erano tantissimi i velivoli concentrati nei piazzali di fronte alle palazzine comando dei tre gruppi di volo oppure dispersi nelle piazzole intorno o parcheggiati temporaneamente di fronte al GEV (Gruppo Efficienza Velivoli) in attesa di piccole o grandi manutenzioni oppure di revisioni o di pre-collaudi dopo la manutenzione.

Quando, in determinate occasioni, l'Ufficio Operazioni di aerobrigata dichiarava l'operazione "dispersione verticale", tutti i velivoli in grado di volare dovevano decollare nel più breve tempo possibile. Era un tripudio di forza, potenza dei motori, incessanti decolli singoli o in coppie, una frenetica attività a terra ed in volo. In quelle occasioni tutto il personale doveva rifugiarsi nei vari bunker disseminati lungo la base, simulando una situazione di grande pericolo. Assistere ad un decollo continuo di 40-50 aeroplani era un evento memorabile!!! In occasione del primo raduno degli ex appartenenti reparto, il 15 Maggio 1965, una formazione di ben 28 velivoli decollò ordinatamente e volò sui cieli di Villafranca raffigurando il numero "3" e la lettera "A". (Terza Aerobrigata)

I tre gruppi di volo erano disseminati sul lato ovest della pista mentre il GEV (Gruppo Efficienza Velivoli) stava al centro. Infine, una piccola squadriglia di collegamento con qualche velivolo del tipo Texan T6 e T-33 era dislocata sul lato sud della pista.

Col passare del tempo e per soddisfare esigenze di praticità questo tipo di sistemazione trovò altre soluzioni, soprattutto quando, dopo la chiusura del 18° Gruppo il personale fu accorpato al 132° gruppo e lo stormo rimase con due soli gruppi di volo; ma si trattava ormai di tempi lontani rispetto al velivolo RF 84!! Il nuovo velivolo F/RF104 G era già arrivato e la ristrutturazione tecnico-logistica-operativa richiedeva nuove sistemazioni.

Gli specialisti, dal loro canto, non erano da meno: fotografi, radaristi, armieri, marconisti, avionici, motoristi, carburantisti, etc.

Erano cresciuti all'ombra dei marescialli di una volta; quelli che avevano fatto 15 anni da primo aviere e che dormivano nelle camerate comuni della zona logistica. Niente li spaventava; inventavano attrezzi e modificavano pezzi; e quando c'era un problema bastava lasciarli fare che prima o poi lo risolvevano; tecnici e fotografi capaci di reinventare il loro lavoro ogni giorno con passione per facilitare e sveltire le operazioni aeree.

Il centro Manutenzione era insomma un “covo” di geni dove manualità, artigianalità, fantasia, flessibilità, dedizione erano caratteristiche dominanti.

In una base con tre gruppi di volo e tanto personale non può non immaginarsi uno spiccato spirito di appartenenza e di agonismo; ogni gruppo aveva il suo colore identificativo, il suo nominativo radio in volo (“Grappa” per il 132° - “Whisky” per il 28° - “Brandy” per il 18° ed “Anice” per la Squadriglia Collegamenti), i suoi velivoli, la sua sede, i piazzali, il personale. Quando qualche pilota o specialista era costretto per problemi di gestione e di equilibrio a passare da un gruppo all’altro la cosa diventava difficile; il nuovo arrivato era snobbato per un po’ e molto doveva darsi da fare per essere accettato nella nuova compagine.

I dispetti e gli scherzi hanno fatto storia; si parla di velivoli ridipinti con colori diversi nelle ore notturne con le insegne del gruppo avversario, di velivoli spostati col favore della nebbia da un piazzale ad un altro o addirittura nascosti in angoli remoti della base, di velivoli che puzzavano perché quelli del gruppo vicino avevano deciso di mettere in cabina, di nascosto, pesce marcio in modo che al velivolo per un po’ fosse impedito di andare in volo, etc;

Quando ormai si pensava all’imminente periodo di transizione tra la fine dell’RF 84 e l’inizio dell’F104, Il 1 ottobre 1971, alle ore 10.30 del mattino, un RF-84 precipitava a fianco della testata meridionale della pista di volo, in un’area dove erano al lavoro piloti e specialisti e dove erano parcheggiati, carichi di munizioni e di carburante, i due velivoli che il reparto manteneva sempre in allarme. Nelle esplosioni e negli incendi che seguirono, morirono sia il pilota del velivolo precipitato, che ulteriori sei piloti e due specialisti.

L’RF84 volò per l’ultima volta il 29 agosto del 1973

### **ESERCITAZIONE “CIELI APERTI”**

Incredibile ma vero! Erano passati pochissimi mesi dall’arrivo del primo RF-84F ed i piloti erano ancora in fase di addestramento quando nell’Agosto 1956, arrivò l’ordine alla 3<sup>a</sup> Aerobrigata di prepararsi per partecipare alla Esercitazione Nazionale Cieli Aperti per dimostrare le capacità del reparto nel settore della ricognizione aerea; si trattava di una esercitazione voluta in ambienti NATO e il Ministro delle Difesa di allora On. Taviani aveva aderito alla richiesta degli Alleati.

L’esercitazione fu eseguita regolarmente a partire dal 9 Ottobre; si trattava di un’esercitazione in larga scala mai eseguita dalle nostre forze aeree sin dal dopoguerra. I velivoli della 3<sup>a</sup> AB effettuarono numerose missioni sul territorio nazionale dando prova di una elevata capacità operativa nonostante il breve periodo di affiatamento che piloti e specialisti avevano avuto col nuovo mezzo.

La quota di sorvolo degli obiettivi era alta (6000 metri) per consentire maggiore copertura aerea del territorio sorvolato, mentre la velocità variava tra i 700 e gli 800 Km/h.

Per i brillanti risultati ottenuti, nel 1958, il Gen Lalatta, Comandante della 5<sup>a</sup> ATAF consegnò il trofeo NATO alla 3<sup>a</sup> Aerobrigata per gli eccellenti progressi conseguiti nel ruolo della ricognizione

## LO SPILLONE

All'inizio degli anni 60 gli aiuti di cooperazione americana (MDAP) cessarono e l'Aeronautica Militare dovette cominciare a pensare all'approvvigionamento degli armamenti con risorse nazionali; in questo contesto nacque il programma F 104 Starfighter; si trattava di un velivolo caccia di seconda generazione molto più complesso di quelli fino ad ora adottati in Italia; si trattava di una seconda rivoluzione che avrebbe imposto a piloti, specialisti, tecnici, addetti alla catena logistica di fare ulteriori passi in avanti e di progresso professionale. L'F 104 non fece gran fortuna negli USA per vari motivi e la stessa Aeronautica Militare ebbe qualche titubanza per adottarlo ma di fronte alle favorevolissime condizioni economiche e soprattutto di fronte alla disponibilità completa degli USA di trasferire tecnologie necessarie alla sua costruzione anche in Italia, fu accettata l'acquisizione del velivolo. Per la prima volta nella nostra storia aeronautica si realizzò una logistica integrata che ovviamente arrivava fino a livello di gruppo di volo; tale nuovo sistema non solo assicurava tempestivamente ed a minor costo i rifornimenti ma creava anche una mentalità moderna per gli approvvigionamenti ed i cicli manutentivi

Ci vollero ben 8 anni dall'arrivo del primo Starfighter in Italia prima che il primo RF-104G arrivasse alla 3<sup>a</sup> AB in data 27 Febbraio 1970 ed assegnato al 28° Gruppo. L'RF-104G era una versione espressamente concepita per la ricognizione, formulata dalla ditta olandese Avio Diepen e prevedeva la rimozione del cannone e l'installazione di tre fotocamere; ovviamente, in queste condizioni si potevano effettuare solo missioni di ricognizione diurna. Lo sviluppo naturale di questo Starfighter fu un F-104G dotato del pod ORPHEUS; solo allora (1977) tutti i velivoli assunsero la piena capacità operativa nella ricognizione ognitempo.



La FIAT ha consegnato all'Aeronautica Militare 125 esemplari di F-104, 20 dei quali nella versione RF-104G. Inizialmente tali velivoli erano stati assegnati ad altri reparti in attesa che si sfruttasse al massimo il vecchio Thunderflash e che si consolidasse l'esperienza aeronautica di gestione del nuovo mezzo.

Si dovette ricominciare tutto da capo; a partire dal personale di ogni ruolo e specialità! Nuovo era il velivolo, maggiore la velocità, difficoltosa la maneggevolezza, molto più da "naso" tutta la gestione non solo dell'addestramento al volo ma anche della parte relativa alla manutenzione ed alla logistica; cambiava il sistema di rifornimento carburante, tutta la parte avionica; c'era un radar completamente nuovo, un sistema di navigazione inerziale, raggio d'azione e consumi diversi, possibilità di cambiare numerose configurazioni del velivolo, nuove metodologie e parametri di navigazione, etc. L'F-104G era una macchina che andava utilizzata secondo rigide prescrizioni del manuale di volo e senza dare libero sfogo alla fantasia ed era anche dotato di postbruciatore.

Tuttavia una fondamentale differenza col vecchio RF-84 era quella che i piloti assegnati al gruppo avevano già fatto il passaggio macchina su velivolo biposto presso il 20° gruppo addestramento di Grosseto; era già un vantaggio per il Comandante di gruppo disporre di uomini che non dovevano scoprire la macchina ex novo; cambiavano comunque tutti i parametri di riferimento di un tempo e cambiava proprio la forma mentis di approccio ai problemi e all'uso operativo del velivolo.



Con l'arrivo del POD è stato tutto un crescendo per arrivare alla soddisfazione di essere considerati all'altezza dell'assegnazione alla NATO e quindi di poter partecipare a pieno titolo alle Valutazioni Tattiche; Il nuovo sistema d'arma fotografico garantiva non solo le solite riprese fotografiche come nell'RF ma copriva anche le coperture panoramiche e la possibilità di effettuare riprese all'infrarosso quindi anche di notte o con scarsa visibilità. Il pod aveva ben 5 macchine: due oblique, una panoramica, una frontale ed una all'infrarosso. Tutto questo amplificò notevolmente il livello di attività e contribuì ad un'ulteriore professionalizzazione nell'espletamento delle missioni da ricognizione; basti pensare agli sviluppi dovuti all'uso dell'infrarosso non solo utilizzando il velivolo anche in condizioni meteo non proprio ottimali ma anche con la possibilità di effettuare missioni notturne; a tutto questo si aggiungeva lo sforzo richiesto al personale tecnico come ad esempio fotografi e fotointerpreti per "assorbire" e gestire le nuove tecnologie. Si volava moltissimo; ci furono momenti in cui il gruppi arrivarono a disporre fino a 30 velivoli ciascuno ed avevano più velivoli che piloti. Un primo cambiamento derivato dall'arrivo del nuovo velivolo fu di natura organizzativa e ordinativa; Il 1 Settembre 1977 infatti il 18° Gruppo venne posto in posizione quadro e la 3<sup>a</sup> Aerobrigata ridenominata in 3° Stormo con due gruppi di volo invece che tre.

Certo cambiavano tante cose nella gestione di una missione fotografica tra l'RF-84 e l'F104; per quanto riguarda il pilota ad esempio era richiesta una pur sempre precisione di navigazione ed un preciso profilo di attacco sull'obbiettivo con entrambi i velivoli, ma disporre del POD aiutava molto nel senso che in caso di difficoltà di vario genere come ad esempio la possibile reazione del nemico o improvvise condizioni sfavorevoli o improvvisi ostacoli alla navigazione, bastava accendere tutte le apparecchiature fotografiche e con un po' di fortuna si sarebbe riusciti a portare a casa l'obbiettivo fotografato con una laterale o con la panoramica o con altra macchina. Questa maggiore facilità di riuscire a portare a termine la missione era però scompensata rispetto all'RF-84 dai differenti parametri di volo come ad esempio la maggiore velocità di navigazione, la ridotta manovrabilità del velivolo che certo non poteva fare piroette per correggere all'ultimo istante un errore di navigazione ed il maggior peso del velivolo considerando che si volava trasportando sotto la fusoliera un bel "siluro" del peso di circa 1000 kilogrammi.

I parametri da controllare in volo con lo Starfighter erano tanti e considerando che non si disponeva allora di una piattaforma GPS si dovevano continuamente verificare gli scostamenti dalla pianificazione, eventuali eccessi di consumo dovuti a manovre inaspettate, aggiornamento continuo della piattaforma inerziale, tempi di percorrenza. Questi ultimi erano determinanti perché al pilota ricognitore che di solito volava da solo e non in formazione, era richiesto di arrivare al target con uno scostamento di 30 secondi rispetto all'orario assegnato; durante le Valutazioni tattiche NATO alcune missioni erano seguite in volo da un secondo velivolo "controllore" con a bordo un pilota valutatore, spesso di un paese alleato, che "certificava" tutti i parametri di volo, altro che esami di maturità era uno stress non da poco!!!!

Arrivati sul target nel tempo previsto ci si doveva assicurare di affrontarlo con la prua giusta, quella pianificata a terra, di sorvolarlo ad una quota corretta, considerando l'eventuale minaccia contraerea e la possibilità che le macchine fotografiche espletassero il loro mestiere nelle condizioni migliori; tra queste condizioni c'era anche la velocità: una velocità eccessiva avrebbe potuto compromettere la possibilità di portare a casa fotogrammi con una sovrapposizione dell'80% che avrebbe consentito ai fotointerpreti di

“vedere” l’obbiettivo in modo tridimensionale aiutandoli, attraverso il calcolo delle ombre e delle sfumature ad estrarre il maggior numero di dettagli utili da riportare ai Comandi superiori. Insomma uno slalom a più parametri !!!!

Ad ogni Gruppo di volo veniva assegnato un certo numero di velivoli e di piloti; tali dotazioni, erano dettate da rigide normative NATO che pretendevano che ogni gruppo di volo assegnato disponesse di un numero minimo di velivoli e piloti tali da garantire gli standard NATO. I velivoli del reparto quindi oltre a disporre di un numero di matricola militare disponevano anche di un numero di fusoliera o numero di “carrozzella” che indicava il gruppo di appartenenza; sulla fusoliera inoltre veniva riportato anche il simbolo di gruppo.

Nel 1993 il Centro Manutenzione del 3° Stormo eseguì l’ultima ispezione su un velivolo F-104G ed in quella occasione il Centro dipinse il velivolo con un lato completamente rosso in onore del 132° Gruppo mentre il lato sinistro fu dipinto di giallo in onore al 28° Gruppo. La scritta “57.400” sta ad indicare le ore di manutenzione effettuate dal CM sul velivolo F-104G

### **L’ULTIMA MISSIONE OPERATIVA DELLO SPILLONE**

Nell’ambito dell’operazione Desert Storm e della prima guerra del Golfo, le forze della Coalizione chiesero alla NATO di attivare una forza aerea di supporto per operazioni di ricognizione e difesa dei confini meridionali turchi; la NATO attivò quindi l’Operazione ACE GUARD che comprendeva una squadriglia di ricognitori italiani in pieno assetto da guerra da rischierare sulla base aerea di Erhac.





La squadriglia apparteneva al 3° Stormo ed era composta di velivoli e personale del 28° e del 132° Gruppo; i velivoli avevano una configurazione tip+pylon+Pod fotografico+cannone+sistemi di autodifesa tra cui un sistema di inganno elettronico, chaff e flares. I velivoli adottarono una colorazione mimetica diversa del solito; tutti i simboli di gruppo furono cancellati e i numeri di fusoliera furono applicati a bassa visibilità. Fu il canto del cigno dell'F-104G; l'ultima operazione reale internazionale prima di essere dismesso dalla linea di volo dell'Aeronautica Militare L'operazione ACE GUARD durò circa due mesi dal 6 Gennaio al 10 Marzo 1991. Si operò con difficoltà estreme sia per i velivoli che per il personale in quel rigido inverno dell'altopiano anatolico; si aggiunga a questo il costante rischio di azioni terroristiche o attacchi missilistici iracheni con armi chimiche. I velivoli che parteciparono alla Operazione ACE Guard decollarono da Villa il 6 Gennaio 1991 e dopo soste tecniche a Gioia del Colle e Bandirma arrivarono ad Erhac alle 16.30. Il 26 Gennaio i velivoli ricevettero l'ordine immediato di dispersione in volo per un allarme missilistico che avrebbe potuto colpire la base; il personale a terra era dotato di maschere antigas e poteva rifugiarsi in appositi bunkers.

I velivoli effettuarono oltre 300 missioni pattugliando il confine Turco-iracheno



### IL SUPPORTO A TERRA

Noi, dei gruppi di volo, abbiamo vissuto bene a Villafranca, all'interno della grande famiglia della 3 Aerobrigata/3 Stormo; abbiamo vissuto amati e coccolati e tutte le attenzioni erano per noi che costituivamo la punta di diamante del Reparto, la parte più visibilmente esposta e celebrata; certo molto dobbiamo anche a chi ci ha amati ed assistiti nel nostro lavoro; a partire dal Centro Manutenzione che ci forniva velivoli efficienti ed affidabili, al magazzino MSA che ci forniva i materiali speciali ed il carburante di cui avevamo bisogno, ai controllori di volo, ai tecnici di telecomunicazioni, al Gruppo Difesa per la protezione di tutti noi e delle nostre famiglie alloggiate presso il Villaggio Azzurro, per non parlare della parte importantissima ed invisibile del Gruppo Logistico (SLO) che ogni giorno ci forniva energia elettrica, riscaldamento, mense sempre pronte anche dopo i voli notturni, automezzi per muoverci in una base aerea grande e dispersiva, manutenzione delle infrastrutture, assistenza sanitaria, alloggi per noi e per le nostre famiglie.



Di sicuro dimentichiamo di citare qualcuno ma non per importanza o ingratitudine; chissà quanti nostri colleghi di altri servizi tecnici o logistici ci avranno assistiti in silenzio ed avranno risolto problemi per noi senza che lo sapessimo come ad esempio l'Ufficio Amministrativo, l'Ufficio Personale, il Pumass, l'Ufficio Meteo, il Cappellano Militare, etc. Anche numeroso personale civile si è dedicato con passione a dar vita e a migliorare l'efficienza di uffici e servizi; la base, oltre che di un Cinema disponeva anche di una barberia, di una sartoria, di una calzoleria, di una palestra, di un campo di calcio, di due campi da golf, una zona per il tiro al piattello, una biblioteca, un Ufficio Postale, una lavanderia, etc.

Vivevamo in questa famiglia dunque dividendo l'attenzione familiare con altri Gruppi e come in ogni famiglia non sempre la convivenza era semplice ma di sicuro era altamente stimolante: si respirava un sano spirito di emulazione e di competizione, gli errori di uno servivano d'esempio per gli altri; le idee brillanti venivano copiate ed assimilate, le esperienze, le procedure, le invenzioni diaboliche fatte per emergere e distinguersi erano una corsa continua al raggiungimento del top; il Reparto era un crogiolo in continuo fermento verso la perfezione ed il superamento del normale; c'era oltre ad un sano spirito competitivo, un brillante spirito goliardico che aiutava tutti a cementarsi intorno ad un simbolo o uno stemma o una sede di servizio. Forse tutta questa attività notevole ha consentito al Reparto di emergere nel campo della ricognizione aerea come massimi esperti in materia; era ovvio che in una base aerea con un solo gruppo di volo tutto questo stimolo positivo veniva meno, ma gli stimoli, in verità, non sono stati tutti positivi; come succede nelle buone famiglie, in qualche occasione si finiva con l'esagerare perdendo di vista il fine ultimo della sana competizione trasformandolo in lotta: per accaparrarsi una jeep in più o per un finanziamento speciale per l'acquisto di qualcosa di utile o per una dotazione di mobili nuovi o per una dotazione di cancelleria superiore rispetto a quella degli altri due gruppi. Competizione tra fratelli, gelosie, voglia di arrivare per primi, difesa dei propri spazi ma anche orgoglio di appartenenza allo stesso tetto. Fortunatamente si trattava di casi rari. Il bilancio totale, col senno di poi, è altamente positivo.

## **GLI ULTIMI ANNI DELL'ERA F-104**

Agli inizi degli anni '80 si verificò una crisi generalizzata in Aeronautica dovuto in parte ad un notevole esodo di piloti verso le compagnie aeree civili. Questo comportò delle modifiche anche all'organizzazione interna del Terzo Stormo che fu costretto a ridimensionare il ruolo del 28° Gruppo che passò da Gruppo di volo operativo ad Unità di Conversione Operativa Avanzata con lo scopo di addestrare ulteriormente i piloti di F104 prima di essere assegnati ai gruppi di volo operativi. Questa attività durò circa quattro anni fino al 1984 quando il numero dei piloti AM ricominciò a crescere consentendo al 28° Gruppo di riprendere il suo ruolo operativo a pieno titolo.

Intanto, a cominciare dal 1992 la base cominciò a prepararsi per ospitare il nuovo velivolo AMX; cominciarono quindi numerosi lavori di demolizioni e ristrutturazioni di hangar, officine ed aree operative con conseguente ridislocamento di uffici ed attività operative.

Si operò quindi con questo assetto operativo/addestrativo fino al 13 Dicembre del 1992, quando a seguito di una disposizione tecnica dell'Autorità nazionale tutti i velivoli F104G furono messi a terra per poi essere trasferiti definitivamente sulla base aerea di Grosseto. Finiva così l'era dello spillone a Villafranca. Mentre alcuni piloti e specialisti venivano inviati ai centri di addestramento AMX, altri dovevano accontentarsi di aspettare il loro turno volando con un paio di velivoli MB 339 assegnati alla Squadriglia Collegamenti.

## L'AMX

L'AMX (denominato anche Ghibli) è un velivolo concepito per missioni di addestramento operativo, attacco al suolo e ricognizione, prodotto in Italia ed in Brasile; il progetto risale alla fine degli anni 80 quando l'Aeronautica sentiva il problema di sostituire altri velivoli ritenuti ormai obsoleti per lo stesso tipo di missione. L'AMX ne ha acquistato un lotto di 136 esemplari di cui 26 esemplari biposto per l'addestramento.

Il primo volo avvenne in data 15 Maggio 1984; le specifiche operative richiedevano tra l'altro la capacità di trasportare il pod da ricognizione Orpheus già in dotazione ai reparti ricognitori dell'AM. In questo contesto, l'AMX diventò il naturale successore del velivolo F-104 e che cominciava ormai inesorabilmente a sentire il peso degli anni sia per gli aspetti operativi che quelli di manutenzione che per i costi di gestione.

I primi esemplari di serie cominciarono ad essere consegnati ai reparti dell'Aeronautica



Militare dal 1988, ma il primo velivolo fu assegnato al 132° Gruppo nel 1991. La vita operativa si svolse con notevoli problemi sino al 1996, in quanto gli esemplari soffrirono di una serie di importanti problemi tecnico-logistici che ne compromisero l'efficacia e l'affidabilità. La flotta fu messa a terra due volte, nel 1991 e 1996, dopo gravi incidenti di volo con principale accusato il motore, ritenuto troppo anziano come concezione e sottodimensionato. In occasione del secondo arresto delle attività nel 1996, erano in tutto stati perduti sette velivoli in gravi incidenti. La storia si ripeté ancora una volta! Dopo circa 20 anni di attività con lo spillone, il 3° Stormo fu costretto ad abbandonare ancora una volta il suo velivolo in linea, il magnifico F-104G, che tante soddisfazioni aveva dato a piloti e specialisti, a favore di un nuovo velivolo, certamente più moderno, e quindi.....una nuova storia!

Tutto ricominciò daccapo: ambientazione, procedure, ottimizzazione, comprensione di nuovi problemi e nuova gestione operativa, logistica e manutenzione con un aggravio in più. Questa volta si trattava di un velivolo nuovo di zecca e come tutte le cose nuove c'erano molti peccati di gioventù da capire, scoprire e correggere; in fondo, nonostante il grande passo avanti fatti dall'RF-84 all'F-104, si trattava di due velivoli ormai ampiamente collaudati, che avevano prestato servizio in altre realtà aeronautiche e quindi ci arrivava una macchina di cui si conoscevano in anticipo pregi e difetti. Nella transizione da F-104 ad AMX, pregi e difetti erano tutti da scoprire!!

Ed inoltre si profilava per la prima volta il passaggio definitivo da un ruolo di ricognizione pura ad un ruolo misto di ricognizione e di caccia-bombardiere; quindi AMX significò triplo salto mortale: nuova organizzazione, nuovo sistema d'arma, nuovo ruolo.

Ma niente ci aveva spaventato in passato e niente ci spaventava ora!! E per la prima volta, si cominciò a parlare di trasmissione di dati in volo e di rifornimento in volo.

Dall'aprile del 1993 la base del 3° Stormo fu sede di rischieramento di un contingente olandese composto da velivoli F-16 e personale proveniente da vari Gruppi della RNLAF, nell'ambito dell' Operazione Deny Flight per interdire voli militari sul cielo della Bosnia. In quella occasione, i servizi



logistici, tecnici e di difesa della base offrono tutto il supporto necessario agli ospiti.

Grande fu la collaborazione durante tutto il periodo ed anche la cittadinanza di Villafranca si abituò per presto ai rumorosi decolli diurni e notturni dei possenti F16. L'operazione durò ben due anni e si concluse nel dicembre 1995. Il contingente olandese continuò però ad essere rischierato sulla base di Villafranca perché impegnato, sempre sotto l'egida della NATO, in una nuova missione sui cieli della Bosnia: l'operazione Decisive Endeavour volta a garantire il rispetto degli accordi di pace tra i contendenti della guerra appena conclusa nella ex-Jugoslavia.

Dal luglio 1996, velivoli del 3° Stormo partecipano alla Decisive Endeavour svolgendo missioni di ricognizione fotografica utilizzando il velivolo AMX. Erano in assoluto le prime missioni di ricognizione in teatro operativo reale con il nuovo velivolo. Inoltre, a partire da Ottobre del 1996, una cellula di velivoli F16 del 31° Gruppo della Aeronautica militare belga., si rischierà su Villafranca per partecipare alla stessa operazione NATO, con alcuni F-16.

Tra il Marzo ed Aprile 1997, il 3° Stormo venne impiegato in operazioni di ricognizione tattica nell'ambito dell'operazione "ALBA"; una missione di pace tutta italiana svoltasi in Albania in adesione ad una risoluzione delle Nazioni Unite. Le missioni furono svolte da una cellula di velivoli rischierati sulla base aerea di Amendola.

In data 30 Settembre 1997, l'Aeronautica Militare decise di chiudere il 28° Gruppo, lasciando al 132° l'eredità del 3° Stormo nella attività di volo ricognitiva; il 28° Gruppo fu posto quindi in posizione "quadro" e piloti, personale tecnico, equipaggiamenti e la stessa sede furono inglobati nel 132° Gruppo.

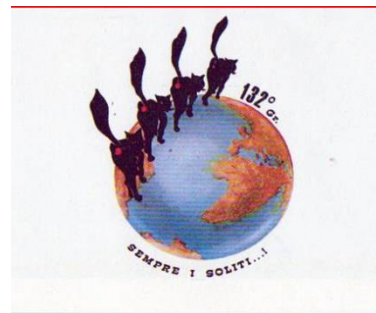
Un ulteriore impegno importante del 3° Stormo nei suoi ultimi anni a Villafranca e prima di essere trasferito ad Istrana fu sicuramente la partecipazione al conflitto in KOSOVO (operazione ALLIED FORCE ) da Marzo a Giugno del 1999, nella quale una cellula del 132° gruppo fu rischierata ad Amendola ove venne costituita una Sezione Operativa AMX con l'unione di tutti i Gruppi AMX dell'AM.

Al termine dell'operazione verranno svolte 46 missioni operative di guerra, la maggior parte delle quali con il rilascio di armamento reale su territorio ostile, per un totale di oltre 120 ore di volo e 13 missioni addestrative.

Al termine del conflitto, il 132° Gruppo rientrò per un breve periodo a

Villafranca per essere però trasferito definitivamente ad Istrana presso il 51° Stormo in data 6 Luglio 1999.

Lo stormo dei quattro gatti rimase per la prima volta senza aeroplani e dovette reinventarsi una nuova storia!!



## UNA NUOVA ERA

Con il trasferimento del 132° gruppo ad Istrana, in data 6 Luglio 1999, il 3° Stormo perdeva definitivamente la sua componente aerea; lo Stormo, in quelle condizioni non aveva più alcun senso di sopravvivere in quanto tale mentre l'attività aerea dell'aerostazione civile prendeva sempre più piede e l'aeroporto di Villafranca passava da aeroporto militare aperto al traffico civile ad aeroporto civile.

Molti altri eventi storici intanto avevano cambiato l'assetto mondiale geopolitico; la caduta del muro di Berlino, la dissoluzione dell'Unione Sovietica e del Patto di Varsavia, il riassetto geopolitico dell'Europa dell'est, nuovi assetti geostrategici globali, etc. In questo contesto al 3° Stormo, senza velivoli operativi, veniva richiesto ancora una volta di cambiare pelle.

L'idea nacque a sostegno di una nuova strategia NATO basata sulla proiezione delle forze e sulla capacità di operare in missioni "fuori area", fuori cioè dai primitivi compiti assegnati per contrastare il nemico di sempre rappresentato dal blocco sovietico.

Gli interventi fuori area della NATO non erano solo interventi a carattere militare, ovviamente giustificati e diretti da Risoluzioni del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite ma comprendevano anche operazioni a carattere umanitario ed operazioni di mantenimento della pace in aree di disordini locali, nonché operazioni di separazione di forze belligeranti. Tutto questo richiedeva ovviamente di potersi proiettare in aree fuori confine mantenendo una capacità tecnico-logistica che desse pieno sostegno alle forze operative sul posto. In questo contesto si ebbe l'idea di trasformare il 3° Stormo in un Reparto Logistico capace di fornire supporto alle forze militari italiane e NATO operanti fuori area. Una nuova sfida per i gatti di Villafranca.

Il 19 luglio 1999 il 3° Stormo divenne Reparto Mobile di Supporto (RMS). Cambiò pelle ancora una volta e cominciò a dotarsi di assetti logistici e tecnici capaci di assicurare la nuova missione operativa e già dai primi di Agosto dello stesso anno, circa 120 uomini partirono per il Kosovo dove, nella città di Gjakova, costituirono il Distaccamento Aeronautico A.M.I.Ko. (Aeronautica Militare Italiana in Kosovo). In seguito, il Reparto fu stato sempre presente in tutte le altre operazioni "fuori area" a cui ha partecipato la Forza Armata (Albania, Eritrea, Kirghizistan, Emirati Arabi Uniti, Iraq e soprattutto Afghanistan). Per aver "svolto un'attività estremamente qualificata con interventi in teatri caratterizzati da elevata intensità operativa", con Decreto del 10 settembre 2003, l'allora Presidente della Repubblica, Carlo Azeglio Ciampi, ha concesso al Reparto Mobile di Supporto la Bandiera di Guerra, consegnata dal Ministro della Difesa, on. Antonio Martino, durante una solenne cerimonia tenutasi il 15 aprile 2004 presso l'Aeroporto Militare di Villafranca.

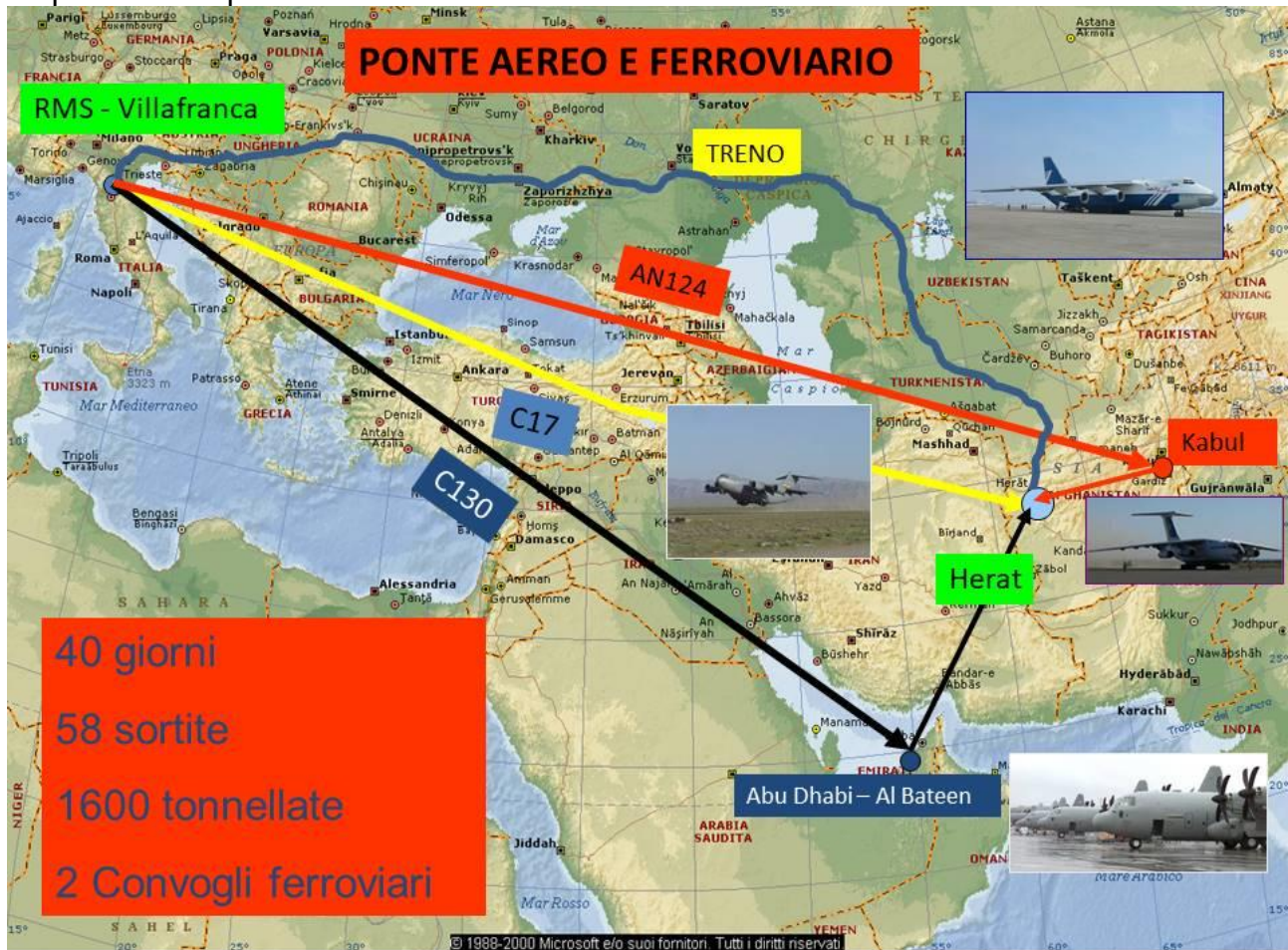
## CAMP ARENA

Nel Marzo del 2005 al Reparto Mobile di Supporto fu richiesto dalla NATO e dalle Nazioni Unite di contribuire alla realizzazione di una base aerea in Afghanistan idonea a supportare le operazioni internazionali in quello scenario operativo.



Si trattava di un'operazione di grande respiro che richiedeva uno sforzo ed una capacità mai provate fino ad allora. Ancora una volta i quattro gatti avrebbero dovuto adattarsi a nuove esigenze, sperimentare nuove soluzioni e nuove operazioni, inventare ex novo una attività mai sperimentata prima in territorio potenzialmente ostile, in un ambiente internazionale ed in un'area geografica difficile da raggiungere e poco affine alle nostre abitudini dal punto di vista climatico.

Il luogo prescelto dalle autorità NATO era una vecchia base afgana nei pressi della cittadina di Herat dove pre-esisteva un vecchio campo di volo ed una pista semidistrutta da precedenti operazioni militari.



Serviva ovviamente di tutto: dalle tende iniziali per ospitare il primo nucleo di operatori, ad alloggi più confortevoli per affrontare il rigido inverno afgano, al supporto logistico di base per garantire mense, assistenza medica, protezione fisica; l'intervento richiedeva anche di ripristinare le vecchie infrastrutture e costruirne di nuove: tutto questo richiedeva la disponibilità di mezzi di trasporto, ruspe, materiale elettrico, ponti radio ed una infinita necessità di altri materiali ed attrezzature che sarebbe stato difficile reperire in loco.

Dopo una prima ipotesi di trasporto aereo di tutto quanto necessitava, ci si rese conto che un ponte aereo anche massiccio non sarebbe stato sufficiente a garantire la disponibilità in loco di tutte le attrezzature; si decise quindi di trasportare per via aerea il primo contingente di uomini e mezzi e le prime attrezzature di primissimo utilizzo. La base aerea di Villafranca divenne quindi la piattaforma di organizzazione di questo ponte aereo realizzato con vari tipi di velivoli di grande dimensioni che imbarcavano il loro prezioso carico a Villafranca per recapitarlo ad Herat.

Con il ponte aereo furono trasportate oltre 1000 tonnellate di materiale. Una sfida enorme sia dal punto di vista della selezione dei materiali che dal punto di vista tecnico-organizzativo per rendere possibile il trasporto aereo di materiale vario in base al peso, alle dimensioni, alla pericolosità del trasporto, etc.

Ma in un secondo tempo ci si rese conto che i velivoli da trasporto da soli non bastavano e quindi.....l'ingegno italico contribuì a realizzare un fantastico e inimmaginabile convoglio ferroviario tra Villafranca ed Herat una sperduta provincia afgana sconosciuta ai più.

Il 2 agosto del 2005 furono allestiti presso lo scalo ferroviario di Verona due convogli ferroviari che attraversarono l'Europa dell'est per continuare in Russia e nel continente asiatico fino a destinazione; circa 5000 chilometri di percorso; furono ovviamente affrontati i problemi più disparati: da quelli doganali a quelli di sicurezza a quelli tecnici dovuti a differenza dello scartamento dei binari a quello finale dalla stazione ferroviaria di



destinazione in Afghanistan al campo base, con autocarri, per un centinaio di chilometri. Il tutto in un lasso di tempo di circa 40 giorni.

Anche dal punto di vista istituzionale, questa operazione rappresentava qualcosa di innovativo: per la prima volta dalla fine della seconda guerra mondiale una bandiera di guerra dell'Aeronautica Militare Italiana avrebbe varcato il confine italiano per assestarsi in un paese straniero: era il 4 Marzo 2005. Lo scopo finale di quel campo chiamato in gergo operativo FSB (Forward Support Base) era quello di assicurare il funzionamento della base aerea e di conseguenza fornire il supporto a tutta l'attività aerea sulla base (torre di controllo, procedure velivoli, antincendi, rifornimenti, controlli, etc), assicurare la protezione del personale all'interno della base, la formazione e l'addestramento di personale locale afgano sulle procedure aeroportuali per lo sviluppo del traffico aereo civile, allo scopo di consentire loro di autogestirsi autonomamente, ed infine la partecipazione ad eventuali altre operazioni richieste dai Comandi superiori.



La pianificazione dell'iterata operazione in Afghanistan da parte della NATO prevedeva che la base di Herat raggiungesse la capacità operativa entro tre mesi; tutto doveva essere pronto per quella scadenza per assicurare che Herat fosse al massimo della prontezza operativa per il suo scopo definitivo. In quel contesto l'RMS avrebbe dovuto organizzare e completare una base con alloggi e servizi per un contingente di circa 700 persone; un piazzale per ospitare una squadriglia di elicotteri, un deposito carburante di media grandezza capace di assicurare sia il rifornimento dei velivoli di stanza ed in transito programmati ad operare ad Herat, che il rifornimento dei veicoli a terra, un supporto logistico adeguato alle necessità del personale assegnato, energia elettrica, acqua, riscaldamento e condizionamento dei locali, deposito munizioni protetto, magazzini per lo storage, officine per la manutenzione dei mezzi e degli edifici, strutture di protezione passiva come ad esempio terrapieni, recinti, cancelli, reti protettive, etc. Un lavoro epico e biblico in mezzo a tante difficoltà di natura politica, militare, locale, climatica, linguistica etc.



La missione ebbe un grande successo nonostante le difficoltà; la nuova base chiamata "Camp Arena" in onore di Verona fu completata nei tempi previsti e servì da base per il perfezionamento dell'attività operativa internazionale.

## LA STORIA CONTINUA

La storia di questo magnifico reparto dei quattro gatti continua imperterrita con grandi successi nazionali ed internazionali e grandi soddisfazioni: Il Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, con Decreto dell'8 giugno 2007, ha conferito alla Bandiera di Guerra del RMS la Croce di *Cavaliere* dell'Ordine militare d'Italia, "riconoscendo l'opera validissima e meritoria svolta, nel corso degli anni, dal personale del prestigioso Reparto in operazioni internazionali, quali le missioni NATO in Afghanistan, Kosovo e Iraq" (Decorato iscritto nel Ruolo dei Cavalieri al numero 2585).

Il 31 marzo 2008, in occasione della solenne Cerimonia per la Celebrazione dell'85° Anniversario della Costituzione dell'Aeronautica Militare, tenutasi a Piazzale Michelangelo in Firenze, lo stesso Presidente ha appuntato tale decorazione alla Bandiera di Guerra del Reparto Mobile di Supporto.

Il 2 maggio 2008 il Reparto Mobile di Supporto viene ridenominato in 3° Stormo "Supporto Operativo".

L'11 settembre 2008, l'Aeroporto di Villafranca è ufficialmente transitato da "Aeroporto Militare aperto al traffico civile" ad Aeroporto Civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile".

Nel Novembre del 2008 un team mobile dello Stormo si rischiera in Afghanistan, presso la base di Mazar e Sharif in supporto ai velivoli Tornado per il montaggio di hangar mobili del tipo Barracuda.

Nell'ambito delle operazioni di soccorso per il terremoto in Abruzzo del 6 aprile 2009 e nelle successive fasi predispositive per il grande evento G8 del 2009, che si è svolto all'Aquila dal 8 al 10 luglio, lo Stormo ha fornito un notevole supporto logistico e, in particolare, presso l'Aeroporto di Preturo (L'Aquila) ha allestito un campo per ospitare circa 400 persone impegnate per il G-8.

Per l'opera svolta in tali ambiti, l'allora Comandante Logistico dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Giuseppe Marani, ha tributato al Reparto un encomio solenne collettivo. Il 31 luglio 2010, il compito di fornire parte dei Servizi della Navigazione Aerea (servizio Radar d'Avvicinamento) del 3° Stormo Supporto Operativo (S.O) di Villafranca viene transitato all'autorità civile ENAV, mentre lo Stormo continua a fornire il servizio di aerodromo (Torre di controllo del traffico aereo ed Ufficio Informazioni Volo). Nel corso dei 24 anni di attività, il Servizio Radar d'Avvicinamento dello Stormo ha fornito i servizi Air Traffic Control (ATC) al traffico aereo civile e militare, gestendo i flussi di traffico degli Aeroporti di Villafranca, Brescia Montichiari e Ghedi.

Nel 2010 il 3° Stormo S.O continua ad essere impegnato nelle attività di supporto ai reparti fuori area assicurando il contributo professionale e tecnico operativo in ambito logistico.

Lo Stormo prende parte a numerose esercitazioni tra le quali, le più significative, la "STARTEX" presso la base aerea di Decimomannu e la "MURGEX" a Gioia del Colle.

In campo internazionale lo Stormo supporta l'esercitazione "RED FLAG" assicurando la gestione dei materiali e l'imbarco del personale sui velivoli diretti a Eielson AFB in Alaska.

Inoltre, per la prima volta nella sua storia, lo Stormo fornisce il suo contributo diretto alla Valutazione Tattica NATO del 6° Stormo di Ghedi, nel settore della protezione chimica, biologica e radiologica.



Sempre nel 2010, il 3° Stormo S.O. partecipa all'esercitazione "GAZZA LADRA" in collaborazione con il Comando Interforze Operazioni Speciali ed all'esercitazione " Mobile Team" presso il Distaccamento aeronautico di Dobbiaco.

La partecipazione a tutte queste esercitazioni di varia natura hanno certamente contribuito a consolidare e maturare l'esperienza del Reparto nei vari e numerosi campi di attività.

Dal 15 ottobre del 2012 il 3° Stormo "Supporto Operativo" è stato ridenominato 3° Stormo di Verona Villafranca.

Gli avvenimenti e le attività recenti degli ultimi dieci anni, fino al 2022 sarà oggetto di analisi in un secondo capitolo di questo file, quando quegli avvenimenti cominceranno ad essere considerati "storia".