

**ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
SEZIONE LADISPOLI CERVETERI**

**VISITA AEROPORTO
PRATICA DI MARE**

Pomezia (Rm)

GIOVEDÌ 15 MARZO 2018

PROGRAMMA

Ore 07.45 – Cerveteri , P.za Aldo Moro. Pullman: 1° Gruppo

“ 07.50 - Cerveteri, Edicola fronte bar Ferrari: 2° Gruppo

“ 08.00 – Ladispoli, P.le Onofri (mercato martedì): 3° Gruppo

“ 09.15 ca. – Ingresso Aeroporto Pratica di Mare.

- Centro Operativo per la Meteorologia (COMet)**
- 8° Gruppo**
- 85° Gruppo C/SAR**
- Pranzo Mensa Circolo Ufficiali**
- Centro Sperimentale Volo**

Ore 16.30 ca. Partenza per Ladispoli, Cerveteri

I Soci interessati possono esprimere da subito la loro volontà a parteciparvi; successivamente saranno contattati per concretizzare la loro partecipazione.

Ciò per permettere agli organizzatori di segnalare all'A.M. in tempo utile l'identità dei partecipanti.

La quota di partecipazione è di € 20.00 e comprende pullman GT e pranzo presso la Mensa del Circolo Ufficiali.

AEROPORTO PRATICA DI MARE

“Col. Pil. Mario de Bernardi”

Pomezia (Rm)

Un po' di Storia

L'aeroporto di Pratica di Mare fu istituito nel 1937 nella tenuta di Campo Ascolano come campo di allenamento aereo. Negli anni che seguirono, l'aeroporto subì continue espansioni e nel dicembre 1942 diventò Scuola strumentale di volo. Durante la seconda guerra mondiale, fu scena di rilevanti eventi storici, così come il transito di Mussolini immediatamente dopo la sua liberazione da Campo Imperatore.

Terminata la guerra, dal 16 giugno 1956 fu sede della IV Aerobrigata Intercettori "Francesco Baracca".

Nel 1957 la base aerea di Pratica di Mare divenne sede permanente del Reparto Sperimentale di Volo. Nel 1959, l'aeroporto fu intitolato al colonnello pilota Mario de Bernardi, medaglia d'oro al valore aeronautico, asso della prima guerra mondiale e primo collaudatore di un velivolo a getto in Italia nel 1940.

Nel 1963 la IV Aerobrigata fu trasferita all'aeroporto di Grosseto ed il *reparto di radiomisure* fu rilocato all'aeroporto di Pratica di Mare e destinato poi ad assumere altre responsabilità operative, fino ad essere trasformato nell'attuale 14^o Stormo nel 1976.

Nel 1997 vi fu trasferito dall'aeroporto di Ciampino il 15^o Stormo elicotteri (trasferito successivamente, nell'ottobre del 2010, presso l'Aeroporto di Cervia-Pisignano), avente compiti di Search and Rescue (Ricerca e soccorso) nel territorio nazionale e nelle acque territoriali e internazionali.

Nello stesso anno fu ricostituita la 9^a Brigata Aerea "Leone", che riunì il 14^o Stormo, il 15^o Stormo ed il Comando Aeroporto. La Brigata fu poi soppressa il 14 giugno 2006 e sostituita dal Comando delle Forze di Mobilità e Supporto di base all'aeroporto di Roma-Centocelle a Roma.

I reparti di volo attualmente presenti sull'aeroporto, sono:

il Reparto Sperimentale Volo, fondato il 20 ottobre 1949 alle dipendenze del Centro Sperimentale Volo e inquadrato nella 1^a Divisione del Comando Logistico; il 14^o Stormo "Sergio Sartof" (formato dall'8^o e dal 71^o Gruppo volo), fondato il 1^o gennaio 1927, disciolto nel 1942 e ricostituito nel 1976;

l'85^o Centro SAR del 15^o Stormo "Stefano Cagna", fondato il 1^o giugno 1931.

Lo Stormo ed il Centro SAR sono entrambi inquadrati nell'ambito del Comando della Squadra Aerea.



Nel cuore del Centro Operativo Meteorologico COMet, dove previsioni del tempo e sicurezza nazionale si incrociano

Cos'è il **Combat Meteo**? E cosa sono le previsioni? La prima è una domanda un po' tecnica, la seconda una che conosci meglio, almeno se hai guardato la Tv negli ultimi 30 anni. Una volta era un servizio Tg di 3' minuti a dirti se il giorno seguente saresti potuto andare al mare oppure no; oggi ci sono app, siti e programmi di approfondimento a raccontarti il domani, ma poco importa: tutte le notizie sulla situazione del cielo passate, presenti e future passano per l'Aeronautica Militare, in particolare per il **COMet** (Centro Operativo Meteorologico) di Pratica di Mare.

Una parola che intriga: "Combat-meteo"...

Si tratta del fornire un'adeguata informazione delle condizioni meteo e dei fenomeni pericolosi per la navigazione aerea (turbolenza, il **Wind shear**, il ghiacciamento, la visibilità), in atto e/o previste, sull'area di interesse concorrendo utilmente alla pianificazione e alla condotta delle operazioni. Immaginate soltanto come temperatura, vento umidità, ecc. influenzino non solo i mezzi, ma anche e soprattutto il personale impiegato in operazioni. La **Forza Armata**, inoltre, organizza corsi di "Combat Weather" per soddisfare le esigenze di reparti impegnati in tutte le attività che caratterizzano le **Forze Speciali** come strumento strategico e moltiplicatore di forza del potere aereo nazionale in un contesto operativo internazionale connotato da minacce "asimmetriche" e sempre in mutamento.

Lo Space Weather.

Lo Space Weather segue il "tempo meteorologico" dell'intera eliosfera che può influenzare le prestazioni e l'affidabilità dei sistemi tecnologici. In Aeronautica è un settore in fase di sviluppo. In particolare si sta iniziando a seguire quel settore dedicato al supporto meteorologico alla navigazione aerea in cui, oltre alle informazioni da sempre fornite, si dovranno prevedere gli effetti dell'attività solare sul volo, come le possibili interferenze delle radiazioni elettromagnetiche solari con i sistemi di telecomunicazioni, aumentandone così la sicurezza.

Se consideriamo l'aumento del numero di osservazioni, degli strati e della densità di punti da calcolare, dagli anni '50 si è avuto un aumento della potenza di calcolo necessaria fino a 100 miliardi di elementi.

CENTRO SPERIMENTALE VOLO



La 1ª Divisione del Comando Logistico, costituita il 1° marzo 1999, si identifica con il Centro Sperimentale di VoLo di Pratica di Mare (Roma) e raccoglie tutti gli enti deputati alla sperimentazione dell'Aeronautica Militare.

È pertanto responsabile della sperimentazione e della valutazione di tutti gli aeromobili della Forza Armata e del materiale aeronautico oltre della definizione delle metodologie per il loro uso e manutenzione.

Assicura inoltre il controllo della configurazione software degli aeromobili e collabora con altri centri di sperimentazione, nazionali ed internazionali.

Dalla 1ª Divisione del Comando Logistico dipendono il Reparto Sperimentale di VoLo, il Reparto Armamento, il Reparto Chimico, il Reparto di Medicina Aeronautica e Spaziale e la R.A.MI. (Rappresentanza Aeronautica Militare) Scuola EPNER di Istres Codex (Francia).

Reparto Sperimentale di VoLo

È il Reparto incaricato della preparazione e dell'esecuzione di tutte le prove, a terra ed in volo, degli aeromobili e dei prototipi del materiale utilizzato nell'attività di volo. Svolge, inoltre, attività istruzionale finalizzata alla formazione di piloti collaudatori di produzione, che si esplica anche nei riguardi delle altre Forze Armate e Corpi Armati dello Stato. Il Reparto Sperimentale di VoLo è articolato sul 311° Gruppo VoLo, sul Gruppo Tecnico, sul Gruppo Gestione Software e sul Gruppo Ingegneria per l'Aero-Spazio. Ha in forza piloti e navigatori collaudatori sperimentatori, ingegneri, tecnici e meccanici sperimentatori la cui formazione avviene negli Stati Uniti, in Gran Bretagna e in Francia presso le uniche "Test Pilot School" riconosciute.



L'**VIII Gruppo** nasce il 9 dicembre 1916 con sede a Krionero (a 4 km da Alona), per la Campagna di Albania, ne fanno parte l'11^a Squadriglia da bombardamento Caproni, la 34^a Squadriglia Farman e una sezione di caccia Nieuport . Il 23 settembre la Sezione da caccia diventa 85^a Squadriglia Nieuport. Combatté durante la prima guerra mondiale assegnato al servizio del XVI Corpo d'Armata impegnato in Albania.

Nel 1925 l'8^o Gruppo, costituito dalla 92^a, 93^a, 94^a e 95^a Squadriglia da caccia e basato a Mirafiori su Nieuport 29 ed Ansaldo AC.2, entra a far parte del 2^o Stormo della Regia Aeronautica.

Con la fine del secondo conflitto il gruppo venne riequipaggiato con i P-51 Mustang. In data 13 dicembre 1950 viene ricostituito il 2^o Stormo usando proprio l'8^o Gruppo, dal 1955 gli vengono forniti i nuovi de Havilland DH.100 Vampire per poi passare sugli F-86 su cui, insieme a piloti di altri gruppi, costituisce la pattuglia acrobatica dei Lancieri Neri. Il 1^o settembre 1962 l'8^o viene però sciolto.

Il reparto viene nuovamente ricostituito il 1^o giugno 1976 all'Aeroporto di Pratica di Mare venendo assegnato alla nuova specialità *Radio Misure*. Passando su vari aerei, tra cui il C-47 e il PD-808, il Gruppo svolge anche mansioni di trasporto e rifornimento in volo, con 4 velivoli Boenig 707 T/T, prestando servizio in tutto il territorio nazionale e in numerose operazioni NATO, secondo le direttive del 14^o Stormo in cui entra a far parte.

Attualmente L'8^o Gruppo Volo è addetto alla verifica dell'affidabilità di tutti i tipi di radioassistenza presenti nel territorio italiano utilizzando velivoli Alenia G.222RM, allo svolgimento di missioni di intelligence elettronica con velivoli Alenia G.222VS e allo svolgimento di missioni di rifornimento in volo e trasporto operando con i Boeing KC-767°.



Sulla base aerea dal 2 Ottobre 1997 è sempre stato presente prima con l'intero comando del 15 Stormo (con anche il 81 CAE e 615 Sq Collegamenti) e dal 28 Settembre 2010 (effettivo dal 5 Ottobre 2010) con il solo 85 Centro S.A.R. Il Centro si compone da 2 squadriglie di volo a cui sono assegnati sia i piloti sia i specialisti di bordo (quali operatori di bordo, mitraglieri, aero-soccorritori, assistenti di sanità):

- 142^a Squadriglia
- 288^a Squadriglia

Il Centro utilizza l'elicottero HH139A dell'Agusta-Westland che è dedicato al soccorso e impiegabile in condizioni ognitempo con dotazioni avioniche e tecniche di rilievo. L'autonomia è sufficiente per operare nell'area di pertinenza assegnata al Centro e in caso di necessità, può velocemente raggiungere le eventuali aree di intervento lontane con scali tecnici. Il numero di aeromobili assegnati comporta una gestione attenta delle ore di volo per garantire sempre un equipaggio pronto di allarme. Inoltre il quotidiano addestramento e l'equipaggiamento degli aero-soccorritori (in gergo ARS), sempre aggiornato e adeguato, è sufficiente per garantire la completa sicurezza negli impieghi tipici sul mare come su terra; si richiede una buona dose di sacrificio e amalgama tra l'intero equipaggio di volo per operare necessariamente al limite in completa sicurezza per raggiungere il massimo obiettivo cioè "salvare la vita umana". Si continua così la ormai pluriennale tradizione dei "Leoni" cioè "NEC IN SOMNO QUIES" (neanche nel sonno la quiete).

FRANCESCOVIZ

