



ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
SEZIONE LADISPOLI-CERVETERI
“Cap. Pil. Valerio Scarabellotto M.O.V.M.”

AEROPORTO DI FURBARA

CENNI STORICI

non dimenticare, la tua storia la hanno iniziata i tuoi predecessori



Campo di Aviazione Furbara, 1924

Col. (C) Stefano Visione

Mag. (C) Franco Di Antonio

DALLA NASCITA ALLA FINE DELLA II GUERRA MONDIALE

L'Aeroporto di Furbara, è sito in una frazione di Cerveteri, al chilometro 47,2 della via Aurelia.

E' delimitato a nord dal fosso "Portatore" che lo divide dalla riserva naturale regionale di "Macchia Tonda" a sud dal fosso "Turbino", che lo divide dalla tenuta Pallavicini; ad est dalla linea ferroviaria Roma - Ventimiglia ed ad ovest dal mar Tirreno.

L'aeroporto di Furbara si estende su una superficie pianeggiante di circa 200 ettari.



Campo di Aviazione Furbara - Hangar, 1924

E' uno degli aeroporti militari di maggiore anzianità in Italia essendo presente dal tempo della prima guerra mondiale. L'aeroporto di Furbara nasce come campo di volo nel 1913; destinato inizialmente alle attività dei dirigibili del Corpo Volontario Aerostieri per le esperienze del Regio Esercito Italiano.

Durante il primo conflitto mondiale la struttura venne utilizzata come sede di una scuola di pilotaggio per aerei da caccia. Nel 1917 il Campo di Furbara è anche sede di una Scuola di Tiro. L'anno successivo alla Grande Guerra, molti campi terrestri furono disattivati o abbandonati.

Una nota informativa del marzo 1919 del Comando Superiore d'Aeronautica elencava i campi di aviazione che essendo ancora presidiati dai reparti militari permettevano, con assistenza tecnica locale, l'approdo agli aeroplani che compivano lunghe tratte. Tra di essi si segnalavano i tre sistemi aeroportuali concentrati intorno alle città di Roma, Milano e Torino, comprendendo il primo i campi di Centocelle, Cerveteri, Furbara e Montecelio.

Nel 1920 Furbara diviene sede della prima pattuglia acrobatica. L'aeroporto è dedicato proprio a "**Mario Ugo Gordesco**" capitano del Regio Esercito Italiano e comandante della 1^a pattuglia acrobatica a Furbara.



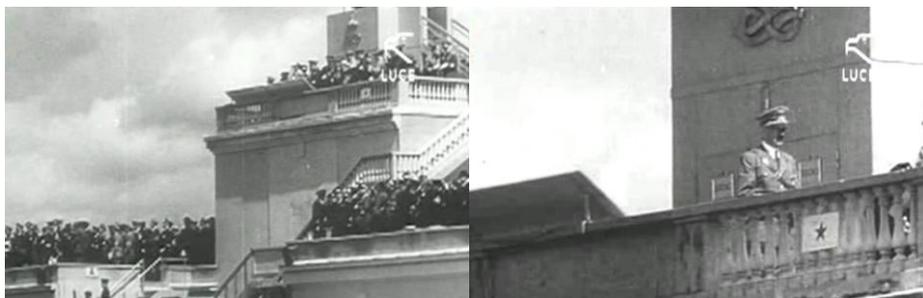
Cap. Mario Ugo Gordesco

Il 24 ottobre 1927 sul campo di Furbara viene di nuovo costituita la Scuola Caccia, il sito si dimostrerà inadatto perché in zona malarica, così nel 1928, iniziarono i lavori di potenziamento a Castiglione del Lago per trasferirvi il reparto; la sede umbra sarà intitolata al noto aviatore perugino, Leopoldo Eleuteri (asso della caccia della I Guerra mondiale con otto vittorie su aerei nemici), nato a Castel Ritaldi (PG) nel 1894 e morto in un incidente aereo sull'aeroporto di Furbara nel 1926.



All'inizio degli anni '30 Furbara fu destinato alle attività operative di sperimentazione in volo con le armi di lancio e di caduta impiegate sui velivoli della Regia Aeronautica.

Il 1937 è l'anno d'oro dell'acrobazia aerea, i reparti italiani partecipano con successo a diverse manifestazioni in Europa e le capacità degli equipaggi italiani vengono anche utilizzate per la penetrazione commerciale e politica nel Sud America. La pattuglia acrobatica del 4° Stormo esordisce a Furbara e a Roma, gli italiani si fanno notare oltre che per le manovre dette "Bomba" e "Volo Folle" per l'atterraggio in formazione di dieci.



L'8 maggio 1938 si ebbe la famosa visita di Hitler, Mussolini e del Re Vittorio Emanuele III a Santa Marinella in occasione di una imponente

esercitazione militare presso il campo di Furbara. Le manovre videro impegnati tre battaglioni; bersaglieri, carri e fanti, quattro compagnie; mortai da assalto da 45, mortai da 81, pezzi da 47, un plotone fucilieri, un plotone mitraglieri e una compagnia fanti. Alcune navi alla fonda di fronte a Furbara nello spazio di 51 minuti verranno affondate da un attacco aereo, con ondate di velivoli che si alternarono ogni due minuti.



Al termine dell'esercitazione il pranzo fu organizzato al Castello Odescalchi di Santa Marinella.

In occasione della visita a Ciampino del Cancelliere tedesco, la pattuglia del 6° assieme a quelle del 1°, 3° e 4° Stormo partecipano ciascuna con sette velivoli per un totale di 28 CR. 32, alla grande manifestazione aerea dell' 8 maggio,

denominata < OPERAZIONE H >

Operazione < H >, poligono di Furbara 8 maggio 1938:

Con la notizia della visita in Italia del Cancelliere del III Reich, lo SMA dirama ai Comandi della 1^ e 2^ Zona Aerea l'ordine di organizzare, presso i sottoposti Reparti (3°, 6°, 1° e 4° Stormo) una super pattuglia acrobatica. Al comando del "pattuglione" viene designato il magg. A. Remondino del Quarto e l'aeroporto di Gorizia viene scelto come base di rischieramento per i ventotto CR.32. La formazione del 3° raggiunge Gorizia mentre quella del 1° fa la spola tra Campoformido e Gorizia.

In marzo incominciano le prove con un programma acrobatico appositamente studiato e adattato ad una formazione pesante di ventotto velivoli. L'inizio non è esaltante. In un atterraggio a Gorizia il s.magg. Mariani investe il piano fisso di sinistra e un pezzo di timone del CR.32 del serg. Bedeschi; i s.magg.ri Renzi e Romandini nell'eseguire un < looping > si toccano con l'ala senza riportare danni. Il 13 aprile nel cielo di Ronchi, alla sommità del < looping > di ventotto velivoli il s.magg. Montegnacco primo gregario sinistro del 1° Stormo, viene in collisione con il CR.32 del cap. Brambilla: ne segue una crambola. Il velivolo di Renzi urta l'estremità alare dei piani di coda di Remondino, Romandini secondo di destra, urta con l'ala del proprio velivolo i piani di coda di Renzi. I CR.32 di Montegnacco e Brambilla entrano in vite precipitando a terra. Il cap. Brambilla si salva lanciandosi con il paracadute mentre Montegnacco perde la vita nello schianto. Infine, per motivi di salute i m.lli Carestiato e Maraschi abbandonano la formazione.

Il 26 aprile la partenza della super pattuglia per Ciampino con scalo tecnico a Forlì dove ad aspettarli c'è il Duca d'Aosta Vicerè d'Etiopia. Il giorno dopo decollo per Roma "portati" dal Duca con il suo Ghibli CA 309. Durante il trasferimento Agonigi è costretto ad un atterraggio di fortuna, riportando solo danni al mezzo, per una piantata del motore. Il pilota raggiunge Roma in treno.

L'8 maggio alla presenza di S.M. il Re d'Italia, il principe di Piemonte, il Capo del Governo, i Capi di Stato Maggiore italiani e tedeschi, ufficiali Superiori e Inferiori della Regia Aeronautica e della Luftwaffe, gli addetti militari stranieri e la stampa, la super pattuglia apre l'esercitazione con la presentazione della < croce uncinata > eseguita da ventisei velivoli. Segue il rientro, trasformazione, passaggio delle quattro squadriglie < a bastone >, in file parallele, < botte >, trasformazione e la super pattuglia rientra con due squadriglie in < fila indiana > e le altre due a < doppio cuneo >. Quindi la prima formazione effettua dei < tonneau > individuali a bassa quota, < l'imperiale > e una picchiata con due giri di vite. La seconda formazione presenta una serie di < looping > in formazione di < doppio cuneo > e di < freccia >. Rientro della prima pattuglia che presenta una < tripla ruota > e, tempo per il ricongiungimento, la formazione del sesto si esibisce nel < tonneau

> simultaneo di sette velivoli. In finale il < looping > di ventuno più sette velivoli. Dopo la presentazione acrobatica, sfilano sul cielo campo quattrocento velivoli, fatti partire su allarme dagli aeroporti della Toscana, del Lazio e della Campania. Ritornano quindi i ventotto CR.32 della formazione acrobatica disposti a < fascio littorio >. Segue un'azione di bombardamento da parte di bombardieri leggeri e pesanti e in chiusura la super pattuglia si esibisce nella figura del < volo folle > con trentadue velivoli (ventotto più quattro riserve). Il 10 maggio le formazioni rientrano a Gorizia.

Durante l'ultimo conflitto mondiale l'aeroporto di Furbara fu sede di reparti di Fiat CR. 32 e di CR. 42 e squadroni di "Stukas" e Junker 87J della Luftwaffe tedesca, schierati a protezione dei cieli di Roma.

L'ultimo periodo bellico vide il declino dell'attività di volo di Furbara; infatti, a partire dal luglio del 1943 sino al novembre di quell'anno gli anglo-americani sferrarono pesantissimi attacchi aereonavi. Tali azioni portarono tutte le infrastrutture di Furbara ad essere letteralmente rase al suolo; si salvò solo la torre all'ingresso, struttura architettonica caratteristica del periodo.

Il 7 settembre 1943 ufficiali americani giungono segretamente a Roma per organizzare un lancio di paracadutisti americani (Operazione Giant 2) a Cerveteri e Furbara, per intervenire in soccorso degli italiani in occasione dell'annuncio ufficiale dell'armistizio e difendere così efficacemente Roma dai tedeschi. Questi aeroporti avrebbero dovuto essere occupati e tenuti dalle truppe italiane poste a difesa della capitale, tra cui il Corpo di Armata Motocorazzato e le divisioni di fanteria Granatieri di Sardegna e Sassari. L'operazione fallisce prima di nascere a causa dell'impossibilità di liberare gli aeroporti dai presidi tedeschi e del collasso dello Stato italiano.

IL DOPOGUERRA

Nel dopoguerra Furbara divenne Nucleo Sperimentale Armamento per le esercitazioni con armi che avevano bisogno di spazio, l'aeroporto è infatti davanti al mare, tra Cerenova e Santa Severa, ed all'epoca aveva dipendenza amministrativa dall' aeroporto di Vigna di Valle. A sua volta aveva un distaccamento in Torre Chiaruccia, presso Santa Marinella, quale punto avanzato della costa tirrenica per le trasmissioni a carattere militare. L'aeroporto, comandato da un ufficiale con il grado di colonnello, fu dequalificato dopo l'apertura di Fiumicino che ne ha imposto il limite di impiego al solo volo "a vista" ed a bassa quota. Anche la stazione ferroviaria, che si trova proprio a ridosso dell'aeroporto, è stata prima declassata e poi tolta dagli orari ferroviari per il progressivo potenziamento di Marina di Cerveteri.

Il Poligono di Furbara, che occupa una buona metà dell'aeroporto, ha ospitato i primi test di missili di progettazione e costruzione italiana. Fu poi abbandonato in favore del nuovo impianto costruito dall'Aeronautica Militare a Salto di Quirra, in Sardegna.

Se infatti il progetto VEGA (progetto ESA in cui l'Italia contribuisce con il 65 % dei finanziamenti) parte ufficialmente nel 1998, le sue radici affondano in una tradizione di ricerca e sviluppo sui lanciatori, e in particolare sull'utilizzo di combustibili solidi, ben più antica. Basti pensare che fino dagli anni Cinquanta, le Forze Armate italiane avevano avviato progetti in collaborazione con l'industria nazionale per lo sviluppo di missili, a combustibile sia solido che liquido. Studi resi possibili dalla presenza di alcuni scienziati tedeschi che dopo la guerra si erano trasferiti in Italia: tra questi Hermann Oberth (il maestro di Werner Von Braun), e Rolf Engel. A livello industriale, nel campo dei motori a propellente solido, svolse un ruolo importante la Bombrini-Parodi-Delfino (BPD), un'industria chimica con sede a Colferro nel Lazio, che nel 1952 realizzò, su commessa del Ministero della Difesa – Aeronautica, un combustibile solido a base doppia (nitroglicerina e nitrato di cellulosa), che permise di realizzare i primi missili sperimentali.

Ai combustibili liquidi è invece legato il nome di Aurelio Robotti, il cui AR3 fu il primo missile italiano completo e funzionante a combustibile liquido: collaudato il 9 maggio 1952, portò alla modernizzazione delle basi di lancio italiane, per adeguarle alle esigenze dei nuovi apparecchi. Il Poligono di lancio di Furbara, dove si erano svolte le prime prove, fu abbandonato in favore del nuovo impianto costruito dall'Aeronautica in Sardegna, al Salto di Quirra, a ovest della base aerea di Perdas de Fogu, teatro anche degli ultimi test su VEGA.

I NOSTRI GIORNI

Dal 1978 l'aeroporto di Furbara è stato sede del Centro di Sopravvivenza ed Aerosoccorritori dell'Aeronautica Militare Italiana, con compiti addestrativi per gli equipaggi di volo, tramite appositi corsi nei quali vengono insegnate le tecniche di sopravvivenza in mare, in montagna, in zone disagiate ed in territorio ostile. Il Centro di Sopravvivenza ed Aerosoccorritori (C.S.A.), nasce nel 1968 dall'idea di un uomo, il Col. Franco Papò, persona straordinaria, appassionato archeologo, precursore della subacquea e del concetto moderno di Soccorso in mare, in una epoca quasi pionieristica per questo tipo di attività. Dotato di grande carisma e di assoluta determinazione e dedizione all'Aeronautica Militare ed alla sua nuova creatura, raccoglie intorno a sé un gruppo di uomini decisi ed anche un po' incoscienti che lo seguono attraverso innumerevoli sperimentazioni ed esperienze senza domande, consci di lavorare per un bene comune. Sostanzialmente tutte le procedure e gli equipaggiamenti dell'A.M.I. e delle altre FF.AA. relative alla sopravvivenza dei piloti e degli equipaggi, che oggi diamo per scontate, nascono dall'impegno e dalla passione di questi uomini. Gli operatori del C.S.A. diventano prima Sommozzatori, con lo scopo di poter recuperare le salme degli sfortunati colleghi ed i velivoli inabissatisi a seguito di incidente di volo, frequentando inizialmente, a Genova, i corsi gestiti direttamente da un altro padre della subacquea italiana, Dulio Marcante, grande amico di Papò, poi acquisiscono sempre più capacità attraverso innumerevoli esperienze e diventano Istruttori di Sopravvivenza in Mare, in Montagna, di Evasione e Fuga (territorio ostile), Istruttori Aerosoccorritori, militari di Tiro, di Difesa Personale, di Roccia, Tecnici Iperbarici, Interrogatori P.G. e quant'altro necessitasse alla Forza Armata. Le capacità di movimento sul terreno, il facile adattamento alle condizioni avverse e la dimestichezza nell'uso delle armi fa sì che gli Aerosoccorritori fossero i primi ad essere impiegati nelle missioni in aree a rischio, ad iniziare dalla Somalia nel 1993, dando un costante e continuativo contributo in ambito internazionale. Dalla sua nascita il C.S.A. ha formato e qualificato circa 150 Aerosoccorritori, distribuiti in tutti i Centri e Squadriglie del Soccorso Aereo (S.A.R.), anche di altre FF.AA., ed ogni anno circa 300 unità tra piloti ed equipaggi di volo, anche di altre FF.AA. e di Corpi dello Stato hanno appreso le tecniche di sopravvivenza attraverso gli appositi corsi e conseguito la certificazione NATO "Combat Ready", ovvero di pronto al combattimento. In particolare i corsi di Sopravvivenza, Evasione e Fuga hanno raggiunto un elevatissimo livello qualitativo, riconosciuto anche in ambito europeo durante le attività congiunte dello European Air Group (E.A.G.), ponendo le basi alle procedure Combat SAR (recupero degli equipaggi in zona ostile). Le attività e le capacità sviluppate dagli Aerosoccorritori nell'ambito di questi corsi, durante i quali realtà e simulazione si fondono, sono una delle basi che lo Stato Maggiore dell'A.M. ritenne fondamentali per la creazione dei suoi Incursori.

Il 17° Stormo Incursori, nell'attuale configurazione, nasce dal Reparto Incursori A.M. (RIAM), e raccoglie l'eredità dei reparti ADRA (arditi distruttori Regia Aeronautica), primo reparto di paracadutisti delle Forze Armate Italiane all'inizio del secondo conflitto mondiale, il RIAM venne costituito sull'aeroporto di Furbara nel marzo 2003. A decorrere dal 28 marzo 2007 il Centro di Sopravvivenza ed

Aerosoccorritori è stato messo in posizione quadro ed il rispettivo personale è transitato nel gruppo addestramento del 17° Stormo. Ciò ha consentito di mantenere inalterate le mansioni e i compiti suddetti e contemporaneamente di fornire l'addestramento su materie specifiche anche al personale allievo incursore, con lo scopo di disporre di personale con alte caratteristiche professionali per poter soddisfare le necessità operative richieste durante le "Operazioni Speciali ". Tali capacità è previsto che siano utilizzate per il raggiungimento degli obiettivi dello strumento militare nazionale ed in particolare di quello aereo, sia in periodi di pace, sia di crisi, con il concorso degli "assetti aerotattici" (tutti i mezzi aerei impiegabili), o di supporto alla Forza Armata ed in coordinamento con le operazioni condotte dalle altre forze amiche. In particolare lo Stormo dovrà essere in grado di operare in qualità di "Combat Controller", condurre operazioni "Combat SAR" (localizzazione ed autenticazione, mediante procedure peculiari- tattiche e tecniche- delle forze speciali, di equipaggi o altro personale di interesse, isolato in ambiente ostile, vale a dire ricerca e soccorso anche in zone di combattimento), in autonomo o in concorso ad altri reparti, fornire supporto alle operazioni condotte dalle Forze Tattiche Aeree. Il 17° Stormo Incursori è organizzato per poter intervenire con un minimo di preavviso, anche inferiore alle 24 ore, e dispone di un proprio poligono di addestramento nella sede aeroportuale. Il suddetto poligono è abilitato per il tiro con le armi individuali e collettive e svolge attività non solo a favore dei reparti A.M. di Roma e del Lazio ma anche a favore delle altre forze armate e corpi armati dello Stato, qualificandosi come la più grande struttura operativa di questo tipo dell'Italia centrale. Il 17° Stormo Incursori è altresì specializzato per le operazioni di riconoscimento e disattivazione di ordigni esplosivi, attraverso una specifica sezione denominata EOR/EOD. Unitamente all'attività di addestramento il 17° stormo incursori partecipa ai vari contingenti fuori area ed ai grandi eventi che coinvolgono l'Aeronautica Militare in patria. In particolare il reparto è intervenuto nel 2006 nell'operazione "Antica Babilonia" in Iraq, nel 2007 ha partecipato alle missioni "ISAF" in Afghanistan e nel corso della sua breve vita ha svolto diverse attività operative in Sudan, Congo e sul territorio nazionale. Annualmente partecipa a diverse esercitazioni tra le quali spiccano la "Spring Flag" e la "Notte Scura". In particolari manifestazioni quali open day, olimpiadi militari, ecc. il reparto interviene con aviolanci acrobatici e dimostrativi, attualmente il suo impiego più rilevante è nel teatro dell'Afghanistan.