
I Reparti Tecnici di Manutenzione

Immediatamente dopo lo schieramento dei primi aerei su un aeroporto, si è dovuto provvedere a creare, il più vicino possibile alla pista d'involo, un reparto che provvedesse alle inevitabili riparazioni ed alla manutenzione preventiva di prima linea di velivoli e motori.

Ovvi motivi organizzativi hanno portato, poi, a creare dei centri arretrati di intervento tecnico più approfondito, ad esempio, su tipi omogenei di materiali (motori, eliche, scafi, cellule, ecc.). Parallelemente sono nate le filosofie di manutenzione e la suddivisione in "livelli" d'intervento ragguagliati a criteri d'economia di gestione e di attrezzature nonché al concetto d'autonomia operativa dei reparti di volo.

Già durante la prima guerra mondiale vi erano stati i "Reparti Costruzione e Manutenzione di Squadriglia" (la Squadriglia, di una dozzina di velivoli, era l'unità fondamentale d'impiego); pochi anni dopo la costituzione dell'Aeronautica vengono istituite (95) le Officine d'Aeroporto di 1°, 2° e 3° tipo, secondo il concetto che la Base Aerea (componente statica) doveva essere pronta ad offrire ogni assistenza ai Reparti di Volo (componente dinamica), Fig. 20.

Naturalmente tali Officine erano per usi generali e vi si poteva eseguire tanto la manutenzione degli automezzi che il "raddrizzamento" del carrello fisso di un velivolo che aveva subito un atterraggio "pesante" e così via.

Negli anni '30 sorgono le SRA (Squadra Riparazione Aeromobili) alle dipendenze del Servizio Riparazione Aeromobili della Direzione Generale dei Servizi dei Materiali e degli Aeroporti (106), mentre negli anni della seconda guerra mondiale (numerosi unità erano costituite da Gruppi Autonomi) le "Officine su carri" seguirono i reparti operanti durante i loro spostamenti svolgendo, principalmente in Africa Settentrionale, un prezioso e al tempo stesso coraggioso lavoro di recupero di velivoli incidentati; a volte in pieno deserto, anche al di là delle linee. Negli anni '50 sorgono i GEV ed i SEV, rispettivamente Gruppo e Servizio Efficienza Velivoli, gli uni presso la sede dell'Aerobrigata, gli altri presso lo Stormo, mentre i Gruppi di volo avevano le proprie Sezioni tecniche.

In analogia, presso la 1ª Aerobrigata Intercettori Superficie-Aria (missili) sorgono il GEM (Gruppo Efficienza Missili) e le SEM (Sezioni Efficienza Missili) di Gruppo, mentre va sempre più assumendo consistenza la pratica della separazione dei livelli o linee di intervento, improntati a criteri di celerità o meno (collegata alla profondità o meno) dell'intervento e quindi della complessità delle attrezzature a disposizione di ciascun ente.

In alcune località sede di importanti basi operative, possibilmente in area baricentrica di più utenti, sono state costituite officine di grandi riparazioni che hanno preso il nome di RTA (Reparto Tecnico Aeromobili) SRAM (Squadra Riparazioni Aeromobili e Motori), ORM (Officina Revisione Motori), SRA (Squadra Riparazioni Aeromobili),

OFFICINA DEL III TIPO



PROSPETTO PRINCIPALE

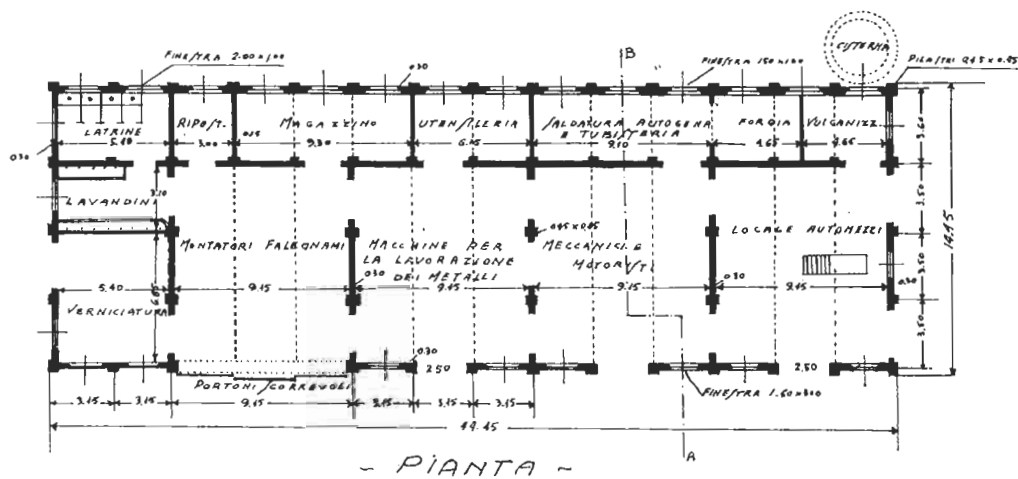


Fig. 20 — Prospetto e pianta di Officina del 3° Tipo nel 1925

SRSB (Squadra Riparazioni Strumenti di Bordo) ed SRM (Squadra Riparazioni Motori). Iniziate a sorgere negli anni '30, come SRA, fra il 1946 ed il 1950 tali enti hanno raggiunto il numero di undici: cinque RTA, cinque Squadre ed una Officina (150). La loro caratteristica è stata la capacità di accorrere là dove sorgeva un'esigenza eccezionale non sopperibile con i mezzi locali.

Oggi, in linea con il concetto di "mantenibilità" impostato sin dalla fase di progettazione degli aeromobili, la manutenzione occasionale e programmata di Forza Armata è presso i CM (Centro Manutenzione) gli RMV (Reparto Manutenzione Velivoli) ed i GMV (Gruppo Manutenzione Velivoli) posti al servizio di uno o più Stormi.

Qualunque siano stati i concetti informatori o le evoluzioni delle dottrine, (la Base Aerea stabile e Reparti Volo mobili oppure Reparti Volo autosufficienti) il G.A. è stato chiamato, fin dalla sua fondazione a gestire i Reparti tecnici di manutenzione, che assicurano i tre livelli di interventi consentiti dalle attrezzature in possesso della Forza Armata, mentre laddove necessiti un'attrezzatura pari a quella di costruzione si preferisce ricorrere alle stesse ditte costruttrici dei velivoli o dei motori o degli accessori od ancora degli apparati per telecomunicazioni ed assistenza a terra all'attività volativa, le quali a loro volta operano sotto la sorveglianza degli U.S.T., quindi del Genio Aeronautico.

Questi discorsi, fatti avendo per mira l'aeromobile, sono validi, con gli opportuni adattamenti, per qualunque altro mezzo od apparecchiatura impiegati ad ausilio o sostegno dell'attività volativa, per cui, di reparti tecnici di manutenzione, ne sono sorti tanto per gli automezzi, che per i radar meteorologici, che per gli apparati di telecomunicazione, ecc.. Anche qui il G.A. è presente con i suoi uomini.

A proposito dei reparti tecnici di manutenzione degli aeromobili, è indubbia l'importanza della vita di reparto di volo per la formazione di qualunque militare dell'A.M., in quanto è lì che si matura la sua "coscienza aeronautica", che è consapevolezza di un dovere da compiere ed orgoglio d'averlo compiuto: questa coscienza si sintetizza in due note frasi, una seria, l'altra mordace, che di frequente circolano per le nostre officine:

- "La vita dell'equipaggio è sacra"
- "L'impossibile già lo facciamo, per i miracoli ci stiamo addestrando".

La prima la proferisce di solito, con aria grave, l'anziano al nuovo arrivato, come insegnamento numero uno, mentre gli affida il primo lavoro da eseguire, la seconda viene spesso scritta in posizione favorevole per essere letta — e quindi scoraggiarne la richiesta — dall'immane pretendente di una riparazione-lampo di un guasto che comporta ore ed ore o addirittura giornate di lavoro.

Ebbene è là, presso i reparti di volo che si sono formati, di solito nei primi anni d'attività, la maggioranza tanto degli Ufficiali GAr che dei GArat, sia Ufficiali che Sottufficiali, i quali hanno lì vissuto esperienze validissime per la loro maturazione professionale accanto a Specialisti, Piloti, Impiegati civili, Operai e colleghi di tutte le altre categorie e ruoli dell'Aeronautica Militare.

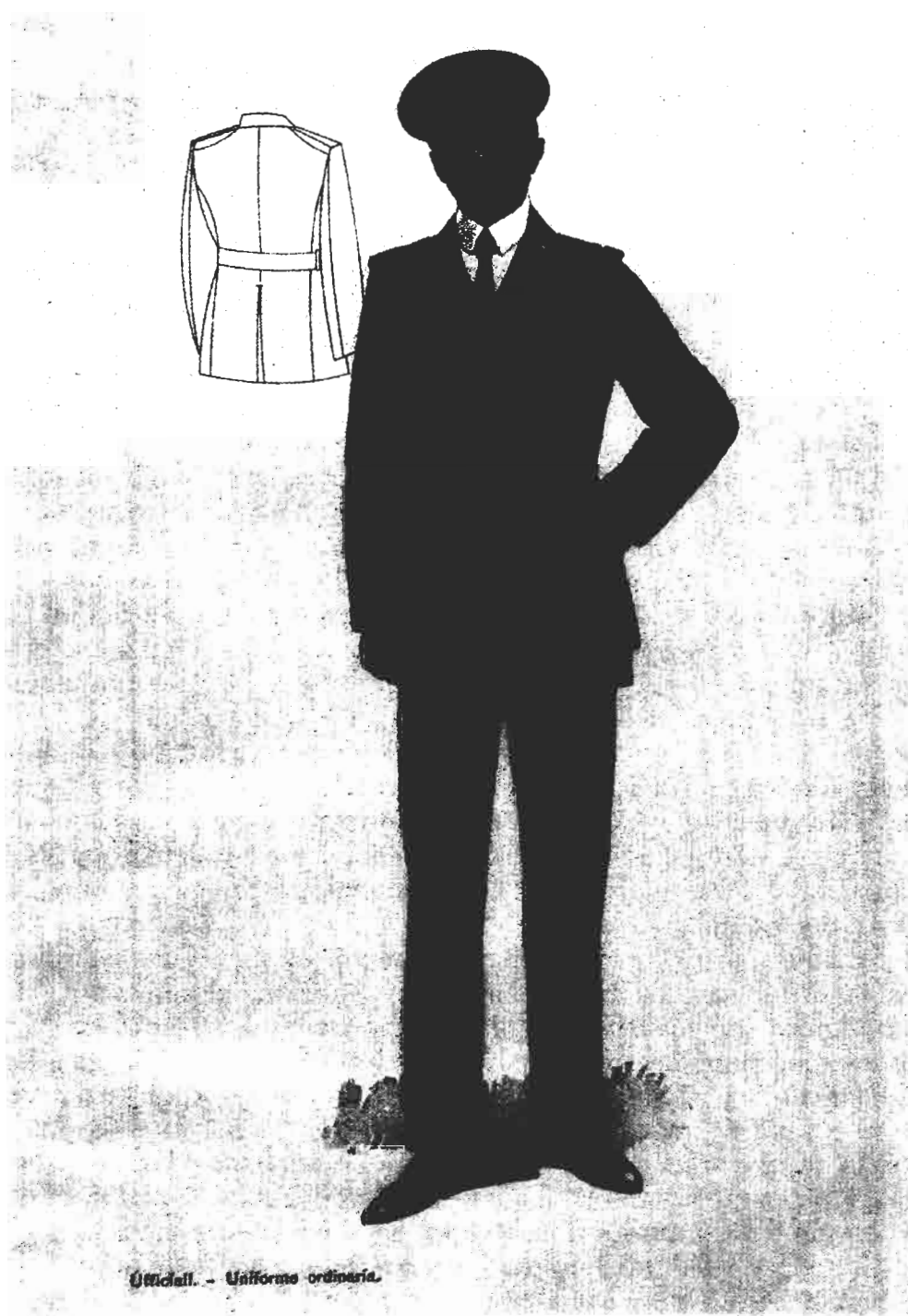


Fig. 21 — Uniforme dell'Aeronautica nel 1923

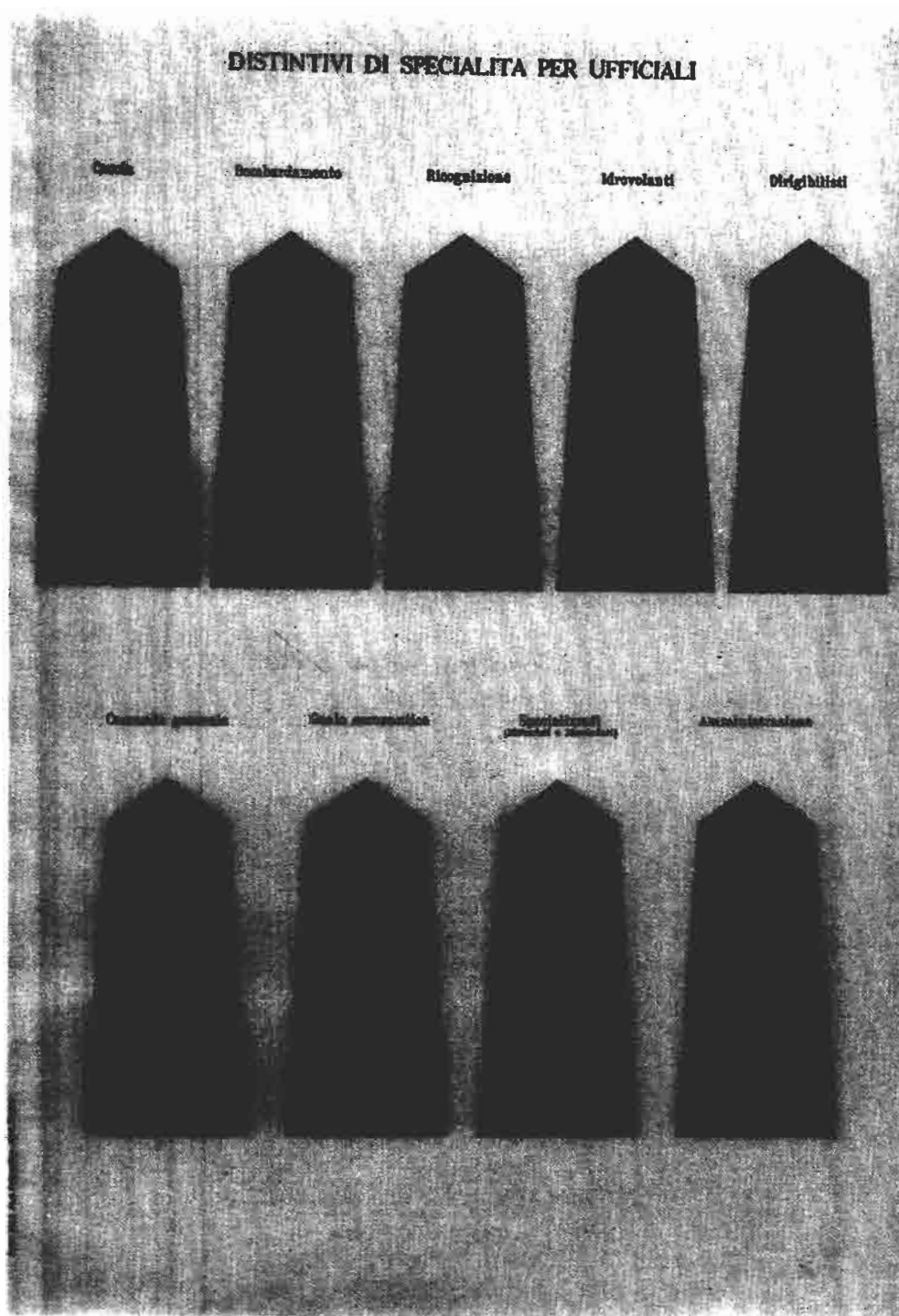


Fig. 22 — Controspalline dei vari Corpi e Ruoli nel 1923

REGIA AERONAUTICA

REGOLAMENTO SULL'UNIFORME

PER

UFFICIALI, SOTTUFFICIALI E TRUPPA



ROMA

STABILIMENTO POLIGRAFICO PER L'AMMINISTRAZIONE DELLA GUERRA

1923

Fig. 23 | — Frontespizio del regolamento sull'Uniforme dell'Aeronautica nel 1923