

ALBUM DEL MAGG. R.T.O. PIL. IN C.A.

FELICE PERUGINI

N.B. : Le didascalie delle foto sono state gentilmente fornite, unitamente alle foto stesse, dal Magg. pil. Felice Perugini. In qualche occasione sono state adattate dal webmaster alle esigenze di pubblicazione del sito.

- per rientrare nel sito cliccare sulla freccia in alto a sinistra
- per uscire dal sito cliccare sulla "X" in alto a destra
- per ingrandire la pagina web premere contemporaneamente i tasti "Ctrl" e "+"
- per ridurre la pagina web premere contemporaneamente i tasti "Ctrl" e "-"

PREMESSA ALLE FOTO DELLE DIAPOSITIVE N. 3 E N. 4

Nell'anno 1958 l'Aeronautica Militare organizzò - presso la sua Scuola di volo - nell'Aeroporto Militare di Frosinone, il 1° corso interforze di pilotaggio elicotteri per ufficiali (quasi tutti già piloti di aereo) della stessa A.M. e dell'Esercito nonché per alcuni sottufficiali della Guardia di Finanza.

Per quanto riguarda i sottufficiali del Corpo, dopo le varie visite mediche, fummo ammessi alla frequenza del corso poco più di una decina di persone, dei quali superammo gli esami finali, conseguendo il brevetto di pilota di elicottero, soltanto in due vicebrigadieri: io e Sestilio Di Michele: quest'ultimo però decise di non presentarsi al Servizio Aereo del Corpo, avendo preferito passare agli incarichi civili.

Per effetto di quanto sopra, rimasi l'unico "superstite" del primo corso interforze di piloti di elicottero .



1958 – FROSINONE – SCUOLA A.M. - 1° CORSO PILOTI DI ELICOTTERO PER G.DI F.-V.BRIG. FELICE PERUGINI



1958 – FROSINONE – SCUOLA A.M. - 1° CORSO PILOTI DI ELICOTTERO PER G.DI F.- V.BRIG. FELICE PERUGINI

PREMESSA ALLA FOTO DELLA DIAPOSITIVA N. 6

1959 - Il corso di addestramento avanzato inizialmente venne programmato per essere effettuato presso la Sezione Elicotteri di Roma/Centocelle però di fatto venne svolto presso la Sezione Elicotteri di Napoli, comandata dal cap. pil. Santi Spena . Io ne fui l'unico frequentatore.

Quale unico frequentatore del corso, ebbi a mia completa disposizione non solo un elicottero del Corpo ma anche un valentissimo istruttore: il mitico Cap. pil. Girolamo Del Giudice dell'A.M., già impegnato presso le Sezioni Elicotteri del Corpo.

Il Cap. Del Giudice, valente pilota e valente istruttore, riuscì a rendermi familiare la possibilità dell'impiego del mezzo aereo nei limiti del possibile ed anche oltre, sia in voli diurni che notturni.



1959 - NAPOLI - Sezione Elicotteri - Il V.Brig. Felice Perugini durante la frequenza del corso di addestramento avanzato.

PREMESSA ALLA FOTO DELLA DIAPOSITIVA N. 8

Nel 1960 , completato il corso di addestramento avanzato frequentato presso la Sezione Elicotteri di Napoli, venni assegnato alla Sezione Elicotteri di Pisa, comandata dal “mitico” Ten. O.A. pil. Aldo Morelli, che ritengo sia stato uno dei più attivi e creativi ufficiali del Servizio Aereo.



1960 – Il Vbrig. Pil. Felice Perugini in volo sull'agro toscano.

**PREMESSA ALL'ATTESTATO DELL'ENCOMIO SOLENNE
RIPORTATO NELLE DIAPOSITIVE N. 10 e 11**

1960 - Encomio solenne concessomi per un intervento di soccorso effettuato - durante una manifestazione aerea svoltasi presso l'aeroporto di Massa Cinquale (LU) - a favore di un paracadutista caduto in mare dopo la mancata apertura del suo paracadute.

Ero presente come spettatore e disponevo di un elicottero in versione terrestre.

I fatti si sono svolti come descritti nella motivazione dell'encomio.



F. O. anno

COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA

*Visto il n. 536 del Regolamento di
disciplina militare per l'Esercito, con
mia determinazione in data 8 novembre 1960
ho tributato un*

Segue nella
prossima
diapositiva

ENCOMIO SOLENNE

al *Com. Brig. Mil. Felice* **Perugini** "33974-100."

con la seguente motivazione:

Sottufficiale pilota di elicottero accorreva in soccorso di un paracadutista caduto nelle acque del Tirreno, pur essendo costretto ad impiegare un velivolo non attrezzato per il salvataggio e privo di galleggianti. Risultato vano il rischioso tentativo di agganciare il paracadute immergendo il carrello in acqua consentiva abilmente il lancio in mare del sottufficiale vedetta, e quindi, rimasto solo a bordo, riusciva a riportare il velivolo a terra, dando prova di senso del dovere, di spirito di abnegazione e di elevata perizia tecnica.

Marra Cinquale 10 agosto 1960, "

Roma, li 3 novembre 1960

IL COMANDANTE GENERALE

[Signature]



1961 - Sezione Elicotteri di Pisa - Brig. Pil. Felice Perugini

1961 - Comando Legione di Firenze, in occasione della visita del Gen. Plinio Pradetto e del Col. Ernesto Caprioglio, allora Capo del Servizio Aereo del Corpo.

In piedi, da sx: Ten. o.a. Fernando Reggi, Col. A.M. pil. Ernesto Caprioglio, Gen. Plinio Pradetto, Ten. O.A. pil. Aldo Morelli, Ten. O.A. Giovanbattista Liotta

Accosciati, da sx: Brig. pil. Felice Perugini, Brig. v.e. Pasquale Finizzi, Brig. spec. Mario Giordano, Brig. spec. Achille Negri.





14

1961 - Venaria Reale (TO). Rischieramento in occasione della Festa del Corpo in concomitanza col Centenario dell'Unità d'Italia. Da sx: Ten. O.A. pil. Aldo Morelli , Brig. pil. Felice Perugini.



15

1961 - Venaria Reale (TO), foto come da precedente diapositiva, da sx: B. pil. Felice Perugini, B. m. pil. Gregorio Sica, B. m. pil. Santo Trovato, B. m. Pil. Pasquale Pallesca.

1961 - Venaria Reale (TO), rischieramento per la festa del Corpo in concomitanza con i festeggiamenti per il Centenario dell'Unità d'Italia.

Da sx:

Brig. mare pil.
Gregorio Sica

Brig. pil.
Felice Perugini

Ten. O.A. pil.
Aldo Morelli

Ten. O.A. pil.
Giorgio Bianco

Cap. O.A. pil.
Pierpaolo Meccariello





1962 - Cascina Costa Gallarate (VA).

Ritiro del 1° elicottero AB47J3 prodotto dall'AGUSTA per la G. di F.

Da sx: B. spec. Giovanni Santi, B. v.e. Elia Englaro, B. spec. Stefano Cupelli, un dipendente dell'Agusta, Fin. spec. Umberto Rizza, Ten. Pil. Antonio Moles, B. spec. Giulio Cilenti, B. spec. Giovanni Barbavara, B. pil. Felice Perugini, B. spec. Luigi Pastega, B. pil. Umberto Peluso.



Ingrandimento della foto precedente.



1962 – Sondrio – Trasporto in volo del Comandante della Legione di Como, Col. T.S.G. Augusto De Laurentis, in visita ispettiva al Gruppo di Sondrio. Pilota: Brig. pil. Felice Perugini.

1962 - Sondrio – Trasporto in volo del
Ministro delle Finanze e di un
funzionario ministeriale al seguito, in
località varie della Valtellina - pilota
Brig. pil. Felice Perugini.



PREMESSA ALLA PROSSIMA FOTO (DIAPOSITIVA N. 23)

1962 - Villa di Tirano (SO). Uno dei tanti e ripetuti sequestri di caffè di contrabbando eseguiti con l'intervento diretto dell'elicottero, sostanziale e determinante nella zona di Villa di Tirano. Ritengo interessante esporre la dinamica di tale intervento, che ha consentito il successo dell'operazione: l'elicottero imbarcava anche due finanzieri, che si posizionavano alle spalle della squadra di contrabbandieri quando questa si era già abbondantemente inoltrata in territorio nazionale, in modo che non sarebbe più potuta rientrare in Svizzera, da dove era venuta attraverso sentieri che passavano sopra il valico pedonale di Lughina (1500 metri di altezza).

Per questa operazione l'elicottero decollava dal Colle dell'Aprica, cioè dal versante nazionale opposto a quello dove si trovavano gli spalloni. Il Colle dell'Aprica è a circa 2200 metri di altezza.

Contemporaneamente, avvertite via radio, partivano da Villa di Tirano alcune pattuglie automontate di finanzieri, che venivano indirizzate da bordo dell'elicottero in modo che potessero intercettare la squadra di contrabbandieri (costituita spesso da molti elementi).

La pattuglia sbarcata dall'elicottero operava su un terreno libero da piante e coperto soltanto dalla bassa vegetazione tipica del luogo, in modo da non dare ai contrabbandieri possibilità di nascondersi.

Tra pilota e i militari eliportati occorreva ci fosse una perfetta intesa e tutto fosse messo in atto senza incidenti.

La procedura normalmente era la seguente: l'elicottero si avvicinava alla costa della montagna operando, alla fine dell'avvicinamento, un' incisiva "flare" in modo da arrivare quasi a contatto con il terreno e con una pendenza pari al terreno stesso: prua verso l'alto e coda verso il basso fondo valle.

I due eliportati si dovevano posizionare ai vani di apertura delle portiere laterali dell'elicottero, uno alla portiera di destra e l'altro a quella di sinistra, con i piedi ciascuno sul pattino del proprio lato e dovevano attendere il via dal pilota per saltare giù. Una volta saltati fuori gli eliportati, l'elicottero risultava notevolmente alleggerito e - agendo il pilota con collettivo, pedale destro e ciclico a destra - ne risultava un sollevamento dell'elicottero con rotazione di 180° e pertanto la ripresa del volo verso la direzione di provenienza.

Perché tutta questa tecnica? Per non consentire ai contrabbandieri di poter tornare in Svizzera e, parimenti, di non poter raggiungere il vicino villaggio in territorio nazionale, dove era presente una torrefazione, presso la quale veniva costruita e conservata una documentazione probatoria sul caffè depositato nel proprio magazzino, anche se introdotto illecitamente. Tutto ciò capitava sistematicamente.

Normalmente i contrabbandieri, prima di entrare in territorio nazionale, si assicuravano che in quella zona non vi fossero nostre pattuglie: se le rilevavano, nascondevano la merce e rientravano in Svizzera per riprovare più tardi, in un momento più favorevole. Talvolta tali movimenti venivano notati e segnalati da un militare del Corpo in servizio di vedetta in località Pra Campo, di fronte a Lughina. L'elicottero allora partiva in picchiata dalla parte opposta alla valle, cioè dall'Aprica, ad una quota superiore di quella percorsa dalle squadre di spalloni. Sbarcata la pattuglia, l'elicottero rimaneva a volteggiare in zona allo scopo di individuare i luoghi in cui i contrabbandieri avevano abbandonato i sacchi di caffè, quindi li segnalava tramite radio alle pattuglie a terra, che provvedevano al recupero.

L'elicottero in quei frangenti dette spesso spettacolo al sottostante abitato di Villa di Tirano. La popolazione, attirata dal rumore del motore, si portava nelle strade per osservare in diretta le evoluzioni e la dinamica delle operazioni. Naturalmente parteggiando per i contrabbandieri ...

[segue]

Ricordo che una volta il Ten. Schettino, ufficiale giovane e dall'aspetto aitante, comandante la Tenenza di Tirano, ottenne il permesso di imbarcarsi sul mezzo aereo per partecipare ad una operazione anticontrabbando. Al momento dello sbarco, forse particolarmente emozionato, saltò dall'abitacolo dell'elicottero senza attendere il mio segnale "Buttati". Successivamente mi confidò che dopo il salto non gli sembrava di arrivare mai a terra.

1962- Villa di Tirano – sacchi di caffè di contrabbando sequestrato a seguito di una delle tante operazioni di cui si tratta nella premessa che precede.



23

In piedi dietro i sacchi sequestrati, da dx: Brig. spec. Giovanni Santi, Brig. pil. Felice Perugini, Ten. Schettino, il Comandante del Gruppo di Sondrio, il Comandante della Compagnia di Tirano, il Brig.v.e. Elia Englaro.



1963 - Sezione Elicotteri di Intimiano - Elicottero in procinto di decollare.

1964 - COL DE FENETRE DURAND (VALLE D'AOSTA)

Su un quotidiano nazionale era apparsa la notizia che in Valle d'Aosta venivano impiegati elicotteri per effettuare contrabbando di t.l.e.

Le bricolle sarebbero state trasportate in elicottero dalla Svizzera sino al "Fenetre Durand" (metri 2803).

A seguito di tale notizia, il Comando Generale dispose l'invio in Valle d'Aosta di un elicottero della Sezione di Como Intimiano.

Durante la nostra presenza in Aosta e in Val Pelline non si verificò più alcuno sbarco di t.l.e. di contrabbando dall'elicottero. Il contrabbando comunque continuò con i metodi usuali.

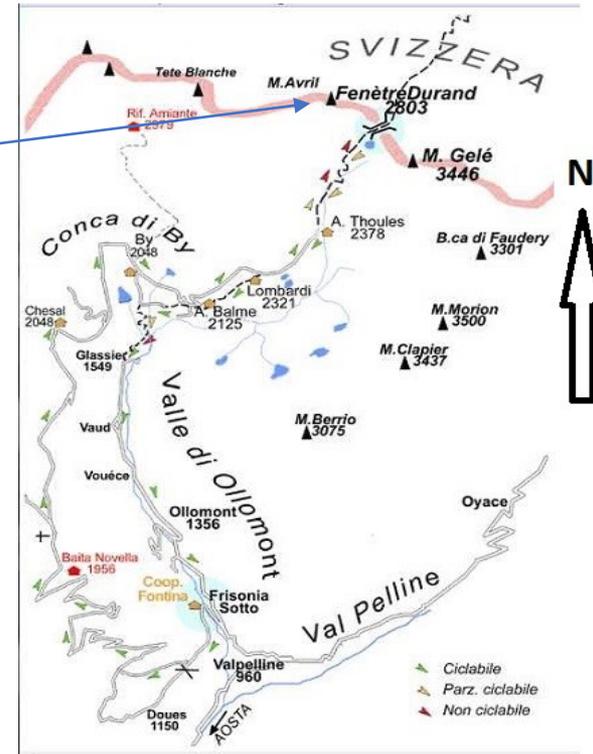
Dato che ci trovavamo sul posto, si propose al Comandante del Gruppo di Aosta di impiegare l'elicottero per i normali servizi anticontrabbando, segnatamente in montagna.

La proposta venne accettata ed il servizio si sviluppò come segue.

Si ritenne necessario istituire un posto di blocco permanente ad Aosta, al termine della strada statale del Gran San Bernardo proveniente dalla Svizzera. Visto che in quota il terreno era innevato, al mattino alle prime luci del giorno veniva effettuata una veloce ricognizione lungo il confine con l'elicottero al fine di individuare eventuali tracce lasciate sulla neve a riprova di segnali di attraversamenti notturni di contrabbandieri.

In caso di avvistamento, avremmo seguito tali tracce per vedere dove conducevano.

[segue]



Posto che sull'unica strada proveniente dal confine persisteva il blocco stradale permanente, i contrabbandieri erano costretti a nascondere temporaneamente le bricolle in varie baite in montagna o nella valle. Seguendo le tracce lasciate sulla neve, era poi facile controllare: o atterrando o inviando una pattuglia. Nel periodo in cui l'elicottero era stato a disposizione del Gruppo di Aosta (circa 2 o 3 mesi), quel Comando ottenne risultati di servizio anticontrabbando molto positivi e superiori a quelli conseguiti in precedenza. Nella valle di Ollomont, evidenziata nella cartina, ci furono sparati contro, da contrabbandieri probabilmente esasperati, alcuni colpi di fucile (tuttavia senza che l'elicottero o persone subissero danni).

Nella foto: sosta sul Col Fenetre Durand dopo avervi trasportato in volo il Magg. Filoramo, comandante pro-tempore del Gruppo di Aosta.





27

1962 - Valle d'Aosta - Col Fenetre Durand - *Altra vista della stessa foto della diapositiva precedente - Il Brig. Pil. Felice Perugini con il Magg. Filoramo, comandante pro-tempore del Gruppo di Aosta.*

1964 - VALTELLINA – PASSO STELVIO (metri 2715)

La foto che segue costituisce per me un ricordo molto significativo di un'operazione di soccorso che ho condotto con l'elicottero della Sezione Elicotteri di Intimiano oltre il Passo dello Stelvio e in prossimità del ghiacciaio del Livrio (circa 3200 metri).

Il Servizio del Soccorso Aereo A.M. di stanza a Linate (MI) aveva deciso di non intervenire.

Mi trovavo in quel momento con l'elicottero a Bormio (SO) per altri motivi di servizio; come vedetta dall'elicottero avevo il Brig. Elia Englaro.

Non ricordo chi fu ad informarci dell'accaduto: ricordo solo che ci venne chiesto di intervenire con il nostro elicottero in prossimità del suddetto ghiacciaio, dove si era ribaltato in atterraggio un Piper dell' A.L.E. (Aviazione Leggera Esercito Italiano) con due persone a bordo.

Alla notizia rimanemmo un po' titubanti se intervenire o meno poi si decise che, quanto meno, potevamo tentare.

Togliemmo dall'elicottero tutto ciò che potevamo togliere per rendere il velivolo meno pesante dal momento che avremmo dovuto operare ad una quota al limite delle prestazioni: la coppia di ruote per il trasporto a terra del mezzo aereo e la relativa barra di ferro di sollevamento e i sedili posteriori; inoltre svuotammo in parte il serbatoio del carburante, lasciando solo la quantità minima stimata necessaria, levammo dal bagagliaio i nostri effetti personali e il materiale non indispensabile per quella missione.

Decollammo da Bormio in direzione del ghiacciaio Livrio. Raggiunta la località che ci era stata segnalata, individuai il luogo dell'incidente e scelsi, dopo una ricognizione, di effettuare l'atterraggio in un punto dal quale, avrei potevo successivamente decollare dopo aver imbarcato i due militari dell'Esercito.

La scelta cadde su un spuntone di roccia sul bordo di un dirupo, dal quale avrei potuto decollare gettandomi in picchiata verso il basso per incamerare qualche giro in più del motore e raggiungere quei famosi 30/40 kts di velocità che avrebbero garantito maggiore portanza al rotore.

Grazie anche all'encomiabile ed infaticabile operato del Brig. Englaro, tutta l'operazione di recupero fu conclusa dopo tre distinti atterraggi ed altrettanti decolli, recuperando - uno alla volta - i due militari dell'Esercito. Tutto andò per il meglio e al termine tutti e quattro ci ritrovammo a Bormio per brindare al felice esito dell'intervento.

Nonostante siano trascorsi molti anni da quel giorno , mi sento ancora orgoglioso e fiero di aver portato a termine un'operazione di soccorso tanto rischiosa.

[segue foto]



29

1964 – Passo Stelvio (quota m. 2715) – Al termine di una operazione di soccorso (al centro: Brig. Pil. Felice Perugini).



1973 – Sezione Elicotteri di Bari – In occasione di un piacevole incontro tra la mia famiglia e quella dell'amico fraterno Ten. Pil. Umberto Peluso, comandante del Reparto. [segue]

E' stata per me anche l'occasione di vedere più da vicino il famoso NH 500, sul quale non avevo mai avuto occasione di salire. Ma il principale scopo di queste due ultime foto è quello di ricordare a tutti gli amici del Servizio Aereo della G. di F. una persona onesta e sincera, un ottimo pilota, un grande amico prematuramente scomparso: Umberto Peluso.



ALBUM DEL MAGG. R.T.O. PIL. IN C.A. FELICE PERUGINI



- per rientrare nel sito cliccare sulla freccia in alto a sinistra
- per uscire dal sito cliccare sulla "X" in alto a destra