

3° Rgt. Sostegno AVES “Aquila”



3°Rgt. Sostegno AVES “Aquila”



**“ Cotidie sine mora”
“Ogni giorno senza indugio”**

AVES Aviazione Esercito



“Volat agile rapide conservat”

Il 3°Rgt.Sostegno Aviazione Esercito “Aquila” è stato fondato il 1°settembre 1965 come 3°Reparto Riparazioni Aviazione Leggera Esercito (3°Rep.R.A.L.E.) posto alle dipendenze disciplinari ed amministrative della 3°O.R.M.E., ed alle dipendenze d’impiego della Direzione Motorizzazione della Regione Militare Nord/Ovest (R.M. N-W) con sede sull’aeroporto di Orio al Serio (BG) intitolato al MOVIM “A.Locatelli”.

In sede di riassetto organico dell’A.L.E. (Aviazione Leggera Esercito) in data 1 febbraio 1971 venne disposto che il 3°R.R.A.L.E. fosse posto alle dirette dipendenze del III° C.A.(Corpo d’Armata) la cui dipendenza fu variata il 1 febbraio 1976 quando il Reparto viene posto alle dipendenze del Capo Ufficio Materiali dell’A.L.E. dell’Ispettorato Logistico Esercito.

Il Presidente della Repubblica con decreto del 12 dicembre 1989, concedeva la bandiera di guerra, consegnata al Reparto il 6 ottobre 1990 nella città di Viterbo.

Il 1 settembre 1996 assumeva per la prima volta la denominazione attuale di 3°Rgt. Sostegno AVES “Aquila” e dal 1 gennaio 1999, passava alle dipendenze del Capo Servizi TRAMAT dell’Ispettorato Logistico Esercito – Area Nord con sede a Padova.

Il 1 gennaio 2000 assumeva la denominazione di 3° Rgt. di Sostegno Cavalleria dell’Aria ”Aquila”, mantenuta per poco tempo in quanto il 1 dicembre 2003 si tornava alla precedente denominazione di 3°Rgt. Sostegno AVES “Aquila”, la denominazione attuale del Reparto.

Il 3°Rgt. Sostegno Aviazione Esercito “Aquila” è un Reparto con proprio ordinamento, che svolge compiti e funzioni intesi ad assicurare il supporto logistico di 2° e 3°anello (2°Livello Tecnico Aeronautico) per l’elicottero A.129 dei Reparti Volo dell’AVES.

Il 22 settembre 2004 altro trasferimento di dipendenza all’Ispettorato Logistico dell’Esercito-Dipartimento Trasporti e Materiali - Reparto Mobilità e Contro Mobilità per poi passare in data 9 febbraio 2005 al Reparto Materiali dell’AVES.

Unità logistica dedicata al sostegno della Grande Unità aeromobile con capacità di intervento da costituire con il supporto di personale ed attrezzature a cura degli altri Reggimenti di Sostegno in funzione degli aeromobili impegnati nell'operazione.

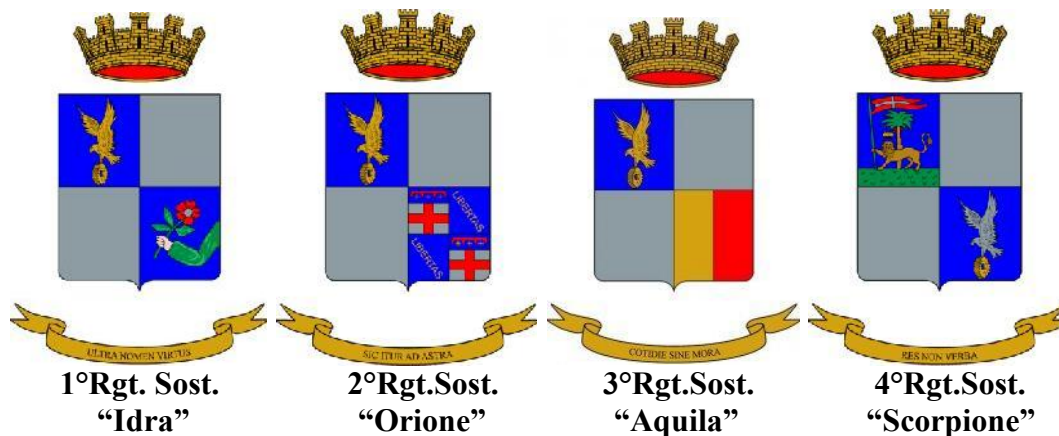
Dal 15 febbraio 2011 il 3°Rgt. Sostegno AVES "Aquila" è passato alle dipendenze C.do AVES del gen. c.d'a. Enzo Stefanini, tramite il Reparto Manutenzioni AVES.

I Reggimenti Sostegno AVES presenti nell'Esercito Italiano sono:

1°Rgt.Sostegno AVES Idra	"Ultra nomem virtus"	,aerop. "Oscar Savini"	Bracciano (RM)
2°Rgt.Sostegno AVES Orione	"Sic itur ad astra",	aerop. "G.Marconi"	B.go Panigale (BO)
3°Rgt.Sostegno AVES Aquila	"Cotidie sine mora"	aerop. "A.Locatelli"	Orio al Serio (BG)
4°Rgt.Sostegno AVES Scorpione	"Res non verba"	aerop. "Tommaso Fabbri"	Viterbo

I Reggimenti di Sostegno rappresentano le funzioni di Polo Tecnico Logistico a livello nazionale per tutta l'AVES, comportando le funzioni di:

- Reparto Manutenzioni di 2° Livello Tecnico per la riparazioni e revisioni degli aeromobili e delle parti di ricambio.
- Controllo Qualità e Manutenzione delle lavorazioni presso i Reparti Volo.
- Magazzino centrale di Forza Armata per la programmazione, l'approvvigionamento e la distribuzione di ricambi aeronautici.



Suddivisione dei compiti specifici assegnati ai Reggimenti di Sostegno dell'AVES.

1°Rgt.Sostegno “Idra” :

AB-212, A.109T, A.109A, compresi T/M ricambistica, supporto al suolo, T/M GEM (istallato su A.109A), T/M PT6T6 (su AB.212, AB.412).

Supporti al suolo (Trattori avviamento-carrelli movimentazione).

2°Rgt.Sostegno “Orione”:

AB-205A, AB-412, compresi T/M, ricambistica, supporto al suolo. Caschi di volo. Aviofornitori e Autotrasportatori. Supporto suolo quali carica batterie-banchi idraulici.

3°Rgt.Sostegno “Aquila”:

AW.129C, compresa ricambistica e supporto al suolo. Sistemi d'arma aeronautici.

Visori NGV ed *Infra-Red*, sorveglianza *battle field* (CATRIN-COPA-SOATCC).

Installazioni Supplementari (Galleggianti, verricelli, ganci, baricentri).

Carbolubrificanti. Antincendio (SIRMAC e materiale antincendio).

4°Rgt.Sostegno “Scorpione”:

ACTL DO-228 compresi T/M, ricambistica, supporto al suolo,

ACTR P-180 il velivolo viene manutenzionato con contratto “chiavi in mano” dalla Piaggio.

CH-47C compresi T/M, ricambistica, supporto al suolo.

Simulatori di volo. Ausili didattici. Materiali *Survival* (Giubbotti, zattere, radio di emergenza).

Materiale di aviolancio (Paracaduti, attrezzature specifiche).

Contromisure elettroniche. Sistemi di navigazione. Apparati radio ed avionici.

Agusta Westland AW.129C CBT* “Mangusta”

E' il primo elicottero da combattimento progettato e costruito in assoluto in Europa, con la scocca rinforzata in alluminio, in grado di resistere a raffiche di proiettili da 12,7 mm. (.50 inch.).

Il progetto fu avviato nel 1978 e l'elicottero A.129 Mangusta (Mongoose per i mercati internazionali) destò molta impressione quando il primo dei cinque prototipi effettuò il primo volo ufficiale nel 1983. Si trattava di una evoluzione del concetto del Bell AH-1 Cobra, che utilizzava la configurazione biposto in tandem, ovvero pilota e copilota allineati e non affiancati. Sin dalla prima versione, l'A.129 fu equipaggiato con sistemi autonomi di navigazione e di visione notturna, in grado di fornire la piena capacità di combattimento notturno e ognitempo.

E' stato costruito in due lotti, il primo di 45 macchine (MM.81391-81435), il secondo di 15 esemplari (MM.81319-81333) dello standard C (CBT)*, a cui è stato progressivamente portato a questa configurazione gli Agusta A.129 del primo lotto.

Nella versione originale il Mangusta, è entrato in servizio con l'Esercito Italiano nei primi anni '90, esattamente nell'ottobre 1990, ed ha avuto il suo battesimo del fuoco in Somalia durante l'Operazione Restore Hope (1992-1994).

Sono stati utilizzati in seguito in Iraq (Operazione Antica Babilonia) ed in Afghanistan (ISAF).

Le principali caratteristiche della nuova versione AW.129C sono:

- Il cannone M197 da 20mm. a tre canne rotanti type Gatling con dotazione di 500 colpi.
- Nuova trasmissione e rotore pentapala al posto di quello quadripala.
- Nuova colorazione con insegne a low visibilità e applicazione di vernice poliuretanic dalle spiccate caratteristiche di bassa riflettenza speculare (max.opacità) e ridotta riflettenza IR, presentando una facile decontaminazione in presenza di aggressivi chimici ed agenti atmosferici.

L'AW.129 in questa nuova configurazione può essere utilizzato come anticarro, attacco al suolo, scorta, supporto di fuoco ed antiaereo.

Una nota di curiosità, l'esemplare dell'Agusta Westland AW.129 “Mangusta” EI-915 mm.81328, è stato il primo ad aver raggiunto le 1000 ore di volo.

L'esperienza maturate in questi anni di conflitti asimmetrici hanno portato ad una maggiore flessibilità di impiego dell'armamento di bordo.

L'utilizzo della presenza della Gatling da 20 mm. a canne rotanti a contrastare un'improvvisa minaccia con tiro selettivo avente bassissima probabilità di danni collaterali e con volume di fuoco adeguato. Le modalità OTS (Observation & Targeting System) con la rosata del tiro contenuta in un raggio di 2 m. con ingaggi superiori ai 2000 m..

Dal movimento del casco del pilota o del copilota/cannoniere (sul casco sono posizionati quattro sensori di movimento, i quali vengono rilevati da due sensori fissi agli angoli del cockpit), viene comandato il movimento di brandeggio e di elevazione, modalità HS-FLEX (Helmet Sight-Flax), con l'utilizzo dei sensori i quali inviano impulsi elettronici inerenti alla posizione della torretta, mediante il calcolatore di bordo si ha l'elaborazione (calcolo) del punto futuro interfacciando dati del target con il punto navigazione del Mangusta.

Prima del take-off il copilota/cannoniere allinea il suo casco con il sistema di puntamento, da questo momento l'arma seguirà i movimenti della sua testa.

L'AW.129C ha mantenuto i sistemi d'arma precedenti:

HELITOW rappresentati dai missili c/c TOW, II-pod da II-TOW o II-pod da IV-TOW
RKTS rappresentati da II-lanciatori di razzi da 70mm. pod da XIX o
II-lanciatori di razzi da 81mm. pod da VII
II- pod con le mtg. 12,7 mm.

ma ha apportato significativi miglioramenti al Sistema di Visione Notturna HIRNS (Helicopter InfraRed Navigation System) e l'introduzione del SDU (Sensor Display Unit), una unità ottica in grado di trasferire le informazioni di navigazione e di tiro ai NVG (Night Vision Goggle) dei due membri di equipaggio.

All'AW.129C si è cercato di dare una bassa impronta IR (Infra Red) applicando i soppressori di calore e vernici speciali, una bassa impronta ottica con la sagoma e la colorazione verde scuro, e una bassa impronta acustica con l'introduzione della "quinta pala" riducendo una buona percentuale del rumore prodotto dal rotore.

In Afghanistan il "Mangusta" si è conquistato da parte dei talebani/insurgents l'appellativo di "morte nera" e più di una volta il suo intervento o la sua presenza ha salvato la vita ai soldati appartenenti alle Unità Terrestri dell'ISAF, ne sanno qualcosa i soldati del contingente spagnolo.

Sul "Mangusta" sono stati installati sistemi di lancio Flares a contrastare la minaccia potenziale e reale dei missili spalleggiabili a/a. con testata IR.

Di conseguenza è stato installato l'IRCM (Infra Red Counter Measures) atto a produrre IR ed emettendoli si genera intorno all'elicottero un'area di confusione termica, poi con i SISIR la riduzione e la dispersione termica del flusso di scarico dalla turbina.

L'equipaggio utilizza sedili corazzati, ovvero il sedile in materiale ceramico rivestito in kevlar con protezioni balistiche laterali scorrevoli sempre in materiale composito (Type kevlar).

Suddetti sedili in caso di *crash* sono in grado di resistere ad una forza di 20G.

I blindo-vetro della sezione frontale sono in vetro ad alta resistenza balistica.

La ridondanza degli impianti principali dell'elicottero aumentano la sua reale sopravvivenza sul "battle field"..

L'intera struttura del Mangusta è in grado di resistere all'impatto di proiettili di 12,7 mm., così pure le pale prodotte in materiale composito sono in grado di non collassare neanche nella malaugurata ipotesi di un proiettile cal.23 mm. abbia perforato la pala del rotore.

Con la versione G-13 il Mangusta ha acquisito una ulteriore specificità quella della Sorveglianza, infatti è dotato di un sistema di videoregistrazione VCTR (Video Cassette Tape Recorder) in grado di scegliere e selezionare la registrazione delle immagini diurne/notturne provenienti dal sistema HeliTOW, HimsII Plus e HUD (Helmet Unit Display) registrandole su video cassette..

Il tutto conferisce una IMINT (IMagery Intelligence) capacità al Mangusta incrementando le sue potenzialità e mantenendosi correttamente in linea con gli impegni operativi attuali.

Al raggiungimento delle 300 ore viene inviato per una manutenzione di 2°Livello al 3°Rgt.Sostegno AVES "Aquila" di Orio al Serio (BG)

Brig.Aeromobili “Friuli”



“Friuli Imperituro Onore”

5°Rgt. AVES Rigel



“Il mio spirit atòr ti svole”

7°Rgt. AVES Vega



“Siderum Vis”



48°Gr.Sqd. “Pavone”



49°Gr.Sqd. “Capricorno”

Prestazioni e caratteristiche tecniche:

Motori: II turbine Rolls-Royce Gem 2 Mk.1004D da 825 shp.

Lunghezza: 12,40 m.. Largh.: 3,60 m.. Altezza: 3,35 m..

Diametro Rotore: 11,90 m.. Sup. disco Rotore: 110,31 mq..

Peso a vuoto: 2.529 kg., peso max.: 4.100 kg..

Vel. salita 10,6 m/sec., Vel.max.: 275 km/h.. Tang. hovering eff.suolo: 4.725 m.,

Pieno Carburante: 962 lt., Serbatoi ausiliari: 340 lt. (cadauno).Aut. max.: 561 km..Aut. oraria 2h30'.

Armamento: M197 da 20 mm.tipo Gatling, VIII- TOW-2 in due pod da IV o II-razziere da 19 tubi da 70 mm. o II-razziere da 7 tubi da 81 mm., o II pod di mtg. da 7,62 mm..

Equipaggio: pilota (com.te responsabile condotta hely) + copilota/cannoniere (comunicazione, navigazione).

Radiocomunicazioni di Navigazione: II-multibanda (VHF/FM, VHF/AM, UHF/AM), HF/AM, ADF, IFF, Doppler e Piattaforma inerziale.

Attualmente è in dotazione presso la Brigata Aeromobile "Friuli" nel 5°Rgt.AVES "Rigel" (49°Gr.Sqd. "Capricorno) a Casarsa della Delizia e nel 7°Rgt."Vega" (48°Gr.Sqd."Pavone") a Rimini.

Codici di fusoliera assegnati: da 900 a 959

L'AVES ha redatto la specifica inerente allo Standard G.19 per un ulteriore aggiornamento dello AW.129C "Mangusta".

Si tratta di un "upgrade" per un nuovo sistema di acquisizione bersagli, il sistema di puntamento: Rafael "Toplite III" .

La richiesta è stata modulata per 32 sistemi più opzione di 16 altri (totale 48 sistemi).

Ai rimanenti AW.129C utilizzati per il passaggio macchina specificamente per gli equipaggi da addestrare si è pensato di non installarlo.

Tale sistema è strettamente correlato all' adozione ed all'utilizzo del missile c/c Rafael "Spike-ER (Extended Range) di produzione israeliana.

Lo Spike-ER fa parte di una famiglia di missili c/c leggeri i quali variano a seconda del peso, della gittata, dalle dimensioni della testata e dal tipo di sistema di guida.

Il modello scelto per il "Mangusta" è la versione ER (*Extended Range*):

Gittata: 400-8.000 mt.. Lungh.: 1.670 mm..Diametro: 170 mm..Peso: 33 kg.

Motore: Propellente Solido. Spoletta: Impatto. Esplosivo: HEAT.

Il Sistema di guida è del tipo CCD/IIR il quale può essere integrato con un collegamento a fibre ottiche, dando la possibilità di colpire il bersaglio anche se dovesse essere coperto da ostacolo naturale. Costruito con due cariche cave in tandem con la possibilità di aggiungere una carica a frammentazione, esplodente solo dopo essere penetrata nel mezzo avversario o in un edificio (type *bunker*).

Questa testata è del tipo PBF (Penetration, Blast, Fragmentation).

La versione ER possiede caratteristiche di tiro *Fire and Steer* , ovvero, lanciare un missile senza l'obbligatorietà di dover agganciare precedentemente il target.

*La dizione CBT è decaduta nell'uso rimanendo valida la designazione EES (Elicottero da Esplorazione e Scorta).

Check Point Pasta 2 luglio 1993. Mogadiscio Somalia. AMSON. Restore Hope.

Durante lo svolgimento della AMSOM (African Mission in Somalia) più conosciuta come Restore Hope, ci furono gravi scontri tra l'E.I. ed i ribelli somali il 2 luglio 1993 presso il checkpoint Pasta in seguito a questi eventi avvenne il battesimo del fuoco dell'A.129 Mangusta.

Il checkpoint era chiamato Pasta in quanto si trovava vicino ad una struttura in cui si produceva la pasta ed era un punto importante di controllo perché si intersecavano due importanti rotabili:

la Strada Imperiale e la Strada XXI Ottobre.

In tali scontri morirono tre* soldati italiani e rimasero feriti 26 soldati. Da parte somala, le milizie di Mohamed Farrah Aidid, ebbero perdite pesantissime dell'ordine di 103 morti (conteggio stimato) ed un numero particolarmente consistente di feriti.

Si dovette organizzare un gruppo di intervento blindo meccanizzato, composto da paracadutisti, cavalleria blindata e fanteria, allo scopo di soccorrere i soldati italiani rimasti intrappolati in un'imboscata congegnata da miliziani somali, i quali si facevano scudo di donne e bambini.

Un Iveco VM-90 dell'E.I. armato in ralla con una Browning M2 da 12,7mm. fu sottratto dai ribelli somali alle 11h32 mettendosi a sparare contro gli elicotteri italiani AB.205A in missione MEDEVAC.

Il fatto fu fatto presente dall'equipaggio di un "Mangusta" in volo sulla zona, richiedendo al Comando autorizzazione ad agire. Dopo qualche minuto l'autorizzazione fu data e fu lanciato un missile c/c TOW distruggendo il mezzo e uccidendo tutti i ribelli a bordo del VM-90.

In tale occasione sui primi A.129 si sentì la mancanza di poter disporre di un'arma fissa più che sufficiente a fermare il mezzo catturato senza utilizzare un missile c/c TOW con costi elevati rispetto al valore economico del mezzo da neutralizzare.

In quell'occasione il com.te Gianni Adami non mancò il bersaglio. Ok.....Bingo!

L'altra occasione di usare armamento pesante fu quando venne richiesto, sempre nella giornata del 2/07/1993, a un non meglio precisato numero di carri M.60 (sembra a due carri) dotati di cann. da 105mm. di aprire il fuoco contro dei container, i quali venivano utilizzati come scudo dai miliziani di Aidid in azione di cecchinaggio contro i soldati italiani, con la concreta possibilità di subire altre perdite di vite umane e di ulteriori feriti.

Il fuoco fu aperto e la minaccia ...eliminata!

*(09h30 serg.magg.incursore par.Stefano Paolicchi del 9°Btg.par.d'ass."Col Moschin", 10h35 cp.le par. Gianni Boccaro del 186°Rgt.par.Brig."Folgore", 11h42 s.ten.Andrea Millevoi, Rgt.Lancieri di Montebello).

SIAI-Marchetti SM-1019A (AL-2) EI-479, MM.52272 , s/n 1-052



La SIAI-Marchetti derivò dal Cessna L-19 Bird Dog nel 1969 una versione con motore turboelica l'SM.1019 per l'Esercito Italiano negli anni '70.

Era un aereo da collegamento monoplano ad ala alta a parasole, biposto in grado di operare da terreno naturale con spiccate di caratteristiche STOL (Short Take Off Landing).

Entrato in servizio nel 1975 affiancando all'inizio i Cessna L-19 Bird Dog (44 esemplari) ed i Piper L-21A/B Super Club (237 esemplari consegnati) per poi sostituirli nei Reparti Aviazione Leggera (R.A.L.) dall'estate del '76.

Nei R.A.L. costituiti nel 1956, oltre agli aerei ad ala fissa, vi erano comprese le Squadriglie Elicotteri di Ricognizione (S.E.R.).

L'SM-1019 prototipo volò la prima volta il 24 maggio 1969, era motorizzato con il turboelica Allison 250-B15C da 317 shp (236kW), i modelli di serie gli SM-1019A erano stati dotati del più potente Allison 250-B17B da 400 shp (298kW) furono prodotti in 81 esemplari (incluso il prototipo), seguiti da 4 esemplari nella versione SM-1019B.

Prestazioni e caratteristiche tecniche:

Motore: I- turboelica Allison 250-B17b da 400 shp.

Lungh.: 8,43 m.,

Alt.: 2,38 m.

Ap.al.: 10,97 m.,

Peso a vuoto: 672 kg., Peso max.: 1.140 kg.

Potenza 317 shp.,

Vel.max.: 302 km/h.,

Aut.: 1.090 km.

Carico bellico 227 kg.,

Equipaggio: 1 pilota + 1 pilota/osservatore.

Codici di fusoliera assegnati: da 401-480.

Matricole Militari: MM.61-2975, 57194-57273.

Agusta-Bell AB.205 (ESC-3) EI-253, MM.80443, C/n 4063

Il primo esemplare è stato acquistato dall'E.I. nel 1966 assegnandogli prima il codice EM-2 (Elicottero Multiuso 2) poi per acquisire quello di ESC-3 (Elicottero Supporto Combattimento 3). Complessivamente sono stati acquisiti 106 esemplari nelle versioni:

27 AB.205A, 76 AB.205A-1, 3 AB.-205B*

*Gli esemplari EI-325 MM.80696 c/n 4224 ex—I-EIAA,
EI-326 MM.80697 c/n 4225 ex—I-EIAB w/o 18/04/1973 Everest/sp.Monzino
EI-328 MM.80699 c/n 4227 ex---I-EIAC poi assegnato al 54°Gr.Sqd.

A tutt'oggi ne rimangono in servizio in circa 60 esemplari, ripartiti nei seguenti Reparti:

34°Gr.Sqd. Toro (- 545°Sqd.ESC)	Venaria Reale (TO)
54°Gr.Sqd. Cefeo(-540°Sqd., -541°Sqd.)	Bolzano
21°Gr.Sqd. Orsa Maggiore (- 515°Sqd.)	Cagliari-Elmas
27°Gr.Sqd. Mercurio (-271°Sqd.)	Casarsa della Delizia
25°Gr.Sqd. Cigno (-251°Sqd.,- 252°Sqd.,- 253°Sqd.)	Rimini
1° Gr.Sqd. Auriga (-Sqd. ESC Training)	CAALE- Viterbo

Dopo 45 anni di intenso servizio nell'Aviazione Esercito Italiano è ancora impiegato in un numero significativo per il trasporto tattico essendo un mezzo particolarmente apprezzato per la sua proverbiale robustezza e semplicità di manutenzione particolarmente dagli equipaggi che li utilizzano nei teatri operativi impegnativi quale è quello medio orientale ed afgano.

E' stato il primo vero elicottero multiruolo su cui prima l'A.L.E. e poi l'AVES hanno maturato esperienze.

Adeguatamente aggiornato con sistemi di difesa attivi e passivi, viene impiegato attualmente in missioni di elitransporto tattico, logistico e MEDEVAC.

E' prevista la loro sostituzione con il nuovo NH-90 ETT/TTH (Elicottero da Trasporto Tattico/ /Tactical Transport Helicopter) ordinato in 60 esemplari dall'Esercito Italiano.

I primi reparti ad averlo in dotazione saranno il 27°Gr.Sqd."Mercurio" del 5°Rgt.AVES "Rigel" e il 25°Gr.Sqd."Cigno" del 7°Rgt. AVES "Vega" entrambi Gr.Sqd. inquadrati nella Brig.Aeromobili "Friuli". A questi Reparti seguirà il REOS (Reparto Elicotteri Operazioni Speciali) 26°Gr.Sqd. "Giove".

Caratteristiche e prestazioni tecniche:

Motore: 1 turbina Lycoming T53-13B/D erogante una potenza di 1400 shp.

Lungh. 12,77 m., Alt.: 4,48 m., Diametro rotore: 14,72 m., Sup.disco rotore: 170,16 mq..

Peso a vuoto: 2.311 kg., Peso max (Take-off) 4.310 kg., Pieno carburante: 648 kg.,

Vel.max. 222 km/h, Vel.croc.: 170 km/h, Tang. hovering effetto suolo: 5180 m.,

Aut..max. 580 km., Aut. oraria: 2h10'.

Carico interno max.: 1.000 kg., Carico max.al gancio baricentrico:1.814, oggi per sicurezza: 984 kg

Capacità di trasporto: 11 militari,

Ha un equipaggio di 1 pilota + 1 copilota.

L'armamento può essere costituito da diversi sistemi posizionati lateralmente, quali l'M-21, costituito da:

- ✓ II- Minigun da 7,62 mm. brandeggiabili idraulicamente e II- raziere da 70 mm.con VII tubi;
- ✓ II- mtg. MG42/59 da 7,62 mm. brandeggiabili da due specialisti in postazione laterale
- ✓ II- raziere a 19 canne da 70 mm.

La manutenzione ordinaria a livello di Reparto al raggiungimento delle 300 ore di volo il "205" viene inviato per la manutenzione di 2°Livello al 2°Rgt.Sostegno AVES "Orione", sull'aeroporto di B.go Panigale (BO).

All'AB.205A esposto come *Guardian Gate* gli è stato dato il *markings* EI-253 ma la matricola militare MM e il c/n numero di costruzione sono stati cancellati all'atto della verniciatura prima della posa dell'AB.205A. Stando al codice di fusoliera la matricola militare sarebbe MM.80443 e C/n. 4063.

Codice di fusoliera assegnati: da 249-354.

Matricole Militari: MM.80439-80461, 80524-80561, 80681-80725.

Dornier DO-228-212 (ACTL) MM62156 “EI-101”, 28°Gr.Sqd.Tuca

Aereo da collegamento e trasporto leggero (ACTL). Primo esemplare in servizio nell' AVES dei tre DO-228-212 acquisiti complessivamente.

In dotazione al 28°Gr.Sqd. Tucano, a Viterbo, sede del Reparto.



28°Gr.Sqd. “Tucano”

Il bimotore Dornier DO 228-212 è un turboelica completamente equipaggiato per il volo IFR con elevate e spiccate capacità STOL (short take-off/landing da piste semipreparate.

L'acquisto del DO-228-212 fu possibile grazie alla deroga Ministeriale del 1956, la quale fissava in 1.500 kg. il peso massimo autorizzato per gli aerei dell'A.L.E. (Aviazione Leggera Esercito) passando il limite del peso al take-off a 6.500 kg. in data 12 giugno 1993.

Data storica in cui si perse la denominazione “Leggera” ponendosi come AV.ES (Aviazione Esercito).

Caratteristiche e prestazioni tecniche:

Motore: II- turboelica AlliedSignal TPE331-5-252D da 840 shp..

Lungh.: 19,6 m.. Alt.: 4,86 m.. Sup.al.: 31,97 m.

Peso a vuoto: 3.258 kg., Peso max.(Take-off) 6.400 kg.,

Vel.max.: 450 km., vel.croc.: 370 km/h..Aut. max. 2.445 km.. Tang. max. 8.535 m.,

Capacità di trasporto: Versione passeggeri 19 militari, versione sanitaria 6 lettighe + 9 assistenti,
versione da carico 1.904 kg.

Equipaggio 2 piloti + 1 specialista.

Per soddisfare le esigenze di trasporto tattico, MEDEVAC Evacuazione medica, collegamento, lancio parà, appoggio alle Forze Speciali (9°Rgt.Col Moschin, 185° Rgt. RAO)* ci si è indirizzati sulla scelta del Dormier DO-228-212.

- 9° Rgt. d'Assalto Paracadutisti “Col Moschin”
185° Rgt.RAO (185°Rgt.Ricognizione Acquisizione Obiettivi)

9°Rgt. d'Assalto Paracadutisti "Col Moschin"



"Come Folgore Sempre e Dovunque"

185°Rgt. RAO



"Della Folgore l'Impeto"

Complessivamente sono stati comprati tre esemplari aventi i seguenti Codici di fusoliera e MM.(Matricole Militari):

EI-101 MM.62556

EI-102 MM.62557

EI-103 MM.62558

R.M.P.

Roberto Maria Patriarca