



## All'Aeronautica Militare un Pilatus PC-6 "Turbo Porter"

**Privo di insegne militari e senza coccarda tricolore, è al 60° Stormo di Guidonia. È stato preso in leasing per un anno e potrà essere impiegato anche per l'addestramento degli incursori del 17° Stormo**

**I**l 60° Stormo di Guidonia (Roma) ha ricevuto, come avevamo anticipato (vedi *Aeronautica & Difesa* n. 364, febbraio 2017, a pag. 16), un monoturboelica Pilatus PC-6/B2-H2 "Turbo Porter".

L'aereo (numero di serie 764, prodotto nel 1976) è stato acquisito mediante un contratto di leasing della durata di un anno, rinnovabile per un altro anno.

Il contratto (n. LB-UE/4500328128) è stato stipulato il 3 marzo 2016 tra la NSPA (NATO Support and Procurement Agency, l'ente che "riunisce le attività di supporto logistico e di approvvigionamento della NATO fornendo supporto integrato ai Paesi membri") e la tedesca RUAG Aerospace Services. Successivamen-

te, la sua controllata svizzera RUAG Aviation di Lodrino, nel Canton Ticino, ha "passato" l'aereo all'Aeronautica Militare, che lo ha inserito nella dotazione del 60° Stormo.

Ad *Aeronautica & Difesa* risulta che il contratto di leasing ammonta a 429.815 euro e prevede 500 ore di volo; il leasing è del tipo "dry lease", che non comprende assicurazione, equipaggio e assistenza a terra.

Il PC-6 mantiene l'immatricolazione civile elvetica (HB-FJZ) e pertanto i piloti militari assegnati alla macchina conseguono l'abilitazione civile.

Il velivolo, in quanto iscritto al Registro aeronautico svizzero tenuto dal Federal Office of Civil Aviation di Berna, il 23 marzo 2017 è stato equiparato dal ministero delle Infrastrutture e trasporti italiano ad "aeromobile di Stato" fino al 31 dicembre 2017 ed è stato quindi assegnato all'Aeronautica Militare che lo impiegherà "in attività addestrativa e relativa attività operativa".

Il "Turbo Porter", acquisito tramite la NATO, è quindi passato al 60° Stormo (ma i primi quattro piloti avevano già effettuato il passaggio sulla nuova macchina a giugno 2016) che lo impiegherà anche per lancio di paracadutisti; la forza aerea potrà quindi provvedere - oltre alle altre missioni che potranno essere richieste - anche all'addestramento degli incursori del 17° Stormo di Furbara (Roma) a costi molto più contenuti rispetto a quelli sostenuti impiegando i C-130J e i C-27J.

L'aereo aveva volato da ottobre 1976 a gennaio 2012 (con le marche militari 3G-EC) nel 4. Staffel del Luftunterstützung Kommando di Langenlebarn delle Österreichischen Bundesheer (forze armate austriache) ed è stato ricondizionato dalla RUAG Aviation prima della consegna all'Italia. La stessa RUAG Aviation si occuperà anche della manu-

tenzione del velivolo in servizio in Italia, mentre quella in linea di volo sarà curata, ovviamente, dall'Aeronautica Militare che per questo ha fatto conseguire l'abilitazione per operare sulla nuova macchina anche ad alcuni suoi specialisti.

Il PC-6 "Turbo Porter", prodotto dalla svizzera Pilatus, è un velivolo da trasporto e collegamento a decollo e atterraggio corti (STOL, Short Take-Off and Landing) che può portare, oltre al pilota, sette militari. Dotato di un motore a turbina Pratt & Whitney of Canada PT6A-27 da 680 shp che aziona un'elica tripala Hartzell del diametro di 2,56 m, può raggiungere la velocità massima di circa 280 km/h (di crociera 255 km/h mentre quella minima è di 90 km/h) e una quota di 8.534 m. Il suo consumo di carburante è di circa 148 litri/ora; il serbatoio interno porta 644 litri di carburante (per un'autonomia massima di circa 1.000 km) ma l'aereo può essere equipaggiato anche con due serbatoi supplementari esterni, ciascuno



**A sinistra, il Pilatus PC-6 "Turbo Porter" preso in leasing (tramite la NATO Support and Procurement Agency) dalla svizzera RUAG per un anno (rinnovabile per un altro anno); l'aereo mantiene le marche civili svizzere ma è stato equiparato ad "aeromobile di Stato" dal nostro ministero delle Infrastrutture. Affidato al 60° Stormo di Guidonia (Roma) dell'Aeronautica Militare, ha come unico segno distintivo della forza armata italiana lo stemma dello stormo apposto sulla deriva, sotto la bandiera svizzera. Qui sotto, a sinistra, la bandiera elvetica firmata a giugno dello scorso anno, solo con i "nick name", dai primi quattro piloti che hanno conseguito, in Svizzera, l'abilitazione al pilotaggio della macchina; a destra: il 60° è l'unico reparto dell'AM dotato di alianti; nelle tre foto S-208M e alianti "Twin Astir".**



da 238 litri, che gli permettono di incrementare l'autonomia di altri 680 km. Il peso massimo al decollo è di 2.800 kg e quello a vuoto di 1.150 kg. La corsa di decollo (al livello del mare) è di 197 m, mentre quella di atterraggio è di 127 m.

#### IL 60° STORMO

Oltre al Pilatus PC-6, il 60° Stormo è dotato di alianti Grob G103 "Twin Astir" (biposto scuola), Nimbus 4D e 4DM (biposto per competizioni classe "libera", di cui uno motorizzato) e LAK 17A (monoposto per competizioni classe "15-18 metri") assegnati al Gruppo Volo a Vela, composto dalla 422<sup>a</sup> e 423<sup>a</sup> Squadriglia, e di una quindicina di SIAI Marchetti S-208M (U-208 per le forze armate italiane) ricevuti a fine anni '60 e oggi impiegati principalmente come traino-alianti (quando non si utilizza il più economico, ma limitato, verricello "Skylaunch Evo").

Lo Stormo, inoltre, collabora ai corsi JTAC/FAC (Joint Terminal Attack Controller/Forward Air Controller) della Scuola di Aerocooperazione,



sempre di Guidonia, e gestisce anche MB-339A (T-339A), MB-339CD (FT-339B) ed elicotteri NH-500E (TH-

500B) per le esigenze del Comando Scuole AM/3<sup>a</sup> Regione Aerea.

**Guglielmo Guglielmi**

