

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



NUMERO 1

DATA: 31 LUGLIO 2018

PERIODICO D'INFORMAZIONE PER I SOCI



Quadro unico esemplare raffigurante velivolo Grumman S2-F Tracker

Gen. Francesco Catalano

Presidente Nazionale Club Antisom



La nascita di questo Notiziario, conferma il notevole risveglio di interesse sulle tradizioni e la storia dei gloriosi Reparti Antisom, i nostri Reparti, negli anni della gioventù e non solo.

Storia di uomini audaci, seri e motivati professionisti, che affonda le sue radici nel fulgido e più nobile passato dell'Aeronautica e della Marina. Storia che, con il vostro ricco ed appassionato contributo, indichiamo ai giovani affinché ne traggano forza ed ispirazione per sempre meglio operare.

Storia che dedichiamo ai giovani, come esempio di dedizione e sacrificio per costruire il loro futuro.

Storia che offriamo ai giovani affinché, nel nostro passato, trovino spunto per onorare i nostri Caduti e la nostra Bandiera.



CONSIGLIO DIRETTIVO REGIONE SICILIA

Il 2 Maggio 2018 è stato convocato il Consiglio Direttivo del Club Regione Sicilia. Interessanti argomenti all'O.d.G. tra i quali la proposta di variazione al Regolamento del Club avanzata dal Presidente Nazionale Gen. Catalano, presente in questa occasione a Catania.

Il Club, a un anno dalla sua costituzione e con un attivo di oltre duecento soci, preso atto che l'attività Antisom è cambiata, si rinnova con nuove proposte e iniziative con lo scopo di mantenere viva la memoria di quanto è stato fatto dal personale e dalle macchine utilizzate a tale scopo e tramandare lo spirito e le tradizioni della specialità Antisom.

È la prima volta che il Presidente Nazionale presenzia a una riunione del C.D.R.S. e sicuramente saranno prese decisioni rilevanti per il futuro del Club.

Sommario

- Benvenuto Notiziario *pag. 2*
- Memorie di un Pilota Antisom *pag. 3-4*
- La nascita degli Antisom *pag. 5-6*
- Il ruolo sanitario in Aeronautica *pag. 7*
- Breguet 1150-Atlantic - Può succedere due volte *pag. 8-9-10*
- Curiosità / Ghere Ghere Ghez... Ghez! e Grido di Reparto Antisom *pag. 11*
- Documento storico *pag. 12*
- Creiamo un museo *pag. 13*
- Cena Club *pag. 13*
- Riconoscimenti e Hanno chiuso le ali *pag. 14*
- Contatti *pag. 14*

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 2

Benvenuto notiziario



M. Ilo 1° CL.Sc Aiut. Vito Telesca

Dopo un lungo pre-volo per permettere al Club degli Antisom di decollare e svolgere la missione al meglio, eccoci con la ciliegina sulla torta, "IL NOTIZIARIO DEL CLUB". Una partenza in sordina, ma roboante, infatti in contemporanea al Notiziario abbiamo creato un sito internet www.clubdegliantisom.com sul quale si potrà seguire la nostra attività e rileggere il Notiziario in pdf che sarà raccolto in una pagina apposita.

Il mio compito non è scrivere, ma seguire e cercare di interessare sempre più personale che ha prestato e presta servizio nei Reparti Antisom, ma il compito più difficile è superare la barriera che c'è tra personale in quiescenza e personale in servizio che ritiene ancora l'appartenere al Club una conseguenza logica del pensionamento. Vorrei solo ricordare una frase del Presidente Onorario Gen. Giovanni Tricomi, pronunciata in occasione del 50° anniversario del 41° Stormo, egli ha evidenziato, parlando del personale, "come i valori e l'entusiasmo siano rimasti sempre gli stessi, cioè quelli ereditati dai grandi aeronautici del passato, sempre pronti anche per l'estremo sacrificio", definendo, in altra occasione, gli equipaggi degli eroi.

Di seguito alcune delle iniziative a dimostrazione che ci siamo, vogliamo continuare a mantenere la memoria degli Antisom e ricordare la nostra storia.

1. Meeting Antisom, già autorizzato, da svolgersi in data 12 ottobre 2018 presso il 41° Stormo a Sigonella con il seguente programma:

- 10.00: Afflusso partecipanti in Hangar. Mostra statica e visita velivolo P-72°;
- 11.00: Trasferimento in Aula Briefing. Presentazione P-72°. Nuove tecnologie e tattiche di impiego;
- 12.30: Vin d'honneur presso il Bar 88° Gruppo/Circolo e scambio oggetti ricordo.

Successivamente trasferimento in locale tipico della zona per pranzo sociale oppure alla Mensa Unica della Base per pranzo sociale (eventualmente da coordinare la fattibilità).

Le prenotazioni alla partecipazione dovranno giungere tramite e-mail o telefono entro il 15 settembre 2018.

2. In occasione del Meeting saranno consegnate ai partecipanti che aderiranno, la Tessera del Club nominativa.

3. Sono in preparazione delle targhette personalizzate, per tutti i soci del Club, realizzate con pezzi di fusoliera dell'Atlantic. Tali targhette saranno consegnate sempre in occasione del Meeting.



Mi auguro che il Notiziario, esclusivo per i soci del Club possa essere utile, interessante, e, con il vostro apporto, essere sempre più arricchito di notizie, racconti e storie vissute. Tutti gli articoli, anche tecnici, curiosità, aneddoti, ecc, saranno presi in considerazione, valutati e pubblicati sul prossimo Notiziario che uscirà a fine settembre.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 3

Memorie di un Pilota Antisom



Com.te Giulio Bernacchia

Mia madre ricorda che quando ero piccolo, quattro o cinque anni di età, giravo a zampe in su la sediolina della mia camera da letto e mi ci sedevo in mezzo, usandola come una specie di cockpit per il mio aereo immaginario.

La buona sorte ed una quantità enorme di studio e di sacrifici mi hanno permesso di diventare pilota per davvero. A me non interessava tanto diventare pilota e basta; no, io volevo diventare pilota militare, fare parte di quella cosa, tanto più grande di me singolo individuo, quella enorme famiglia dedita al servizio della Nazione. Io desideravo il "pacchetto completo": mi piaceva la tecnologia, ero affascinato dalle bellissime e potenti macchine volanti, ma volevo anche servire, in qualche modo, il mio Paese. Forse è un qualcosa insito nel DNA, provenendo da una linea ininterrotta di servitori dello Stato.

Quando fui destinato agli Antisom non sapevo cosa avrei trovato. Io, ragazzino del Nord, venivo assegnato ad un Reparto del profondo Sud, venivo assegnato ad una Specialità che in Aeronautica veniva vista con distacco, quasi che fosse "impura", contaminata dalla presenza di un'altra Forza Armata, la Marina.

Ricordo il primo impatto con l'Atlantic. Ero ad Amendola, con foglio di viaggio per il 41o Stormo. La mattina della mia partenza era atterrato un Atlantic che sarebbe tornato a Sigonella. Chiesi e ottenni un passaggio. Arrivai in piazzale. L'aereo era lì, tranquillo, elegante e poderoso, e inaccessibile. Ricordo che gli girai intorno più volte cercando di capire dove fosse la porta, la botola, lo sportello di accesso. "Cominciamo bene", pensai, ritornando mogio mogio in palazzina per chiedere ad uno dell'equipaggio di mostrarmi come fare per entrare nel ventre della bestia.

Arrivato al Reparto ebbi una serie di belle sorprese: in contrasto con altri Reparti blasonati dove l'ultimo arrivato veniva considerato "invisibile" per lungo tempo, io fui accolto subito con amicizia e cameratismo. La posizione di un pilota di Accademia che arrivi fresco fresco in un Reparto come quello non è delle più semplici: sottotenente, giovane giovane, si deve confrontare con Sottufficiali con decenni di esperienza ed un'età da padre o da nonno. Fare il duro? Ti ridono dietro. Rinunciare alle prerogative del grado? Malsano e deleterio per la disciplina.

Scoprii che fare il pilota era la parte meno complessa della mia professione. Ma dove c'è la complessità ci sono anche le migliori soddisfazioni. L'esempio di mio Padre, Comandante di Uomini, rispettato e non temuto, mi ha sempre guidato e spero di non aver mai portato vergogna al suo ricordo.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 4

L'esperienza del pilota di Antisom è molto particolare: il volo a bassa quota, sul mare, lontano da tutto e da tutti; la necessità di amalgamare la propria professionalità con quella di altre dodici persone, in un ambiente dove le "prime donne" sono pericolose; la necessità di uno studio continuo di procedure e normative, quasi tutte relative a operazioni di un'altra Forza Armata; le mille opportunità di poter scambiare esperienze e conoscenze con altri ambiti, nazionali ed internazionali. Questo ambiente permette, a chi è attento a coglierne le opportunità, di creare e consolidare una figura professionale a tutto tondo, a proprio agio in tutte le situazioni. E questo viene utile e comodo quando, per mille motivi, vuoi per inseguire miraggi e sogni, vuoi per dure esigenze di vita, il pilota lascia il Reparto e si imbarca, metaforicamente, in un'altra avventura: la carriera civile. Intendiamoci subito: i due mondi condividono solo una cosa: il fatto che si voli su qualcosa con le ali. Per il resto, tutto diverso. Sono diverse le motivazioni, le aspirazioni, le difficoltà, gli stipendi, e non sempre questi ultimi nel senso che si pensa... Ma il patrimonio di esperienze di vita accumulato al Reparto rimane spendibile, e contribuisce a creare una figura professionale diversa ed apprezzata, un professionista in grado di interagire con i colleghi e capace di creare quello spirito di team che risulta vitale per la missione.

Parlando con colleghi e colleghe civili ho tratto la percezione che noi ex Antisom siamo visti come delle "bestie rare" nel gruppo degli "ex-militari". Indubbiamente ciò è dovuto al fatto che proveniamo da un ambiente in cui il lavoro di squadra è la base della professionalità e il prerequisito per il raggiungimento della missione. Inoltre il pilota ex-Antisom ha compreso che il mondo non gira attorno al pilota (come invece accade che si verifichi in altri ambienti in cui il pilota, operando da solo, sviluppa per forza di cose e per necessità di sopravvivenza una "scorza" di autosufficienza che ne rende difficoltoso l'inserimento in ambienti multicrew), ma che il resto dell'equipaggio è una parte fondamentale dello sforzo operativo.

Questo approccio aperto viene immediatamente percepito dall'equipaggio di cabina nel mondo civile ed è molto apprezzato. È ovviamente fatta salva la differenza di contenuto professionale tra i pur bravissimi responsabili di cabina nel mondo civile e gli operatori nelle varie mansioni a bordo di aerei come era l'Atlantic. Voglio anche aggiungere che comunque, professionalità a parte, io i pranzi che ho mangiato a bordo dell'Atlantic non li ho più ritrovati nemmeno in business class!

Concludendo, ho un ricordo magnifico di quella che è stata la mia più entusiasmante esperienza di vita, gli anni passati assieme ed in mezzo ai miei colleghi a Sigonella. Come tutti coloro che mi hanno preceduto e mi hanno seguito, spero di avere lasciato un seppur minimo segno in coloro con cui ho avuto l'onore di operare, perché indubbiamente loro hanno lasciato una traccia indelebile in me, una traccia che conservo gelosamente nel cuore.



NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 5

La nascita degli Antisom



Com.te Giancarlo Garelo

Il 4 aprile 1949 l'Italia firmò a Washington l'adesione alla NATO, l'organizzazione politico militare difensiva costituita da 12 nazioni europee e nordamericane. Con l'ingresso nel Patto Atlantico il nostro Paese passò dalla condizione di potenza nemica sconfitta a quella di alleata delle democrazie occidentali vincitrici della seconda guerra mondiale.

Il trattato di pace del 1947 era costato all'Italia un drastico ridimensionamento dell'apparato militare, di cui aveva fatto le spese anche l'Aeronautica. Con la nuova collocazione internazionale il nostro Paese si liberò dai vincoli imposti dalla resa senza condizioni e avviò un importante piano di riarmo grazie anche alle generose cessioni di materiale bellico da parte degli Stati Uniti in conto Military Defence Aid Program (MDAP).

Fra le forniture aeronautiche assegnate all'Italia vi furono anche i monomotori da ricognizione e attacco navale Curtiss SB2C-5 Helldiver, un primo lotto dei quali (24) fu sbarcato nel settembre 1950 a Brindisi dalla portaerei americana Mindoro. Dopo un periodo di transizione sulla macchina compiuto a Lecce il personale destinato agli Antisom fu fatto affluire a Grottaglie, dove in dicembre si costituì l'86° Gruppo Autonomo alle dipendenze del rinnovato Ispettorato per l'Aviazione della Marina (MARINAVIA): il primo Ispettore della nuova specialità, definita ufficialmente Aviazione Antisommergibili (ANTISOM), fu il generale di divisione Antonio Lippi.

Gli specialisti incontrarono non poche difficoltà nell'approfondire le conoscenze degli apparati elettronici di bordo, fra cui le radio quarzate ed i radar AN/APS-4 costituivano una novità assoluta. Anche gli elevati standard di manutenzione e di revisione richiesti dalle normative della US Navy misero a dura prova il personale tecnico, mentre gli equipaggi di volo dovettero adeguarsi in fretta alle modalità d'impiego di una specialità sconosciuta. Alle difficoltà tecnico-operative si aggiungevano quelle logistiche, trovandosi le infrastrutture della base di Grottaglie in condizioni disastrose che vennero lentamente portate a livelli accettabili.



NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 6



Le prime esercitazioni di attacco simulato con bombe e siluri contro unità della Marina Militare si svolsero nel marzo 1951, seguite dalla prima missione all'estero con rischieramento dell'intero Gruppo (12 velivoli) a Malta. In luglio sei Helldiver dell'86° Gruppo si trasferirono a Hyères, in Francia, per una serie di esercitazioni interalleate con unità della Marina italiana, Francese e degli Stati Uniti. Con il proseguire dell'attività addestrativa la preparazione dei nostri equipaggi si affinò grazie all'esperienza acquisita: l'utilizzo del radar contro obiettivi di superficie, anche di sommergibili allo snorkel, migliorò costantemente, e cominciò l'impiego delle boe idrofoniche per la scoperta e il mantenimento del contatto. L'attività operativa era prevalentemente diurna per motivi di opportunità, essendo l'Helldiver monomotore con un solo pilota a bordo, ma l'addestramento notturno non veniva trascurato.

Frequenti incidenti di volo turbarono l'attività dell'86° Gruppo, che il 22 giugno 1952 perse il primo equipaggio durante un volo notturno (ten. Augusto Bertoli). Le accresciute responsabilità operative di MARINAVIA resero necessaria la formazione di un secondo Gruppo Antisom, l'87°, che grazie alla cessione in conto MDAP di un ulteriore lotto di 20 Helldiver si costituì a Napoli-Capodichino nell'estate 1952.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 7

Il ruolo sanitario in Aeronautica



Cap. CSA Dott. Giuseppe Gagliano

Il Corpo sanitario aeronautico (C.S.A.) è il corpo di sanità militare dell'Aeronautica Militare italiana, operante su tutto il territorio. Esso è composto da medici competenti riguardanti tutte le attività che si svolgono presso gli aeroporti e nei centri di controllo e addestramento, con relativa competenza, più che specialistica, per le attitudini al volo e per tutti coloro che lavorano in ambito aeronautico.

Già dagli albori del volo, con gli aerostati prima e gli aeroplani poi, furono studiate le modificazioni dell'ambiente in quota (diminuzione della pressione atmosferica, carenza di ossigeno) e gli stress tipici di piloti ed equipaggi (accelerazioni, disorientamento, fatica operativa), tanto da rendere indispensabile un servizio di medicina interamente concentrato su questa particolare categoria di lavoratori. Si crearono così i presupposti per la nascita di una nuova specializzazione, la Medicina Aeronautica, nel nucleo originario di ricercatori nel campo della fisiopatologia d'alta montagna, inizialmente guidata dal torinese Angelo Mosso, oggi considerato il padre delle discipline aero mediche.

Si comprese che, studiando le cause e analizzando i rischi, l'armonizzazione di discipline mediche differenti avrebbe potuto individuare le caratteristiche psicofisiche indispensabili perché un pilota potesse avventurarsi in aria, e accrescere con l'addestramento e la tecnologia la resistenza alle inusitate sollecitazioni che il volo comportava.

Il primo a comprendere la ristrettezza dei requisiti necessari per un pilota d'aeroplano fu forse, già nel 1914, il tenente di Cavalleria del Regio Esercito Luigi Falchi, primo medico pilota e antesignano dei moderni Medici di Stormo. L'abilità al volo era possibile solo con determinati requisiti di "ereditarietà, costituzione". Egli coniugò la sua formazione medica con la sua esperienza di aviatore.

L'ufficiale medico ha il compito di tutelare e sorvegliare la salute del personale militare e civile dell'A.M. nell'ambito del territorio nazionale e internazionale e di verificare il mantenimento dei requisiti per l'idoneità al volo del personale aeronavigante civile e militare di tutte le Forze Armate e dei Corpi Armati dello Stato.

Dato il numero sempre maggiore di piloti "anziani" è raccomandabile che gli stessi vengano sottoposti più di frequente a simulazioni di volo in situazioni ad alto rischio e a prove che ne aumentino la velocità di elaborazione, così da poter limitare i problemi fisiologici di decadimento cognitivo e fisico a cui purtroppo (o per fortuna) ancora non è stato trovato rimedio.

Prima dell'impiego presso i Reparti della F.A. gli Ufficiali medici frequentano un corso su materie di interesse aeromedico presso l'Istituto di Perfezionamento e Addestramento in Medicina Aeronautica e Spaziale.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 8

Breguet 1150-Atlantic - Può succedere due volte



Gen. Francesco Catalano

Nisida. Mattino del 20 ottobre 1960.

Inizia l'anno accademico per i neo ammessi Allievi Piloti del Corso Vulcano II. Pochi giorni dedicati alla rasatura dei capelli, alla vestizione, alle prime fondamentali regole della disciplina militare, il cubo, i giri di corsa intorno al campo sportivo, le prime lezioni del biennio di ingegneria. Colucci, Cennamo, Dedò, tutti nomi di famosi personaggi che hanno contribuito a formare culturalmente intere generazioni di Ufficiali, i vertici dell'Aeronautica Militare. Non avrei mai immaginato che l'Analisi Matematica ed in particolare il "calcolo delle probabilità", a cui l'esimio Professore Colucci, per la nostra scarsa attenzione, dovette dedicare più tempo del necessario, avrebbe avuto riscontro in due particolari momenti della mia carriera aviatoria nella specialità "Caccia Antisommergibili".

Senza scomodare il lettore con teorie e formule di accademica memoria, diciamo semplicemente che due specifici eventi hanno matematicamente scarse probabilità che si ripetano nel tempo con le stesse modalità. Ebbene, a chi scrive, sconvolgendo tutte le previsioni scientifiche, il fenomeno si è verificato esattamente in identiche occasioni che vado a descrivere.

Catania-Fontanarossa, 88° Gruppo Antisom, gennaio 1966. Al Tenente Catalano, neo assegnato al Gruppo e neo patentato Combat Ready sul velivolo di linea Grumman S2F – Tracker, venne ordinata una missione di sorveglianza antisom nel Canale di Sicilia. Si trattava di un volo operativo "reale", cioè alla ricerca effettiva di unità nemiche, nel caso specifico sommergibile sovietico che fu scovato dopo oltre tre ore di volo. Scoperto al radar, dopo un'ora di tracciamento con il MAD e con un tappeto di boe sonore, ai limiti dell'autonomia on task, fu "consegnato" ad un Neptune della US Navy decollato anch'esso da Sigonella. Nonostante l'indubbio colpo di fortuna per averlo sorpreso con il radar, perché è raro, quasi un suicidio, che di giorno un sommergibile navighi al periscopio o allo snorkel, l'Alto Comando che aveva ordinato la missione, attribui al mio equipaggio il "Bravo Zulu" che nella terminologia operativa significa "10 e lode".

Sigonella, 88° Gruppo Antisom ottobre 1973. Per i Reparti Antisom dell'Aeronautica Militare è appena iniziata una vera e propria rivoluzione sia per il notevole salto di tecnologia sia per la nuova filosofia di impiego con l'arrivo del nuovo velivolo, il Breguet 1150 Atlantic. Da un impiego a corto raggio si passa al lungo raggio, da tattico a strategico. Con il nuovo mezzo l'88° Gruppo, e il 41° Stormo del quale fa parte, assume una nuova dimensione costituendo una forza moderna e di grande potenza operativa. Il salto di qualità tra l'S2F e l'Atlantic è paragonabile a quello vissuto dai miei colleghi quando transitarono dall'F84 e similari, allo F104 Starfighter. Salto non di una generazione, cronologico, sequenziale, ma abissale, per le nuove tecnologie costruttive, l'elettronica ultimo grido, la differente tecnica di pilotaggio nonché il conseguente concetto d'impiego del sistema d'arma.

In attesa dell'inizio ufficiale dell'attività operativa, stabilito per il 1° gennaio 1974, Maristat decise di assegnare gradualmente missioni di sorveglianza, sia per non lasciare inattivi operativamente gli equipaggi appena qualificati Combat Ready, sia per la particolare situazione geopolitica internazionale in evoluzione nel citato periodo.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 9

Per il Ten.Col. Catalano si ripete, con le stesse modalità, con gli stessi esiti, quanto avvenuto sette anni prima. Anche questa volta, fui comandato ad effettuare un volo operativo reale da neo Combat Ready, su un nuovo velivolo, l'Atlantic e, di nuovo all'88° Gruppo, dopo vari anni di attività operativa e istruzionale all'87° Gruppo con gli S2F. Decollo alle 1800 da Sigonella, Secondo Pilota C.C. Cuzzola, ricerca e tracciamento di un sommergibile sovietico, non appartenente al gruppo stanziato in Mediterraneo. probabilmente in navigazione tra le coste nordafricane e la Spagna: previsto atterraggio alle 0600 del giorno dopo.

Poco dopo il decollo, già un primo fatto insolito che costituì per tutto l'equipaggio motivo di ilarità. Roma Controllo, con tono di sufficienza, ci chiese ripetute volte di verificare, o meglio, di rettificare, lo stimato di rientro in quanto, per loro, non era possibile che un velivolo A.M. prevedesse l'atterraggio dopo dodici ore di volo!

Alla nostra conferma, corredata da un sintetico briefing sulle caratteristiche tecniche e di volo dell'Atlantic, seguì un cauto ed ossequioso "Roger, richiamare lasciando la zona di operazioni". Zona di operazioni che andava da ovest Sardegna fino a Gibilterra. Primo vero volo operativo a carattere strategico, eccitazione al massimo, controlli e procedure effettuati con la particolare attenzione ed emozione, tipiche dei neofiti (si fa per dire, avevo alle spalle 3000 ore di S2F!).

In ogni Stretto si verifica sempre una concentrazione di traffico, ma mai avrei immaginato di assistere all'ordinato transito di tante navi, dalle superpetroliere ai pescherecci alle barche private, come avvenne quella sera a Gibilterra! Di conseguenza, dovemmo investigare, in particolare al calare delle tenebre, una miriade di bersagli volando costantemente intorno ai 1500 piedi per poi scendere, nella fase finale, a 100 piedi di giorno e 300 di notte, come da norma. Mentre i miei occhi e quelli del CC. Cuzzola scrutavano la superficie del mare, secondo una particolare tecnica che evita l'insorgere dell'ipnosi, quelli degli Operatori Elettronici erano incollati sugli schermi del radar, delle ESM, per captare il minimo segnale tipico di un sommergibile.

Non ricordo esattamente quante corse d'attacco effettuammo "a tutta canna", ma varie volte capitammo nei pressi di un magnifico motoveliero che, navigando a luci spente, ci forniva un segnale atipico, simile a quello di una struttura di sommergibile, tipo periscopio o snorkel. Intanto le ore passavano senza che ne avvertissimo il peso. La grinta, contagiosa, ci teneva svegli certamente più di quella brodaglia calda che un Operatore di buone intenzioni ci spacciava per caffè. Erano le tre di notte e il mio fiuto mi diceva che quella barca nascondeva qualcosa. Pensai a quante volte scoprimmo sommergibili sovietici che navigavano in formazione (con gradino negativo!) sotto navi mercantili di varie bandiere, perché il rumore dei motori e di cavitazione delle eliche del sommergibile fosse coperto da quello più forte del mercantile.



(dimensione cielo aerei italiani nel dopoguerra vol. 12 "antisom" Emilio Brotzu e Giancarlo Garelli Edizioni dell'Ateneo & Bizzari - Roma 1978)

Grumman S2F-1 "Tracker" MM 144703 dell'87° gruppo di Catania Fontanarossa in volo.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 10

“Umberto, io un paio di boe le lancio. Male che vada a fine mese facciamo una colletta per ripagarle alla Marina! Sei d'accordo?”. “D'accordo” fu senza esitazioni la risposta che comunque ero certo di avere. Nuova corsa di attacco, 300 piedi, 250 nodi, on top radar su un piccolo bersaglio quasi coincidente con la “barca”, fuori le boe 1 e 3. Il tempo di sintonizzarsi sulle frequenze prima della boa 1 e poi della 3 e improvvisamente un grido di vittoria, di liberazione, di gioia, perché il rumore che ci veniva trasmesso alternativamente dalle due boe, era più eccitante e travolgente della marcia trionfale dell'Aida! In quel momento si scatenò tutta l'adrenalina che avevamo accumulato nella fase di ricerca, peculiarità caratteriale e quindi professionale di noi piloti antisom.

Calma ed autocontrollo per ore, senza farsi prendere dall'entusiasmo di un primo, singolo sospetto, e quindi dall'impulsività, per non tradire la nostra presenza, ma poi, al momento opportuno, tirare fuori le unghie e avventarsi sulla preda con lucidità e determinazione. Mi piace ricordare, infatti, che la caccia antisom si riconduce alla lotta tra due intelligenze: quella del Comandante del sommergibile, che conosce perfettamente le mie tattiche e le capacità tecniche degli apparati del velivolo, contro quella del Comandante del velivolo che, analogamente, sa interpretare e prevedere tutte le manovre evasive ed elusive che possono essere messe in atto dall'avversario. Pertanto, oltre al solito provvidenziale intervento della dea bendata, talvolta è l'esperienza che fa la differenza, perché, la personale interpretazione di alcuni fenomeni, porta ad assumere decisioni non standardizzate ed eseguire vere e proprie variazioni sul tema, soprattutto allo scopo di essere imprevedibili. L'applicazione rigorosa delle tattiche garantisce sì certi risultati, ma non ha mai partorito particolari successi.

Tornando a quella notte, quella prima notte a caccia del vecchio nemico, con il nuovo velivolo, mettemmo in pratica tutta la nostra robusta esperienza fatta di migliaia di ore di volo sul mare, in maggioranza notturne, nonché il prezioso addestramento ricevuto dagli istruttori francesi durante il lungo periodo trascorso sulla base dell'Aeronavale a Nimes, in Provenza. In particolare provammo il gusto della primizia che ci fornì il Jezebel, la nuova apparecchiatura, che non avevamo sull'S2F, che fornisce la “firma” di un sommergibile cioè le sue “impronte digitali”: avevamo scoperto un sommergibile sovietico “Classe J”, di quelli cioè che “fanno male”! Tuttavia, il nostro periodo on task stava per esaurirsi e stavamo iniziando a pensare al rientro, quando l'Operatore radio mi informò di aver ricevuto un messaggio cifrato con il quale l'Alto Comando comunicava che “l'americano” sarebbe giunto in zona a rilevare il sommergibile con due ore di ritardo per problemi tecnici.

“Umberto, quanto carburante abbiamo?”

“Sei tonnellate”.

“Allora comunica al Capo che resteremo On Task a tracciare il sub ancora due ore, in attesa dell'“americano”.

Passammo quindi dalla notte fonda con un cielo stracarico di stelle, all'aurora e all'alba, a suon di “madman”, “ascolta la cinque e bombardalo la sette” ma soprattutto a gustarci la grande novità del Jezebel. Sette anni prima, in analoga situazione, dirigevo un quartetto affiatato. Ora dirigevo una grande orchestra di tredici professori. Mi sentii tanto Von Karajan!

Ed è in questa semplice, forse vanesia, considerazione racchiusa quella diversità a cui accennavo precedentemente quando cercavo di spiegare il salto di qualità di cui furono protagonisti gli equipaggi che transitarono dal vecchio, glorioso S2F all'Atlantic.

Atterrammo a Sigonella alle 0800. Quattordici ore di volo operativo reale. Un record ancora imbattuto.

Ma soprattutto, anche questa prima volta, dall'Alto Comando, “Bravo Zulu”!

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 11

Curiosità / Ghere Ghere Ghez...GHEZ!

L'urlo di battaglia: storia e significato

Ghere Ghere Ghez...GHEZ! Ghere Ghere Ghez... GHEZ! Ghere Ghere Ghez... GHEZ GHEZ GHEZ!

Ripetuto tre volte con quanto più fiato possibile è il famoso "grido" dell'Aeronautica Militare. Nacque al 1° Stormo Aeroplani da caccia nel 1924 e successivamente divenne il grido della Caccia italiana, poi da questa specialità si estese a tutti i reparti della Regia Aeronautica e quindi dell'Aeronautica Militare. Lo sentiamo nelle occasioni più disparate ma soprattutto a mensa, durante i brindisi, nel corso di speciali ricorrenze o, comunque, di riunioni conviviali.

Esso trae origine dai "saluti alla voce" urlati sui campi d'aviazione durante la prima Guerra Mondiale in occasione di un ritorno vittorioso o per commemorare la perdita di qualche nostro pilota nel corso di combattimenti contro gli aviatori nemici. Il grido lanciato da quegli uomini significava, a secondo dei casi, la gioia per una vittoria, il dolore per i caduti nell'adempimento del dovere, o era propiziatorio per un'imminente missione particolarmente impegnativa cui la squadriglia avrebbe partecipato.

Si narra, che sia il grido dell'aquila quando attacca. Altra leggenda lo riporta come il rumore del dispositivo di sincronizzazione mitragliatrice / elica sui primi aerei da caccia. Infatti l'arma era posteriormente all'elica e il dispositivo serviva a "far passare" i colpi attraverso le pale di quest'ultima.

Curiosità / Grido di Reparto Antisom

Dal libro "Volare: il sogno diventa realtà" (ricordi di vita militare), Gen. Giuseppe Trimarchi

Settembre 1964. In occasione di un rischieramento operativo sulla base di Brindisi-Casale dell'87° Gruppo Antisom, per una esercitazione aeronavale NATO vennero coinvolti sei velivoli Grumman S2F-1 e circa 16 Piloti appartenenti sia all'Aeronautica che alla Marina militare; facevano parte dell'operazione anche il Capo Ufficio Operazioni e lo stesso Comandante di Gruppo, Ten. Col. Renato Ciliberti.

Durante un volo operativo di pattugliamento marittimo di un velivolo S2F-1 dell'87°, svolto sotto il controllo operativo delle forze navali alleate, a Sud/Est del Capo di Santa Maria di Leuca l'equipaggio italiano avvistava allo snorkel un sommergibile appartenente alle forze arancioni avverse. Come previsto dalla procedura, tale avvistamento veniva subito comunicato alla nave che deteneva il controllo operativo, che in quel caso si trattava di una nave turca delle forze NATO, con la frase "Flash, flash, flash, wolf", seguita dalla posizione del sommergibile nemico; in contemporanea iniziava l'attacco simulato al bersaglio (wolf). Il controllore di volo della nave (ATC) che dirigeva il traffico aereo in zona operativa chiedeva conferma dell'avvistamento, usando terminologia inglese non pronunciata correttamente. L'ATC chiedeva presumibilmente "What look?", pronunciandolo "wot lac", a cui seguiva la risposta del pilota "Wolf", riferendosi appunto al sottomarino.

Questa "libera" pronuncia del controllore di volo venne rievocata, in senso ironico, nel corso di una cena di fine esercitazione svoltasi in un ristorante che si trovava lungo il molo del porto di Brindisi. In quella occasione venne coniato il grido di guerra dell'87° Gruppo A/S che precisamente era "WOT-LAC WOLF", che andava a sostituire quello comune a tutti i gruppi dell'Aeronautica militare, ossia "GHEREGHEREGHEZ". Sperimentammo il grido nel corso di un pranzo di corpo presso la Base di Sigonella e, visto che funzionava, venne ufficialmente adottato dall'87° Gruppo da quella volta in poi.

Nell'Ottobre del 1965, con la ricostituzione del 41° Stormo Antisom che assorbiva l'87° e l'88° Gruppo, anche il grido "WOT-LAC WOLF" diveniva grido ufficiale dello Stormo e lo è tutt'oggi.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 12

GRADO - COGNOME E NOME 1.	MANSIONI A BORDO 2.	COND. DI VOLO E DURATA 3.	MANSIONI A BORDO 2.	COND. DI VOLO E DURATA 3.	MANSIONI A BORDO 2.	COND. DI VOLO E DURATA 3.	SITUAZIONE METEOROLOGICA 4.	DATI DI VOLO 5.	
								AEROPORTO	ORA
TC URCIJOLI	P	VHC 03.10					NUBI	PARTENZA	NIMES 13.15
CC MORILLO	SP						FENOMENI	ARRIVO ..	SIGONELLA 16.25
CC CUZZOLA	CT						VISIBILITÀ	DURATA TOTALE DEL VOLO	3.10
4/2 SCUDERI	OP	6. SCOPO DEL VOLO E NOTE:							
c/2 CALLIGARO	Sen								
↳ HANCARELLA	ON								
c/2 ZITO	OP	AEROPORTO _____ 19. FIRMA 1° PILOTA _____							
4/2 DI MAURO	Spec B								
4/3 DELLAI	OP						NUBI	PARTENZA	
4/3 BRANCASI	Sen						FENOMENI	ARRIVO ..	
4/3 BERGAMO	ON						VISIBILITÀ	DURATA TOTALE DEL VOLO	
Sen ACCIARDI	OP	6. SCOPO DEL VOLO E NOTE:							
↳ MORGANTE	Spec B								
Cor CILIBERTI	PAX	RITIRO E TRASP. VELIVOLO							
↳ TEDESCO	PAX	AEROPORTO Sigonella 28-6-72 19. FIRMA 1° PILOTA <i>[Signature]</i>							
Parte I RAPPORTO DI VOLO		7. ORE DI VOLO RIPORTO: 41.25 NEL GIORNO: 4.10 TOTALE: 45.35		8. ATTERRAGGI RIPORTO: 15 NEL GIORNO: 8 TOTALE: 17		9. CAPO VELIVOLO 025037 (firma chiara e leggibile)			

Documento storico che ufficializza la consegna all'Aeronautica Militare, quindi al 41° Stormo Antisom, del primo BR-1150 Atlantic, il 41-70, l'esemplare più celebre e più fotografato della serie di 9 per il 41° e nove per il 30°.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 13

Creiamo un museo



Breguet 1150 "Atlantic"
41-03 M.M.40118
41° Stormo Antisom
1972 - 2017

È stata richiesta allo S.M.A. una serie di strumentazione del velivolo BR1150 Atlantic. La motivazione è quella di tramandare ai giovani quanto è stato fatto e il modo in cui si operava con gli Antisom fino ai giorni nostri.

Cerchiamo in questo modo di non dimenticare e non far dimenticare la storia vissuta, dei sacrifici, delle notti insonni, della professionalità, degli uomini che hanno lavorato sulla macchina e per la macchina, senza dimenticare tutto il personale degli Antisom, dall'Aviere agli appartenenti ai vari Reparti Logistici, Tecnici, Amministrativi, Difesa e così via.

Per questo motivo chiediamo a voi tutti, se avete materiale, sicuramente a voi caro e prezioso, ma che desiderate venga condiviso con mostre ed esposizioni che in futuro programmeremo, allora è il caso di inviarcelo. Lo conserveremo gelosamente, lo registreremo con il vostro nome e utilizzeremo per quanto detto.

Non cerchiamo solo strumentazione dell'aereo, ma anche materiale militare, casco, cuffie, tute, sottotute, check list, manuali e ancora materiale della difesa come maschere antigas, caschi aviere, giberne ecc.

Aspettiamo vostre notizie ringraziandovi anticipatamente.

Cena Club con ospite d'onore l'Ispezzore dell'Aviazione per la Marina

In data 3 maggio 2018, dopo la riunione del Direttivo del Club Regione Sicilia, al quale ha partecipato il Presidente Nazionale Gen. Francesco Catalano, abbiamo avuto l'onore di ospitare il Com.te del 41° Stormo Col.Pil. Francesco Frare e l'Ispezzore dell'Aviazione per la Marina Gen. Di B.A. Amedeo Magnani.

Una gradita sorpresa e una gustosa cena ha suggellato e consolidato l'importanza del Club degli Antisom e i rapporti con il 41° Stormo e le istituzioni in riferimento.

Altre foto della sul sito: www.clubdegliantisom.com



NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 14



Hanno chiuso le ali

M.llo Sc. Francesco Cav. CUSMANO



Promozioni e riconoscimenti

In attesa di notizie

Noi degli Antisom La nostra storia

NUMERO 1

DATA: 31 LUGLIO 2018

PERIODICO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

Per inviare materiale, articoli e segnalazioni: antisomclub@gmail.com
Telefono: 347 632 5961

Trovi il Notiziario e altro ancora sul sito <https://clubdegliantisom.com/>

Impaginazione a cura di Carmen Valisano

I fatti e le opinioni contenuti in questo Notiziario riflettono esclusivamente il pensiero dei singoli autori.