



# CLUB degli ANTISOM



## LA NOSTRA STORIA

NUMERO 4  
DATA: 11 FEBBRAIO 2019  
NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



### Sommario

- Pensiero per un collega Navigatore  
*(continua) pag. 2*
- Ricordi di un sommergebilista *pag. 3-4*
- Memorie di un Controllore dello Spazio Aereo: il mio primo giorno di servizio presso la Twr di Sigonella *pag. 5-6*
- Il primo "Circolo Aviatori" a Roma *pag. 7-8*
- Pilota Antisom *pag. 9-10*
- Arianna Tricomi, Campionessa del mondo di Freeride *pag. 11-12*
- Il confessore. Il ruolo del Medico di Stormo nei Reparti di Volo *pag. 13-14*
- L'ex Aeroporto Militare Magliocco di Comiso passa al Demanio della Regione Sicilia *pag. 15*
- L'Aeronautica Militare sempre a supporto dell'Aeroporto Civile di Catania *pag. 16*
- Al Comando Aeroporto di Sigonella la visita del Comandante della Squadra Aerea *pag. 17-18*
- Contatti *pag. 19*

### Pensiero per un collega Navigatore

Vito Telesca

Desidero ringraziare tutti coloro che hanno partecipato alla funzione religiosa per il nostro Amico/Collega Salvo Pezzino.

Ringrazio anche da parte della famiglia Pezzino tutti coloro che hanno inviato post con un pensiero per la dolorosa perdita sulla nostra pagina, riporteremo il tutto ai famigliari.

Esprimo la mia gratitudine con un personale pensiero. Ho partecipato a tantissime funzioni di amici, colleghi e conoscenti appartenenti all'Aeronautica Militare, e in molte sono intervenuto come Presidente per onorarne la memoria e salutarli con la presenza del Labaro di Sezione e silenzio, ma mai come questa volta l'emozione è stata immensa.

Salvo era un amico fraterno, il dolore era forte, l'emozione mi impediva quasi di parlare, ma nel volgere lo sguardo verso i presenti, vedere la chiesa piena di tanti colleghi/amici in pensione e tra questi vedere altri colleghi/amici in divisa, che mai avevo visto così presenti, ha aumentato l'emozione a tal punto da non trattenere le lacrime.

Il punto che desidero evidenziare è proprio questo. I pensionati a volte sono i dimenticati, i rompi c. quando si presentano in aeroporto per chiedere qualche info, sono ormai al tramonto.

Ma voglio lanciare un messaggio: noi siamo voi quando eravamo giovani, e voi siete noi quando sarete in età avanzata, siamo il vostro specchio futuro.

*(Continua a pagina 2)*

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 2



A noi non resta altro che continuare la nostra missione nell'Associazione Arma Aeronautica dove ci incontriamo, ricordiamo le nostre missioni, esperienze, vita vissuta per la Patria e quando arriva l'appuntamento al quale non possiamo mancare per ovvie ragioni anagrafiche, è bello "vedere" o meglio che i nostri figli vedano la quantità di colleghi/amici che vengono a salutarci e non solo i compagni non più in servizio, ma anche tanti con le loro divise a ricordare che siamo stati anche noi così belli e orgogliosi di indossarla.

Il mio non è proselitismo gratuito, ma un forte pensiero emozionale per dire a tutti che siamo un Reparto speciale, SIAMO IL 41° STORMO ANTISOM, siamo "strani" come qualcuno una volta mi ha detto sentendomi parlare del lavoro, delle missioni, delle lunghe notti in volo, ma lo spirito di corpo che noi anziani abbiamo ancora oggi sarebbe bello vederlo nei giovani e incontrarci anche in altre occasioni felici.

L'Associazione Arma Aeronautica e il CLUB degli ANTISOM ci aiuta in questo e non è vero che è fatta solo per pensionati.

L'A.A.A. assieme al Club vive e vivrà solo se considererete che siamo tutti sempre "in servizio".

Grazie fratelli, grazie Aeronautica Militare.

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



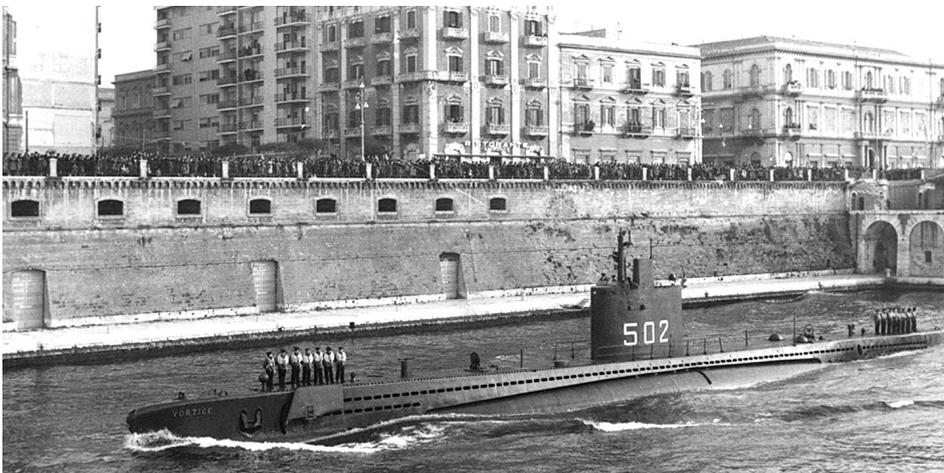
PAGINA 3

### Ricordi di un sommergibilista

Alfredo Foco

Le mie esperienze di sommergibilista risalgono ormai a molti anni fa, quando i battelli erano tecnologicamente assai diversi da quelli attuali ma forse più affascinanti nella loro rude strutturazione. Come tutti, iniziai come ufficiale di rotta e poi via via fino al comando. Gli interni dei battelli erano molto angusti, con al centro la camera di comando con gli enormi manometri per misurare la profondità; poi la sala macchine, le camere di lancio siluri a prora e a poppa con le brande per l'equipaggio, i locali per le enormi batterie per la propulsione subacquea e altre sistemazioni logistiche ridotte al minimo.

La vita sul battello seguiva un rituale preciso come un orologio: lo scopo delle uscite in mare era quello di addestramento per l'equipaggio stesso e per le navi di superficie e per gli aerei ed elicotteri impiegati nella caccia ai sommergibili. Ci si immergeva nella zona assegnata per l'agguato al convoglio che sarebbe transitato scortato da alcune navi. Il nostro compito era quello di intercettarlo e simularne l'affondamento con il lancio di razzi e fumogeni.



Per ovvie necessità tattiche, le nostre uscite avvenivano preferibilmente di notte per permettere un più sicuro occultamento. Questo era motivo di sfotto con i compagni di corso imbarcati sulle navi e soprattutto con i piloti antisom che si levavano in volo dalle basi terrestri con tutto comodo quando noi navigavamo già da molte ore.

In questa posizione di agguato passavamo ore e ore a quota periscopica per avvistare il convoglio, con brevi immersioni a quota profonda per migliorare l'ascolto idrofonico; in queste lunghe ore di attesa non era facile far passare il tempo.

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 4

Quando, nel silenzio totale, si sentiva l'idrofonista pronunciare la tanto attesa frase "rumore di elica pesante" iniziava la caccia in assetto di combattimento. Si risaliva a quota periscopica e il comandante guardava nella direzione del rumore percepito per avvicinarsi al bersaglio, individuarlo e stimarne rotta e velocità.

Quando si cominciava a udire i sonar delle navi di scorta che ci cercavano eravamo nella posizione giusta per tentare l'attacco; dovevamo cercare di passare sotto le navi di scorta a quota profonda. Il rumore delle eliche delle navi che ci passavano sopra la testa faceva una certa impressione.

Se la manovra riusciva, si risaliva a quota periscopica tra la scorta e il convoglio. Riconosciuto il bersaglio si lanciava un razzo rosso per indicare che il siluro era stato lanciato e si effettuava una rapida immersione nella speranza che la scorta, diretta verso il razzo, non ci scoprisse.



Contemporaneamente, si mettevano in atto tutte le possibili manovre evasive, tra cui mettersi nella scia del convoglio dove l'acqua era più turbolenta; se scoperti, si lanciavano in mare dei falsi echi, grosse pillole effervescenti che creavano bolle d'aria per confondere i sonar della scorta.

Intanto le navi lanciavano delle piccole bombette di profondità dal cui rumore capivamo se eravamo stati colpiti. Anche le carichette sganciate dagli S2F che ci tracciavano con il sistema Julie si udivano distintamente.

Tutto questo era simulazione, ma stando sott'acqua, nel sentire esplodere quelle piccole bombe, non potevamo non pensare alla guerra vera. A tutti quei sommergibili come il nostro che erano stati colpiti e spesso affondati.

Per questo quando sentivamo la parola magica, "emersione", eravamo tutti felici e contenti.

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 5

### Memorie di un Controllore dello Spazio Aereo Il mio primo giorno di servizio presso la Twr di Sigonella



Egidio Santagati

Nel settembre del 1966 fui trasferito urgentemente dal Distaccamento Aeroportuale di Punta Raisi, dove, da circa otto mesi prestavo servizio in qualità di controllore di twr/app (torre/avvicinamento), al 41°Stormo di Catania-Sigonella. L'urgenza era dettata dalla necessità di assicurare il servizio di controllo del traffico aereo a Sigonella poiché, per motivi vari, il numero dei controllori di Twr si era ridotto a meno della metà dell'organico previsto. Arrivato a Fontanarossa, sede del Comando del 41°Stormo, fui presentato al Comandante di Stormo, Colonnello Plocher, dal Capo Servizio TLC, Ten.Col. Currò e prontamente inviato a Sigonella.

L'impatto con la realtà di Sigonella non fu dei migliori: la torre di controllo era angusta, i condizionatori poco funzionali con conseguente temperatura ambientale al limite della sopportazione umana, molte comunicazioni radio con i velivoli americani mi erano poco comprensibili poiché i piloti parlavano un inglese del tutto particolare (lo slang) e soprattutto fui colpito dal rilevante numero di velivoli in circuito di traffico.

Rappresentai tutto ciò al Capo del C.D.A, rimarcando l'argomento slang e numero di velivoli in circuito, al fine di avere un adeguato periodo di ambientamento. Questi mi rispose che non era possibile perché, dopo qualche giorno, un controllore si sarebbe sposato e quindi, essendo un controllore abilitato avrei avuto bisogno solo di qualche giorno per entrare in turno. Mi assicurò che mi avrebbe assegnato un ATA (Assistente Traffico Aereo) anziano e molto esperto che comprendeva lo slang parlato dai piloti americani e che sicuramente non avrei avuto problemi poiché bastava distanziare adeguatamente i velivoli. Non ritenni opportuno insistere in quanto ero un ufficiale di complemento e alla fine del corso ATC, come prima sede, avevo chiesto di essere assegnato al 41°Stormo.

Dopo solo un giorno, entrai in turno. La prima metà della mattinata passò abbastanza tranquillamente in quanto tutti i Grumman dei due Gruppi di volo, 87° e 88°, erano stati schierati sulla pista parallela per consentire a una importante personalità dell'AM, in visita quel giorno allo Stormo, di passare in rassegna gli equipaggi di volo. Conseguentemente erano state diramate, da parte del Comando di Stormo, disposizioni affinché fino a una certa ora il traffico aereo sulla base di Sigonella fosse ridotto al minimo.

Terminato l'evento ebbe veramente inizio il primo giorno di servizio quale controllore di Twr a Sigonella.

I Grumman di stanza a Fontanarossa, quasi all'unisono, chiesero l'autorizzazione al rullaggio per rientrare alla loro base mentre i Grumman di Sigonella decollavano per svolgere attività addestrativa sul cielo campo, compresi touch and go, e i velivoli americani attendevano l'autorizzazione a decollare per le zone operative.

Nel frattempo, telefonicamente, Campo Radar notificava di aver dato lo Scramble (ordine di decollo su allarme) agli F 86 K che erano schierati a Sigonella per l'esercitazione di Difesa Aerea Scudo Bianco e, ciliegina sulla torta, Catania Avvicinamento di avere in contatto dei velivoli della RAF (Canberra e Vulcan), decollati da Malta per bassi passaggi su Sigonella.

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 6

Non senza difficoltà riuscii a mantenermi lucido, calmo e con la voce abbastanza ferma e sicura.

Il carosello di aerei dentro l'ATZ (Zona di Traffico Aeroportuale) di Sigonella si protrasse per tutto il pomeriggio, poiché alcuni aerei della U.S.Navy, decollati da una portaerei, dettero il cambio a quelli della base.

Alle 19 mi fu dato il cambio dal controllore montante per il servizio di notte. Fu solo allora che realizzai di aver operato per circa otto ore, quasi ininterrottamente, di non aver consumato il pasto che mi avevano fatto pervenire dalla mensa e di non avere avvertito nessuno stimolo di fame.



Realizzai inoltre che, sommando tutte le notifiche di volo, i voli locali, i voli VFR e IFR e i touch and go, quel giorno avevo gestito un movimento di velivoli pari a quello che avrei diretto a Punta Raisi in almeno 15 giorni.

Penso che almeno tre fattori mi permisero di gestire il traffico aereo di quella prima giornata da controllore a Sigonella in modo sicuro, ordinato e sufficientemente spedito.

Primo fattore, la competenza dell'ATA che mi collaborava. L'allora Serg. Filippo Di Marco dimostrò di essere un ottimo coordinatore e un valido interprete di slang americano.

Secondo fattore, l'esperienza acquisita a Punta Raisi, pur se maturata in un contesto totalmente diverso da quello che avevo trovato a Sigonella, fu fondamentale.

Terzo e ultimo fattore (non per importanza), la conferma dell'esistenza della Madonna di Loreto.

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 7

### Il primo "Circolo Aviatori" a Roma



Note storiche da "I Pionieri dell'Aviazione" di Mario Cobianchi

A cura di Vito Telesca

L'idea del primo "Circolo Aviatori" sorse dopo gli esperimenti romani del Delagrange. Un gruppo di appassionati ritenne giunto il momento opportuno per tentare nuovi esperimenti di aviazione in Italia e istituire una Scuola di aviazione con personale appositamente istruito.

L'Aviazione, in quei tempi, iniziava il suo glorioso cammino verso la conquista del cielo. Gli entusiasti dell'aviazione in Italia si interessavano ai voli che stavano compiendo i fratelli Wilbur e Orville Wright, con l'apparecchio di loro invenzione.

Nacque così il 9 Febbraio 1909 a Roma il primo "Club Aviatori" con a capo l'allora Maggiore Mario M. Moris, Capo della Sezione Aeronautica delle Brigate Specialisti del Genio.

Il Gruppo era formato dai signori Ippolito Bondi, Principe Scipione Borghese, Principe Filippo Doria, Conte Enrico Di San Martino, Dott. Filippo Filippi, Dante Gambinossi, On. Emilio Maraini, Teodoro Mayer, M. Mario Moris, Principe Lodovico Potenziani, On. Gaetano Rossi, Ing. Oscar Sinigaglia, On. Sidney Sonnino, Principe Guido Castagneris. Segretario del "Club Aviatori": il Cap. Guido Castagneris.

La questione finanziaria fu molto complessa. I promotori si rivolsero in un primo tempo al Governo, affinché sostenesse le spese della istituenda Scuola di aviazione; ma i tempi non erano molto felici per le finanze dello Stato e allora quel gruppo sostenitore deliberava di costituirsi in "Club Aviatori" versando a fondo perduto quattromila lire ciascuno. Il Ministero della Guerra concesse settemila lire e altrettante il Ministero della Marina, a puro titolo di incoraggiamento.

Il Maggiore Moris, frattanto, decideva di recarsi a Pau (in Francia) per portare a termine le trattative iniziate con Wilbur Wright, perché questi venisse a Roma col proprio apparecchio e s'impegnasse a fornire lezioni al Tenente di Vascello Mario Calderara, scelto quale primo allievo, e al Tenente del Genio Umberto Savoia, come secondo allievo.

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 8

In pochi giorni le trattative vennero concluse e stabilite in 25.000 lire per l'acquisto dell'aeroplano "Wright" e 25.000 lire quale compenso personale a Wright.

A conclusione del contratto stipulato, che fissava che Wright dovesse trovarsi a Roma e iniziare i suoi primi voli dal 15 aprile del 1909 in poi, il Maggiore Moris veniva invitato dal grande aviatore a compiere con lui un volo. Il Maggiore Moris accettava col più vivo entusiasmo e compiva un volo che gli conferiva il titolo d'onore di primo Ufficiale italiano che ha volato su aeroplano a motore quale passeggero. In altro volo, Wright portava nell'aria Arturo Mercanti

Nel frattempo il "Club Aviatori" sceglieva e prendeva in affitto un grande campo presso Centocelle (a Roma), facendovi costruire il capannone che doveva ospitare l'apparecchio di Wilbur Wright.

*Segue nel prossimo numero.*



# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 9

### Pilota Antisom



Giancarlo Garelo

Nel settembre 1960, appena rientrato dagli Stati Uniti con le ali di pilota navale, fui inviato a Livorno per frequentare il Corso Superiore. A parte qualche volettto d'allenamento a Pisa, dovetti attendere fino alla tarda primavera del 1961 per essere finalmente assegnato ai Reparti Antisom di Marinavia.

Dopo 18 mesi passati nelle scuole di volo della U. S. Navy, ospite di cinque diverse basi dove tutto funzionava come un orologio svizzero, l'impatto con la realtà italiana fu abbastanza deludente: l'aeroporto di Catania Fontanarossa aveva un aspetto rétro, con il casermone in stile anni Trenta, il circolo ufficiali spartano e un hangar su tre ancora da ricostruire dopo la bufera della guerra. Non trovai un posto letto in tutta la base e mi fu assegnata provvisoriamente la cameretta di un collega in licenza. Scoprii più tardi con invidia che negli aeroporti del Nord il benessere del personale era invece tenuto in grande considerazione, con circoli e mense ospitali e "villaggi azzurri" per le famiglie.

Nel gennaio 1960 l'87° Gruppo si era trasferito da Fontanarossa nella nuova base NATO di Sigonella, situata al centro della piana di Catania. Sul sedime di un vecchio campo d'aviazione della Seconda guerra mondiale era stato creato un imponente complesso aeroportuale che ospitava anche una Naval Air Station della Marina statunitense. Nella nuova sede incontrammo i colleghi piloti del "Rostro" con i quali formammo sei equipaggi: dopo qualche volo di ambientamento iniziammo presso il Centro Addestramento Aeronavale di Augusta (Maricentraddas oggi Maricentadd) il tirocinio per diventare combat-ready nella specialità Antisom. Al termine dei due mesi di corso necessari per imparare i trucchi del mestiere ogni equipaggio era un team affiatato, in grado di condurre a bassa quota sul mare operazioni di caccia antisom con ogni tempo.

La consuetudine a operare gomito a gomito con i colleghi dell'Aeronautica influenzò i nostri comportamenti e ammorbidì un poco l'aplomb che caratterizzava gli ufficiali usciti dall'Accademia di Livorno. Forse per questo nella Marina tradizionale i piloti di "ala fissa" erano considerati un po' degeneri. Un giorno al circolo di Taranto un ufficiale superiore, notando il distintivo dell'87° Gruppo sulla mia uniforme, mi chiese ironicamente se prestavo servizio negli Alpini, che erano noti per sfoggiare sulle divise insegne di reparto multicolori. In qualche misura la vicinanza con i "marinai" condizionò anche i piloti dell'Aeronautica Militare, che continuarono però a mantenere nelle relazioni gerarchiche maggiore scioltezza di noi "navali".

I rapporti con i colleghi dell'A.M. furono sempre improntati a cameratismo e spirito di collaborazione. A livello di Reparto non esisteva infatti nessun motivo di attrito fra gli appartenenti alle due Forze Armate, mentre nei comandi e nei ministeri le ostilità da poco concluse fra Aeronautica e Marina con la legge n.968 del 7 ottobre 1957 sull'ordinamento dell'Aviazione Antisommergibili, avevano lasciato uno strascico di malumori non del tutto sopiti.

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 10



L'87° Gruppo era un Reparto "giovane" perché tutti i piloti di nuova assegnazione agli Antisom vi transitavano per conseguire l'abilitazione sull'S2F "Tracker". Si sviluppò fra i naviganti uno spirito goliardico che diede luogo a burle rimaste famose, come quella escogitata dall'STV G., il quale, fingendosi un aviere di guardia all'ingresso dell'aeroporto, telefonò all'ufficiale di picchetto chiedendo se poteva autorizzare "il solito vecchietto" ad andare in testata pista a raschiare la gomma lasciata dalle toccate degli aerei in atterraggio. Incerto sul da farsi C., dopo aver chiesto inutilmente lumi ai colleghi, si rivolse direttamente al comandante di Gruppo, T. Col Alfio Mangano, che chiuse la faccenda bonariamente con un paio di battute in dialetto locale.

Quando nel maggio 1961 mi presentai a Sigonella in sciarpa e sciabola il reparto funzionava a pieno ritmo, ma la lontananza dal capoluogo etneo costringeva il personale ad un fastidioso pendolarismo giornaliero. Per vincere la noia durante i trasferimenti in pullman ci dedicammo con risultati esilaranti allo studio di un "metodo Shenker" per l'apprendimento del siciliano (nel dialetto la erre in corpo di parola diventa muta. Esempio: chiudi la potta). Elaborammo anche un alfabeto ICAO di ispirazione sicula che credo sia rimasto patrimonio culturale degli Antisom: A come Arruso, B come Bottana, C come Connuto, e così via fino a W come Uora Uora e Z come Zàgara.

Esigenze di carriera – per i piloti di Marina dei ruoli normali erano previsti periodi d'imbarco e di comando navale – mi costrinsero a dire addio agli amici di Sigonella; prima di lasciare definitivamente il servizio ebbi però il contentino di tornare per qualche tempo agli Antisom, questa volta all'86° Gruppo di Capodichino, una destinazione molto ambita perché considerata "nordica" (o dovrei dire *noddica?*).

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 11

### Arianna Tricomi, Campionessa del mondo di Freeride



Francesco Catalano

Nella famiglia Antisom si continua a mietere successi nelle più disparate discipline e attività professionali, sociali, culturali, sportive. Dei più recenti traguardi è protagonista Arianna Tricomi, scatenata ladina ventiseienne, che ha incantato e conquistato il mondo dello sci, vincendo, prima italiana nella storia, il Campionato del Mondo di Freeride. Inoltre, con le sue acrobazie rischiose ma eleganti, nel corso delle gare sulla neve fresca e con la simpatia che esplode dai suoi pori, è stata eletta European Skier of the Year 2018.

Ma non finisce qui perché, solo alcuni giorni fa, ha stravinto ad Hakuba, nel cuore delle Alpi giapponesi, la prima tappa del campionato del mondo 2019, entusiasmando tutti gli appassionati della specialità ma anche i non addetti ai lavori, per affettuosa solidarietà.

Nipote del nostro Decano, Gen. Squadra Aerea Giovanni Tricomi, ha da lui certamente tratto l'impegno e la determinazione, e, dal padre Francesco, sette anni nelle Frecce Tricolori e ora Comandante in Alitalia, ha certamente ereditato sprezzo del pericolo, forza mentale, coraggio e disciplina, e infine il talento sugli sci e l'amore per la montagna, dalla mamma, Maria Cristina Gravina, nazionale azzurra di sci alpino e olimpionica.

In cosa consiste questo ancora poco noto Freeride? È una specialità dello sci alpino che coinvolge corpo e mente, che si svolge fuori pista, su neve fresca, dove non conta il cronometro ma la tecnica, il controllo, lo air style e la fluidità nella prestazione. Pertanto ogni atleta si esibisce in una discesa unica e irripetibile. Tutti i concorrenti eseguono infatti un percorso diverso su una parete di montagna innevata, definita, ma sulla quale non si possono fare allenamenti.

Come ci si prepara? È il primo interrogativo che ci si pone. Studiando la parete con il binocolo, creando e memorizzando la traiettoria da seguire e i salti da effettuare. E allora, si capisce Arianna quando afferma che la preparazione e l'effettuazione della discesa corrispondono a quello che realizza un pittore sulla sua tela bianca, dipingendo quello che ha in mente. E questo, essendo un fenomeno irripetibile, è pura arte!

# NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 12



Ogni gara inizia da un cancelletto di partenza, sulla cima di una montagna, e termina con un traguardo a valle. Gli atleti, come accennato, sono liberi di scegliere il percorso che preferiscono, senza averlo provato prima. Dettaglio questo che rende la gara estremamente difficoltosa perché unica! La giuria valuta la difficoltà e l'originalità del percorso, il numero di salti ed acrobazie effettuati, la continuità, la velocità e la tecnica.

Il Campionato del Mondo 2019, vedrà i migliori atleti sfidarsi sui pendii più famosi in Giappone, Europa e Canada e, in particolare, ad Hakuba - Giappone dal 19 al 26 gennaio, Kicking Horse Golden - Canada dal 2 all'8 febbraio, Fieberbrunn - Austria dal 22 al 28 febbraio, Vallnord Arcalis - Andorra dal 2 all'8 marzo e si concluderà a Verbier-Svizzera, dal 23 al 31 marzo.

Forza Italia, forza Arianna, alla conquista del prestigioso bis!

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 13

### Il confessore. Il ruolo del Medico di Stormo nei Reparti di Volo



Flavio Naddeo

Accettando con entusiasmo l'invito del vecchio amico Vito Telesca, mi trovo a fare un viaggio a ritroso nel tempo, fino all'inizio degli anni '80 quando, giovane Tenente Medico, mi trovavo a varcare i cancelli della Base Aerea di Sigonella.

Dopo anni di studio all'Accademia di Sanità di Firenze prima e della Scuola di Sanità di Roma dopo, venivo destinato a ricoprire un incarico tanto importante quanto delicato: Medico di Stormo del 41°. Sigonella! Dove sarà mai? Nell'epoca in cui non esistevano telefoni cellulari o navigatori satellitari, non era segnalata nemmeno da un puntino sulla carta geografica! Nel mio immaginario la cercavo lungo la costa...

Ben presto mi trovavo ad esplorare la maestosità della Base e ad affrontare le problematiche legate al volo Antisom. Raccoglievo un'eredità pesante, ovvero andavo a sostituire lo storico Medico di Stormo, colui che per ben 27 anni aveva ricoperto quell'incarico. Mi sentivo un nano all'ombra di un gigante! Non potevo certo rimanere immobile e ben presto mi resi conto che sarebbe stato necessario integrarsi nel tessuto del Reparto di volo.

Nel corso dell'Accademia avevo effettuato diversi viaggi d'istruzione. Avevo conosciuto quasi tutti i Reparti da "caccia" del Nord Italia. Gruppi di Volo formati da pochissimi piloti e basta! Non avevo assolutamente idea di un Reparto Volo così numeroso, composto da Piloti e Operatori di bordo, appartenenti sia all'Aeronautica che alla Marina. Con soddisfazione prendevo atto della presenza di un qualcosa che anni dopo il "Patron" della Squadra del Catania avrebbe voluto comprare a caro prezzo: l'amalgama!

Nel Mondo del volo, in particolar modo tra i Piloti, esiste un'atavica diffidenza nei confronti del Medico. Costui è visto da sempre come un possibile "rompiscatole", in particolare per il fatto che può ipotecare l'idoneità al volo. Questo pone, chi si affaccia a fare il mestiere di Medico di Stormo, in una posizione nettamente diversa rispetto a quella del medico della mutua oppure di guardia medica, sanitari ai quali ci si rivolge quasi sempre in caso di necessità. Ragion per cui il lavoro del Medico di Stormo non è certo semplice. La logica vuole che egli sia un "infiltrato" fra gli equipaggi di volo. Quando scrivo "infiltrato" intendo che diventi uno di loro, un amico, un confidente, che condivida le loro stesse esperienze di volo e possa così comprendere i loro problemi.

Dalla mia ho sempre posseduto una grande passione per il volo, vento in poppa che mi ha dato modo di effettuare numerose missioni operative e addestrative. Passione che ancora conservo e che, attraverso i piccoli aerei dell'Aero Club, ho involontariamente trasmesso a mio figlio, oggi Pilota di Tornado.

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 14

Torno a porre l'accento sulla integrazione del Medico con il Gruppo di Volo. Solo in questo modo ci si potrà rendere conto dei reali problemi di questo particolare personale! Soltanto per citarne alcuni: sovraccarico, ansia, fobie varie, preoccupazioni, paura. Sono tante le problematiche che gli equipaggi riescono a dire all'amico, non al medico, talvolta a colui che diventa il "confessore"!

Spesso e volentieri, periodi di esenzione volo, fatti passare per le più svariate patologie organiche, servono a dare un po' di respiro a chi sta attraversando momenti stressogeni, sia legati al lavoro, che a questioni private.



*Sigonella, 18 gennaio 1984, inaugurazione della nuova infermeria*

Sono arrivato al Reparto nel periodo del Breguet Atlantic. Non ho avuto modo di conoscere il Grumman, né conosco il velivolo di recente assegnazione al 41°, ma posso affermare, senza ombra di smentite, che l'Atlantic sia stato un eccellente velivolo, il cosiddetto "buon padre di famiglia", il che ha sicuramente contribuito a dare serenità e fiducia agli equipaggi nonostante il tipo di lavoro svolto (per molte ore sul mare, a bassa quota e di notte) risultasse talvolta monotono e stressante.

Considerazioni "a posteriori". Il lavoro del Medico di Stormo non è per medici di "primo pelo". A questa conclusione è arrivata la Forza Armata già da diversi anni. Il Medico di Stormo dovrebbe essere a sua volta Pilota o, in caso contrario, avere lunga esperienza di volo. Considerazioni queste, maturate in particolare, dopo ben 25 anni di attività in seno all'Aerospace Medical Association, durante i quali ho avuto modo di partecipare a diversi congressi internazionali, organizzati da tale associazione.

Qualche anno fa, ad Anchorage (Alaska), a una tavola rotonda, conobbi un Colonnello Medico dell'USAF, direttore dell'ospedale militare di San Antonio in Texas, il quale, in bella vista, sulla sua uniforme, sfoggiava l'insegna di Pilota Militare. Mi disse che aveva all'attivo alcune centinaia di ore di volo su velivolo F16.

Ma questa è un'altra storia! Nel bene o nel male, noi siamo in Italia.

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 15

### L'ex Aeroporto Militare Magliocco di Comiso passa al Demanio della Regione Sicilia

Carmelo Savoca

Giovedì 17 gennaio, alla presenza del Ministro della Difesa, Elisabetta Trenta, è stato siglato il passaggio definitivo dell'ex Aeroporto Militare di Comiso dal Ministero della Difesa al Demanio della Regione Sicilia e, contestualmente, al Comune di Comiso. Dopo circa settanta anni dalla inaugurazione, si conclude così la storia di una delle più importanti basi aeree, in particolare, durante il Secondo conflitto mondiale.

L'Aeroporto di Comiso, realizzato fra il 1937 e il 1939, fu intitolato al palermitano Generale Vincenzo Magliocco, deceduto nel 1936 durante la guerra d'Etiopia. Durante la Seconda guerra mondiale, fu utilizzato dalla Regia Aeronautica come base aerea dedicata alle operazioni nel Mediterraneo.



Nel dopoguerra fu restaurato per essere impiegato dall'Aeronautica Militare, come certamente ricorderanno gli equipaggi "anziani" dei velivoli S2F, come Base di diradamento dei velivoli dei Reparti Antisom e aperto, per un breve periodo, anche al traffico aereo civile.

Inattivo dal 1973, tornò ben presto una delle principali installazioni del sud Europa negli anni della Guerra Fredda. Fra il 1983 e il 1988, fu interessato da una notevole mole d'investimenti da parte del Governo italiano e degli Stati Uniti d'America, con tecnologie innovative per quel tempo, per la realizzazione delle infrastrutture necessarie all'impiego dei Cruise Missiles, che dovevano costituire un'efficace deterrente ed eventualmente risposta, alle minacce missilistiche che venivano dall'Unione Sovietica.

Dopo il crollo del Muro di Berlino e lo scioglimento dell'Unione Sovietica, venute meno le esigenze di difesa, la Base venne progressivamente ridimensionata per essere definitivamente chiusa il 31 maggio 1998 a seguito dell'abbandono nel 1991 della USAF.

Nel settembre 1999 il sedime fu teatro della operazione "Arcobaleno", ospitando i profughi provenienti dalla ex Jugoslavia.

Il 27 settembre 2011 la Difesa aveva già ceduto una parte del sedime militare, 107 dei totali 192 ettari compresa la pista, per la realizzazione dell'Aerostazione di Civile Comiso.

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 16

### L'Aeronautica Militare sempre a supporto dell'Aeroporto Civile di Catania



Carmelo Savoca

Dai giorni di Natale 2018 a tutto il mese di gennaio 2019, la normale attività di volo sull'Aeroporto civile di Catania Fontanarossa, è stata seriamente compromessa a causa dell'emissione nell'atmosfera di una notevole quantità di cenere vulcanica, a seguito della spettacolare eruzione dell'Etna determinando, anche per la direzione e l'intensità dei venti in quota, periodi di chiusura totale e limitazioni nei movimenti e/o chiusura di alcuni settori dello spazio aereo della Sicilia Orientale.

In tale occasione, i controllori dell'Aeronautica Militare di Sigonella hanno continuato ad assicurare, alle Istituzioni e alla collettività, i consueti e quotidiani servizi di controllo del traffico aereo, all'interno dell'area denominata "Catania CTR", gestendo il tutto con le limitazioni imposte e sempre nel pieno rispetto delle procedure per assicurare il massimo livello di sicurezza del volo.

Il tutto, agendo in sinergia con gli altri attori del settore (SAC - ENAC - ENAV - INGV), contribuendo così ad evitare - peraltro nel peculiare periodo delle festività - ulteriori disagi ai passeggeri e disservizi alle compagnie aeree operanti dall'Aeroporto di Catania.

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 17

### Al Comando Aeroporto di Sigonella la visita del Comandante della Squadra Aerea

Carmelo Savoca

Mercoledì 6 febbraio 2019, il Comandante della Squadra Aerea (CSA) dell'Aeronautica Militare (AM), Generale di Squadra Aerea Fernando Giacotti, è stato in visita al Comando Aeroporto di Sigonella. Al suo arrivo in Sicilia, il Comandante della Squadra Aerea è stato accolto dal Comandante del 41° Stormo e dell'Aeroporto di Sigonella, Colonnello Pilota Gianluca Chiriatti.

Quest'ultimo, dopo il saluto dell'Ospite alla Bandiera di Guerra del 41° Stormo, ha illustrato la programmata crescita strutturale ed operativa e le tutte le incombenze legate all'Aeroporto Siciliano, dettagliandone la complessità ed i vari compiti e funzioni delle realtà insistenti, comprese le problematiche che si affrontano giornalmente al fine di fornire servizi essenziali alla Collettività, sempre nello spirito dual-use a cui si ispira la Forza Armata.



In particolare, sui servizi forniti - a breve anche all'avanguardia - nel settore della navigazione aerea a favore degli Aeroporti civili di Catania Fontanarossa e Comiso e quanto viene svolto dal 41° Stormo, a mezzo del velivolo P-72A, nell'ambito delle attività di pattugliamento marittimo per la sicurezza dei confini nazionali e nelle operazioni di ricerca e soccorso in mare per salvaguardare la vita umana.

La visita guidata oltre che alle infrastrutture nazionali (dell'Aeroporto, del 41° Stormo, dell'11° Reparto Manutenzione Velivoli e del 61° Gruppo Volo APR Predator AM) è proseguita anche a quelle straniere delle diverse realtà ospitate ed operanti dal sedime, tra le quali gli assetti di EUNAVFORMED SOPHIA, la NATO "Alliance Ground Surveillance" Force (NAGSF), la Naval Air Station (NAS) della Marina Statunitense.

Durante l'incontro con il personale schierato, con il gesto apprezzatissimo di stringere la mano e complimentarsi con tutti, il Generale Giacotti ha inteso dare un segno tangibile di vicinanza e di fiducia agli uomini e alle donne dell'AM, per il servizio giornaliero sempre più rilevante e utile per la collettività.

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 18



Inoltre, è stata espressa piena soddisfazione per quanto constatato a seguito della giornata trascorsa all'Aeroporto siciliano, in particolare per l'ottima reattività raggiunta dalle varie realtà insistenti, che hanno permesso di creare un sistema unico di produzione di effetti a livello interforze, e per la continua crescita strutturale, operativa e dei progetti di comunicazione digitale, il tutto sempre nel pieno rispetto dei programmi della Forza Armata.

Prima di lasciare Sigonella, l'Autorità ha firmato l'albo d'onore del reparto sul quale - a futura memoria - è rimasta la testimonianza dell'evento e in particolare lo "spirito positivo e costruttivo" riscontrato nel personale: "Con sincero apprezzamento per le capacità operative e di supporto prodotte e in costruzione e con ammirazione per l'entusiasmo che in tale impresa si respira. Un augurio di cuore per un futuro che realizzi il grande potenziale del personale che ho incontrato!".

# NOI DEGLI ANTISOM

## LA NOSTRA STORIA



PAGINA 19



### Hanno chiuso le ali

Lgt. Salvatore Cav. Pezzino, equipaggio volo presso il  
41° Stormo Antisom come Navigatore



### Promozioni e riconoscimenti

In attesa di notizie

## Noi degli Antisom La nostra storia

NUMERO 4

DATA: 11 FEBBRAIO 2019

NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

Per inviare materiale, articoli e segnalazioni:  
antisomclub@gmail.com - catalanofr@alice.it

Telefono:

347 632 5961 - 348 650 1713

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.

# CLUB degli ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



## Noi degli Antisom La nostra storia

NUMERO 4

DATA: 11 FEBBRAIO 2019

NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI