



CLUB degli ANTISOM



LA NOSTRA STORIA

NUMERO 7
DATA: 30 LUGLIO 2019
NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



Sommario

- Estate 2019 *pag. 1-2*
- Nominato il nuovo Capo di Stato Maggiore della Marina *pag. 3-4*
- Secondo raduno dei Piloti della Marina *pag. 5-6*
- La nascita degli Antisom *pag. 7-8-9*
- Storia e sviluppo dei sistemi aeroportuali della Sicilia *pag. 10-11*
- La storia araldica dei reparti della specialità ANTISOM *pag. 12-13-14*
- L'UNUCI di Catania in visita al 41° Stormo e all'Aeroporto di Sigonella *pag. 15*
- I Senior National Representative della NATO AEW a Sigonella *pag. 16*
- Contatti *pag. 17*

Estate 2019



Francesco Catalano

Quest'anno l'estate è entrata prepotentemente nel nostro quotidiano, senza chiedere permesso. Scorrettezza perdonabile perché finalmente è esploso il sole, fonte di vita, di calore umano e, non solo, sole che ci invita a uscire all'aria aperta, ai viaggi, alle vacanze, a rinverdire amicizie lontane e parentele, non solo strette.

Ma anche silenzi, sguardi, complicità in particolare serali, quando, dopo una cena tipica con prodotti locali, si rallentano i nostri ritmi e aumenta il piacevole desiderio di conversare, possibilmente in compagnia di amici, con i quali condividere idee, sensazioni, emozioni e ricordi.

Ma forse è in solitudine, tenendo tra le mani un tumbler con due dita (orizzontali!) di rum on the rocks, senza che il ghiaccio ne diluisca forza e calore, che si presenta il momento migliore, ideale, magico, perché, solo allora, affiorano i ricordi e le emozioni che tu vuoi, senza interferenze, senza limitazioni, con la sensazione di parlare con te stesso o con chi, in quel momento ti ispira.

Peppuzzo, ricordi quando andammo per la prima volta a Vergiate per verificare la aterrabilità su quel campetto dell'Aero Club? Scegliemmo di andare con un Long Range perché, quella serie di S2F aveva un impianto frenante più potente e ci avrebbe consentito di ridurre la corsa di rullaggio in atterraggio che fu abbastanza "lavorato" ma ammirato dalle autorità presenti! Umberto, ricordi le 14 ore di volo operativo reale? Che emozione per tutto l'equipaggio alle 3 di notte scoprire sotto Gibilterra il sub sovietico, di quelli che facevano male!

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 2



Cesare, che avventura quella a Woensdrecht quando i dirigenti della Fokker non ci fecero ripartire per Sigonella perché gli Antincendi erano smontati alle 14 di quel venerdì e avrebbero ripreso servizio il lunedì mattina! Riuscimmo a sopravvivere grazie alla ospitalità della Fokker e ai panini da McDonalds!

Mario, che bel periodo quello a Nimes anche se Heynis, il nostro Istruttore francese, ci martellava senza pietà. Ma fu proprio grazie alla sua severità se, solo dopo 30 ore di volo (di cui una quindicina con un solo motore!) potemmo garantire l'addestramento a Sigonella per tutti gli altri Piloti del 41° e del 30°!

Il rum è finito ma non la serie di ricordi di tanti anni di sacrifici e di successi.

Buona estate a voi ed alle vostre famiglie.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 3

L'Ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone è il nuovo Capo di Stato Maggiore della Marina

Il 21 giugno 2019 ha avuto luogo, a Palazzo Marina, la cerimonia di avvicendamento tra l'Ammiraglio Valter Girardelli uscente e l'Ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone subentrante, nella carica di Capo di Stato Maggiore della Marina Militare.

L'Ammiraglio di Squadra Giuseppe Cavo Dragone è nato ad Arquata Scrivia (AL) il 28 febbraio 1957. Dopo il conseguimento della Maturità Classica, è entrato in Accademia Navale nell'ottobre 1976 per seguire il Corso Normale per Ufficiali di Stato Maggiore. Nel giugno 1980, terminato il periodo accademico, trascorre un breve periodo a bordo della Fregata Orsa, e successivamente inviato presso le Scuole di Volo della US Navy in Florida e in Texas, dove, dopo circa un anno, consegue il Brevetto di Pilota di velivoli ad ala fissa (Plurimotori a elica) e, dopo ulteriori sei mesi, quello di Pilota di Elicotteri.

Rientrato in Italia nel settembre 1981, è stato imbarcato come Pilota di elicotteri AB-212, sul Cacciatorpediniere Ardito, in occasione dell'impiego delle Unità della MM nelle acque del Libano. Al termine di questa attività è stato impiegato a bordo di Fregate della Classe Maestrone, come Pilota di elicottero, ricoprendo l'incarico di Capo del Servizio Volo, fino ad agosto 1987, quando assume il Comando, nel grado di Tenente di Vascello, del Cacciatorpediniere Milazzo con cui, dal settembre 87 a marzo 88, partecipa alla prima Missione in Golfo Persico.

Al termine del periodo di Comando, è stato trasferito alla Stazione Elicotteri di Luni (SP) per la transizione sull'elicottero SH-3D. Ritorna negli USA per conseguire il Brevetto su Caccia Convenzionali Imbarcati ed effettuare la transizione sul velivolo a decollo e atterraggio verticale AV8-B (Harrier) conseguendo la qualifica di "Pronto al Combattimento" in USA per la neonata componente aviogetti della MM. Dopo la consegna dei primi due velivoli Harrier alla Marina, avvenuta nel 1991 in Carolina del Nord (USA), con il proprio Team ha preparato il rientro in Italia imbarcandosi su Nave Garibaldi, in attesa nelle acque statunitensi. È stato, pertanto, il primo Comandante di Gruppo Aerei Imbarcati da settembre 1991 a settembre 1993.



NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 4

Al rientro dagli USA, è stato destinato al Comando in Capo della Squadra Navale, dove ha ricoperto l'incarico di Addetto alle Operazioni e all'Addestramento della Componente Aerea Imbarcata. Dopo circa un anno ha frequentato l'Istituto di Guerra Marittima a Livorno e l'Istituto Stati Maggiori Interforze a Roma.

Nel settembre 1996, ha assunto il Comando della Fregata Euro e, dopo un anno, è tornato a comandare il Gruppo Aerei Imbarcati a Grottaglie (TA).

Da settembre 2002 a ottobre 2004 è stato Comandante della Portaeromobili Garibaldi. Da dicembre 2004 a giugno 2005 ha frequentato la 56^a Sessione dell'Istituto Alti Studi della Difesa.

Nel 2002 consegue la Laurea in Scienze della Difesa e Sicurezza all'Università di Pisa e quella in Scienze Politiche, nel 2005, all'Università di Trieste. Da ottobre 2005 a settembre 2008 è stato Comandante delle Forze Aeree della Marina Militare e Capo del 6° Reparto Aeromobili dello Stato Maggiore Marina. Da settembre 2008 a ottobre 2011 è stato Comandante del Raggruppamento Subacquei e Incursori della MM.

Il 24 gennaio 2012 viene nominato "Perito Consulente del GIP" e "Perito Capo del Collegio Peritale" dal GIP del Tribunale di Grosseto nell'ambito del Procedimento Penale sul naufragio della Costa Concordia.

Da novembre 2014 a giugno 2016 è stato Comandante Interforze per le Operazioni delle Forze Speciali (COFS). A luglio 2016 è Comandante Operativo di Vertice Interforze (COI).

Ha al suo attivo oltre 2.500 ore di volo tra elicotteri ed aviogetti da combattimento.

Sposato con la Signora Rosa, ha tre figli, Michele, Umberto e Ginevra Francesca.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 5

Secondo raduno dei Piloti della Marina



Cesare Braccio

Il 22 giugno ha avuto luogo, all'Accademia Navale di Livorno, il secondo raduno annuale dei Piloti della Marina Militare aperto a tutti gli Ufficiali che hanno conseguito il brevetto di "Pilota Militare" e che hanno svolto attività di volo a bordo e a terra.

Ben 180 il numero dei partecipanti e di essi dieci sono stati quelli provenienti dagli "Antisom". Si tratta di Cesare Braccio, Antonio Canova, Eugenio Carrara, Mario Cervino, Forgiarini, Giancarlo Garello, Paolo Granzini, Sirio Lanfredini, Gustavo Mazzoli, Italo Marinari e Alessandro Miarelli.

Un patrimonio di ore di volo su velivoli militari sicuramente ben più alto di tutte le ore di volo accumulate dal resto dei partecipanti messi insieme, eppure nella dettagliata e lunga relazione svolta con professionalità dal Contrammiraglio Pil. Giuseppe Torresi (Comandante delle Forze aeree della Marina) l'unica citazione della nostra componente è stata, e per inciso, in una diapositiva con l'organigramma della componente aerea di Maricentadd ora assunta a Reparto Autonomo nell'ambito di quell'Ente.

Una sottovalutazione della componente MPA che mi ha obbligato, al momento di rivolgere le domande, a chiederne conto all'Amm. Torresi le cui risposte sono apparse di circostanza. Ho chiesto anche come la Marina ritenesse di poter far navigare una formazione navale con una (se non due) portaerei e relative navi di scorta, senza una preventiva conoscenza della posizione dei potenziali sommergibili nemici che solo un pattugliamento continuo di velivoli attrezzati allo scopo e con equipaggi addestrati, può assicurare. Ho chiesto inoltre, quali mezzi potranno fornire ad una così importante formazione navale, una protezione antisom a lungo raggio visto che, sicuramente, questa non può essere assicurata dagli elicotteri imbarcati. Ho avanzato, infine, le mie grandi perplessità sulla perdita della straordinaria capacità A/S degli equipaggi MPA visto che i velivoli che hanno sostituito gli Atlantic non hanno assolutamente apparecchiature e mezzi per contrastare la minaccia subacquea.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 6



La risposta del conferenziere si è articolata brevemente, anche per i tempi ristretti, su due aspetti: l'acquisizione di cortine acustiche trainate da UU.NN. e l'ausilio dei mezzi aeronavali della US Navy. Mi sembra che, nel complesso, abbiamo fatto un bel salto indietro!

Per questo, al netto del piacere di ritrovare vecchi amici e colleghi, non sono rimasto soddisfatto della presentazione offertaci sulla Componente Aerea della Marina, totalmente incentrata su portaerei, nuovi elicotteri e, naturalmente, sugli affascinanti e costosissimi F-35, ma letteralmente zoppa nella terza importantissima e vitale gamba ossia quella della protezione/lotta antisommergibile.

Sarebbe interessante poter conoscere, al riguardo l'opinione del Capo di SMM e di SMD.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 7

La nascita degli Antisom

Giancarlo Garello

Nei periodi di inattività il mantenimento del livello tecnico-professionale dei Piloti fu assicurato da due Beechcraft C-45 e due addestratori di 1° periodo Macchi 416 ceduti da altri enti, finché non fu autorizzata la ripresa voli degli Harpoon, ormai ridotti a dieci esemplari sul campo di Fontanarossa di cui solo quattro erano mediamente efficienti.

Durante la sosta forzata l'87° Gruppo inviò i primi due equipaggi a Capodichino per il passaggio sui Grumman, e a fine aprile anche gli specialisti del Gruppo iniziarono i corsi di qualificazione sulla macchina. In estate giunsero a Catania tre S2F, che incominciarono ad operare insieme ai PV-2: da luglio a settembre i primi totalizzarono 102 ore di volo e i secondi 732.



Nel 1959 afflù a Catania un crescente numero di S2F (12 presenti al 1° luglio) mentre gli Harpoon in carico restavano una decina: con i 4 efficienti furono ancora svolte alcune esercitazioni di posa-mine AIRMINEX, ma ormai la sorte dei bimotori Lockheed era segnata essendone stato disposto il versamento al 4° R.T.A. di Grottaglie che ricevette l'ultimo esemplare operativo il 17 giugno 1959. Per anni i PV-2 radiati rimasero accantonati all'aperto sull'aeroporto di Grottaglie, non essendo le Autorità statunitensi interessate a tornarne in possesso.

Finì con la rottamazione la contrastata carriera di questo velivolo con evidenti limitazioni operative a causa della progettazione risalente ai primi anni Quaranta. Nonostante i gravi incidenti avvenuti durante l'impiego nei Reparti di MARINAVIA l'Harpoon ha avuto il merito di contribuire alla maturazione della specialità Antisom accomunando, anche nel sacrificio, gli Equipaggi misti A.M. e M.M. che impararono a svolgere i propri compiti in piena armonia e affiatamento.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 8



Dopo la Seconda Guerra Mondiale la U.S.Navy continuò a dedicare molta attenzione alla lotta A/S, progettando e realizzando armi e sensori sempre più sofisticati per vettori navali ed aerei. Fra la fine degli Anni Quaranta e i primi Anni Cinquanta divenne operativo il binomio hunter-killer costituito da due velivoli operanti in stretta collaborazione, uno specializzato nella ricerca del bersaglio e l'altro attrezzato per condurre l'attacco.

Questa soluzione mostrò presto i suoi limiti, perché l'eventuale avaria di un elemento della coppia annullava le capacità d'intervento del team, mentre la configurazione monomotore dei due aerei poneva seri problemi di sicurezza nell'impiego sul mare. Fu la ditta Grumman, ormai affermatasi come azienda leader nel campo della lotta A/S, a proporre alla U.S.Navy un bimotore idoneo all'imbarco sulle portaerei di squadra e capace di svolgere entrambe le funzioni di ricerca e attacco.

Nel giugno 1950 la Marina statunitense autorizzò la costruzione di due prototipi che superarono positivamente le prove di valutazione presso la Naval Air Station di Patuxent River. Con la sigla S2F-1 (S=Sub, 2=2° modello della ditta, F=Grumman) il nuovo aereo, battezzato Tracker (Battitore), fu messo in produzione di serie per far fronte alle richieste della U.S.Navy che ne ordinò 625 esemplari. Altri 130, costruiti in conto MDAP, furono distribuiti a numerose Forze Aeree straniere compresa l'Aeronautica Militare Italiana che ricevette i primi 6 in sostituzione dei 18 PV-2 Harpoon previsti dal programma del Fiscal Year 1956 e non più consegnati.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 9

Nelle tre versioni base S2F-1,-2 e -3 gli esemplari prodotti negli USA furono 1185 (altri 99 vennero costruiti in Canada), alcuni dei quali sono ancora in servizio attivo come bombardieri antincendio.

Il Tracker era un tozzo bimotore con ala molto allungata fornita di un ingegnoso sistema di ripiegamento per contenere l'ingombro nei limiti imposti dalle specifiche. I due motori Wright R-1820-82 erogavano 1525 cv alla massima potenza e consentivano l'effettuazione di manovre semiacrobatiche e un'ampia gamma di velocità operative che andavano dai 230 nodi (445 km/h) in fase di attacco ai 130 nodi (240 km/h) delle lunghe missioni di pattugliamento.

A causa delle ridotte dimensioni interne le condizioni di lavoro dell'Equipaggio, in particolare degli Operatori dei sistemi di bordo, erano disagiate ma tollerabili quando la missione non superava le quattro ore di volo. Se invece la durata era superiore, come avveniva frequentemente presso i Gruppi A/S a causa dei lunghi trasferimenti per portarsi on task, la fatica operativa abbassava in maniera significativa le capacità di rendimento del Personale Specialista.

Il problema nasceva dal fatto che il Tracker era stato concepito per assicurare la copertura antisommergibile alle Forze Navali d'Altura operando dalle Portaerei della stessa formazione; ciò comportava sostanzialmente un impiego ravvicinato in prossimità della Task Force con raggio d'azione compreso entro poche decine di miglia. Per il pattugliamento a largo raggio la U.S.Navy disponeva dell'ottimo P2V Neptune che era dotato di grande autonomia e di sistemi di scoperta e localizzazione largamente automatizzati. La Marina Militare avrebbe preferito riequipaggiare i Gruppi A/S con il Neptune ma una richiesta in tal senso venne giudicata sproporzionata per gli impegni aeronavali del nostro Paese, che poteva contare sulla protezione della Sesta Flotta americana.

La scelta cadde così sull'S2F che, riflettendo lo stato dell'arte in campo antisom, consentì ai nostri Equipaggi di aggiornarsi sui grandi progressi fatti dall'avionica in quel particolare settore.

Continua

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 10

Storia e sviluppo dei sistemi aeroportuali della Sicilia

Luigi Barzaghi

Si è svolta il 19 giugno, nella Conference Room della Direzione Policlinico Morgagni di Catania, una conferenza sullo stato dell'arte degli aeroporti civili siciliani e su ipotesi di sviluppo futuro degli stessi, per affrontare la crescita del traffico aereo civile. Nei prossimi anni, con un trend in crescita del 5% medio per anno, si determinerà un aumento dei passeggeri fino al raddoppio degli attuali 10 milioni.

L'incontro – promosso e coordinato dai Presidenti delle associazioni AAA, ANUA e Club Antisom – ha visto come conferenziere il socio Salvatore Chisari, già Ufficiale CTA del 41° Stormo e transitato in ENAV, dove ha ricoperto incarichi dirigenziali per il coordinamento di più strutture aeroportuali civili di assistenza al volo in Sicilia e in varie regioni italiane.



Gli interventi rituali di apertura sono stati affidati al Col. Luigi Barzaghi, presidente ANUA e Club Antisom, e al Gen. Placido Casella presidente dell'AAA; presente anche il 41° Stormo rappresentato dal Vice Comandante Col. Alessandro Amendola.

Salvatore Chisari ha realizzato una presentazione sui vari aspetti di ciò che oggi intendiamo per "universo aeroporto", in particolare sul potenziale economico di questa infrastruttura e sul ruolo strategico degli aeroporti civili oggi, ma soprattutto nel prossimo futuro. Dopo un approfondimento delle esigenze infrastrutturali e gestionali degli aeroporti in esercizio, in primis Catania che oggi registra 10 milioni di passeggeri per anno e Palermo con 6 milioni di passeggeri, è stata effettuata un'analisi delle infrastrutture realizzate dopo gli anni 80, anche con fondi europei, nazionali e regionali che hanno consentito di gestire adeguatamente detto traffico aereo e relativo movimento passeggeri.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 11



È stata analizzata l'esigenza immediata di prepararsi ad affrontare detta crescita con strategie tali da poter competere a livello internazionale, in un'epoca dove la globalizzazione è in pieno sviluppo.

Si è ipotizzato se mantenere gli attuali aeroporti principali e minori, ampliando e migliorando alcune infrastrutture esistenti o se pensare a nuovi scali anche in sostituzione degli attuali che ormai non hanno spazi tali da poter realizzare infrastrutture idonee per l'aumento dei passeggeri e per l'ingresso di nuovi velivoli che sono oggi in servizio e che stanno entrando sempre in numero maggiore nel mercato aeronautico, fino ad avvicinarsi per quanto possibile al concetto di "città aeroporto" per scali con oltre 10-15 milioni di passeggeri, in realtà intermodale connessa tra strade, autostrade, ferrovie, scali marittimi.

Salvatore Chisari ha aggiunto che sul futuro degli scali aeroportuali siciliani è ora venuto il momento di fare il punto, con una strategia che consideri un sistema regionale del trasporto aereo, senza perdere di vista il fenomeno della globalizzazione e delle sue dinamiche con una visione più lungimirante dell'intero settore del trasporto aereo nazionale ed internazionale.

È stato rappresentato inoltre lo status delle società di gestione italiane, che in parte si sono fuse in sistemi aeroportuali regionali, e la situazione delle società di gestione degli aeroporti siciliani che per la maggior parte sono a partecipazione pubblica, ma che devono necessariamente essere privatizzate in quanto la gestione aeroportuale tende a connotarsi sempre più in termini imprenditoriali.

Infine si è parlato in particolare di navigazione aerea satellitare che si serve di costellazioni di satelliti, quali il GPS e Glonass e satelliti geostazionari, consentendo operazioni di avvicinamento strumentali con bassa visibilità, alternativi ad alcuni sistemi tradizionali in uso.

Al termine della conferenza, i Soci hanno dato vita ad un breve dibattito in cui si è auspicato un approfondimento delle tematiche trattate da parte degli enti istituzionali, Regione in primis, e strutture connesse, per avviare programmi e progetti, sempre più rispondenti alle esigenze di sviluppo di un settore sicuramente vitale per la terra di Sicilia.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 12

La storia araldica dei reparti della specialità ANTISOM

Giovanni Del Gais

La storia araldica dei reparti della specialità ANTISOM ha origine nel 1950 con la costituzione dell'86° Gruppo Antisom; successivamente furono costituiti l'87° Gruppo (1952) e infine l'88° Gruppo (1960). I tre Gruppi, ordinativamente, erano autonomi. Gli stemmi dei tre Gruppi Antisom furono conati con lo stesso stile grafico e i relativi bozzetti non sono stati rintracciati nell'archivio dell'Ufficio Storico, per cui non è stato possibile conoscerne l'autore.

Va premesso che le regole dell'epoca, per l'araldica dei Reparti, erano più "permissive", sia per la forma degli scudi, sia per la scelta dei simboli inerenti la missione assegnata.

Le caratteristiche araldiche da evidenziare sono le seguenti:

- lo scudo è delineato da cinque segmenti rettilinei con proporzioni differenti dallo scudo sannitico;
- sul fondo bianco è posto, in basso, il mare con onde al naturale, dal quale emerge una pinna di squalo a simboleggiare la minaccia subacquea;
- sulla destra, in alto, sono riportati, rispettivamente, una zampa di rapace con artigli protesi, un rapace stilizzato nero in picchiata e per terminare tre saette in rosso;
- per tutti, in alto in orizzontale l'identificazione numerica del Gruppo e in verticale, a sinistra, la specialità.

Gli elementi grafici scelti ben rappresentavano la missione operativa assegnata: la ricerca, la localizzazione e distruzione di naviglio subacqueo e non.

La storia del 41° Stormo si può esplicitare con i seguenti eventi:

- Il 17/07/1939, il 41° Stormo, specialità B.T. (Bombardamento Terrestre), fu costituito sull'aeroporto di Reggio Emilia, al comando del Col. Enrico Pezzi; il Reparto, dopo aver partecipato alle campagne nel Mediterraneo e Nord Africa, fu insignito con due Medaglie d'Argento al Valor Militare; nel 1942 transitò nella specialità Caccia Notturna e, a seguito degli eventi dell'8 settembre 1943, fu disciolto;
- il 41° Stormo Antisom fu ricostituito, con disposizione dello SMA, l'1 ottobre 1965 sugli aeroporti di Catania-Fontanarossa e Sigonella con alle dipendenze l'87° e 88° Gruppo, equipaggiati con velivoli S2F-1 "Tracker"; il compito assegnato era la lotta A/S e il pattugliamento marittimo d'altura.

Per lo stemma del Reparto fu valutata la scelta di riconfermare quelli in uso per le specialità Bombardamento Terrestre o Caccia Notturna; dopo attenta analisi entrambi i simboli furono ritenuti non attinenti alla nuova specialità.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 13

Al fine di esaltare lo spirito di appartenenza al nuovo reparto e di amalgamare il personale dei due Gruppi, fu deciso di perpetrare, nel nuovo stemma, le tradizioni araldiche dei due Gruppi Autonomi; con molta lungimiranza si trovò la soluzione grafica per utilizzare entrambi i simboli per la realizzazione di quello dello Stormo.

Il risultato finale fu la conferma della forma e le dimensioni dello scudo che rimasero identiche, anche il simbolo della minaccia emergente dal mare fu confermato, così come le scritte, con la sola variante della nuova cifra. L'elemento innovatore fu l'integrazione del rapace in picchiata dell'87° e le tre saette dell'88°, al fine di evidenziare la sinergia delle esperienze operative dei due Reparti; per contenere entrambi i simboli, il rapace fu disegnato in meno spazio perdendo parte delle ali, mentre le saette furono leggermente accorciate.



Lo SMA, nel 1973, emanò la disposizione che stabiliva di omettere le specialità d'impiego dagli stemmi dei Reparti; il nuovo distintivo fu coniato con la sola variante di porre la dicitura 41° Stormo in verticale a sinistra al posto di ANTISOM.

Nelle memorie storiche del 1977, custodite nell'Ufficio Storico, è stato reperito il foglio con l'autorizzazione SMA-12/3297/P10-6/12 del 29-05-1973 che stabiliva la nuova foggia dello stemma del 41° Stormo. Le differenze tra le due versioni sono le seguenti:

- i due scudi sono differenti, nell'esemplare a sinistra è confermata la forma "storica" mentre quello a destra è rappresentato lo scudo sannitico;
- la dicitura 41 Stormo è riportata in verticale nella versione coniato dal Reparto, mentre nella versione dello SMA è in orizzontale in alto, separata dal campo araldico.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA

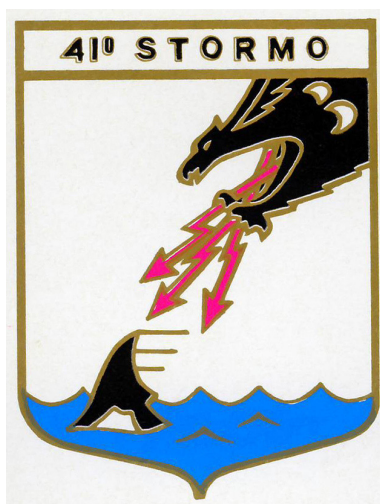


PAGINA 14

Il distintivo in uso al Reparto, per la versione metallica sulla giacca della divisa ordinaria, è stata sempre quella sopra a sinistra. La "patch" della tuta da volo, distribuita dal magazzino MO, è stata sempre con le due diciture 41° Stormo Antisom. La versione adottata dallo SMA non è stata mai usata dal Reparto.

A metà degli anni '70 lo SMA emanò una variante per i distintivi metallici da appuntare sulla divisa; in particolare i Reparti operativi dovevano sovrapporre, sulla parte alta dello scudo, un'aquila dorata nel modello per pilota militare. Anche questa versione fu coniata dal Reparto.

Il distintivo metallico attualmente in uso per la divisa ordinaria è ritornato a essere quello con la doppia dicitura 41° Stormo Antisom, mentre la "patch", per gli indumenti da volo, è rimasta la stessa.



Non è stata reperita documentazione in merito a tale scelta, ma, con molta probabilità, in anno non precisato, fu notata la differenza tra il distintivo metallico e la "patch" per le tute da volo.

Poiché le "patch" fornite dall'amministrazione, furono ritenute più "corrette" del distintivo metallico coniato a cura del Reparto, quest'ultimo fu di nuovo variato facendo riapparire la dicitura Antisom.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 15

L'UNUCI di Catania in visita al 41° Stormo e all'Aeroporto di Sigonella

Carmelo Savoca

Lunedì 24 giugno 2019, i Soci della Sezione di Catania dell'Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia (UNUCI), hanno effettuato una visita di aggiornamento professionale, al 41° Stormo e all'Aeroporto dell'Aeronautica Militare di Sigonella.

L'Associazione, riunisce gli Ufficiali in congedo, provenienti dal Servizio Permanente e di Complemento, che hanno fatto parte, con qualsiasi grado, delle Forze Armate e dei Corpi Armati dello Stato e dei Corpi Ausiliari delle Forze Armate.

Ispirandosi alle tradizioni militari, al carattere patriottico, civico e di solidarietà, la visita è stata l'occasione per rafforzare il legame verso le Istituzioni Militari e, allo stesso tempo, un momento di aggiornamento professionale.

Provenienti da tutta la Sicilia, i Soci dell'UNUCI, accompagnati da consorti e figli, sono stati accolti dal Comandante del 41° Stormo e dell'Aeroporto di Sigonella, Colonnello Pilota Gianluca Chiriatti.

A seguire, un briefing di presentazione della complessa realtà dell'Aeroporto di Sigonella e la visita conoscitiva ad alcune infrastrutture della Base, compreso il velivolo P-72° in mostra statica, che ha suscitato particolare interesse.

Al termine della giornata, dopo lo scambio di Crest a ricordo della visita, i ringraziamenti da parte del Presidente dell'UNUCI Catania, Fulvio Torrisi, per l'accoglienza ricevuta.



NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 16

I Senior National Representative della NATO AEW a Sigonella



Carmelo Savoca

Nel periodo dal 7 al 10 giugno 2019, l'Aeroporto di Sigonella, sede del 41° Stormo Antisom, è stato interessato al viaggio di istruzione in Italia da parte dei Senior National Representative (SNR trip) della NATO Airborne Early Warning & Control Force (NAEW&C Force) di Geilenkirchen (Germania).

Promossa dalla leadership della NAEW&C Force, per dare la possibilità a ciascuna Nazione del programma AWACS (Airborne Early Warning and Control System) di incrementare e consolidare la conoscenza delle rispettive Forze Armate, delle industrie e della cultura del Paese ospitante, la visita del SNR - oltre alle

mete culturali della Sicilia sud-orientale - ha interessato in modo particolare la NATO Alliance Ground Surveillance Force (NAGSF) dislocata a Sigonella e due realtà peculiari dell'Aeronautica Militare: quella del velivolo P-72A del 41° Stormo Antisom e del velivolo CAEW (Comformal Airborne Early Warning) del 14° Stormo di Pratica di Mare, dipendente dal Comando Forze Supporto e Speciali di Roma.

In rappresentanza delle 16 Nazioni partecipanti al programma AWACS, gli SRN erano guidati dal NAEW Force Commander, Maggiore Generale Jorg W. LEBERT.

Alla visita ha preso parte anche l'ispettore dell'Aviazione per la Marina, Generale di Brigata Aerea Carlo Moscini, da cui dipende il 41° Stormo.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 17



Hanno chiuso le ali



Promozioni e riconoscimenti

In attesa di notizie

Noi degli Antisom La nostra storia

NUMERO 7

DATA: 30 luglio 2019

NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

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

Telefono:

328 046 7291 - 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 7

DATA: 30 luglio 2019

NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI