



CLUB degli ANTISOM



LA NOSTRA STORIA

NUMERO 8
DATA: 18 NOVEMBRE 2019
NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



Sommario

- Visita al Capo di Stato Maggiore dell'AM *pag. 1*
- Gli Antisom al museo di Piana delle Orme *pag. 2*
- PV-2 Harpoon: prezioso cimelio Antisom *pag. 2-3-4*
- La Patria *pag. 5-6-7*
- La nascita degli Antisom *pag. 8-9*
- Incontro informale del Club degli Antisom al Chiosco Bar 390 *pag. 10*
- C'era una volta - Ricordi di un Pilota *pag. 11-12-13*
- Visita al Comandante del 41°Stormo *pag. 14*
- Sigonella, corso di rianimazione e defibrillazione *pag. 15*
- Contatti *pag. 16*

Visita al Capo di Stato Maggiore dell'AM



Francesco Catalano

L'8 di ottobre il Gen.S.A. Giovanni Tricomi, Decano della Specialità Antisom, ed il Gen.B.A. Francesco Catalano, Presidente Nazionale del "Club degli Antisom", sono stati ricevuti, per una visita di cortesia, dal Capo di Stato Maggiore

dell'Aeronautica, Gen.S.A. Alberto Rosso.

Nel corso dell'incontro, è stata presentata al Capo di SMA, una panoramica della nostra Associazione, a partire dal suo concepimento nel lontano 2002, i suoi obiettivi, la sua attuale consistenza. Particolarmente apprezzata è stata la peculiarità del "Club degli Antisom" in quanto Associazione di Specialità e non di Reparto, nonché la originale figura del Decano, Ufficiale più elevato in grado e più anziano dei Reparti Antisom.

Il piacevole incontro si è concluso con il tradizionale scambio di Crest e le foto di rito con la gloriosa Bandiera dell'Aeronautica Militare.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA

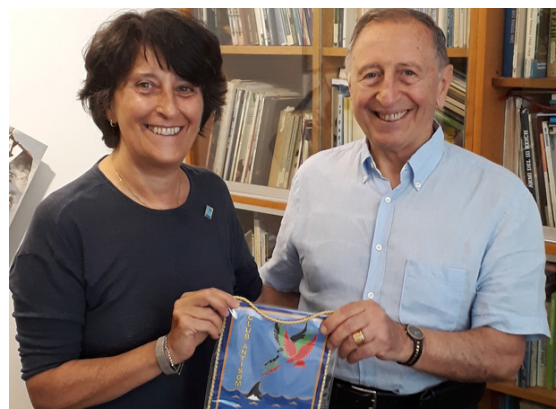


PAGINA 2

Gli Antisom al museo di Piana delle Orme

Francesco Catalano

In occasione del 22° anniversario della fondazione, la dottoressa Alda Dalzini, motore trainante e direttrice del museo di Piana delle Orme (Latina), alla quale siamo particolarmente grati per aver voluto realizzare il restauro del nostro "antenato" PV-2 Harpoon, ci racconta le difficoltà burocratiche e tecniche che ha dovuto affrontare e superare per portare a termine, e noi che l'abbiamo ammirato con emozione in anteprima possiamo affermare brillantemente, il recupero dell'Harpoon che oggi fa bella mostra nel Polo Aeronavale del Museo.



PV-2 Harpoon: prezioso cimelio Antisom

Alda Dalzini

Dal 1997, anno in cui è stato inaugurato il museo Piana delle Orme, molto è cambiato rispetto alla considerazione sui mezzi, soprattutto militari, che hanno avuto la loro operatività negli ultimi decenni del '900. L'esempio più eclatante la diatriba legale relativa al rarissimo carro armato anfibio americano "Sherman DD", recuperato e restaurato dal museo nell'indifferenza di chi poi, ravvedutosi, ne richiese, dieci anni dopo, la restituzione dichiarando di averne, erroneamente, sottovalutata l'importanza.

Quei pezzi di ferro, per la maggior parte, ormai per sempre perduti proprio perché giudicati di nessuna importanza, possiedono, invece un valore intrinseco immenso, quello di essere i testimoni ancora "viventi" di un'epoca, o meglio, della Storia.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 3



Mariano De Pasquale, indimenticato ideatore del museo, iniziò a recuperare e restaurare veicoli, mezzi, macchinari e manufatti di ogni tipo sin dalla fine degli anni Cinquanta. Ai più poteva sembrare un accumulatore compulsivo, ma in realtà egli si rivelò essere un "raccoltore di memorie" con una visione ben precisa. Questa sua immensa quanto eterogenea ed incredibile raccolta, è stata infatti il nucleo fondante di un museo unico e straordinario sul Novecento.

De Pasquale, in anni in cui il passato in ogni sua forma veniva rimosso dal presente, anticipò di molti anni le odierne politiche culturali che assegnano, non solo ai beni artistici, ma anche ai mezzi e ai veicoli militari e civili con più di settant'anni un valore storico.

La Legge n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" ha permesso di guardare con occhi nuovi quanto rimasto di quei vecchi rottami accantonati nei depositi militari, di pensare alla futura salvaguardia di quelli ancora relativamente "giovani" ed operativi e di stringere a tale scopo rapporti di collaborazione tra istituti museali e Forze Armate.

Negli anni, il museo Piana delle Orme si è ampliato arricchendosi di nuove acquisizioni. Inserito nell'OMR della Regione Lazio è, successivamente, entrato a far parte, proprio in virtù di questi nuovi ed inediti rapporti di collaborazione con le Forze Armate, della "Rete Nazionale dei Musei Aeronautici" (ReNMA), fortemente voluta dall'Ufficio Generale per la Comunicazione dell'Aeronautica Militare e dal suo Ufficio Storico.

Grazie agli accordi stabiliti con lo SMA e con il Comando Generale della Guardia di Finanza, nell'ottobre 2017, come il Generale Francesco Catalano, Presidente del "Club Antisom", ben ricorderà, è stato inaugurato il Polo Aeronavale ove è esposto, oltre alle motovedette storiche e ad alcuni velivoli in dotazione alla Guardia di Finanza e naturalmente ad altri aerei storici dell'AM, un velivolo unico in Europa: il PV-2 "Harpoon".

La storia che ha portato l'aereo al museo ha avuto inizio quando l'ultimo "Harpoon" utilizzato dai Reparti Antisom italiani, fu definitivamente rottamato. Era il 1961. Nel 1990, l'ingegner Maurizio Longoni del GAVS, incapace di rassegnarsi all'idea che il Museo Storico dell'AM Vigna di Valle non potesse esporre un velivolo così importante per la storia dell'Aeronautica, venne a sapere che un commerciante americano aveva messo in vendita alcuni di questi velivoli modificati per scopi "civili".

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 4

Fu, la sua, un'abile quanto complessa azione di maestria commerciale e diplomatica. Coadiuvato dal professor Gregory Alegi e dal noto collezionista di aerei d'epoca Stephen Gray, riuscì ad imbastire una vincente triangolazione di scambi tra il venditore americano, l'Imperial War Museum e l'AM.

Alla fine dell'impresa il velivolo americano sbarcò in Italia per essere restaurato e, quindi, collocato a Vigna di Valle. Questo in teoria, perché in pratica l'aereo finì per essere dimenticato tra i rovi nel deposito di Torricola. Lì è rimasto fino al 2014, quando, in virtù degli accordi di collaborazione con l'Aeronautica Militare, Piana delle Orme ne fece richiesta.



Dopo il lungo iter burocratico necessario alla sua cessione in prestito, il 15 giugno del 2016, finalmente, il velivolo arrivò presso la sede del Museo.

Sorvolerò sugli aspetti tecnici del restauro, per i quali rimando alla pubblicazione "Harpoon, storia, recupero ed esposizione del Lockheed PV-2" curata da Marco Gueli, ricca d'immagini e molto dettagliata. Dirò solo che, pur riguardando solo il ripristino della configurazione esterna dell'aereo per rendere il PV-2 il più simile possibile agli esemplari che operarono in seno ai Reparti Antisom italiani, si è trattato di un intervento impegnativo e complesso, reso possibile proprio grazie all'indiscussa competenza di Marco Gueli, sotto la cui guida le nostre maestranze hanno operato con passione ed efficienza. Tuttavia, non ci saremmo riusciti senza le collaborazioni prestate dal 5° Reparto dello SMA, dal Museo Storico dell'AM e dallo statunitense National Museum of Naval Aviation.

Ma nessun restauro ha "valore" o può considerarsi ben fatto se si esclude l'affezione personale, il sentimento che ha legato l'uomo alla macchina nei lunghi anni passati insieme, nella buona come nella cattiva sorte. Scrivere dell'Harpoon e del suo restauro non può, infatti, prescindere dagli uomini che a bordo di questo elegante velivolo, tra il cielo e il mare, hanno passato ore ed ore. La macchina di per sé non è nulla senza l'uomo che l'adopera e se non è utile a raccontare quell'uomo e il suo tempo.

Piana delle Orme, nelle intenzioni del suo fondatore e in quelle nostre, suoi collaboratori, per ideale eredità, è nata per ridare dignità a quelli che erano considerati gli "avanzi" del tempo che li produsse e attraverso loro difendere la memoria degli uomini comuni, del loro lavoro, del loro vivere, anche e soprattutto dei loro sacrifici. La storia non è mai un fardello, ma un bagaglio da cui attingere esperienza e insegnamento. Per questo, è bene sottolinearlo, consideriamo tutti coloro che sull'"Harpoon" hanno volato parte imprescindibile di un racconto che inizia da un aereo e dal suo restauro, per arrivare alla storia più grande delle nostre Forze Armate, delle loro eccellenze, di come i vari scenari geopolitici le abbiamo trasformate ma, e soprattutto, del valore silenzioso e diuturno dei nostri uomini e donne in uniforme.

In chiusura di questa breve chiacchierata, mi sia consentito rivolgere i più sentiti ringraziamenti al Generale Francesco Catalano per la sua disponibilità, per l'amicizia e per aver permesso al Museo di approfondire la Storia dei Reparti Antisom italiani, che mi auguro possa costantemente arricchirsi di nuovi contenuti.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 5

La Patria

Gen. S.A. Giovanni Tricomi

“Non chiedete cosa può fare il Paese per voi: chiedetevi invece cosa potete fare voi per il Paese”. Questa frase, con la quale ho pensato di aprire l'Editoriale di questo numero della nostra Rivista, fu pronunciata dall'indimenticabile Presidente degli Stati Uniti, John Fitzgerald Kennedy, nel discorso augurale del suo mandato nel 1961. Mi rendo conto di non avere scoperto nulla di nuovo: è una frase conosciuta e usata spesso da quanti cercano di far giungere un messaggio, un invito ad abbandonare, almeno per un momento, i ristretti interessi personali per allargare l'orizzonte al benessere generale della collettività alla quale si appartiene.

Qualcuno sostiene che questa frase di Kennedy fosse addirittura il motto di Giovanni Falcone. Sembra che Falcone la custodisse trascritta su un foglietto che portava sempre nella sua agenda. Falcone, quindi, apprezzava le idee del Presidente americano, ne condivideva gli ideali che muovevano la sua linea d'azione alla guida della più grande potenza mondiale. Kennedy e Falcone accomunati da un comune sentire e dalla stessa drammatica fine.

Sappiamo tutti quanto abbiano dato alla Patria – pur in contesti diversi – due grandi uomini come quel Presidente americano e quel magistrato italiano. Sappiamo bene quale sia stato il prezzo altissimo da loro pagato per le idee nelle quali avevano sempre creduto e lottato. Il bene supremo: la loro stessa vita!

Questo editoriale, queste mie riflessioni cari Soci, cari Amici, vi giungeranno – visti i tempi e la periodicità della nostra Rivista – ormai nel pieno dell'estate, cioè nel tempo della spensieratezza, delle ferie, delle gioie familiari. O lo ritroverete, ritemperati dal breve meritato ozio, al rientro dalle località di mare e di montagna. Ma va benissimo comunque, perché le cose che cercherò di dirvi – in modo semplice e sintetico, per non tediarvi – non hanno tempo, non passano di moda, al contrario, divengono sempre più di stringente attualità, proprio perché, da qualche tempo, si manifestano pericolosi sintomi di allontanamento dal mondo dei valori.



NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 6



Egoismi, ricerca di successi immediati, attrazione esagerata verso obiettivi facili da conseguire con pochi sforzi e senza sacrifici, sembrano oggi l'unico modo di concepire la vita, l'Italia, l'Europa e gli stessi Stati Uniti, il mondo intero stanno vivendo una stagione difficilissima: la crisi energetica, il costo dei carburanti, del pane, del latte, l'inflazione che aumenta, la stagnazione. Mentre si affaccia, prepotente e minaccioso, lo spettro della crisi economica che ricorda quella tremenda del 1929. Problemi e ricordi che fanno rabbrivire. Sono queste le difficoltà che quotidianamente dobbiamo affrontare.

Eppure, paradossalmente, le autostrade della Penisola sono intasate, pieni i ristoranti, svuotati i conti bancari e i risparmi. La quota di "iphon", moderno telefonino tuttofare, vero status-simbolo, messo in vendita a metà luglio in Italia (prezzo medio di 490 euro), è stata esaurita in due giorni! Ma non siamo il Paese nel quale una larga fetta di famiglie non arriva alla fine del mese? Questi comportamenti, spesso incomprensibili, sono forse un segnale preoccupante di sconforto, di mancanza di fiducia nel futuro?

Forse sto andando fuori tema e cerco di tornare al messaggio che voglio trasmettervi. Voi Soci, Amici, provenite tutti dal mondo militare o con quel mondo avete un legame stretto e profondo, avete delle radici salde, quelle della Quercia che ho scelto come simbolo della nostra Unione. Voi, noi, abbiamo tutti alle spalle un mondo di valori nei quali crediamo e per i quali ci battiamo con le nostre iniziative, i nostri programmi, le nostre attività. Noi dobbiamo continuare a guardare, oggi più che mai, a quei valori, a non tradirli a non abbandonarli, a far sì che possano continuare a rappresentare il modo giusto di intendere la società.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 7

La comunanza dei valori, delle buone intenzioni, della sobrietà, della solidarietà, della laboriosità, sono i mattoni e il cemento con i quali si costruisce e si rinsalda la Patria. E noi, nel nostro piccolo, siamo una parte importante della Patria. Il cerchio si chiude, rispondiamo alle brevi, importanti parole del Presidente Kennedy, cerchiamo di fare di più per la nostra Patria, cerchiamo di non disperdere le nostre energie inseguendo chimere e sogni di grandezza scritti sulla sabbia. Cominciando dalla nostra piccola Patria che si chiama UNUCI.

C'è allora molto da fare. C'è una scommessa da vincere e la posta in gioco è alta. Perché si tratta veramente di rafforzare in modo considerevole quel ruolo di "cinghia di trasmissione" fra società civile e mondo militare che l'associazionismo ha sempre avuto e che ora guarda in modo diverso rispetto al passato, con Forze Armate non più di massa e con il reclutamento volontario. Ma, il mondo militare - e noi ne facciamo parte - è fatto per vincere le sfide e saprà vincere anche quella della riscoperta e della riaffermazione dei valori. Basta poco per suggerire idee o mettere in atto iniziative capaci di attrarre consensi e adesioni alla causa del nostro sodalizio, per fornire contributi di pensiero utili a tutti. Contributi di pensiero sarebbero utili anche al miglioramento della Rivista che non ha grandi mezzi e non può permettersi firme di autorevoli giornalisti.

Certamente i Delegati regionali, i Presidenti di Sezione, molti Soci, sono in grado di offrire - ciascuno nell'ambito di specifiche conoscenze - di offrire contributi validi alla causa comune. Sarei ben lieto di ospitare in ogni numero della Rivista, un "articolo di fondo" di un Delegato Regionale, di un Presidente di Sezione, di un Socio, di uno dei tanti Amici dell'UNUCI, per meglio caratterizzare la partecipazione corale al bene comune. Sono certo che questo appello troverà risposte adeguate.

Restiamo uniti intorno alla Quercia, siamo un'Unione e l'unione fa la forza. Non siamo soli, nessun uomo è un'isola, per dirla con il poeta inglese John Donne: "Nessun uomo sta solo... Il dolore di ogni uomo è il mio dolore. Abbiamo bisogno l'uno dell'altro".

Facciamo nostra questa idea, non perdiamoci d'animo, guardiamo al futuro con fiducia, con sana ostinazione, anche quando sembrano vacillare i più alti punti di riferimento. Ce lo chiedono i nostri Padri che hanno lottato e sofferto, che si sono sacrificati per difendere la Patria. Ce lo chiedono gli uomini e le donne delle nostre Forze Armate che stanno offrendo prove di coerenza, di coraggio, di umanità, di solidarietà e che stanno meritando il consenso e la riconoscenza in campo internazionale. Loro credono nella Patria e meritano il nostro sostegno e la nostra vicinanza ideale.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 8

La nascita degli Antisom

Giancarlo Garelo

Il Grumman Tracker sostituì nei Reparti Antisom di MARINAVIA due macchine obsolete e giunte ormai ai limiti della vita operativa. L'assegnazione del nuovo materiale di volo rappresentò dunque un grande miglioramento rispetto al passato, e richiese agli Equipaggi un notevole impegno per acquisire la conoscenza delle nuove apparecchiature elettroniche e per prendere confidenza con le più recenti tecniche della lotta Antisom.

Il 6 marzo 1957 i primi sei S2F vennero consegnati in pompa magna all'Aeronautica italiana sull'Aeroporto di Capodichino: erano presenti i CSM della Marina e della Aeronautica, Ammiraglio Corso Pecori-Giraldi e Generale Ferdinando Raffaelli, l'Ammiraglio americano Clarence E. Ekstrom, l'Ispettore di MARINAVIA Generale Ercole Savi e un séguito di alti Ufficiali e di funzionari fra cui il nuovo Comandante dell'86° Gruppo T.Col. Ettore Mineo.

Toccò al personale di quel Gruppo affrontare il primo corso d'addestramento presso MARICENTRADDAS; all'inizio del 1958 tre Equipaggi conseguirono la qualifica di Combat Ready su S2F dopo un tirocinio di tre mesi comprendente lezioni teoriche in aula e missioni reali con il concorso del sommergibile Vortice e delle Corvette Danaide o Sfinge sulle quali imbarcava l'Ufficiale controllore del Centro.

Mentre continuavano le consegne di S2F a piccoli lotti, i due Gruppi A/S cominciarono a sviluppare l'attività operativa con missioni di ricerca e salvataggio in mare e di cooperazione aeronavale. Nell'aprile 1959 si registrò la prima partecipazione di otto Tracker italiani ad una esercitazione interalleata, la MEDFLEX GUARD.



NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 9

Il 9 gennaio 1960 l'87° Gruppo si trasferì da Catania Fontanarossa a Sigonella, la nuova Base NATO che ospitava anche reparti operativi della U.S. Navy. Il doppio ruolo addestrativo e operativo del Reparto fu potenziato con l'assegnazione di ulteriori S2F fino a raggiungere una linea di 12 bimotori.

Anche a Trapani-Birgi fu realizzata una seconda Base NATO, in pratica una copia-carbone di Sigonella, per il controllo degli accessi occidentali al Canale di Sicilia: inaugurata il 21 novembre 1961 avrebbe dovuto ospitare l'88° Gruppo, costituitosi a Catania Fontanarossa l'1 marzo 1960, ma il trasferimento non ebbe mai luogo, e il grande Aeroporto situato fra Trapani e Marsala venne aperto al traffico civile, servendo solo saltuariamente da campo trampolino per gli aerei impegnati in esercitazioni aeronavali nel Tirreno meridionale.

Nel corso del 1960 l'attività dei Gruppi Antisom fu in crescita costante, con la partecipazione ad esercitazioni nazionali e NATO che videro il rischieramento dell'86° Gruppo a Grottaglie, Trapani-Birgi e Elmas. La prima missione all'estero dei nostri Tracker ebbe luogo il 18 ottobre 1960, quando tre aerei dell'86° Gruppo si dislocarono ad Atene per la MEDASWEX 39.

L'88° Gruppo ricevette i primi sei S2F il 24 marzo 1961 sull'aeroporto di Brindisi, dove erano stati sbarcati dal piroscafo Monterey. La preparazione degli Equipaggi e la buona dotazione di velivoli permise ai Reparti Antisom di mettersi in luce nel corso delle innumerevoli esercitazioni condotte in ambito internazionale, e l'insegna del tridente dipinta sulla deriva dei Tracker divenne una vista abituale a Luqa e ad Eleusis come a Pisa, Foggia, Rimini e Brindisi, dove venivano consegnati alla SACA i velivoli da sottoporre a manutenzione periodica e dove si eseguivano i tiri con razzi e bombe da esercizio nel poligono di Punta Contessa.

L'attività dei Tracker andò crescendo in maniera esponenziale: 1865 ore di volo nel 1957, 3261 nel 1958, 9405 nel 1960, 11.350 nel 1961, quasi 12.000 nel 1962: la parte del leone toccava ormai all'87° Gruppo, che si aggiudicava più di un terzo dei totali. Il picco massimo fu raggiunto nel 1966, con 14.048 ore di volo accumulate dai tre Gruppi. Il ritmo delle missioni non conosceva soste: oltre alle esercitazioni aeronavali i Gruppi di MARINAVIA assicuravano l'ombreggiamento delle Unità Navali e subacquee della Marina sovietica, molto attiva nel Mediterraneo; numerose le ricerche di naufraghi, i voli di navigazione diurna e notturna per il mantenimento del livello tecnico-professionale dei Piloti, fra i quali rientravano gli avvicinamenti strumentali con l'ausilio del GCA. Proprio nel corso di uno di questi andò perduto un Grumman dell'87° Gruppo in una assurda sequenza di malintesi.

Nell'estate del 1964 i tre Gruppi A/S allineavano 40 S2F così suddivisi: 11 all'86°, 18 all'87°, 11 all'88°. Cinque aerei erano già andati perduti in incidenti.

Rimaneva sempre elevato il numero di esercitazioni in ambito NATO: MEDASWEX, QUICK TRAIN, MEDTACEX, CROSS COUNTRY ecc. si susseguivano senza soste, impegnando gli Equipaggi di notte e di giorno in ogni condizione di tempo, ma non venivano trascurate le missioni routinarie di pattugliamento e soccorso. La sera del 22 marzo 1965 quattro S2F dell'88° Gruppo parteciparono alle ricerche dei naufraghi della Fregata Castore, entrata in collisione a 10 miglia a levante di Punta Tilo con la Nave trasporto Etna durante un'esercitazione di scorta-convoglio.

Continua

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 10

Incontro informale del Club degli Antisom al Chiosco Bar 390

Giuseppe Gagliano

Su iniziativa del Presidente della Sezione Sicilia del Club, Luigi Barzagli, il 10 settembre scorso, il Club, in formato "bonsai", si è riunito informalmente, allo scopo di riprendere i contatti tra i Soci dopo la lunga parentesi estiva, presso il caratteristico ed accogliente Chiosco Bar 390 a Viale Rapisardi, gestito egregiamente dal nostro Socio Carmelo Tringale che ha attentato alla nostra linea, proponendoci un aperitivo che, in verità, si è rivelato un ricco e tipico buffet!

A ricordo dell'evento, a cui ha partecipato anche il nostro Presidente Nazionale, e per lasciare un segno della nostra presenza, è stato offerto a Carmelo Tringale il gagliardetto del Club, con la promessa di tenerlo esposto e ben visibile nel suo locale: la pubblicità è l'anima del commercio! Tenuto conto dell'unanime gradimento, da parte di tutti i presenti, della originale iniziativa, ci siamo salutati con l'intenzione, nel futuro, di organizzare altre simili piacevoli"zingarate"!



NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 11

C'era una volta - Ricordi di un Pilota



Corrado Deodato

La mia lunga carriera militare mi ha portato ad assumere il Comando dell'88° Gruppo Autonomo Antisom, di base nell'Aeroporto di Fontanarossa a Catania.

L'incarico mi fu imposto nella primavera del 1964 dal Generale di Squadra Aerea Manlio MARAVIGNA, Ispettore dell'Aviazione per la Marina, dal quale dipendevo direttamente.

Conoscevo già gli uomini ed i mezzi del Reparto, avendovi svolto per anni l'attività di volo per il mantenimento del livello addestrativo, ed accettai di buon grado "l'imposizione".

Nell'autunno del 1964, ero già insediato con la mia famiglia a Catania, quando dovetti far fronte ad una situazione di estrema emergenza. Il 31 ottobre, una violenta tromba d'aria mise a dura prova il Personale ed i mezzi presenti in Aeroporto. Furono distrutte le infrastrutture del 1° Gruppo e del Nucleo 2° Gruppo della Marina Militare, di Base a Fontanarossa, e sette SH-34G/J, bruciarono sotto l'Hangar insieme a cinque velivoli Grumman S2F della Reale Marina Olandese, di transito a Catania, per un ciclo operativo in campo NATO.

Scamparono al disastro i dodici aerei GRUMMAN S2-F1 del Reparto da me comandato. A vederli troneggiare intatti, schierati lungo la linea di volo, in mezzo a tanto sfacelo, veniva da gridare al miracolo, ma a riflettere bene, molto merito lo si doveva all'acume del Maresciallo BUSCETTA, Capo Montatore del Gruppo. Da vecchio lupo di mare quale era, in mattinata, annusando l'avvicinarsi del maltempo, mi aveva chiesto l'ordine, subito ottenuto, di rinforzare gli ormeggi dei velivoli. Ciononostante, alcuni velivoli, com'era facile immaginare, subirono ugualmente delle notevoli sollecitazioni, per cui si prospettò l'ipotesi di richiedere l'intervento di una apposita Commissione Tecnica Ministeriale per valutare eventuali danni riportati dagli aerei e soprattutto da due che, più degli altri, avevano subito l'azione distruttrice del ciclone.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 12

Ritenevo la decisione alquanto delicata e carica di incognite. Da una parte, vedevo i miei Ufficiali collaboratori, tirare in ballo schemi di portanza, resistenza, baricentro, e consultare regoli di varie grandezze da cui ricavavano risultati catastrofici, tali da sconsigliare l'impiego degli aerei prima di una attenta revisione da parte di una Commissione Tecnica Ministeriale: dall'altra parte, vi era per me lo sgradevole ricordo di un caso analogo, accaduto qualche anno prima proprio a Catania, all'87° Gruppo Antisom. Allora, oltre al fermo dell'attività di volo, la cosa provocò al Comandante un sacco di noie. Dopo qualche perplessità, consultai il Tenente SCUTO Ufficiale Tecnico del Reparto. Emerse in entrambi la convinzione che i velivoli presi in esame, poiché destinati a decollare anche da navi portaerei, erano stati certamente progettati con strutture rinforzate, per cui non avrebbero dovuto risentire delle sollecitazioni provocate dalla tromba d'aria.



Senza rimandare oltre, trasmisi l'ordine al Tenente SCUTO di far controllare accuratamente i due velivoli maggiormente interessati; appena pronti, li avrei provati in volo personalmente.

Poco dopo prendevo posto su uno dei due aerei, con me il Ten. SCUTO, per portarmi in testata pista. Durante la fase di decollo mantenni l'aereo il più a lungo possibile a contatto con la pista, anche se la velocità raggiunta aveva superato quella prevista. Quando ebbi la convinzione che tutto andava per il meglio, lo staccai da terra e presi a cabrare per livellare a mille metri. Iniziai quindi a manovrare con estrema cautela, poi man mano con minore apprensione.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 13

L'aereo rispondeva meravigliosamente bene, in barba ai diagrammi di portanza, resistenza, accelerazione ecc. ecc. tirati in ballo, in buona fede s'intende, dai miei collaboratori e serviti solamente a rendere il mio volo pieno di incognite. Completata felicemente la prova con qualche manovra quasi acrobatica, mi portai all'atterraggio e quindi in linea di volo, dove trovai tutto il Personale del Reparto, ansioso di conoscere come si era comportato l'aereo.

Dovette bastare la mia espressione serena a dar loro la risposta che aspettavano perché, subito dopo, il Capitano di Corvetta Pilota SANGIORGI, Capo Ufficio Operazioni, mi chiese per primo l'autorizzazione di provare in volo il secondo velivolo considerato danneggiato, seguito da tutti gli altri Piloti che chiedevano di provare gli altri aerei del Reparto.

Poco dopo, il cielo dell'Aeroporto veniva solcato da tutti i Grumman dell'88° Gruppo, seguiti dal rumore festoso dei motori, quasi a voler spazzare via le preoccupazioni che a guisa di nebbia, avevano tenuto attanagliato tutto il Reparto per circa 24 ore.

Quando gli aerei tornarono a terra, mi fu facile leggere negli occhi di tutti la gioia per lo scampato pericolo; capii allora che i miei timori erano stati condivisi da tutti, Equipaggi di Volo e Specialisti a terra, e ne fui veramente felice. Era bastato un pizzico di coraggio, direi anzi una attenta valutazione dei fatti, per sgonfiare sul nascere non solo un caso che avrebbe potuto screditare il buon nome del Gruppo, ma avrebbe potuto provocare conseguenze più gravi sulla maturità dei miei Ufficiali, futuri Comandanti, in relazione alle decisioni che un Capo deve saper prendere in determinate occasioni, anche se comportano rischi e responsabilità.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 14

Visita al Comandante del 41° Stormo

Il 4 settembre scorso, il Presidente Nazionale del "Club degli Antisom", Gen. Francesco Catalano, accompagnato da Vice Presidente Nazionale Ammiraglio Italo Marinari e dal Presidente della Sezione Sicilia del Club TCol Luigi Barzaghi, ha effettuato una visita di cortesia al Com/te del 41° Stormo Col. Gianluigi Chiriatti.

Nel corso della gradevole conversazione, sono stati trattati vari argomenti, da quelli storici vissuti da alcuni dei presenti a quelli attuali attinenti in particolare al nuovo velivolo P72-A nonché ad alcune iniziative logistiche a favore del Personale, in servizio ed in congedo, a cui il Col. Chiriatti ha dedicato particolare attenzione, con la piena soddisfazione della dirigenza del Club.



Il piacevole e fattivo incontro, si è concluso con la rituale foto ricordo e la consegna al Col. Chiriatti del Gagliardetto del Club. Con l'occasione, il Gen. Catalano ha voluto ringraziare il Lgt. Carmelo Savoca consegnandogli il distintivo del Club, a riconoscimento della sua attiva e preziosa collaborazione alla stesura del nostro Notiziario.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 15

Sigonella, corso di rianimazione e defibrillazione



Carmelo Savoca

Nei giorni 20 e 27 giugno 2019, presso il Comando Aeroporto, sono stati tenuti i corsi di formazione per Operatori BLS-D (rianimazione cardiopolmonare di base e defibrillazione precoce), destinato al personale dipendente, militare e civile, dei vari Enti dislocati sul sedime aeroportuale.

Organizzati dai locali Servizio Prevenzione e Protezione e dall'Infermeria di Corpo, i corsi BLS-D sono stati tenuti da Personale Istruttore appartenente all'Unità Territoriale Sicilia del Corpo Militare dei Cavalieri del Sovrano Militare Ordine di Malta (ACISMOM), Corpo Speciale Ausiliario dell'Esercito Italiano che eroga tali attività in forma volontaria e gratuita.

Tutto il materiale didattico, comprese le relative certificazioni, è stato messo a disposizione dall'Associazione Professionale dei Docenti Istruttori e Formatori Nazionali (ASSOFORMATORI).

Attraverso lezioni teoriche ed esercitazioni pratiche, i corsi hanno avuto lo scopo di formare ed aggiornare il Personale, sulle tecniche di rianimazione cardiopolmonare (RCP) nonché sull'utilizzo del defibrillatore semiautomatico, tecniche necessarie a sostenere i parametri vitali dopo un arresto cardiaco improvviso (ACI) e che possono risultare decisive per salvare una vita umana.

Gli argomenti trattati, hanno permesso a decine di militari e civili, di conoscere le normative di riferimento e gli aspetti medico legali dell'emergenza, sempre nello spirito che contraddistingue il Personale delle Forze Armate sempre pronto al bisogno e soprattutto aggiornati sulle metodologie che aiutano a garantire un Servizio migliore a salvaguardia della collettività.

NOI DEGLI ANTISOM

LA NOSTRA STORIA



PAGINA 16



Hanno chiuso le ali



Promozioni e riconoscimenti

In attesa di notizie

Noi degli Antisom La nostra storia

NUMERO 8

DATA: 18 novembre 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/>

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 8

DATA: 18 novembre 2019

NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI