



CLUB DEGLI ANTISOM



LA NOSTRA STORIA

NUMERO 9
DATA 26 DICEMBRE 2019
NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

IN QUESTO NUMERO

- | | |
|---------------------------------|---------|
| 1. LETTERA DEL PRESIDENTE | PAG. 2 |
| 2. CALTAGIRONE | PAG. 3 |
| 3. PREGHIERA DELL'AVIATORE | PAG. 5 |
| 4. I NOSTRI EROI – TV GATTONI | PAG. 8 |
| 6. CONS, DIRETTIVO SEZ. SICILIA | PAG. 11 |
| 7. 50ENNALE IST. AERONAUTICO | PAG. 11 |
| 8. G 41° STORMO - MALTA | PAG. 12 |
| 9. CONTATTI E COMUNICAZIONI | PAG. 13 |



LETTERA DEL PRESIDENTE

Con questo numero, il nostro “Notiziario” chiude il suo secondo anno di attività e si avvia ad aprire il terzo. Sembra cosa da poco ed infatti lo è. Ma solo se fossimo tutti scrittori, giornalisti o comunicatori patentati.

E invece, non è così.

Non diciamo cosa non siamo ma, piuttosto, diciamo che siamo semplicemente narratori della storia, della memoria, della tradizione che, da tutti voi, approda al “Notiziario” per raccontarsi. Ed è per questo, e sono convinto, che voi siete la forza del “Notiziario” in cui ognuno trova la sua collocazione per raccontare di sé, di noi.

Bilancio quindi di un anno che si chiude. Bilancio consuntivo e preventivo, come in ogni buona organizzazione e noi non vogliamo farlo con cifre, ma con parole. Ebbene, quello consuntivo, esprime la collaborazione spontanea, vivace, assidua o occasionale, ma sempre qualificata, che ciascuno di voi ha offerto.

E' stato un gioco non letterario ma di memoria e di cuore. E' stato un gioco che ha rinsaldato amicizie, altre ne ha avviate, gioco che ha tracciato e alimentato quel forte circuito di Spirito di Corpo che, nel nostro caso, è più corretto definirlo di Specialità.

Pagine splendide e meno splendide ma sempre ricche di identità, di valori e scritte con passione. «La memoria che si trasmette è un dono» affermava qualche anno fa il mio Professore di Filosofia!

Il Bilancio preventivo è invece tutto da costruire: lo faremo insieme.

Una cosa è certa e comune a tutti noi: la volontà di continuare in questa che, credetelo, è una entusiasmante fatica nel tenere fede ai tempi e ai modi.

Andremo avanti se, tutti insieme, vogliamo andare avanti. Ed è scontato!

Chiudo questo ultimo numero del 2019 con un sincero ringraziamento a tutti coloro che, con bella e preziosa collaborazione, hanno contribuito al successo del “Notiziario”, apprezzato all'interno e all'esterno della nostra Associazione. Grazie per il vostro contributo, offerto senza riserve, a toni alti e meno alti, ma sempre con spontaneità e amicizia.

Ma siamo, come anche la meteorologia alla grande ci ricorda, in tempo di festività natalizie, momento di letizia, di serenità e pertanto, il pensiero più spontaneo ed attuale, va a tutti voi ed alle vostre Famiglie con un augurio di sereno Nuovo Anno 2020. Non un augurio formale come tanti ma reale, convinto, forte.

Un Nuovo Anno, nel corso del quale dobbiamo concorrere tutti, qualunque sia il nostro ruolo, alla difesa, alla custodia, alla valorizzazione di una **storia**, la nostra **storia**, che vogliamo ancora, vivere e narrare.

Franco Catalano



QUESTA TESTIMONIANZA, QUESTO INTERVENTO, E' L'ULTIMO CONTRIBUTO CHE **GIGI BARZAGHI** OFFRE AL NOSTRO CLUB.

IL 23 NOVEMBRE SCORSO, UN MALE IMPROVVISO ED IMPREVISTO, LO HA STRAPPATO ALLA NOSTRA AMICIZIA, AI SUOI AFFETTI, AL NOSTRO CLUB.

SENTIREMO LA SUA MANCANZA, IL SUO CORAGGIO, LE SUE INIZIATIVE, IL SUO CONTRIBUTO SEMPRE ORIGINALE, QUALIFICATO, APPASSIONATO, GENEROSO.

NON CI MANCHERA' COMUNQUE LA SUA PRESENZA ATTIVA, FATIVA, CONCRETA, CON LA QUALE HA CARATTERIZZATO IL SUO INCARICO DI PRESIDENTE DELLA SEZIONE SICILIA, IN UN PARTICOLARE E DELICATO MOMENTO.

L'EREDITA' CHE CI HA LASCIATO SARA' VALORIZZATA, PRESA AD ESEMPIO DA TUTTI NOI, GARANTENDOGLI LA CONTINUITA' CHE MERITA. E QUESTO, RITENGO CHE SIA IL MIGLIORE RINGRAZIAMENTO E RICONOSCIMENTO CHE GLI POSSIAMO DEDICARE.

VOLA IN PACE, AMICO NOSTRO !



CALTAGIRONE: NON SOLO CERAMICHE

La Sezione Etnica del "Club degli Antisom", ha organizzato il 10 ottobre scorso, una "**Avio Giornata Particolare**" in territorio Calatino, dove normalmente il Mondo si reca in visita a quella splendida cittadina di Caltagirone che trae le sue origini storiche da Greci e Romani, grazie alla sua posizione privilegiata che le consentiva di controllare un vasto territorio e, successivamente da piccoli insediamenti Arabi.

Sembra che gli Arabi abbiano introdotto nuove tecniche nella lavorazione dell'argilla, dando quindi un importante impulso all'artigianato della ceramica. L'espansione vera e propria dell'abitato ed il fiorire della sua economia, avvennero comunque durante il periodo normanno.

Nel 1150 d.c., Edrisi. Il celebre geografo arabo alla Corte di Ruggero il Normanno, ricorda l'abitato con il nome di Qual'at-al khanzaria (la "Rocca dei cinghiali") o Hisn al ganum (la Rocca dei geni"). E partirei proprio da questa ultima locuzione, per testimoniare che i "Geni" non sono solo coloro che hanno fatto identificare nel mondo il binomio Caltagirone-Ceramiche, ma anche una certa classe imprenditoriale che opera nella "Piana Industriale", sotto la Rocca fatidica che, negli anni '70, vedeva oltre 130 aziende operative in molteplici settori, vuoi dalla trattazione di Filiere Agricole a Industrie Ceramiche, a Chimiche e Metalmeccaniche. Oggi, con la crisi globale, le aziende sopravvissute, sono poco più di una ventina e, tra esse, una operante nel settore Petrolchimico e Costruzioni Metalliche, fondata da due imprenditori (gli Ingegneri Francesco Rummolino e Giacomo Bandiera) che hanno nel sangue, la voglia di investire in un sogno: costruire aerei di alluminio!

Fu così che nel 2010, nasce la "Flying Legend" con un progetto decisamente ambizioso: un velivolo in alluminio, dissimile da quelli già presenti nel mercato dell'aviazione, ma qualcosa di unico. Con questa idea in mente, la prima linea di un aereo speciale, viene disegnata su un foglio bianco: nasce così la replica di un velivolo militare brasiliano da addestramento, il Tucano. Giusto un po' più piccolo, ma con lo stesso impatto dell'originale! Così, con l'aiuto di un Team di ingegneri e operatori specializzati, inizia il loro viaggio.



Dopo molti mesi di duro lavoro, il primo Tucano viene completato nel 2011 e presentato come prototipo a Friedrichshafen nell'aprile dello stesso anno mentre il suo primo decollo, avverrà a luglio 2012.

Nel 2014, pensando al mercato americano, l'azienda sviluppa e costruisce il Tucano-LSA con carrello fisso ed elica a passo fisso e, per la prima volta, con un cofano più ampio per quei clienti che, nonostante perdano un po' di look originale, preferiscono montare un motore diverso.

Per essere più vicini alle esigenze del mercato aeronautico americano, che rappresenta il 60% del mercato per gli aerei sperimentali, viene aperta in Texas, ad Archer City, una Sede Flying Legend USA Inc. nel 2015. La struttura, oltre che a dare la possibilità di volare gli aerei, offre un sistema di assistenza al montaggio per tutti i costruttori amatoriali che si avvicinano per la prima volta all'idea di costruire il loro aereo da soli. La rete americana è inoltre supportata dalla presenza di vari Dealers che offrono supporto locale e assistenza nelle loro Regioni al fine di essere più vicini ai clienti. Ad oggi, l'azienda ha venduto 40 esemplari di Tucano, tra aerei pronti al volo/kit ed altri 10 sono già in programma di produzione. Oltre al mercato americano, il Tucano è presente anche in Sud Africa, Taiwan, Italia, Australia, Cambogia, Brasile, Inghilterra e

e Francia. Trattative sono in corso anche con l'India. Intanto l'Azienda ha potenziato ulteriormente la struttura del velivolo per far posto ad un nuovo motore, una turbina di 240 HP, che si aggiungerà alle opzioni già disponibili da 100cv e 140cv.

Sicuramente il loro lavoro non è ancora finito ed oggi, sono impegnati in nuovi altrettanto ambiziosi progetti.

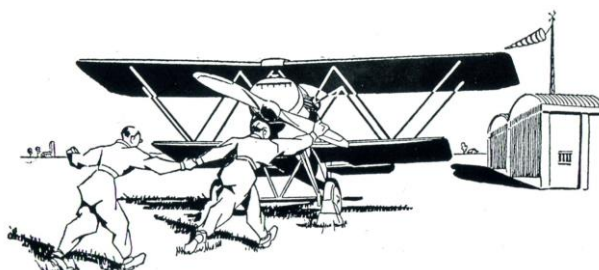
Ma questa è un'altra storia che speriamo di tornare a raccontare!

La nostra bella giornata sul Campo di Volo privato della Flying Legend, è stata di una emozionante semplicità.

Siamo stati tra e con gli aeroplani, alcuni di noi hanno volato ed ammirato le eleganti acrobazie del collaudatore e nostro Socio, Ciccio Moraci.

Come da tradizione, la giornata si è conclusa in un delizioso Agriturismo della zona, con quella strana sensazione di.....essere usciti dalla Base, dopo una normale giornata di volo e di lavoro !!

Luigi Barzagli



Storia della Preghiera degli Aviatori – G. Del Gais

La **Patrona** dell'Aeronautica Militare e dell'Aviazione nel mondo è la Madonna di Loreto, nome con il quale è venerata la statua nel santuario della Santa Casa della città di Loreto in provincia di Ancona.

Le varie professioni si rivolgono ognuna ad una Santo per intermediare con l'Altissimo la necessaria benevolenza, almeno per il mondo ultraterreno; anche il Santo Padre considera in prospettiva storica il legame tra l'aviazione e la sua celeste Patrona.

Il Papa Benedetto XV, il 24 marzo 1920, tramite la Sacra Congregazione dei Riti, proclamava la Beata Vergine Maria di Loreto Patrona di tutti gli aeronauti. La solennità della ricorrenza della Traslazione della Santa Casa ha memoria liturgica il 10 dicembre.

Negli anni 20' **Vittorio Malpassuti** fu l'autore della **Preghiera degli Aviatori**, preghiera adottata dalla Regia Aeronautica e successivamente dall'Aeronautica Militare, da recitare nelle cerimonie militari solenni che riguardano la Forza Armata ed i suoi appartenenti.

Vittorio Malpassuti (1889 - 1944) dei marchesi di Montiglio, nobile famiglia del Tortonese in Piemonte con documentazione storica sin dall'anno 1103, nacque a *Carbonara Scrivia* in provincia di Alessandria.

Fu scrittore, poeta, giornalista, sceneggiatore, drammaturgo e regista del doppiaggio italiano. Trascorse un periodo di studi a Londra per poi risiedere a Roma, dove ecletticamente lavorò in diverse discipline artistiche.

Fu molto legato a Gabriele D'Annunzio, che fu padrino di suo figlio Alessio. Nell'archivio del Vittoriale è presente un carteggio tra lui ed il Vate. Scrisse poesie, testi di lavori lirici, sceneggiature per film collaborando con autori quali Marcello Marchesi, Mario Mattoli. Fu protagonista della storia del doppiaggio italiano, dirigendo i lavori italiani della 20th Century Fox.

La Preghiera degli Aviatori è esposta, nel suo testo originale, su targhe in bronzo (opera del Col. Zanelli), presso la sede dello SMA (Sala della Madonna di Loreto) a Roma e presso il Museo storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle.

DOMENICA DEL CORRIERE - 1920

La consacrazione della Madonna di Loreto a Patrona degli Aviatori. Dalla gradinata della Basilica, il vescovo Andreoli benedice gli aeroplani comparsi, per la cerimonia, nel cielo di Loreto. (Disegno di A. Beltrame)



La consacrazione della Madonna di Loreto a patrona degli aviatori



La Preghiera ebbe subito una rapidissima diffusione: già *il Foglio d'Ordini del 15 marzo 1925* dava notizia di una tiratura di 8000 esemplari da mettere in vendita a 10 centesimi a favore di opere di beneficenza per gli orfani degli aviatori. Riportiamo, di seguito, copia dell'originale:

*** LA * PREGHIERA ***



*** DEGLI * AVIATORI ***

Dio di Grazia e d'Amore, Dio della Primavera che doni l'arcobaleno ai nostri cieli, noi saliamo nella Tua luce, compagni delle allodole e delle rondini, per cantare col rombo dei nostri motori la Tua gloria.

Noi siamo uomini, ma saliamo verso di Te dimentichi del peso della nostra carne, puri dei nostri peccati, e l'azzurro dei Tuoi cieli ed il sangue delle nostre vene hanno lo stesso colore, e Tu, Dio, dacci le ali delle aquile, lo sguardo delle aquile, l'artiglio delle aquile, per portare, ovunque Tu doni la luce, l'amore, la bandiera e la gloria d'Italia e di Roma.

Fa, nella pace, dei nostri voli il volo più alto; fa, nella guerra, della nostra forza la Tua forza, o Signore, perchè nessuna ombra sfiori la nostra terra; e fa, quando sia l'ora, dei Tuoi cieli la nostra corona. E sii con noi, come noi siamo con Te. Per sempre.

Vittorio Meiseranti.

D'allora, attraverso alcune variazioni lessicali volte a mantenere intatte l'attualità e la suggestione, la Preghiera ha accompagnato il lungo cammino dell'Aeronautica e degli Aviatori.

Una di queste trasformazioni è ricordata da Evaristo Reccardini giovane allievo del corso Orione, nato a Udine il 15 ottobre 1914, entrato nella R. Accademia Aeronautica il 4 novembre 1934, morto per incidente di volo nell'aprile del '39 a Gorizia.

Sua sorella è la madre del Gen. Mario Arpino, CSM dell'Aeronautica e della Difesa.

Nella lunga lettera del 19 gennaio 1935 raccontava alla famiglia il giuramento del suo corso.

Riportiamo, di seguito, il testo originario:

Stamane sveglia alle 5,30. Fino alle 8 studio. Alle 8 ci siamo messi in divisa da uscita con cinturone e moschetto. Ed abbiamo iniziata la prova della cerimonia. In questo momento mi fu consegnata una nuova versione della Preghiera che dovevo leggere. Ciò mi contrariò perché ormai conoscevo l'altra e ne sapevo la cadenza. La prova ebbe luogo: molto bene. Poco dopo si seppe che alla cerimonia avrebbe presenziato Mussolini, giunto in volo a Capua per la sua prima visita all'Accademia, e che sarebbe stato addirittura il padrino del corso.

Io stavo col Capocorso vicino al Comandante. Fu in questo minuto che un tenente si precipitò a portarmi una nuova preghiera corretta dal Duce stesso, secondo il suo modo di vedere. Ebbi appena il tempo di darle una letta che già i tre squilli regolamentari ci facevano scattare sull'attenti. [...] Avvenuta la consegna del gagliardetto al capocorso da parte di Mussolini mi spettava iniziare la lettura della Preghiera dell'Aviatore. Questo fu per me un momento terribile.

Secondo quanto il Colonnello aveva stabilito nelle prove io dovevo attendere da lui il segnale della lettura.



Fu così che mentre io cercavo lo sguardo del Colonnello incontrai lo sguardo imperioso del Duce che con gesto risoluto mi fece cenno di iniziare.

Quello sguardo, miei carissimi, ebbe l'effetto di incenerirmi per un istante. Sentii il sangue defluire dal cuore: ma per poco, quello sguardo magnetico mi tolse ben presto ogni timore; mi sentii un leone, e con voce potente iniziai la Preghiera.

No, il Duce mi fece cenno di fermarmi: non così, verso di Lui, ma verso i miei compagni dovevo rivolgermi. Automaticamente, soggiogato da quello sguardo feci un quarto di giro, e, atteso il comando del presentatarm, ricominciai: forte e molto bene (ebbi poi le congratulazioni vivissime dei superiori e dai miei compagni).

A sinistra riportiamo il testo letto dall'allievo Reccardini nel 1934; a destra il testo ufficiale, attualmente utilizzato, modificato dopo la seconda guerra mondiale,

**Dio di potenza e di gloria
che doni l'arcobaleno ai nostri cieli
noi saliamo nella Tua luce per cantar
col rombo dei nostri motori
la nostra passione.**

**Noi siamo uomini ma saliamo verso di Te
dimentichi del peso della nostra carne.**

**Tu, Dio, dacci le ali delle aquile,
lo sguardo delle aquile, l'artiglio delle
aquile, per portare ovunque
Tu doni la luce**

**la bandiera, la vittoria, la gloria d'Italia e
di Roma.**

**Fa' nella pace dei nostri voli
il volo più ardito;**

**fa' nella guerra della nostra forza la Tua
forza, o Signore,
perché nessuna ombra sfiori
la nostra terra,
e sii con noi, come noi siamo con Te.**

**Dio di potenza e di gloria
che doni l'arcobaleno ai nostri cieli,
noi saliamo nella Tua luce per cantare
col rombo dei nostri motori,
la Tua gloria e la nostra passione.**

**Noi siamo uomini ma saliamo verso di Te
dimentichi del peso della nostra carne,
purificati dei nostri peccati.**

**Tu, Dio, dacci le ali delle aquile,
lo sguardo delle aquile, l'artiglio delle
aquile per portare, ovunque
Tu doni la luce,**

**l'amore, la bandiera, la gloria d'Italia e di
Roma.**

**Fa, nella pace, dei nostri voli
il volo più ardito;**

**fa, nella guerra, della nostra forza la Tua
forza, o Signore,
perché nessuna ombra sfiori
la nostra terra.**

**E sii con noi come noi siamo con Te,
per sempre.**



I NOSTRI EROI

T.V. MOVV Salvatore GATTONI - *Sergio Mura*

L'88° Gruppo ha l'onore di annoverare tra le proprie file ben quattro suoi componenti decorati della massima ricompensa al Valor Militare e cioè la Medaglia d'Oro; abbiamo visto, in un precedente numero del nostro Notiziario, come il primo decorato del Reparto sia stato proprio il suo fondatore e primo Comandante, il Maggiore Silvio SCARONI; altri Ufficiali verranno come lui decorati di Medaglia d'Oro ed uno di costoro sarà un marinaio, il Tenente di Vascello Salvatore GATTONI, nella sua qualità di Osservatore d'Aeroplano.



Ma che ci faceva un marinaio su un velivolo della Regia Aeronautica in missione di guerra nel 1943?

Per noi che veniamo dalle file aviatorie e per di più dai Reparti Antisom, che da decenni vedono operare a bordo di aerei dell'Aviazione per la Marina piloti e specialisti di volo delle due Forze Armate, la risposta è scontata, ma se qualche lettore non molto addentro alla storia aeronautica ci dovesse leggere potrebbe porsi l'interrogativo.

E allora facciamo un lungo passo indietro e veniamo agli albori della nascente aviazione per ricordare, con un qualche orgoglio, che il primo pilota a conseguire in Italia il brevetto di volo altri non era che il T.V. Mario CALDERARA, allievo di Wilbur Wright a Centocelle, e dopo una serie di successi in manifestazioni aeree organizzate dall'Aero Club Italiano, ebbe assegnato da questo, nel 1919, il prestigioso riconoscimento del brevetto di pilota n. 1.

La guerra in Libia vedeva intanto le prime azioni belliche del nuovo mezzo e nasceva la consapevolezza che lo stesso avrebbe avuto una sempre maggiore importanza nelle operazioni belliche, cosa che puntualmente si verificò nel corso della Prima Guerra Mondiale; l'Italia fece ovviamente la sua parte con la costituzione dei servizi aerei del R. Esercito e della R. Marina.



Medaglia e foto del Regio Incrociatore BOLZANO, primo imbarco del Sten.V. Gattoni.

Il primo continuerà ad operare in Libia per contrastare la mai sopita resistenza locale alla nostra occupazione mentre per la seconda si avvierà una ristrutturazione che la porterà a divenire ufficialmente, il 30 settembre del 1920, "Forza Aerea della Regia Marina", con relativa concessione della Bandiera di Guerra da parte del Re Vittorio Emanuele III.



Ma nuovi avvenimenti stavano per prodursi poiché l'Italia di lì a poco sarebbe stata la seconda al mondo, dopo l'Inghilterra, ad istituire una forza aerea autonoma; il 28 marzo 1923 infatti, con il R.D. 645, fu costituita la Regia Aeronautica che inglobava i reparti aerei del R. Esercito e R. Marina e vedeva transitare nella nuova Forza Armata i Piloti e il personale di volo, portatori di grande esperienza e capacità, acquisite sui campi di battaglia; uomini che daranno un impressionante sviluppo alla giovane Arma Azzurra.

Per quanto riguarda la Marina, la Legge n. 38 del 1931 ridisegnava organizzazione e compiti speciali dell'*Aviazione per la Marina* che vedeva al vertice un generale della R. Aeronautica e stabiliva ulteriormente, nel 1937, che Piloti e Specialisti di bordo dovevano essere esclusivamente della nuova Forza Armata.

I "marinai" potevano sì volare ma solo come "Osservatori d'Aeroplano" sui velivoli per la ricognizione marittima e poi, allo scoppio della guerra, su tutti quei velivoli, come i bombardieri e gli aerosiluranti, destinati ad azioni sul mare; ed è proprio in questo ambito che si troverà ad operare il T.V. Salvatore GATTONI.

Nato il 14 luglio del 1916 a Venezia, certamente il fatto di vivere la sua giovinezza in una città circondata dal mare non poteva che portarlo, una volta terminati gli studi superiori, a partecipare al concorso per l'ammissione alla Regia Accademia Navale di Livorno, entrandovi nel 1935 ed uscendone da Guardiamarina nel 1938. Il suo primo imbarco fu sull'incrociatore "Bolzano", in quel momento operante in Estremo Oriente, dove l'Italia aveva importanti interessi sia a Shanghai che a Tientsin e dove la nostra Concessione aveva, tra l'altro, un presidio permanente di marinai costituito dal "Battaglione Italiano in Cina".

Nel 1939, con la promozione a Sottotenente di Vascello, veniva imbarcato sull'incrociatore "Bartolomeo Colleoni" in fase di rientro dalle acque dell'Estremo Oriente; all'arrivo in Patria passava dapprima sulla torpediniera "Cassiopea" e poco più tardi sulla torpediniera "Altair" a bordo della quale, siamo oramai nel 1940, effettuava le prime missioni belliche conseguenti al nostro ingresso nel conflitto.

Spirito coraggioso e avventuriero, incantato anche dal volo, maturava intanto l'idea di transitare nei Reparti d'osservazione aerea marittima, gli unici che potessero soddisfare questa sua nuova passione; T.V. dal 22 ottobre 1941 presentava la specifica domanda che era accolta, venendo così inviato alla Scuola di Osservazione Aerea per Ufficiali della R. Marina di Taranto dove iniziava il relativo corso nel gennaio 1942.

Terminato con successo il corso fu destinato alla 287^a Squadriglia da Ricognizione Strategica, di base in Sardegna, giusto in tempo per partecipare a quella che passerà alla storia come "Battaglia di Mezzo Agosto", operazione che vedrà fortemente impegnate le forze aeronavali italiane e germaniche e dove l'osservazione marittima giocherà un ruolo importante per il successo delle armi dell'Asse.

Proprio il 12 agosto 1942, secondo giorno della battaglia, dal proprio velivolo avvistava la poderosa formazione navale inglese, composta da ben tre portaerei (la quarta era stata affondata nella giornata precedente da un sommergibile germanico), due navi da battaglia, sette incrociatori e decine di cacciatorpediniere di scorta a tredici navi da carico e due petroliere dirette a Malta con importanti rifornimenti per l'isola ormai allo stremo.

Proprio mentre stava segnalando l'avvistamento ai Comandi superiori, l'aereo era attaccato da ben cinque caccia avversari; è un momento drammatico per la disparità delle forze: cinque contro uno! Cinque caccia contro un più lento ricognitore eppure dal velivolo non solo si accettava il combattimento con estremo coraggio ma si rispondeva con grande capacità tanto che le mitragliatrici di bordo abbattevano due degli attaccanti e ne colpivano un terzo che si allontanava lasciando una lunga scia di fumo dietro di sé.

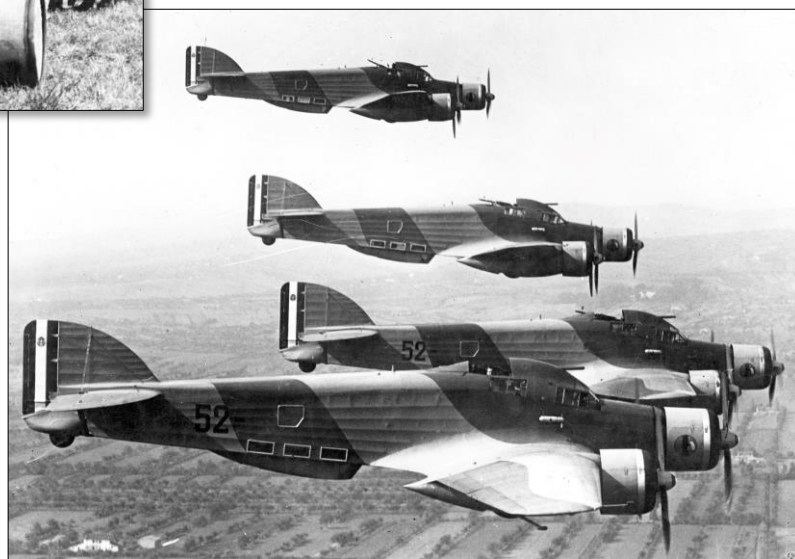
Ma la disparità delle forze era davvero troppa e a bordo si viveva un vero dramma: mentre i Piloti cercavano di governare il velivolo, GATTONI si impegnava direttamente nel combattimento mentre tutti i compagni erano feriti ed il radiotelegrafista gli spirava a fianco; senza più scampo e più volte colpito l'aereo precipitava

in mare per affondare quasi subito. GATTONI, pur seriamente ferito, non si perdeva d'animo e tra mille difficoltà riusciva a issare a bordo del battellino di salvataggio gli altri componenti superstiti; cercava di resistere anche quando si rendeva conto che una nave nemica stava transitando nei pressi del battellino, evitando di farsi scoprire pur di non cadere prigioniero; solo dopo tre durissimi giorni di sofferenze, e quando le speranze sembravano perdute, un sommergibile germanico avvistava quel carico di uomini stremati e li traeva in salvo.

Il tempo di rimettersi dalle conseguenze dell'abbattimento e delle ferite e già GATTONI tornava in volo partecipando ad una lunga serie di missioni di ricognizione marittima, ad attività di ricerca di naufraghi e ad azio-



Approntamento di un S 79, per un azione, con combustibile e armi (Coll. Privata)



Formazione di S 79 con livrea «terrestre» (Coll. Privata)

ni di ricerca e contrasto della minaccia sottomarina nel corso di una delle quali il suo velivolo riusciva ad affondare un battello nemico; infine, il 23 aprile del 1943 Salvatore GATTONI e l'equipaggio nel quale era inquadrato, partivano per una nuova missione dalla quale il velivolo non rientrava alla base scomparendo tra il cielo ed il mare che lui amava con la stessa passione.

Alla sua memoria, per il grande coraggio sempre dimostrato in mille occasioni, ma in particolare per l'eroismo e la tenacia che lo avevano contraddistinto nel corso della battaglia di mezzo agosto, veniva decretata la concessione della massima decorazione militare, che andava ad aggiungersi alle Croci di Guerra al Valore Militare che già si era guadagnato rispettivamente nel maggio e nel giugno del 1942.

Motivo di fierezza che un marinaio sia annoverato tra gli Eroi del Reparto del quale noi, aviatori delle due Forze Armate, abbiamo fatto parte e ci sentiamo sempre legati.

CONSIGLIO DIRETTIVO del 26/11/2019

In data odierna nel locale messo a disposizione dal Socio dott. Giuseppe Gagliano, si è riunito il Consiglio Direttivo composto dal Col. Olivastro Giuseppe, dal C.F. Tomasello Giovanni, dal Lgt. Fiore Giuseppe, dal Cap. dott. Gagliano Giuseppe e la presenza degli ospiti Amm. Italo Marinari, Gen. Franco Fiore e M.llo Giuseppe Viglietti.

All'O.d.G., l'elezione del Presidente della Sezione Sicilia a seguito della prematura scomparsa del Presidente, T.Col. Luigi Barzaghi in data 23/11/2019. Il C.F. Tomasello, ha invitato l'assemblea a un minuto di silenzio di commemorazione; dopo varie interrogazioni e ampia discussione su chi dovesse subentrare nell'incarico, si è deciso all'unanimità di eleggere, quale nuovo Presidente, il Lgt. **Giuseppe Fiore** che ha accettato dando la sua piena disponibilità. Dopo i dovuti convenevoli, l'Assemblea è stata sciolta.

Firmato: *Giuseppe Olivastro, Giovanni Tomasello, Giuseppe Gagliano, Giuseppe Fiore.*



50ennale ISTITUTO AERONAUTICO «A. FERRARIN»

Nelle giornate dal 24 al 27 ottobre 2019, l'Aeronautica Militare ha partecipato alla "X Mostra Aeronautica" organizzata dall'Istituto Tecnico Aeronautico Statale "A. Ferrarin" di Catania in occasione del cinquantennale della fondazione.

Oltre a essere un momento di incontro tra il mondo dell'aeronautica e gli studenti di tutto il comprensorio catanese, la mostra è stata una colorata manifestazione aperta al pubblico.

L'esposizione è stata allestita all'interno dei locali del parco commerciale "Centro Sicilia" di Misterbianco che, nei quattro giorni dell'evento, ha visto la presenza di oltre 70 mila visitatori. All'evento hanno aderito Forze Armate e Corpi Armati dello Stato, Enti ed Associazioni varie, tutti legati al mondo del volo.

L'A.M. era presente con uomini e donne del Comando Aeroporto di Sigonella, del 41° Stormo Antisom, dell'11° Reparto Manutenzione Velivoli, del 61° Gruppo Volo Predatore. L'evento ha rappresentato per la Forza Armata una preziosa opportunità per far conoscere le proprie attività operative – comprese quelle svolte in Patria e all'estero – e incontrare i cittadini, appassionati del volo, di tutte le età, studenti e semplici curiosi, che si sono mostrati particolarmente interessati.

La partecipazione alla ricorrenza si è rivelata un valido momento di promozione dei valori dell'A.M, della sua immagine e del ruolo che ricopre, per la sicurezza del Paese e dei cittadini, con l'impegno quotidiano, 24 ore al giorno per 365 giorni all'anno.



Carmelo Savoca

41° STORMO Antisom - Armed Forces Malta

Dal 23 al 24 ottobre 2019, si è svolta a Sigonella una attività di cooperazione tra equipaggi del 41° Stormo e delle AFM – Armed Forces of Malta –, denominata “Fixed Wing Crew Knowledge Activity on TTPs”, finalizzata allo scambio di conoscenze e competenze nel settore del pattugliamento marittimo, con particolare riferimento alla Ricerca e Soccorso (SAR).

Due giorni molto intensi, nell’ambito di un accordo bilaterale della MICCD – Missione Italiana di Collaborazione nel Campo della Difesa – con Malta, allo scopo di condividere e confrontare esperienze e procedure nell’impiego del velivolo P-72A del 41° Stormo e del Beechcraft King Air B200 della AFM. Gli equipaggi delle due Nazioni hanno potuto svolgere attività di volo congiunta, effettuando attività dimostrative su entrambi i velivoli.

A bordo del P-72A, l’equipaggio nazionale ha dato dimostrazione delle capacità del Sistema d’Arma, nel campo del pattugliamento finalizzato alle attività di soccorso in mare. In particolare, è stato simulato l’avvistamento di naufraghi e tutte le successive fasi, dall’allertamento delle autorità preposte al coordinamento del soccorso in mare, agli OBT – On Board Technician – che si predispongono all’apertura della porta posteriore, per il lancio del fumogeno di segnalazione, per marcare la posizione esatta dei naufraghi, e al successivo lancio della zattera autogonfiabile.

A corollario, sono state altresì evidenziate le peculiarità dei sensori di bordo nell’ambito del pattugliamento marittimo e dell’acquisizione delle informazioni sia su mare che su terra.

Carmelo Savoca

Dall’alto:

L’equipaggio italiano con il P 72;

L’equipaggio maltese con il King Air B200;

Attività congiunta di Ricerca e soccorso.





*...saranno sempre nei
nostri cuori...*



*FRANCESCO BUTTA'
LUIGI BARZAGHI*

PROMOZIONI E RICONOSCIMENTI



IN ATTESA DI NOTIZIE

NOI degli ANTISOM La nostra Storia

NUMERO 9

DATA 31 dicembre 2019

NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

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

TELEFONI

348 6501713 - 348 6932294

Trovi il notiziario e altro ancora sul sito:
<https://clubantisom.com>

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

