



# CLUB DEGLI ANTISOM



## LA NOSTRA STORIA

NUMERO 10  
DATA 5 MARZO 2020  
NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI



## IN QUESTO NUMERO

1. ANNIVERSARIO	PAG. 1
2. CALTAGIRONE	PAG. 3
3. IN RICORDO DI E. CARRARA	PAG. 4
4. I CORSI DI STUDI NUOVI UFF.	PAG. 6
6. LA NASCITA DEGLI ANTISOM	PAG. 8
7. FRATELLI D'ARME	PAG. 10
8. VOLO ROMA – TOKIO	PAG. 14
9. LA MADONNA DI LORETO	PAG. 19
10. MISSIONE BEYOND	PAG. 20
11. MONUMENTO AVIATORI	PAG. 21
12. IL VOLO AL FEMMINILE	PAG. 23

## ANNIVERSARIO

Si dice comunemente che “il tempo vola” e chi, meglio di tutti noi che abbiamo trascorso la maggior parte della carriera volando, può condividere questo detto popolare.

E, il tempo è effettivamente volato da quel lontano 2002, quando ebbi la “vision” di fondare un Club di Specialità e non di Reparto, alla primavera del 2017 quando, ottenuto il nulla osta dei vertici della Marina e dell’Aeronautica, iniziammo questa affascinante avventura.

Sono passati tre anni e, come tutte le ricorrenze che riguardano persone e gruppi di persone, corre l’obbligo di celebrarle con il dovuto impegno, obiettività, passione, in quanto sono eventi che ci consentono di verificare l’unità, lo Spirito di Corpo che ci unisce e rinvigorire quel complesso e prezioso patrimonio di valori e di esperienze, ereditato e coltivato da tutti noi.

In queste occasioni è consuetudine fare un breve riepilogo delle attività svolte.

Consentitemi di derogare da questa regola non scritta, sia perché nel corso della nostra carriera siamo stati abbondantemente bersagliati da discorsi, briefing e messaggi, sia perché potrebbe apparire vanesio fare in questa sede, in questa occasione, un elenco delle iniziative e progetti realizzati.

Nella storia, solo Augusto ci provò con il suo “*Res gestae Divini Augusti*”, scolpito su due colonne di bronzo nel Campo di Marte a Roma. Ma, Augusto era Imperatore, il primo Imperatore di Roma e chi, se non lui, poteva permetterselo. Infatti di Augusto ce ne stato uno solo!

Tuttavia, molto semplicemente, desidero ricordare alcune delle iniziative ed attività significative, come la visita al Quirinale, a Palazzo Koch sede della Banca d’Italia, a Palazzo Colonna di Palestrina, all’Abbazia di San Nilo a Grottaferrata, a Palazzo Aeronautica per la presentazione da parte di ISPAVIAMAR del nuovo velivolo P-72 e, con particolare soddisfazione, alcune iniziative della Sezione Sicilia tra cui il primo incontro ufficiale al Casale dell’Etna di Paternò, la visita alla Società Flying Legend di Caltagirone, il Convegno sullo Sviluppo Aeroportuale della Sicilia e, in particolare di Catania.

Attenzione è stata dedicata inoltre all’incremento del numero di Soci che, ad oggi, ha superato la soglia dei 250! In merito, siamo ottimisti, prevedendo nel prossimo futuro consistenti adesioni anche da parte del Personale in Servizio.

Queste le attività salienti del triennio appena concluso, attività che, grazie alle possibilità del territorio, hanno consentito di tenere vivo quello spirito che ci ha sempre permesso di superare esaltanti, talvolta difficili, momenti professionali e, oggi come allora, determinante è stata la fiducia ed il sostegno nei nostri confronti, del nostro Decano, Generale di Squadra Aerea Giovanni Tricomi, a cui esprimo, a nome di tutti, un sincero, fraterno ringraziamento.



Un ringraziamento infine a tutti voi che sfogliate queste pagine con le quali cerchiamo di tramandare la nostra storia, il prezioso patrimonio spirituale e professionale della nostra Specialità.

Questa è la nostra “mission” a cui tutti noi, oggi come ieri, dobbiamo impegnarci a sostenere, con la certezza di essere stati protagonisti e parte viva di un complesso esemplare, attivo ed efficiente.

**E poter dire, con orgoglio, “io c’ero”!**

*Franco Catalano*



**Harpoon - Piana delle Orme**

**Palazzo Koch - Sede  
della Banca d'Italia**



**Quirinale - Scrittoio del Presidente  
della Repubblica.**





## IN RICORDO DI EUGENIO CARRARA

Chi non ha conosciuto il Comandante Eugenio Carrara, ha potuto avere un'idea precisa di quale uomo fosse già solo leggendo i necrologi sulla "Sicilia" che lo hanno definito: "ufficiale gentiluomo", "uomo raffinato e dall'elegante garbo" e "persona gentile e cortese".

Noi lo conoscevamo come un grande pilota, sicuro ed affidabile, con lui gli equipaggi volavano con sicurezza e fiducia nelle sue capacità. Ma...nessuno più di me può averlo conosciuto meglio.

Infatti la nostra amicizia risale al lontano 1963 quando, lui Guardiamarina ed io Aspirante Guardiamarina, ci incontrammo in Accademia Navale per il "pre-flight"; 40 meravigliosi giorni di pacchia assoluta.

E poi per 6 mesi a Grottaglie sul T6. Dopo tre giorni dal nostro primo volo da solista, lui "Giallo 312" e io "Giallo 313", in "linea voli" le sirene annunciarono un gravissimo incidente: era caduto un T6 con istruttore e allievo, durante la manovra della *vite*. Naturalmente, com'era prassi abituale, fummo mandati tutti in volo per effettuare la stessa manovra. Per questo evento Eugenio e io escogitammo il metodo per evitare di essere comandati dalla "Biga" a effettuare la *vite* da solista, iniziando a effettuare tutte le manovre acrobatiche che conoscevamo, "tonneaux", "looping" e "imperale", senza un ordine specifico appena prima di arrivare sul campo.

Il metodo funzionò sempre. Ricordo ancora che rischiammo di essere esonerati dal corso poiché un giorno rientrammo in aeroporto alle 5 del mattino, completamente bagnati perché eravamo andati a Gallipoli a fare il bagno vestiti. Alle 08:00 dal Comandante: ramanzina e alle 10 in volo.

All'inizio del corso eravamo in tredici Ufficiali di Marina: sei furono esonerati. Noi, tra i sette rimasti, dopo aver ricevuto l'aquila di pilota d'aeroplano, proseguimmo a Latina l'addestramento sul C45.

Rimanemmo ben presto in sei perché un collega dimenticò di spostare l'indicatore del livello di carburante per cui rimase senza benzina in "corto finale", finendo in un campo di zucche.

Tra i sei rimasti, uno dei più anziani aveva l'abitudine di andarsene a letto dopo "Carosello", Eugenio escogitò uno scherzo grandioso: sul letto del collega mettemmo il suo casco e, con una coperta, simulammo la forma di un corpo; aspettammo il suo rientro in cameretta, nascosti nell'armadio, sotto il letto e dietro la porta. Eugenio fece la parte del fantasma, dentro un lenzuolo e ululando come solo lui sapeva fare. Il nostro collega non accettò lo scherzo e non ci parlò per una settimana.

Dopo aver ottenuto l'aquila di Pilota Militare, arrivammo a Sigonella, dove Peppuzzo Trimarchi ci fece da istruttore per le manovre operative. Ricordo una sera, in hangar in attesa di volare, Eugenio e io sentimmo le sirene, perché il T.V. Cervino, bravissimo ma severissimo istruttore, con il suo allievo, il S.T.V. Cuzzola, era atterrato senza carrello. Dopo aver avuto la conferma che tutto si era risolto senza alcun inconveniente per i piloti, ci abbracciammo felici.

Eugenio ed io non avevamo un alloggio di servizio, perciò ci arrangiavamo come potevamo. Il nostro armadio era la macchina e ricordo di una notte passata in auto, alla ricerca di un aereo che era caduto a ovest di Sigonella. Fu l'inizio di una serie, non breve, di incidenti mortali.

I ricordi mi si affollano alla mente; troppi, per poterli raccontare tutti. Eugenio ed io, sempre insieme.

I turni di riposo a San Remo, nel 1964, durante il festival, nello stesso albergo dove alloggiava Mike Bongiorno; la missione in Turchia, l'addestramento allo sgancio di bombe a Brindisi, dove Eugenio si trascinava un trespolo che non posso descrivere nei particolari ma che era ben conosciuto da chi era stato con lui ai "tiri".



C. Braccio, M. Cervino ed Eugenio.



Dopo il passaggio sull'S2F, Eugenio rimase all'87° Gruppo mentre io fui assegnato all'88°, continuò la nostra amicizia come due fratelli. Un giorno gli presentai una bella ragazza, Iole. Dopo poco tempo, una mattina, al Circolo Ufficiali di Fontanarossa, Eugenio mi comunicò che l'avrebbe sposata.

Verso la fine degli anni 70, quando gli S2F avevano già fatto un certo numero di vittime, Eugenio rima- all'87° e io passai all'88° continuando a fare piantate di motore REALI.

Così ci comandavano e così facevamo.

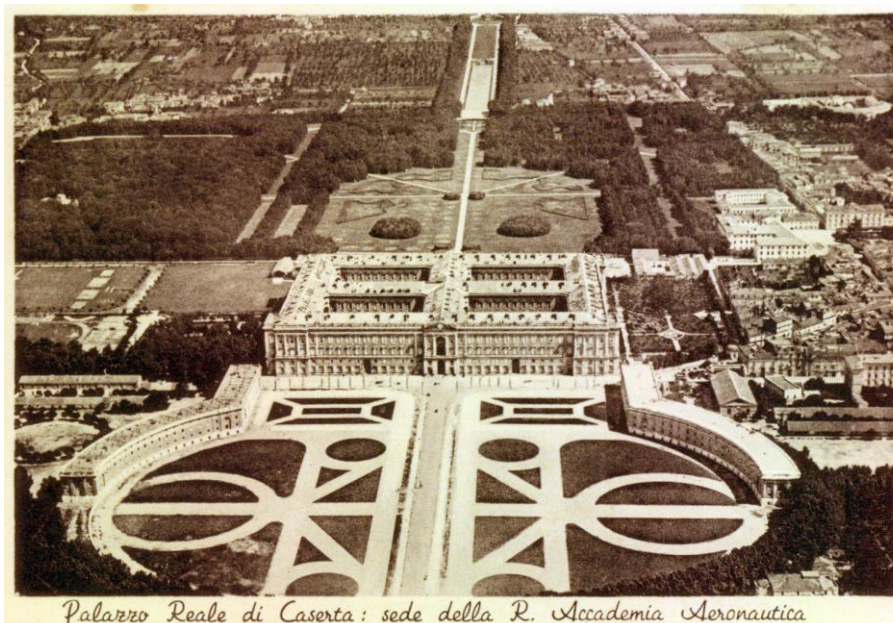
E poi gli Atlantic, velivoli eccezionali che ci hanno consentito di volare in sicurezza per tanto tempo. L'equipaggio, composto da tre piloti e da dieci operatori di volo, era una famiglia, all'interno della quale ogni membro aveva un compito da svolgere e doveva godere della fiducia degli altri perché l'errore di uno avrebbe potuto avere ricadute non semplici sull'efficienza di tutti gli altri. Ebbene, Eugenio era considerato un grande pilota, sicuro e affidabile, e tutti i suoi equipaggi avevano una completa fiducia in lui. Ora Eugenio non c'è più, è decollato per un volo senza ritorno. Ora credo, spero, mi auguro, che da lassù, nella pace che certamente si è meritato, ci veda e preghi per noi.

Ciao Eugenio, amico, fratello mio.

*Italo Marinari*

## I CORSI DI STUDIO PER I NUOVI UFFICIALI DELL' A.M.

"Tutto scorre, nulla permane". Anche questa volta, Eraclito ha fatto scuola!



Palazzo Reale di Caserta: sede della R. Accademia Aeronautica

Il progresso tecnologico e le mutate realtà sociali, non solo del nostro paese, hanno costretto le FF.AA. ad aggiornare l'iter formativo, in particolare del futuro personale dirigente.

Oggi, l'Accademia Aeronautica, il noto Massimo Istituto, si è trasformato in un Istituto di Studi Superiori a carattere universitario, per formare i giovani e le giovani che aspirano a diventare ufficiali. Una vera e propria Università che, in cinque anni di studio e addestramento e formazione militare, secondo il percorso prescelto, rilascia la Laurea Magistrale di II livello, come:

- Laurea in Scienze Aeronautiche per gli allievi del Ruolo Naviganti e del Ruolo delle Armi;
- Laurea in Ingegneria Aerospaziale, Civile o Elettronica per gli allievi del Ruolo Ingegneri;
- Laurea in Giurisprudenza, Laurea in Economia e Commercio per gli allievi del Corpo di Commissariato Aeronautico;
- Laurea in Medicina e Chirurgia, per gli allievi del Corpo Sanitario Aeronautico.

In particolare, gli allievi del Ruolo Naviganti Piloti, frequentano un corso di Laurea in "*Gestione dei Sistemi Aerospaziali per la Difesa*" secondo un piano di studi concordato con l'Università Federico II di Napoli comprendente discipline giuridico-economiche, scientifiche e di peculiare interesse aeronautico.

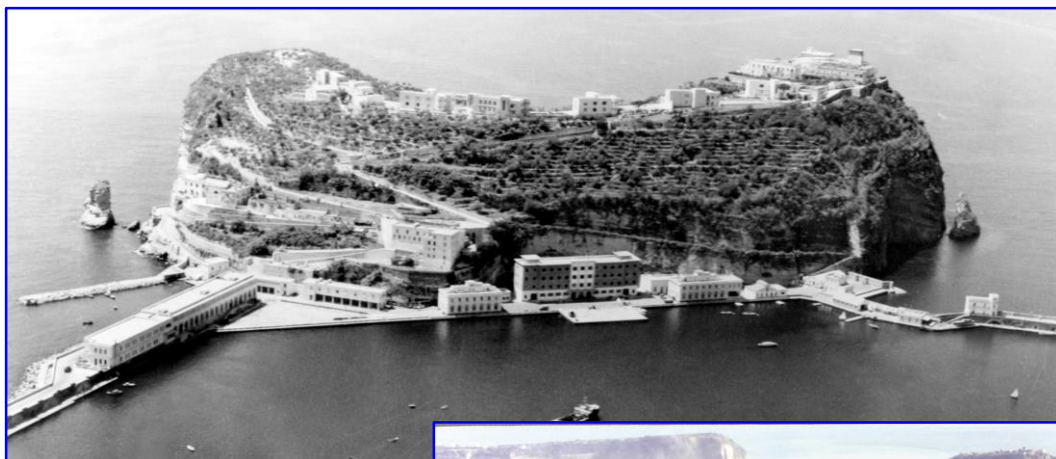
Gli allievi del Ruolo delle Armi, seguono un iter di studio simile a quello dei Naviganti, a eccezione dell'attività di volo, con attività specifiche per il loro inserimento e impiego nella Difesa Aerea, Controllo del Traffico Aereo, Telecomunicazioni, Informatica e Logistica.

Gli allievi del Corpo del Genio Aeronautico, conseguono la Laurea Magistrale in Ingegneria Civile, Strutturale e Geotecnica, Ingegneria Aerospaziale, Elettronica, Telecomunicazioni.

Per tutti è previsto inoltre uno specifico corso di studi finalizzato all'acquisizione di nozioni giuridico-economiche.

Il Ruolo Commissari prevede la Laurea Magistrale in Giurisprudenza o Economia e Commercio sempre presso l'Università di Napoli. Segue altresì un corso formativo e tecnico professionale per acquisire i fondamenti dell'organizzazione militare.

Saranno impiegati presso gli Enti dell'A.M. con funzioni direttive presso i Servizi Amministrativi



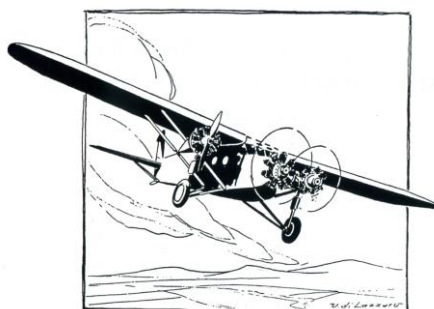
periferici e successivamente presso gli Enti Centrali per la gestione e controllo amministrativo, finanziario e consulenza giuridica.

Gli allievi destinati al Corpo Sanitario Aeronautico, frequentano i primi due anni presso l'Accademia Aeronautica ed i successivi quattro, presso la Federico II di Napoli per la Laurea Magistrale in Medicina e Chirurgia. Anche per loro è previsto un corso tecnico professionale per acquisire i fondamenti di cultura militare e dell'organizzazione della Forza Armata.

Il personale docente universitario assicura la formazione scientifica, tecnico militare, amministrativa, economico, giuridico e manageriale mentre agli insegnanti militari è affidato il compito della formazione di base dei futuri ufficiali con l'insegnamento di discipline militari, applicative e pratiche.

L'innovazione del piano di studi, come si può notare, riguarda in particolare i Naviganti che, da una formazione esclusivamente tecnica, vengono ad acquisire quelle capacità, al passo dei tempi, essenziali per i Dirigenti e Manager di una Forza Armata che, quotidianamente, deve anticipare il futuro!

*Franco Catalano*



## LA NASCITA DEGLI ANTISOM



Il 10 ottobre 1965 MARINAVIA mutò l'assetto organizzativo con la creazione del 41° Stormo nel quale confluirono l'87° e l'88° Gruppo: il comando del nuovo reparto, di base a Sigonella, fu assegnato al Colonnello Ferruccio Plocher, già comandante dell'87° Gruppo.

Mentre il livello addestrativo dei reparti A/S si attestava su valori molto elevati, e le frequenti partecipazioni ad esercitazioni interalleate ottenevano riconoscimenti ed apprezzamenti, gli S2F accusavano una preoccupante inadeguatezza operativa. Con l'avvento dei sommergibili di nuova generazione – convenzionali e nucleari – l'aereo mostrò i suoi limiti dovuti sia alla fatica operativa degli equipaggi, sia alla mancanza di una centrale di bordo automatizzata in grado di elaborare celermente i dati forniti dai sensori. Si impose la scelta di un successore, e scartata la soluzione nazionale per gli eccessivi tempi di sviluppo di una versione A/S del G.222, nel 1968 MARINAVIA si trovò a dover scegliere fra tre macchine straniere, l'Hawker Siddeley Nimrod, il Lockheed P3 Orion e il Breguet Atlantic, per rinnovare la linea della specialità. La Marina Militare mostrò un particolare interesse per il quadriturbina americano, ma considerazioni di ordine politico e commerciale fecero pendere l'ago della bilancia verso il biturbina francese, e nell'agosto 1968 il Ministro della Difesa Luigi Gui ratificò la scelta del BR-1150 Atlantic.

Questa macchina nasceva da una specifica NATO per un pattugliatore marittimo di elevate prestazioni, inviata nel 1958 ad una ventina di costruttori aeronautici: fra i progetti di massima pervenuti il Comitato degli Armamenti dell'Organizzazione Atlantica scelse il Breguet 1150. Si costituì un Consorzio di cinque Paesi – Francia, Germania, Stati Uniti, Belgio e Paesi Bassi – per il finanziamento del programma che venne avviato rapidamente, tanto che allo scadere del terzo anno il prototipo Atlantic 01 effettuava il volo inaugurale (21 ottobre 1961).







Dopo una prima produzione di 60 esemplari, 40 per l'Aéronavale francese e 20 per la Marineflieger tedesca, fu impostata una seconda tranches per soddisfare le necessità dell'Italia (18) e dell'Olanda (9).

In quel momento storico, in piena Guerra Fredda e con la Marina sovietica impegnata in un programma di espansione in tutti i mari del globo, l'Atlantic forniva la risposta giusta per l'ammodernamento delle aviazioni marittime dell'Alleanza Atlantica, e per l'Italia rappresentava un salto tecnologico di proporzioni siderali rispetto al Tracker.

In attesa dell'arrivo in linea del nuovo pattugliatore, gli S2F continuarono ad accumulare ore di volo: nel 1967 l'86° Gruppo partecipò a 12 esercitazioni interalleate e a 104 nazionali, oltre alla solita attività istituzionale che comportò anche voli di ricerca naufraghi della motonave israeliana Hashlosa.

Continuarono le missioni di monitoraggio delle unità navali sovietiche, che utilizzavano solitamente i bassi fondali al largo della penisola del Gargano per dare fondo alle ancore durante le lunghe crociere nel Mediterraneo.

Il 27 giugno 1972 fu consegnato a Tolosa il primo Atlantic destinato ai reparti Antisom di Marinavia.

L'aereo, MM 40108 e codice 41-70, fu trasferito sull'aeroporto di Sigonella, dove fu preso in carico dall'88° Gruppo che dal novembre dell'anno precedente aveva lasciato la sede storica di Fontanarossa.

Successivamente, nel corso del biennio 1972-1974 vennero consegnati al 41° Stormo altri otto biturbina, fino al completamento delle dotazioni.

Il 1° gennaio 1973 fu la volta dell'86° Gruppo, che entrò a far parte del neo-costituito 30° Stormo sull'aeroporto di Cagliari-Elmas: i rimanenti nove Atlantic della commessa italiana vennero schierati nella base sarda a partire dal 1974. Rimasero a Catania tre S2F che andarono a formare la 641ª Squadriglia collegamenti fino all'arrivo dei monomotori S-208M nel febbraio dell'anno successivo.

Iniziava frattanto il ritiro dei Tracker dalla linea di volo per raggiunti limiti d'età. Dapprima sette, poi altri 12 nel 1973: i restanti, meno due versati al 30° Stormo, rimasero in carico al 41° Stormo esaurendosi progressivamente fino alla messa a terra degli ultimi esemplari il 31 agosto 1978.

Nel campo della lotta Antisom l'arrivo dell'Atlantic costituì una vera e propria rivoluzione, un evento epocale che oltre a introdurre nel settore specifico nuove armi e nuove tecnologie, rinnovò in maniera significativa la filosofia d'impiego del mezzo aereo nello scenario aeronavale.

Per 45 anni la responsabilità di tenere aperte le rotte marittime nel Mediterraneo centrale è ricaduta sulle robuste ali dei Breguet Atlantic: ora tocca al nuovo pattugliatore ATR P-72A vigilare sul "Mare Nostrum".

**Giancarlo Garelo**



Da qualche giorno il Presidente mi chiedeva di scrivere per il nostro Notiziario un altro pezzo che trattasse di una qualche vicenda legata al nostro passato di aviatori Antisom, ma stavolta voglio disobbedire al mio Capo Equipaggio di tante missioni e vado di testa mia con tutt'altra rotta.

Ieri sono stato alla cerimonia al Quirinale dove, alla presenza del Capo dello Stato, si è svolto un concerto dedicato al ricordo della tragedia delle foibe ed all'esodo di trecentomila italiani che, per continuare a dirsi tali, hanno scelto di lasciare le loro case, i loro beni, i loro morti, per affrontare un destino incerto in altre parti d'Italia e del mondo, accolti spesso da una Patria ingrata che o li considerava gente che se l'era cercata o un problema in più in un paese che ne aveva già tanti, visto che usciva da una guerra disastrosa, ed alle prese con le enormi difficoltà di una ripartenza.

Qualcuno ha parlato degli esuli istriani, fiumani e dalmati come di "italiani due volte"; una volta lo erano diventati nel 1918, grazie alla vittoria nella prima guerra mondiale ed al passaggio all'Italia delle loro terre; una seconda volta era stata loro la scelta di rimanere tali scegliendo l'esilio, le difficoltà, la fame, l'incomprensione e le offese; stranieri in una Patria che volevano fosse ancora la loro; mentre scrivo è il 10 febbraio, proprio la "Giornata del Ricordo", che una legge del 2004 ha istituito per ricordare questa tragedia sino ad allora dimenticata, negata o, nel migliore dei casi, sminuita anche per ragioni che non mi soffermerò a raccontare.



Ma perché ne parlo oggi in questo articolo? Perché anche io sono un esule istriano, a dispetto di un nome che più sardo non si può; la Sardegna è la parte paterna ma l'istriana è quella materna e con mia madre, piccolissimo bimbo, ho vissuto il dramma dell'esodo, della paura, della spaccatura e della dispersione della famiglia. Sono ricordi che mi vengono dai racconti di mia madre, 99 anni tra poco, che di quei tempi, mi ha portato da un posto all'altro, sempre sola e sempre in fuga tra partigiani slavi, tedeschi, fascisti, collaborazionisti russi, ustasha, cetnici, bombardamenti americani e mitragliamenti di caccia inglesi.

Mio padre? Era un soldato, mi ha visto nascere, lo hanno trasferito che avevo dieci giorni, non ne abbiamo saputo più nulla e lo abbiamo rivisto dopo ventisette mesi, quando è riuscito a ritrovarci, a guerra terminata.

Con questo articolo voglio quindi ricordare quella tragedia e voglio però restare nel nostro ambito, anche se sarà un ambito decisamente tirato per i capelli: racconterò la storia di un marinaio e di un aviatore, di due istriani, di due Eroi, di due fratelli che, per questo loro essere tali, non possono che ricordarmi, e ricordarci anche oggi, che noi Antisom siamo fratelli d'arme, ancor prima che aviatori di due diverse Forze Armate; ovviamente la storia dei fratelli Visintini, Licio e Mario, mi colpisce in



in misura particolare, sia perché istriani e sia perché mi sento legato a loro per le mie scelte militari; in ciascuno di loro vedo riflettersi parte delle mie decisioni; in ciascuno di loro e delle loro storie forse risiedono le direzioni che ho dato, nel tempo, alla mia vita militare.

I colleghi che mi leggono perdonino se, ancora una volta, mi rifaccio al personale, ma lo faccio solo per meglio far comprendere il mio pensiero nei riguardi dei due fratelli; ecco, io sono, almeno sino ad ora, l'unico marinaio che abbia acquisito due dei più ambiti, ed anche più impegnativi brevetti che si possano ottenere nella Forza Armata: quello di "Incursore" e quello di "Pilota Militare"; e mai dimenticherò che il mio primo istruttore sub era un valentissimo Sottufficiale che era stato con Visintini sull'"Olterra", la famosa nave che, internata nelle acque spagnole antistanti Gibilterra, fungeva, sotto il naso degli inglesi, da base occulta dei nostri mezzi d'assalto subacquei.

Nessuno può paragonarsi a due Eroi come loro ma aver portato la stessa aquila di pilota dell'uno ed aver fatto parte del Reparto che è diretto erede di quello dell'altro non poteva che essere, e restare per sempre, un motivo di infinito orgoglio per me; perché davvero non credo ci siano tanti esempi di valore che uniscono, nella vita e sino all'estremo sacrificio, due fratelli.

Licio era nato a Parenzo il 12 febbraio 1915 e, da grande appassionato del mare, come da tradizione delle genti istriane, aveva voluto entrare nella Regia Accademia Navale di Livorno nel 1933 uscendone Guardiamarina quattro anni dopo; imbarcato inizialmente su alcune unità di superficie, con le quali aveva partecipato a missioni durante la guerra civile spagnola, era poi divenuto sommergibilista navigando sul Narvalo e più avanti sull'Atropo, a bordo del quale aveva preso parte alle operazioni per l'occupazione dell'Albania nel 1939.

La guerra lo aveva colto mentre era imbarcato sul sommergibile Torelli, con il quale aveva partecipato alla prima missione dei nostri sommergibili atlantici; ma Licio aspirava ad azioni ancora più incisive e pericolose tanto da richiedere, subito dopo, il trasferimento nei mezzi d'assalto della X<sup>a</sup> Flotiglia MAS in addestramento nell'area di la Spezia.

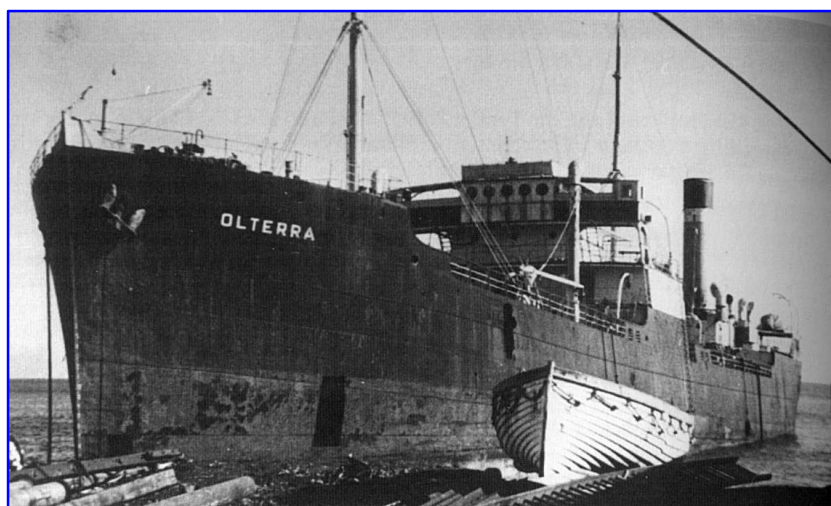
Si trattava, ovviamente, di un allenamento durissimo che lo aveva però condotto a diventare pilota dei famosissimi "maiali", i siluri a lenta corsa che due operatori dovevano "cavalcare" per portarli sotto le carene nemiche dove la testa esplosiva veniva agganciata per la successiva esplosione.

A maggio e a settembre del 1941 Licio, ormai Tenente di Vascello, aveva già preso parte a due missioni contro la base di Gibilterra che gli avevano fatto assegnare due Medaglie d'Argento al Valor Militare "sul campo".

Bisognava tuttavia fare un salto di qualità operativo perché l'avvicinamento dei "maiali" con i sommergibili diventava ogni giorno più complicato e a questo veniva a sopperire l'inventiva italiana che, nel più assoluto segreto, aveva individuato una possibile base clandestina nella già citata "Olterra"; l'equipaggio della nave veniva pian piano sostituito da operatori della X<sup>a</sup> che provvedevano ad organizzarla, sotto gli occhi dei "carabinieri" spagnoli e dello spionaggio inglese, in una perfetta base operativa e officina dei mezzi subacquei che da una zona allagabile ed una apertura nell'opera viva della nave facevano uscire i mezzi diretti verso la rada della colonia inglese; Licio Visintini aveva preso direttamente la direzione delle operazioni di questo gruppo di spericolati passato alla storia, anche cinematografica, come "I sette dell'Orsa Maggiore".

Ma egli non poteva limitarsi a fare da "direttore" delle operazioni ed aveva voluto essere parte attiva negli attacchi; nella buia notte sull'8 dicembre 1942, assieme al fedele compagno, il Sottocapo Palombaro Giovanni Magro, lasciava l'Olterra e dirigeva verso le ostruzioni nemiche che venivano brillantemente superate; le difese inglesi, organizzate dal Comandante Crabb, nostro valente avversario, erano state tuttavia molto incrementate con un continuo pattugliamento delle acque integrato dal lancio ininterrotto di cariche esplosive che avrebbero dovuto scoraggiare gli incursori italiani.

Una di queste centrava purtroppo in pieno il piccolo equipaggio ormai in fase di avvicinamento all'obiettivo, la corazzata Nelson; Licio Visintini e Giovanni Magro cadevano assieme come assieme si erano addestrati ad un compito difficilissimo, suscitando l'ammirazione anche dello stesso Crabb che a Venezia, una volta terminata la guerra, aveva voluto conoscere molti dei suoi compagni di avventura per esprimere direttamente e cavallerescamente il proprio affetto e la stima per il collega italiano.



Ma la famiglia Visintini aveva già dato alla Patria il durissimo contributo della perdita, nel 1941, del fratello di Licio, il Capitano pilota Mario Visintini; Mario era di due anni più grande del fratello, essendo nato, sempre a Parenzo, il 26 aprile del 1913 ma, al contrario del primo, la sua passione si era da subito manifestata per l'aviazione tanto che, appena diplomato, aveva fatto domanda per la Regia Accademia Aeronautica; purtroppo non era riuscito ad esservi ammesso ma questo non lo aveva scoraggiato tanto da decidere di iscriversi ad un corso per piloti civili a Taliedo.

Era riuscito, con questo, ad essere accettato ad un corso per piloti di complemento ottenendone il relativo brevetto militare nel 1937 presso la Scuola di Grottaglie e venendo assegnato al già prestigioso 4° Stormo di base a Gorizia, volando e facendosi le ossa sul CR 32, cosa che gli tornerà estremamente utile nella guerra di Spagna, alla quale aveva chiesto di partecipare nell'ambito dell'Aviazione Legionaria e dove effettuerà, con la famosa Squadriglia "Cucaracha", più trecento ore di volo, sostenendo sei combattimenti aerei ed abbattendo un velivolo Polikarpov.

Al rientro dalla Spagna tornava a volare con il 4° Stormo e contemporaneamente le proposte di decorazioni al valor militare venivano commutate nel transito in servizio permanente per merito di guerra, la cosa che più gli premeva perché gli consentiva di diventare definitivamente appartenente alla famiglia aviatoria.

Promosso tenente nel gennaio del 1940 era trasferito in Africa Orientale nell'aprile di quello stesso anno, ormai a due mesi dall'ingresso dell'Italia nella seconda guerra mondiale; saranno, come prevedibile, tempi durissimi per le nostre forze armate, e per l'Aeronautica in particolare, per le difficoltà di approvvigionamento in un teatro di guerra così lontano dalla madrepatria e totalmente circondato dal nemico.

Non era questa una situazione che potesse intaccare la tempra e lo spirito di questo “cacciatore scientifico”, come era ormai conosciuto, e Mario si metteva subito in luce come un combattente intelligente, audace e versatile; diventava davvero il terrore del nemico nei cieli dell’Eritrea come in quelli sudanesi e dell’Amhara e gli abbattimenti e le distruzioni a terra si facevano sempre più frequenti; non vi era aereo che gli potesse sfuggire arrivando ad abbattere, su Cheren, anche un Hurricane inglese; la sua fama veniva così ampiamente sfruttata dalla propaganda di guerra ma era una fama ben meritata tanto che le sue azioni gli valevano una Medaglia d’Argento ed una di Bronzo al Valor Militare e, infine, a gennaio del 1941, la promozione a capitano, ancora una volta per merito di guerra, per una azione davvero ardita poiché, essendo stato costretto il suo comandante di squadriglia a un



atterraggio d’emergenza dietro le linee inglesi, era atterrato vicino al velivolo incidentato, lo aveva incendiato e poi, liberatosi del paracadute, aveva fatto salire il comandante nello stretto abitacolo ed era riuscito a riportarlo nelle proprie linee pilotando il velivolo seduto sulle sue ginocchia.

Un pilota così efficace, che nessuno era riuscito a sconfiggere in combattimento, fu tradito dalla sua generosità e dal maltempo; l’11 febbraio 1941, dopo l’abbattimento dello Hurricane, era atterrato e, una volta rifornito il velivolo, ripartito alla ricerca di due piloti dispersi ma il tempo pessimo e le nubi basse lo tradirono; il mito di Mario Visintini era andato a schiantarsi contro le cime di una montagna.

Fu decorato, come il fratello, della Medaglia d’Oro al Valor Militare; di lui restava il ricordo e la sua qualifica di Asso con sedici vittorie accertate, e di Asso mondiale per le vittorie ottenute su biplani nella seconda guerra mondiale; nella baia di Massaua, su uno scoglio, fino a pochi anni fa era ancora presente una targa di marmo che lo ricordava; un amico, conoscendo il mio interesse per i fratelli Visintini, me ne aveva fatta avere una copia che è ancora, da qualche parte, tra i miei ricordi.

*Sergio Mura*



## VOLO ROMA - TOKIO



Due orologi – un Eberhard e un Longines – sono tra i protagonisti di un episodio poco conosciuto della seconda guerra mondiale: nel 1942 volarono da Roma a Tokyo, andata e ritorno. Si è in piena guerra e le potenze dell’Asse non possono comunicare tra loro via radio perché i codici segreti sono stati decrittati dagli anglo-americani. Italia, Germania e Giappone decidono di collegare i tre paesi con un regolare servizio aereo, anche per trasmettersi i nuovi codici. Gli italiani saranno gli unici a riuscirci, grazie ai due orologi ma non solo. Quella che segue è la storia dell’episodio. Tutti sanno che gli orologi sono utili alla navigazione aerea, così come sono utili per quella marittima. Nel caso in questione il problema è semplice: si deve fare un volo di oltre 10.000 chilometri da dividere in tre tappe – siamo nel 42 e l’autonomia di un aereo è quella che è – e la tappa più lunga è tutta su territorio nemico. Non c’è GPS, non c’è radar, non ci sono radioassistenze, radiofari, radiogoniometri, niente. Ci sono le stelle e i due orologi – o meglio cronometri: dunque, si può fare la navigazione astronomica. Però va fatta da un aereo e non da una nave; e qui casca l’asino, perché i sestanti disponibili sono da marina e non da aeronautica. È necessario studiare un sestante interamente nuovo, un sestante da aeronautica appunto. Perciò il “navigatore” del futuro volo si mette in contatto con gli esperti dell’Accademia Navale di Livorno, dell’Osservatorio Astronomico di Arcetri, dell’Istituto Geografico Militare di Firenze: studiano la situazione, controllano quel che hanno realizzato inglesi e americani – attraverso il materiale preso dai loro aerei abbattuti! – e inventano soluzioni ingegnose.



Infine, realizzano il nuovo sestante, che oggi – poco più di sessant’anni dopo – è completamente superato, abbandonato e dimenticato in qualche polveroso magazzino del Museo storico dell’Aeronautica di Vigna di Valle. Per i due cronometri fortunatamente c’è la Svizzera, e fortunatamente la Svizzera è neutrale. Dunque, vi si possono comprare un paio di orologi Modello Lindbergh alla Longines. Lindbergh è un nome famoso nella storia dell’aeronautica, è l’autore del primo volo senza scalo sopra l’Atlantico, da New York a Parigi in 33 ore e 39 minuti: 20-21 maggio 1927. Ed è anche famoso nella storia dell’orologeria, perché è proprio a seguito del primo volo transatlantico che la Longines crea, su indicazioni e disegno dello stesso Lindbergh, il modello a lui intitolato.

Un modello detto anche ‘Angolo Orario’, dotato di due quadranti interni, uno fisso e uno mobile, che convertono le ore in gradi di arco, come fa anche la lunetta mobile esterna: il navigatore regola l’orologio sul tempo di Greenwich (GMT = Greenwich Mean Time) e posiziona la lunetta mobile sul tempo reale, poi fa il punto col sestante e legge i gradi e i minuti d’arco sull’‘Angolo Orario’.

Sempre dalla Svizzera neutrale, si possono ordinare alla Manufacture d’Horlogerie Eberhard & Co. di La Chaux-de-Fonds – alla lettera – “10 pezzi Lepine Cronometri Astronomici per la navigazione, all’uso dell’Aeronautica, con cassa metallo cromato, grandezza a 20”, movimento senza sdoppiante, con quadrante 24 ore, e calendario dei giorni e mesi.” Al prezzo di “Netti Franchi Svizzeri 220,- al pezzo”. “Su tutti questi orologi” – prosegue la lettera di conferma dell’ordine della Eberhard – “figurerà la denominazione ‘Modello Magini’ e questo tipo di orologi sarà da noi internazionalmente depositato.” Come è chiaro, anche l’Eberhard è un modello speciale, col quadrante ripartito non sulle solite 12 ore, ma sulle 24 ore che corrispondono ai 15 fusi orari in cui è suddiviso il globo terrestre. Magini è il nome del «navigatore»; il comandante del volo si chiama Moscatelli, il secondo Curto, il motorista Leone, il radiotelegrafista Mazzotti.



L’aereo è un Savoia-Marchetti 75, opportunamente modificato per voli eccezionali e dunque siglato GA (Grande Autonomia): ha tre motori Alfa Romeo 128RC21, è dotato di impianto antighiaccio, di sestante tipo Platt, di eliche Idrovaria S53, di carburatori tarati sulla curva di minimo consumo specifico, di un potente apparato radio. L’SM.75 ha un’apertura d’ali di 30 metri e una lunghezza di 22; a vuoto pesa 11.200 chili, al decollo il peso massimo previsto è di 22.000 chili. Però il volo è estremamente rischioso; in più il Giappone, che non è in guerra con l’Unione Sovietica, non vuole che quest’ultima venga sorvolata da un velivolo militare e propone una rotta più meridionale, ma molto più lunga. Nell’attesa di una decisione definitiva, gli italiani – con un diverso equipaggio ma con lo stesso navigatore, e vedremo subito perché – fanno un volo di prova... Decollano il 7 maggio 1942 da Guidonia, 20 chilometri a est di Roma, e atterrano al campo K.3 di Bengasi. Bengasi – oggi, purtroppo, lo sanno tutti – sta sulla costa della Libia bagnata dal Mediterraneo, a metà strada tra Tripoli e Alessandria d’Egitto.

Poi ripartono a sera, puntano verso sudest, sorvolano il deserto libico, attraversano il Sudan, entrano in Eritrea e sorvolano Asmara. Là buttano dei manifestini di propaganda con scritto “Ritourneremo” – è il sesto anniversario della fondazione dell’impero, ma l’impero è già perso, Asmara e l’Eritrea sono in mano agli inglesi – e prendono la via del ritorno: Sudan, Libia, Mediterraneo, Sicilia, Tirreno e, finalmente, Roma-Ciampino. Bengasi Asmara-Ciampino: 29 ore filate di volo per quasi 7.000 chilometri: la prova è riuscita! Ma il diavolo – si sa – ci mette la coda: il giorno dopo, nel breve volo di trasferimento da Ciampino a Guidonia, 20-25 chilometri in tutto, i tre motori ‘piantano’ contemporaneamente e l’aereo vien giù. A dieci metri da terra. Nuovo aereo e nuovo equipaggio – non che il vecchio sia crepato, è solo fuori uso: tutto nuovo salvo il navigatore, che è l’unico a saper usare il suo sestante, ad aver studiato le posizioni delle stelle che dovrà osservare durante le lunghe ore di volo notturno, ad aver realizzato l’Eberhard. Dunque è l’unico a sapere – anche in piena Mongolia e in una notte buia e tempestosa – ‘dove’ diavolo si trova l’aereo e ‘quando’ si deve iniziare la discesa verso l’aeroporto, dove li aspettano per rifornirli e vederli ripartire.



**Aeroporto di Guidonia – I preparativi della partenza del SM.75 RT**

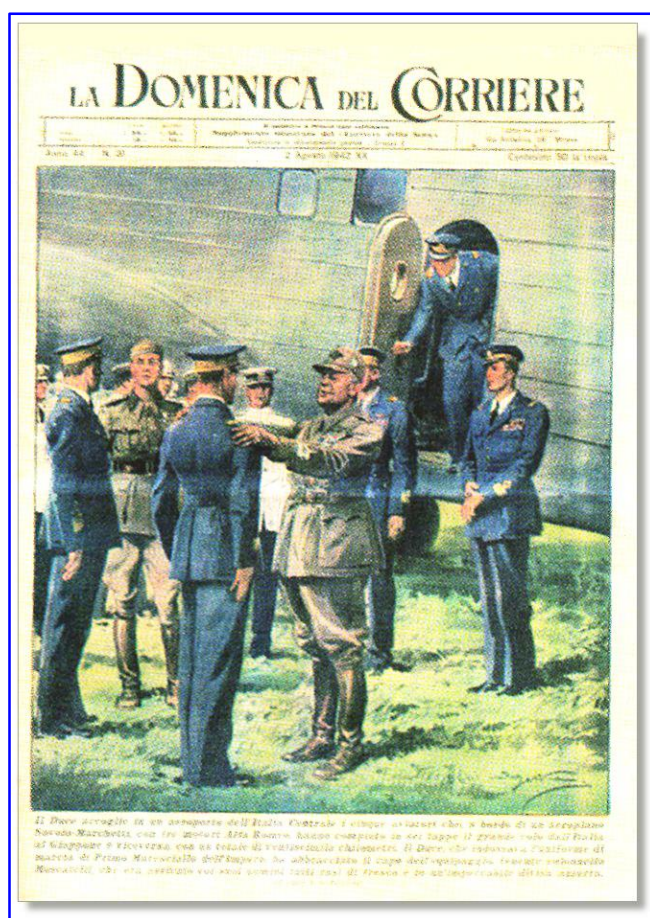
Il nuovo aereo – SM.75 RT (Roma -Tokyo) – decolla alle 5,30 del 29 giugno 1942 da Guidonia, sorvola Belgrado, Bucarest, Odessa e atterra alle 14,20 a Zaporoz’e sul Don in Ucraina. Questo è il punto più avanzato del fronte che divide i tedeschi dai russi. Qui l’aereo fa un pieno eccezionale e riparte col buio, la sera dopo, alle 18.00 GMT, con un decollo faticoso e lentissimo. Scrisse Magini anni dopo: “Le luci brillanti e continue degli scoppi coprivano l’orizzonte. Volavamo molto bassi su terra. Il tempo passava. Moscatelli e io decidemmo di tagliare la rischiosa linea del fuoco, ben visibile.

Spegnemmo le luci di posizione dell’aereo. Poi si tentò di evitare i tratti del fronte più luminosi, ma ogni manovra faceva perdere quota. Sebbene inquadrati più volte dalle fotoelettriche, presto ne venivamo persi. Un numero incredibile di traccianti saliva verso di noi, lentamente, molto lentamente, come in un film al rallentatore, e ogni volta era una stretta al cuore, poi passavano poco lontano. Vidi per la prima volta salire dritti verso il cielo strani fuochi d’artificio, lenti in apparenza, che avevano una strana coda. Erano razzi, ma non lo sapevamo. Quel tiro al piccione contro di noi durò abbastanza a lungo, a varie riprese, a intervalli di tempo. Il fronte era evidentemente apprestato a difesa su grande profondità.



Rostov sul Don e un altro paio di grossi centri erano in fiamme. Astrakan ci dedicò un'ultima salva. Poi non vedemmo più nessuno. Ci perdemmo nel cielo infinito dell'Asia e nel buio profondo della notte..." Li attendono il mar Caspio e il Kazakistan, il lago di Aral e il Balkash, i monti Altai e i Tarbagatai, la Mongolia e il deserto di Gobi. Dopo oltre 6.000 chilometri atterrano a Pao Tow Chen (oggi Bao Tou) sul fiume Giallo, alle 17.20 del 2 luglio. Sono in Mongolia interna, in mano ai giapponesi, e l'aereo viene ridipinto con le insegne del Sol Levante. Poi ripartono alle 10.35 del 3, sorvolano Pechino e Seul, e arrivano a Tokyo alle 20.00, dopo altri 2.700 chilometri. Il volo è un trionfo di audacia, di capacità tecniche, di regolarità, ma viene tenuto segreto: i giapponesi intuiscono che l'aereo ha sorvolato l'Unione Sovietica e non vogliono che si sappia in giro.

Il ritorno segue quasi la stessa rotta.

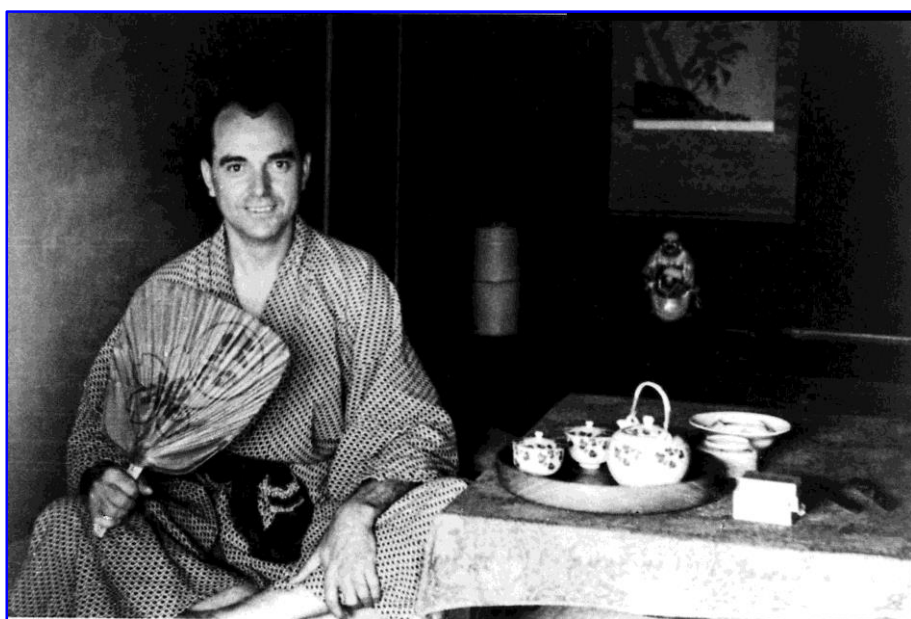


**La copertina della Domenica del Corriere:  
All'arrivo del velivolo, Mussolini premia  
l'equipaggio con la medaglia al Valor Aero-  
nautico.**

Partenza il 16 luglio alle 12.20 GMT da Tokyo per Pao Tow Chen, con arrivo a mezzanotte e quaranta. L'aereo, ridipinto con i colori italiani, decolla alle 21.45 GMT, pesantissimo, da un campo a oltre 1.000 metri di quota, con una temperatura elevata, di 24 °C. Partenza difficile, 28 ore e mezza di volo, arrivo pessimo. Ricorda ancora Magini: "Dopo una notte che non finiva mai, poco prima dell'alba arrivammo nei pressi del mar Nero. Il cielo era coperto: sotto stagnava uno sterminato lago di nebbia. Ci trovammo in difficoltà: la benzina non era abbondante, la radio fuori uso, io non ero in grado di usare le stelle che non si vedevano, né il sole che non era sorto. Girammo molto a lungo sopra la zona nord del mar Nero intorno al punto stimato di Odessa, sempre tra nubi pesanti sopra di noi e nebbie compatte sotto. Avvistammo all'improvviso un angolo dell'aeroporto: bastò uno sguardo tra Moscatelli e me: con manovra acrobatica c'infilammo in una striscia di prato malamente distinguibile in mezzo a fumi indistinti..."

E conclude: “Non fu facile persuadere il comando dell’aeroporto che arrivavamo dalla Cina e che dovevamo proseguire subito per Roma.” Ultima tappa: Odessa-Guidonia, sei ore e cinquanta per 1.500 chilometri. Mussolini attende l’arrivo e premia l’equipaggio. Il volo è eccezionale, l’impresa incredibile – anche se praticamente inutile tanto ai fini della guerra quanto a quelli del progresso aeronautico – l’episodio quasi sconosciuto. Tutto è dovuto agli uomini, all’aereo, al sestante e ai due orologi – gli unici che ci sono ancora. Insieme al disegno di Beltrame che celebra l’avvenimento, sulla Domenica del Corriere del 2 agosto 1942. I giapponesi “abbozzano”; del resto, né loro né i tedeschi son riusciti a fare altrettanto.

**Leonardo Magini**  
*L’autore è figlio del “navigatore”*



**Il navigatore Magini nel soggiorno a Tokio.**

Allo scopo ufficiale per lo scambio dei codici segreti, la missione fu utilizzata per uno scopo ‘privato’, con risvolti ‘molto delicati’ per le persone coinvolte.

L’addetto aeronautico a Tokio era il Col. Pil. Federici, marito della signora Clara Petacci, notoriamente, legata sentimentalmente al Duce.

Oltre ai documenti ufficiali, vi erano quelli per l’annullamento del matrimonio del Col. Federici da presentare alla Sacra Rota a firma dell’interessato.

Gli avvenimenti storici che coinvolsero Clara Petacci, interruppero la conclusione del processo.

## La Madonna di Loreto, Patrona degli Aviatori

### Visita agli Enti A.M. della Sicilia Orientale



Un'altra tappa del lungo percorso per i festeggiamenti del Giubileo Lauretano, l'Anno Santo promosso per il Centenario della proclamazione della Beata Vergine Lauretana a Patrona degli Aeronauti.

La Madonna di Loreto ha raggiunto in volo l'Aeroporto di Sigonella lo scorso 25 gennaio per incontrare tutti i devoti nel contesto della Circostrizione AM delle province centro orientali della Sicilia.

“In occasione del Giubileo Lauretano – ha spiegato il Col. Pil. Gianluca Chiriatti, Comandante della Circostrizione AM, del Comando Aeroporto e del 41° Stormo di Sigonella – è stata creata questa effigie itinerante che nei giorni scorsi, proveniente da Trapani con un velivolo P-72 A del 41° Stormo, è atterrata a Sigonella.

Il calendario, che inizialmente prevedeva un limitato numero di eventi, si è ulteriormente arricchito, dimostrando la grandissima vicinanza e devozione che vi è, da parte di tutto il territorio, nei confronti della Vergine Lauretana; giovedì 30 abbiamo partecipato alla Messa in onore di Sant'Agata e delle FF.AA., nel corso della quale l'Arcivescovo di Catania ci ha concesso il grande privilegio di poter condividere quel momento con l'effigie della Madonna di Loreto all'interno della Cattedrale.

La Sacra effigie, il 1° febbraio, è stata traslata a Messina dove è stata accolta dall'Arcivescovado e dal personale del Teleposto Meteorologico; domenica 2 febbraio, l'effigie, è stata accolta nella Cappella di Fontanarossa dagli uomini e dalle donne dell'Aeronautica Militare che, insieme alle loro famiglie, hanno assistito alla celebrazione di una Santa Messa officiata da don Alfio Spampinato, cappellano militare in pensione e accompagnata da canti sacri intonati dalla bellissima voce di Sandra Fallica. Dopo Fontanarossa, altre importanti tappe e momenti di condivisione”.

Tappa al Teleposto di Enna, poi ad Acireale, nella cui Cattedrale è stata celebrata una Messa solenne e, sempre ad Acireale, nella Chiesa della Madonna di Loreto. Sabato 8 febbraio nuovamente a Catania per una Santa Messa, officiata dall'Arcivescovo SER Mons. Salvatore Gristina e al Santuario di Santa Maria dell' Aiuto, dove al suo interno è custodita una riproduzione della Santa Casa di Loreto.

Poi è stata la volta di Siracusa, dove è stata affidata al personale della 137° Squadriglia Radar Remota, con una Santa Messa celebrata nella Basilica della Madonna delle Lacrime; i fedeli hanno reso omaggio alla Vergine presso il Distaccamento Aeronautico di Siracusa. Altre tappe sono seguite presso il Teleposto di Cozzo Spadaro e di Gela, a Comiso nella Chiesa di San Biagio e a Vizzini, dove la locale AAA ha organizzato vari eventi.

Data conclusiva del percorso Mariano, il 14 febbraio dove, dopo una Santa Messa presso l'Aeroporto di Sigonella, l'effigie della Madonna di Loreto ha salutato la Sicilia per volare alla volta di Lecce.

*Monica Colaianni*

## BEYOND, la missione dei record !



Dalla base spaziale di Bjkonur in Kazakistan, la navicella Soyuz Ms-13 alle 18.28 (ora italiana), del 20 luglio 2019, è iniziata la missione spaziale Beyond, che ha portato in orbita per la seconda volta l'astronauta italiano Luca Parmitano. Una data storica, che è coincisa con il 50° anniversario dello Sbarco sulla Luna avvenuto il 20 luglio 1969.

La Soyuz Ms-13 è atterrata, nella steppa del Kazakistan, alle 10,13 (ora italiana) il 6 febbraio 2020.

L'obiettivo della missione Beyond è stato quello di condurre ricerche scientifiche.

Il nome stesso, che significa "oltre", indica la volontà di spingere lo sguardo oltre i confini della Terra per ampliare le conoscenze. Sono circa 300 gli esperimenti scientifici che sono stati condotti nei sei mesi della missione. Dai primi di ottobre, Parmitano è stato, il primo italiano, a diventare comandante della Stazione Spaziale, e ad essere coinvolto in attività extraveicolari.

E' stata soprannominata la missione dei record, quella che ha visto "AstroLuca" totalizzare il numero maggiore di ore con la "testa fra le stelle", all'esterno della Stazione Spaziale Internazionale, 33 ore e 9 minuti. Ricordiamo infatti che qualche mese fa avevamo parlato della sua attività extra-veicolare e le numerose ore impiegate per riparare l'Alpha Magnetic Spectrometer (AMS-02) che non era stato progettato per durare così a lungo né tantomeno per essere riparato in orbita geostazionaria! Altra nota a favore del capitano. Il vero record però è stato quello raggiunto dall'americana Koch che ha raggiunto la maggior permanenza della storia, nello spazio: 328 giorni in totale ed è stata la prima a mettere piede sulla terra quando la navicella è atterrata in posizione verticale nella steppa del Kazakhstan!

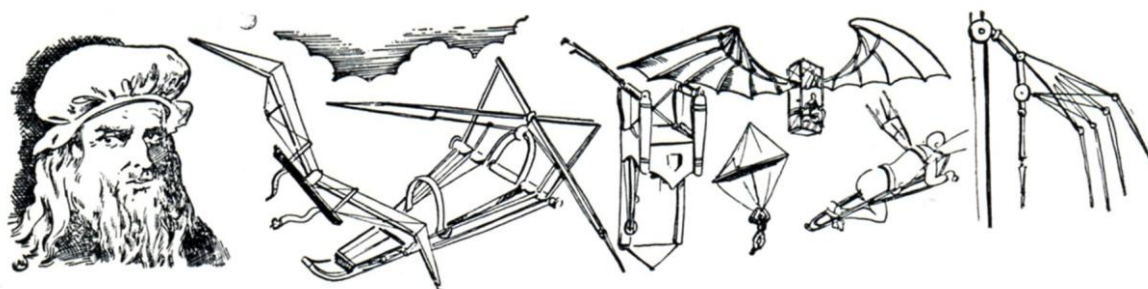
E' un grande orgoglio nazionale riconoscere i primati di "AstroLuca": 201 giorni di permanenza nello spazio, il primo italiano a capo di una missione sulla ISS, la più lunga permanenza in ore di attività extra-veicolare, tre record con una sola missione spaziale.

Tanti sono stati a commentare le sue imprese, anche il collega, Paolo Nespoli, in diretta facebook ha commentato passaggio per passaggio, seguendo le immagini provenienti dalla NASA, le fasi salienti del rientro in orbita dei tre astronauti. "AstroLuca" ha risposto a numerosissime domande di curiosi e appassionati e, si è lasciato andare ad un commento molto forte che riportiamo parafrasato: quando è stato tra le stelle, si è reso conto di quanto fosse stato abile l'uomo per arrivare fin lì, collaborando, e quanto sia in grado di essere efficiente e produttivo quando si trova a dover lavorare insieme ad altre persone a 450 km di quota per un obiettivo comune.

***"Immaginate di cosa sarebbero capaci gli esseri umani se collaborassero!"***

La missione Beyond ha avuto un forte valore simbolico tanto da spingere il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio con delega alle politiche spaziali Fraccaro a voler lavorare con Astro Luca alle politiche spaziali. Insomma le soddisfazioni sono state tante per tutti, un po' per patriottismo, un po' per amore nei confronti della ricerca e dell'Aerospazio!

***Giovanni Del Gais***



## Il Monumento a due Valorosi Aviatori



T.col. Marco Co'

T.col. Giuseppe Cornacchia

Il 20 agosto 1999 una coppia di velivoli Tornado decollavano da Trapani per una missione BBQ. Giunti all'altezza della città di Ribera uno dei velivoli accusava una grave avaria, rendendolo ingovernabile. Data la quota e la presenza di numerosi centri abitati in zona l'equipaggio, per scongiurare l'eventualità di fare precipitare il velivolo sulle abitazioni, che avrebbe causato sicuramente una strage di innocenti, con grande perizia riusciva a condurre l'aereo dalla terraferma sul mare. La manovra dava esito positivo ma date le condizioni di volo sicuramente proibitive, per l'assetto incontrollabile del velivolo, l'espulsione dell'equipaggio con i seggiolini non avveniva in

condizioni ottimali per lo sviluppo della regolare sequenza dei distacchi del seggiolino e del paracadute provocando la morte immediata dei due Giovani Ufficiali.

Sono venuto a conoscenza dell'incidente l'anno scorso, in occasione dell'Assemblea Regionale della AAA, svolta a Porto Empedocle ad aprile. Sono rimasto molto scosso della dinamica dell'incidente: infatti se l'equipaggio avesse azionato il sistema di espulsione, al verificarsi dell'avaria sicuramente, si sarebbe salvato.

Ma quali sarebbero state le conseguenze: alta probabilità d'impatto del velivolo sulle abitazioni con decine di ignari cittadini coinvolti tragicamente nell'incidente senza parlare della pessima ricaduta sull'immagine dell'A.M.. Non esito pertanto a qualificare il comportamento di questo piloti non solo come fulgido esempio di coraggio aeronautico ma soprattutto di concreta santità: hanno dato infatti la propria vita per salvare quella di altre persone, a loro sconosciute.

Queste considerazioni immediate sono state le motivazioni per cui ho desiderato subito fare qualcosa per ricordare a Tutti, oggi e per sempre, il sublime sacrificio di questi due Uomini, Sposi felici e Padri di due bambini ciascuno.

Mi sono pertanto consultato con la mia Associazione, con il 156° Gruppo volo, a cui i due Ufficiali appartenevano, con i colleghi di corso dell'Accademia Aeronautica per sentire il loro pensiero in merito.

Tutti sono stati non solo concordi sull'idea ma mi hanno fortemente incoraggiato a portare avanti la nobile iniziativa: la costruzione di un monumento ai due valorosi Aviatori, T.col. Marco Co' e T.col. Giuseppe Cornacchia, nella città di Porto Empedocle, nel cui antistante specchio di mare avvenne l'incidente.

La nostra Forza Armata spesso purtroppo è funestata da incidenti di volo con perdita di vite umane e, anche quello in argomento, potrebbe rientrare in una specie di avvenimenti di routine, indissolubilmente legati alla pericolosità intrinseca del volo. Ma il monumento non vuole ricordare un incidente aereo per quanto grave sia stato, vuole invece essere un monito per un'epoca come quella attuale così carente di atti concreti di solidarietà e di altruismo senza altri fini e così ricca invece di individualismo, che molto spesso sfocia nell'egoismo più becero e sfrenato.

Ritengo quindi che un piccolo investimento in quest'opera costituisca un immenso investimento per contribuire a costruire una società più giusta ed equilibrata, dove il coraggio a compiere una buona azione ha ancora diritto di cittadinanza e merita una risonanza sociale, che di solito è invece riservata agli eventi negativi quali stragi, omicidi, corruzione, epidemie, stupri e violenze di ogni genere.



Ritengo quindi che un piccolo investimento in quest'opera costituisca un immenso investimento per contribuire a costruire una società più giusta ed equilibrata, dove il coraggio a compiere una buona azione ha ancora diritto di cittadinanza e merita una risonanza sociale, che di solito è invece riservata agli eventi negativi quali stragi, omicidi, corruzione, epidemie, stupri e violenze di ogni genere.

Alla data odierna l'iter per ottenere le varie autorizzazioni sia da parte del comune di Porto Empedocle sia da parte della Forza armata è concluso ed entro fine mese inizieranno i lavori.

L'inaugurazione avverrà il 21 giugno prossimo e sarà impreziosita da una breve esibizione delle Frece Tricolori, che verranno a testimoniare la considerazione, la stima e l'amore nei confronti dei due Ufficiali da parte di tutta l'Aeronautica Militare.

*Placido Casella*

## **DONAZIONE**

**MONUMENTO AI VALOROSI AVIATORI T.C. MARCO CO' e T.C. GIUSEPPE CORNACCHIA**

**LA' DOVE IL MARE LI ACCOLSE - PORTO EMPEDOCLE**

FAI LA TUA DONAZIONE: IBAN IT82L0306967684510749161714    BIC: BCITITMM

C/C:                                    ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA - CATANIA

BANCA:                                INTESA SAN PAOLO, FILIALE: FTS SICILIA EST CORSO SICILIA, 53 - CATANIA

CAUSALE:                            **MONUMENTO AI VALOROSI AVIATORI - CLUB ANTISOM**

**AAA - Via G.Oberdan 31/c- 95131 Catania -Tel/fax 095316944**

**Cell. 3474389019 e-mail: [assoaeronaucact@gmail.com](mailto:assoaeronaucact@gmail.com)**



## IL MONDO DEL VOLO AL FEMMINILE

Mondiali di Volo a Vela, l'Italia sul podio. Il nuovo anno è iniziato in maniera strabiliante, in Australia a Lake Keepit, dal 18 gennaio, si sono disputati i WAG – Mondiali di Volo a Vela femminili –

Il podio si è tinto con il tricolore, la medaglia di bronzo è stata assegnata alla squadra, grazie al duro lavoro di Elena Fergnani e Margot Acquaderni Caraffini, capitanata dal coach Riccardo Briigliadori. Elena Fergnani è salita sul gradino più alto del podio nella categoria Club!

Congratulazioni alle nostre ragazze **VOLANTI**.



Elena Fergnani, terza classifica a squadra, pronta per un decollo.



Margot Acquaderni, sul podio più alto nella categoria Club.



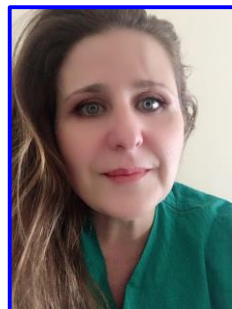
Il coach Riccardo Briigliadori, con Margot Acquaderni.

*...satanno sempre nei  
nostri cuoti...*



*EUGENIO CARRARA  
ETTORE DELLAI  
OLIMPIO CALLIGARO*

#### PROMOZIONI E RICONOSCIMENTI



Apprendiamo con soddisfazione che la Dott.ssa Marilena Viglietti, figlia del nostro Socio Giuseppe, è stata nominata Dirigente dell'UOS Dipartimentale "Servizio di Anestesia e Rianimazione" presso il Presidio Ospedaliero di Paternò.

Alla Dott.ssa Marilena, le nostre più vive congratulazioni per il prestigioso traguardo professionale raggiunto.

## **NOI degli ANTISOM La nostra Storia**

NUMERO 10

DATA 18 marzo 2020

NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

Per inviare materiale, articoli e segnalazioni:  
[clubantisom@gmail.com](mailto:clubantisom@gmail.com) - [catalanofr@alice.it](mailto:catalanofr@alice.it)  
[giua@libero.it](mailto: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



