



# **CLUB DEGLI ANTISOM**



**LA NOSTRA STORIA**

**NOTIZIARIO 12**

DATA 15 LUGLIO 2020  
NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

## L'AERONAUTICA E L'EMERGENZA CORONA-VIRUS

### IN QUESTO NUMERO

- |                               |         |
|-------------------------------|---------|
| 1. AERONAUTICA - VIRUS        | PAG. 2  |
| 2. GARELLO                    | PAG. 4  |
| 3. CAMBIO AL VERTICE DELL'AAA | PAG. 6  |
| 4. COINCIDENZE                | PAG. 7  |
| 5. 1° DRONE ITALIANO          | PAG. 9  |
| 6. METEO - 41° STORMO         | PAG. 10 |
| 5. LANZA DI TRABIA            | PAG. 12 |
| 6. AERONAUTICA O AVIAZIONE    | PAG. 14 |
| 7. S.R.M.I. CAPPELLINI        | PAG. 16 |

L'emergenza pandemica provocata dal COVID-19 è stata affrontata e contenuta, nella sua azione devastante, grazie anche al contributo dell'Aeronautica Militare che, con capacità, esperienza e competenza, ha realizzato opere necessarie, anzi indispensabili, per alleggerire il carico sanitario delle terapie intensive in atto nei nosocomi pubblici e privati.

In considerazione che i media non hanno dato alcun risalto a questo impegno che, anche per noi dell'ambiente è passato inosservato, ritengo utile e giusto, anche per gratificare i nostri colleghi in servizio, citarne alcuni particolarmente significativi, realizzati dai Reparti del Genio nel campo infrastrutturale, impiantistico e dal Reparto Sperimentale di Volo con la geniale trasformazione di maschere facciali da snorkeling in efficaci strumenti di protezione medica.

Il Policlinico Militare del Celio di Roma, individuato come Covid Hospital di riferimento per il Centro Italia, grazie ai lavori realizzati dal 2° Reparto Genio A.M., è stato potenziato con 50 nuove postazioni di terapia intensiva e semintensiva. Gli interventi infrastrutturali hanno riguardato la realizzazione degli impianti elettrici, l'adeguamento e l'implementazione degli impianti di condizionamento e ventilazione e la realizzazione degli impianti di gas medicali. Le nuove 50 postazioni sono andate a sommarsi ai 100 posti letto di degenza ordinaria, già presenti al Celio, dedicati ai pazienti Covid 19.

La necessità di operare in un ambiente ospedaliero, già fortemente impegnato nel fronteggiare l'emergenza sanitaria in corso ed evitare ogni possibile interferenza con l'attività sanitaria del Policlinico, ha imposto ai nostri colleghi turni di lavoro serrati, notturni e senza soluzione di continuità anche durante le festività pasquali.

Altro contributo di rilievo, quello fornito dal Reparto Sperimentale di Volo che ha trasformato, grazie all'impiego di una stampante 3D, maschere facciali da *snorkeling* in dispositivi di protezione medica. La modifica è stata possibile con l'installazione sulle maschere di due filtri realizzati appunto con una stampante 3D. A sua volta il Reparto Tecnologie Materiali Aeronautici e Spaziali ha selezionato il materiale più idoneo all'uso ed effettuato i previsti test per la verifica qualitativa ed operativa dei connettori in questione.



Briefing al CSMAM delle nuove attrezzature per l'emergenza (foto AM)





*Presentazione del nuovo Reparto COVID-19. (foto AM)*

Tale soluzione, destinata solo a particolari situazioni di emergenza in cui gli ordinari dispositivi di protezione respiratoria non sono disponibili, potrà essere adottata come protezione da parte del personale medico e sanitario in un utilizzo prolungato, con la garanzia di un corretto flusso filtrato di aria sia in ingresso che in uscita.

Il primo lotto di maschere e connettori è stato donato al Policlinico Casilino di Roma il cui Direttore Generale, Dott. Tullio Ciarrapico, in occasione della consegna, si è così espresso: : “La maschera di snorkeling (*trasformata*) si è rivelata di grande utilità per i nostri operatori sanitari, medici e infermieri, esposti al rischio COVID-19. Le superfici possono essere agevolmente disinfettate ed altrettanto agevole ed economica è la sostituzione del filtro ad alta efficienza FFP3. Ringrazio a nome di tutti i nostri operatori, l’Aeronautica Militare per questo aiuto che ha, per tutti noi, anche un importante valore morale”.

*Cosa dire? Un Sincero Well done !!!!*

*Franco Catalano*





Marinaio appassionato di volo, per oltre quattro decenni Giancarlo Garelo, mancato improvvisamente il 21 giugno 2020 all'età di 85 anni, è stato tra i rinnovatori della storiografia aeronautica italiana nel momento in cui era più avvertito il bisogno di uscire dalla fase mitica per approdare alla ricostruzione fattuale.

Se la specialità Antisom è quella nella quale Aeronautica e Marina si incontrano per lavorare insieme, Garelo sembrava destinato ad approdarvi.

Nato il 7 novembre 1934 a Cairo Montenotte (Savona), dove è mancato, si era appassionato di volo e aviazione giovanissimo. Suo padre Mario, classe 1901, era stato marconista prima sui dirigibili della Regia Marina e poi, transitato in Aeronautica, sugli idrovolanti (accompagnando tra l'altro Eugenio Casagrande MOVVM nel suo tentativo di traversata atlantica con l'S.55 "Alcyone", oggi conservato in Brasile come "Jahù" e unico esemplare sopravvissuto di quella gloriosa macchina), quindi a terra (a Monte Moro e poi al Lido di Venezia). Divenuto capitano nel 1943, diresse il 302° Magazzino di Padova.

Completati gli studi classici, Garelo sognava di indossare la divisa azzurra e diventare pilota.

Quando la madre, cui spettava la patria potestà dopo la prematura scomparsa del marito, rifiutò di firmare la domanda per il concorso in Aeronautica, il giovane si indirizzò prima alla facoltà di ingegneria di Genova e quindi all'Accademia Navale di Livorno (1953). Qui, con il corso Vichinghi, il cui capo corso Angelo Mariani sarebbe poi divenuto Capo di Stato Maggiore della Marina, partecipò nel 1956 al giro del mondo dell'incrociatore "Montecuccoli".

Promosso guardiamarina nel 1957, Garelo imbarcò inizialmente sulla cannoniera Alano ma, ormai sottratto alla tutela materna, fu rapido nell'aderire alla ricerca di piloti da parte della Marina. Insieme ad alcuni colleghi, tra i quali "Etto" De Angelis e Paolo Pecini, era stato così avviato alle scuole di volo della US Navy, prima a Pensacola e poi a New Iberia, in Louisiana, dove nel settembre 1960 conseguì le *wings of gold*. Al rientro in Italia prestò servizio sul Grumman S2F Tracker, prima presso l'87° Gruppo di Sigonella e quindi con l'86° di Capodichino. Svolse, inoltre, i prescritti periodi d'imbarco, comandando i dragamine Mango e Bambù e le corvette Todaro e Sibilla.





**Due momenti della vita aeronautica Antisom con colleghi dei Gruppi Autonomi e ai comandi del 747 Jumbo**

Nel grado di capitano di corvetta, la prospettiva di interrompere l'attività di volo militare e l'espansione della flotta Alitalia legato all'entrata in linea del DC-9 lo indussero a passare alle linee civili. Entrato in Alitalia nel 1969, volò su SE 210 Caravelle, Douglas DC-9, Boeing 727, Douglas DC-8, McDonnell Douglas DC-10 e Boeing 747, sul quale dopo 25 intensi anni concluse l'attività con oltre 15.000 ore di volo.

Libero dagli impegni di servizio, Garelo utilizzò la residenza a Roma e la possibilità di viaggiare per dedicarsi alla ricerca archivistica, approfondendo i temi più diversi, con un impegno impossibile da sunteggiare in poche righe. Nell'arco di trent'anni videro così la luce *Il Piaggio P.108* (1973), *Regia Aeronautica e Armée de l'Air* (1975), *Breda 65 e aviazione d'assalto* (1980), *La 173<sup>a</sup> Squadriglia RST* (1981), *Centauri su Torino* (1998), *Le Officine Aeronautiche Cant* (2003, con Decio Zorini) e [Il campo d'aviazione di Cairo Montenotte e dintorni](#) (2013), mentre resta inedito un lungo studio sulla missione militare aeronautica in Cina al quale lavorava da decenni. Fu tra i ricercatori e autori della collana *Dimensione Cielo*, per la quale firmò in particolare il volume 12, dedicato appunto alla specialità antisom. Scrisse inoltre monografie su diversi velivoli per la collana *Ali d'Italia* (Ba.65, P.108, Cant. Z.1007, Cant. Z.1018, CR.25). Collaborò con numerose riviste, ed in particolare con *IARB* e *Aerofan*, *Rivista Marittima* (per la quale curò a lungo la rubrica sulle aeronautiche militari), *Avions* e *Storia Militare*. Per quest'ultima pubblicò una fortunata doppia monografia sull'Aeronautica Nazionale Repubblicana, alla quale lo legavano ricordi personali quali l'adesione del padre e l'abbattimento di un B-17 cui aveva assistito da bambino.

Grande cultore della memoria, aderiva e collaborava a numerose associazioni attive in campo locale e aeronautico, compreso il Club Antisom.

La sua competenza e disponibilità lasciano – oltre alla moglie Silvana e i figli Francesca (sposata con l'autore di queste note, conosciuto proprio durante le ricerche in archivio) e Andrea - un vuoto difficile da colmare nella comunità storico-aeronautica italiana.

*Gregory Alegi*

## CAMBIO DELLA GUARDIA AL VERTICE DELL'ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA



L'Assemblea Generale dei Soci dell'Associazione Arma Aeronautica (AAA) ha eletto il Gen.S.A. Giulio Mainini, Presidente Nazionale del Sodalizio. Il passaggio delle consegne tra il Presidente uscente, Gen.S.A. Giovanni Sciandra, in carica dal 2012 ed il Gen.S.A. Giulio Mainini subentrante, ha avuto luogo a Palazzo Aeronautica, alla presenza del Capo di Stato Maggiore Gen.S.A. Alberto Rosso a testimonianza del forte legame che unisce l'Associazione con la Forza Armata.

Nel suo intervento, il Gen. Sciandra ha tenuto a sottolineare che, nel corso del suo mandato ha concentrato la sua attività nel “conservare e diffondere il patrimonio culturale dell'Aeronautica Militare” e, proseguendo, che “Tutti noi siamo ambasciatori dei valori dell'Arma Azzurra ed abbiamo il compito di far conoscere quanto e come opera per la sicurezza dei cieli, di accrescerne il prestigio ed il suo buon nome”. A sua volta, il Gen. Mainini, nel ringraziare il Capo di SMA, Gen.S.A. Alberto Rosso per aver concesso lo svolgimento della cerimonia in una sala storica del Palazzo e di salutare la gloriosa Bandiera di Guerra dell'Aeronautica Militare, ha confermato l'impegno dei Soci dell'AAA per le celebrazioni, nel 2023, del Centenario della Fondazione dell'A.M.. Il Gen. Alberto Rosso, riconoscendo l'estrema importanza delle attività della A.A.A. tese al custodire, tramandare storia, valori e tradizioni dell'Aeronautica Militare, ha rivolto espressioni di compiacimento al Gen. Sciandra “per l'intenso lavoro svolto in questi ultimi anni, caratterizzato da brillanti risultati “e i migliori auguri di buon lavoro al Gen. Mainini per “questo nuovo incarico di responsabilità che lo attende”.

Il “Club degli Antisom”, nell'indirizzare al Gen. Sciandra sentimenti di fraterna stima per la fervida attività svolta, rivolge al Gen. Mainini vivissime felicitazioni ed auguri per l'alto incarico assunto, certi che, grazie alla sua collaudata professionalità, alle sue spiccate doti di Leader, caratterizzate da profonda e convinta umanità, porterà la A.A.A. a traguardi di alto spessore e rara qualità.

Convinzione questa, grazie al suo ricco curriculum che inizia nel 1964 quando, con il Corso Centauro III, entra in Accademia Aeronautica. Conseguito il brevetto di Pilota Militare sul G 91T, consegue l'abilitazione sul velivolo TF 104G e assegnato al 53° Stormo Caccia di Cameri, dove ha svolto la maggior parte della sua esperienza operativa. Tra i numerosi incarichi ricoperti, citiamo quello di Comandante del 51° Stormo di Istrana, Comandante del 1° Centro Operativo di Regione di Monte Venda, Capo di Stato Maggiore e successivamente Vice Comandante della 1ª Regione Aerea, Capo del 5° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica, Comandante l'Accademia Aeronautica, Comandante la 1ª Regione Aerea, Comandante Operativo delle Forze Aeree/ 5° Centro Operazioni Aeree Combinate della NATO. In particolare, nel periodo in cui ha ricoperto quest'ultimo duplice e paritetico incarico, il Gen. Mainini ha esercitato, su delega del Capo di stato Maggiore dell'A.M., la direzione delle operazioni aeree per la difesa dello spazio aereo nazionale in uno scenario reso ancora più complesso dopo gli attentati dell'11 settembre 2001. Dal 2004 al 2007 è stato Comandante la Squadra Aerea e di Presidente del Consiglio Superiore delle Forze Armate. Ha volato per 3.800 ore su 26 velivoli, dal P148 all'Eurofighter, compreso l'F104 sul quale ha realizzato circa 1.400 ore di volo.



# COINCIDENZE



L'incontro del Santo Padre con il Gen. Tricomi.

Il 18 maggio 2020, le più importanti testate giornalistiche di tutto il mondo, i telegiornali, i servizi speciali TV nonché i social del Web, dedicarono le copertine, ed ampi servizi interni, ad un avvenimento speciale: il centesimo della nascita di Papa Wojtyla, passato alla storia, non solo ecclesiastica, con il nome di Giovanni Paolo II.

Giovanni Paolo II, 264° Papa della Chiesa Cattolica e Vescovo di Roma, fu eletto Papa il 18 ottobre 1978. Gigante della Chiesa Cattolica, nacque a Wadowice, piccola cittadina della Polonia, appunto il 18 maggio 1920, si distinse, nel corso del suo Pontificato, per una acuta e vigorosa azione politica e diplomatica contro l'oppressione politica che l'Unione Sovietica esercitava, spesso con la violenza, su tutti i Paesi del mondo, allo scopo di conquistarli e convertirli al comunismo.

Con una efficace azione coordinata con Lech Walesa, è stato pertanto uno degli artefici dello scioglimento dell'Unione Sovietica, del crollo del Muro di Berlino dei sistemi del socialismo reale. Senza che si sparasse un solo colpo di fucile !

Acclamato anche per la sua naturale empatia, nel corso del suo pontificato ha incontrato milioni di fedeli durante cerimonie religiose, di udienze ufficiali e di visite pastorali in Italia e nel mondo.



Il Comandante la 1° Regione Aerea

- Santo Padre, oggi ho l'altissimo onore e la gioia di riceverLa e darLe il benvenuto in questo luogo a nome dell'Aeronautica Militare Italiana e mio personale.
- La mia gioia per la Sua presenza è particolare perché vanto il privilegio di essere venuto al mondo nello stesso giorno in cui Ella, Santità, ha avuto i natali, il 18 maggio, anche se alcuni anni dopo la Sua Nascita.
- Ho sempre considerato questa felice circostanza un prezioso dono ed una Portafortuna che oggi, con la Sua altissima e gratificante visita, mirabilmente si avvera e, meravigliosamente si manifesta, come in un felice sogno.

Bentù: la tua ultima prefazione qui oggi presso la Scuola dei sottufficiali dell'Aeronautica e per noi un grande privilegio ed un onore.

Questo evento segna una tappa inimitabile nella vita della Scuola, tra i suoi momenti e le loro famiglie oggi qui riuniti per la gioia di poterLa ammirare ed onorare. Ma, nel contempo la Sua presenza, colma un vuoto poiché, come Sua Santità (ricordo), il 10 dicembre dello Santo Anno in occasione dell'inaugurazione dell'Anno Mariano la nebbia e la pioggia impedivano l'uso dell'elicottero e non ci consentivano di godere della Sua presenza.

Peraltro, oltre ad un prezioso audìo, nella veste di responsabile del Settore metodologico dell'Aeronautica, una anche de una preghiera, per tutti, rimasero inscoltate.

Per noi quindi, Santità, questo è un momento di gioia, ma gioia più che momento sentito e vissuto con grande forza profonda. Una è un'emozione, un primo tanto atteso, della gioia e della fiducia, la fiducia di avere la certezza di custodire gelosamente la Bibbia di un nuovo volume durante l'anno scorso oltre ad una sicura fede di consapevolezza, un sapere di profonda devozione, con gli angeli che la tua Alta Missione di Adoratore (comunione) energicamente svolta, per le benevolenti, pregando dell'umanità, sia efficace, lunga e felice.

Copia, manoscritta, del discorso del Gen. Tricomi.



Tra le tante presenze, non poteva passare inosservata la visita effettuata nell'estate del 1994 al Santuario della Madonna di Loreto, la nostra Patrona, sia per l'importanza dell'evento in sé sia per una particolare coincidenza emersa nel corso della preparazione dello stesso in quanto, trattandosi di un evento dalla peculiare fisionomia aeronautica, le funzioni di "padrone di casa" competevano al Comandante della I<sup>a</sup> Regione Aerea, all'epoca il Gen. S.A. Giovanni Tricomi!

Anni sono trascorsi da quel giorno, anni nel corso dei quali abbiamo assistito ad una modificazione esponenziale del nostro vivere, grazie allo sviluppo impressionante di una tecnologia che ha modificato la geografia del mondo, il modo di comunicare, di relazionarci.

E, proprio grazie all'Informatica, al Web, alle sue applicazioni social, cosa leggo il 18 maggio 2020 su Facebook?

*"Augura il meglio a Giovanni Tricomi che compie gli anni oggi" !*

A questo freddo ma opportuno messaggio, non ho potuto dare seguito semplicemente cliccando sulla tastiera del PC ma componevo a memoria il numero telefonico del nostro Decano, per formulargli a voce, a nome di tutto il Club, i nostri più fervidi auguri di Buon Compleanno !

Alla mia osservazione che il 18 maggio ricorre anche l'anniversario della nascita di Giovanni Paolo II, il Gen. Tricomi mi rispondeva che esistevano ben due coincidenze "ci chiamiamo entrambi Giovanni ed abbiamo la stessa data di nascita, naturalmente in anni diversi. Coincidenze che feci presente a Sua Santità, nel breve intervento di benvenuto a Loreto"!

Corrispondenza astrale che ha caratterizzato due personaggi che, ognuno nel proprio campo di attività, hanno raggiunto rilevanti, prestigiosi traguardi.

*Complimenti e, Buon Compleanno, Comandante*

*Franco Catalano*



## IL PRIMO DRONE ITALIANO ? HA VOLATO CENTO ANNI FA



Il primo drone italiano? E' stato realizzato ben 100 anni fa, verso la fine della 1<sup>a</sup> Guerra Mondiale.

Si trattava di un rudimentale aeroplano senza pilota, con una carlinga in legno, lunga poco più di sei metri e un motore a scoppio dotato di una unica elica.

Fu battezzato "Torpedine Aerea" e, tra il maggio ed il settembre 1918, in gran segreto, ne furono sperimentate quattro versioni presso la Base Militare di Furbara (Roma).

Dati e foto di questo primo drone tricolore sono stati svelati dal fortuito ritrovamento della Relazione Tecnica, originale, del progetto. Il 100° anniversario è stato celebrato nell'ambito di "Roma Drone Campus 2018", quinta edizione dell'unico evento professionale in Italia dedicato ai sistemi a pilotaggio remoto, organizzato a cura del Distaccamento di Ingegneria dell'Università Roma Tre.

L'ingegnere Aldo Curti, a cui si devono le ricerche sul progetto, a suo tempo affermava che «L'idea fu del Capitano di Fanteria Adelchi Manzoni e risale al 1916. Si trattava di un nuovo tipo di aereo, capace di volare in autonomia, con l'obiettivo di raggiungere e superare le linee nemiche per sganciare il carico bellico e poi, autodistruggersi». I quattro prototipi di "Torpedine Aerea" che furono costruiti, avevano caratteristiche diverse, ma tutti utilizzavano uno speciale carrello su binari ferroviari per il decollo.

Con la "Torpedine Aerea n. 4" si raggiunse lo stato dell'arte: il 14 settembre 1918 a Furbara. Il velivolo effettuò un volo di circa 150 metri, prima di distruggersi a terra. Gli esperimenti furono abbandonati a guerra pressoché finita e, per circa un secolo, il progetto fu praticamente dimenticato.

"Non potevamo non dare lustro a questo primo drone italiano" sottolinea Luciano Castro, Presidente di Roma Drone, "che può essere giustamente considerato il pioniere dei sofisticati droni che oggi sono sempre più diffusi in ambito civile e militare".

*Giovanni Del Gais*

## LA METEOROLOGIA AL 41° STORMO

RACCONTATA DA UN PROTAGONISTA

Nell'agosto del 1969, fui trasferito al 41° Stormo Antisom di Catania con alle dipendenze l'87° Gruppo Antisom basato a Sigonella e l'88° Gruppo Antisom a Fontanarossa, entrambi equipaggiati con velivoli "Grumman S2F-1 Tracker".

Dopo cinque anni di vita militare trascorsi prima presso l'Ufficio Meteorologico di Bari Palese e successivamente presso il 36° Stormo di Gioia del Colle, mi presentai al Corpo di Guardia di Fontanarossa dove iniziai la mia nuova esperienza in terra di Sicilia con un solenne rimprovero da parte del Capitano d'Ispezione soltanto perché mi presentai in abiti borghesi! A parte questo spiacevole inconveniente, fui accolto e "sistemato" in una camera di un grande casermone presso una località, poco distante dall'Aeroporto, denominata Ograi a San Giuseppe La Rena, che comprendeva anche alcune palazzine per le famiglie dei militari dello Stormo, l'Autoreparto e la Stazione trasmittente.

Dopo qualche giorno, esaurite tutte le procedure previste per l'assunzione in forza al 41°, iniziai il mio servizio di Ufficiale meteo previsore presso l'U.M.A. di 1ª classe (Ufficio Meteorologico Aeroportuale) dell'Aeroporto civile di Fontanarossa, poco distante dal Corpo di Guardia.

L'ufficio meteorologico era ubicato al piano terreno di una palazzina stile liberty in cima alla quale era posizionata una struttura metallica che fungeva da Torre di Controllo. Oggi la palazzina non esiste più e tutto lo spazio è occupato dalla moderna struttura del nuovo Aeroporto civile.

Presso l'U.M.A. si svolgeva un servizio di assistenza meteorologica in turni H24 formati da un ufficiale previsore e da un sottufficiale cartografo.

*Foto di gruppo degli studenti del Corso propedeutico di Meteorologia. Al centro, il Col. Pil. Francesco Catalano Comandante del 41° Stormo con gli insegnanti Dott. Paolo Arena e il Cap. Giuseppe Olivastro.*



Terminato il breve periodo di tirocinio, mi resi conto che il lavoro presso l'U.M.A. era differente da quello svolto al P.I.M. (Posto Informazioni Meteo) di Gioia del Colle dove l'assistenza meteo era rivolta solamente ai Gruppi di volo per l'attività volativa del giorno, per i voli notturni e per tutti i velivoli militari in transito sulla Base. A Fontanarossa, trattandosi di Aeroporto Militare aperto al traffico civile, si prestava assistenza meteo anche alle Compagnie Aeree in transito. Agli orari previsti, il pilota o un incaricato del servizio assistenza aeroportuale veniva in ufficio a ritirare il Cartello di rotta, gli ultimi Metar (condizioni meteo reali aggiornate ogni ora o mezz'ora sull'aeroporto di destinazione) e gli ultimi TAF (Terminal Airport Forecast) dell'aeroporto di destinazione e degli alternati.

Inoltre, ogni mattina, il Previsore smontante dal servizio notturno effettuava un briefing meteo per i piloti del 41° Stormo, presso la palazzina del Gruppo di volo all'interno del sedime aeroportuale, nella zona militare dell'Aeroporto di Fontanarossa.



Inoltre veniva effettuato un briefing meteo prima dei voli notturni quando programmati.

L'unica novità di rilievo era data dalla tenuta di Corsi Propedeutici di Meteorologia Aeronautica per gli studenti delle scuole superiori, corsi programmati annualmente dal C.N.M.C.A. (Centro Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aeronautica) e tenuti presso alcuni aeroporti nazionali dal personale meteo che vi operava.

Nel 1978 (20 settembre), la Bandiera di Guerra e il Comando del 41° Stormo venivano trasferiti sulla Base di Sigonella, a circa 30 Km da Catania.

Dall'aeroporto di Sigonella, appunto sede del 41° Stormo, operavano già dal 1960 (9 gennaio) l'87° Gruppo e dal 1971 (novembre) anche l'88° Gruppo volo trasferitosi al fine di disporre di maggiore spazio e d'infrastrutture più adeguate in previsione dell'arrivo dei nuovi velivoli Atlantic.

Intanto, gradualmente avveniva la dismissione dei velivoli S2F e, nel 1978 (31 agosto), la collocazione dell'87° Gruppo Antisom in posizione quadro.

A Sigonella esisteva solamente una Stazione meteorologica, non ubicata in prossimità della pista, per il rilevamento dei dati meteo in capannina (pressione, temperatura, umidità, quantità di pioggia e altro) e per l'osservazione del cielo (nuvolosità, altezza delle nubi, fenomeni atmosferici).



*Il Cap. Olivastro nell'Ufficio meteo circondato dai fogli generati con il MUFAX*

*La Torre di Controllo con in primo piano la palazzina TLC*

La stazione meteo era ospitata in una piccola stanza al piano terreno della palazzina TLC (telecomunicazioni) dove erano ubicati anche il CDA, alcuni uffici del personale tecnico, un ufficio meteorologico per l'assistenza ai piloti della US Navy, rischierati sulla Base e, in cima alla struttura, la Torre di Controllo.

*Giuseppe Olivastro*

**SUL PROSSIMO NOTIZIARIO SARA' PUBBLICATA LA SECONDA PARTE DELLA STORIA DELLA METEOROLOGIA DELLA BASE DI SIGONELLA**

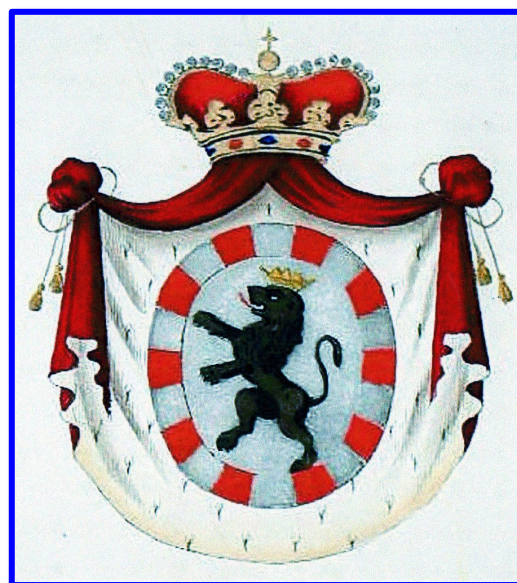


## IGNAZIO LANZA DI TRABIA

UNA PROMESSA NON MANTENUTA



*I fratelli Ignazio e Manfredi Lanza, entrambi Caduti*



*Stemma della famiglia Lanza di Trabia*

Circa tre anni fa, nel corso di una amichevole visita alla sede del giornale “La Sicilia”, quella che era iniziata come una conversazione su cose aeronautiche con Tony Zermo, storico giornalista del quotidiano catanese, si trasformò in una vera e propria intervista pubblicata a tutta pagina, dopo pochi giorni di un torrido agosto catanese.

Lo spunto fu di carattere storico quando, parlando dell’Aeroporto di Fontanarossa intitolato al grande Vincenzo Bellini, gli chiesi “sapevi che i terreni su cui sorge l’aeroporto di Catania erano proprietà dei Principi Lanza di Trabia? Avevano un figlio Ufficiale della Regia Aeronautica che, nel corso della Prima Guerra Mondiale, cadde in combattimento ed i genitori, in memoria del figlio, donarono tutti quei terreni all’allora Regia Aeronautica, a condizione di costruirvi un aeroporto, dedicato al figlio Ignazio, sede di un Reparto Operativo di Volo.

Ma chi era questo giovane Tenente, decorato con ben tre Medaglie d’Argento al Valor Militare il cui busto in bronzo all’ingresso di Fontanarossa, davanti al Corpo di Guardia, porgeva il benvenuto al personale della Base ed ai visitatori occasionali? Ignazio Lanza di Trabia dei Principi di Palermo, apparteneva ad una antica famiglia per cui nobiltà non significava “...orgoglio di uno stemma, fasto della ricchezza, distinzione del privilegio” ma “nobiltà vera, cioè dello spirito, superiorità dell’animo e nelle opere, fedeltà ad una tradizione di dignità e virtù, restata ferma nei secoli e tramandata attraverso le generazioni quale eredità più preziosa”. Aveva vent’anni, ai tempi della guerra di Libia, quando Ignazio Lanza di Trabia, come tanti giovani blasonati, si arruola come soldato volontario in Cavalleria del Regio Esercito. Dopo lo scoppio della guerra italo-turca, supera gli esami per Ufficiale e inviato, per il servizio di prima nomina, a Tripoli. Al rientro, transita in Servizio Permanente Effettivo (SPE) e frequenta la Scuola di Fanteria a Parma e poi la Scuola di Cavalleria a Pinerolo, da dove era passato anche l’Allievo Francesco Baracca, uscendone con i gradi di Tenente.

Scoppiata la Grande Guerra, decide di passare in Aviazione, “dove la morte falciava messe più copiosa di giovinezza” e, per potersi battere subito “nei giorni della Patria in lotta”, transita nel Servizio Aeronautico in qualità di Osservatore su aerei da ricognizione.





Riconosciuto da Gabriele D'Annunzio come “tra i più ardenti e puri Eroi dell'Italia nuova”, il 1° novembre 1917, decollato da San Pelagio, a bordo di un bombardiere Caproni Ca-33, cade in combattimento, dopo essere stato intercettato e abbattuto dagli aerei austro-ungarici avversari.

Il suo valore e le sue imprese, sono efficacemente evidenziate e condensate nelle motivazioni delle tre Onorificenze di cui è stato insignito e che ci piace citare.

#### **Medaglia d'Argento al Valor Militare**

“Dopo aver volato circa un'ora e mezza, prima nelle tenebre e poi nella nebbia, per eseguire un bombardamento, costretto ad abbassarsi per l'orientamento, trovatosi a quota bassissima (m.100) sopra le coste settentrionali dell'Istria, pur ritenendo quasi impossibile raggiungere la costa italiana, per la pochissima quantità di benzina, preferì tentare la traversata dell'Adriatico fra la nebbia, affrontando una morte quasi certa pur di non cadere prigioniero con l'aeroplano. Durante la difficile traversata, ritenendo imminente la caduta in mare, scriveva parole di sublime entusiasmo verso la Patria. Adriatico settentrionale, 16 febbraio 1916”.

#### **Medaglia d'Argento al Valor Militare.**

“Osservatore d'aeroplano, durante una ricognizione fotografica, sostenne con ardimento l'attacco di due velivoli nemici da caccia che colpirono l'apparecchio al motore ed al serbatoio della benzina. Mentre l'apparecchio, a motore spento, cercava di raggiungere le nostre linee, consumate contro gli inseguitori tutte le munizioni, rimaneva ritto verso il nemico ed al Pilota che lo esortava a non esporsi rispondeva: Non pensare a me, io debbo proteggere chi deve ricondurre l'apparecchio in Patria. Cielo Carsico, 11 febbraio 1917”.

#### **Medaglia d'Argento al Valor Militare**

“Osservatore d'aeroplano, con mirabile sangue freddo, eseguiva, fra il fuoco di numerose batterie antiaeree e di mitragliatrici, ricognizioni fotografiche a bassissima quota, che furono prezioso elemento di giudizio per i Comandi di Grande Unità nel giudicare delle distruzioni apportate alle difese nemiche. Altipiano Carsico, 17 maggio 1917”

Questo era Ignazio Lanza di Trabia, il cui busto in bronzo campeggiava all'ingresso di Fontanarossa ed oggi, con la cessione dell'Aeroporto all'Aviazione Civile, rivive, a imperitura memoria, in una piazzola di fronte al Circolo Ufficiali.

*Franco Catalano*



## AERONAUTICA o AVIAZIONE?



DIRIGIBILE o AERONAVE

E' una gustosa diatriba lessicale, vecchia di anni, che ha avuto anche momenti di discussione decisamente importanti. Per esempio, quando si trattò di scegliere il nome da dare alla nuova forza armata all'atto della sua fondazione, nel 1923: Regia Aeronautica o Regia Aviazione?

E poi tutti i derivati: aeronauta o aviatore? aeronautico o aviatorio? aeronavigazione o avionautica? aviocampo o aerocampo? Addirittura nel 1926, Italo Balbo, Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, incaricò un mito dell'aviazione pionieristica, Amedeo Mecozzi, di compilare un vocabolario tecnico aeronautico senza ricorrere ad idiomi stranieri. Con l'occasione affidò la Rivista Aeronautica a un altro mito in congedo, il generale Giulio Douhet, tra l'altro per raccogliere commenti e proposte sul tema. Si iniziò coniato la voce "aliente" per sostituire quella di "velivolo senza motore".

Ma la questione era nata ben prima in terra di Francia. Clément Ader, un formidabile capostipite dei pionieri dell'aviazione, alla fine dell'ottocento rinunciò a chiamare il suo prototipo "*aéroplane*" e lo chiamò "*avion*" mutuando l'espressione dal latino "*avis*", riferita agli uccelli.

Oltre al riferimento al volo attivo esercitato dagli uccelli, Ader aveva anche un problema pratico: non poteva usare le parole "volo" e "volare" perché in francese significano anche "furto" e "rubare", e così chiamò "aviazione" l'organizzazione di uomini, mezzi ed infrastrutture che si occupavano di volo. Coniò anche *avier*, *aviage*, *avionnerie*.

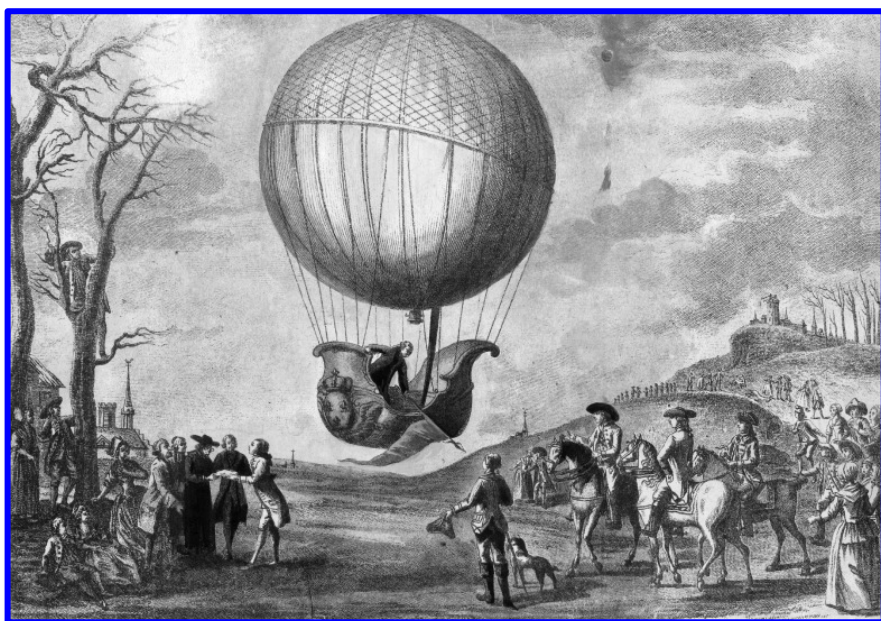
La particella "avio" trovò successo anche in Italia (aviosbarco, aviorimessa, aviolancio, aviorifornimento). Stranamente negli anni 30, quando anche in Francia si costituì la forza armata indipendente, essa non fu chiamata né Aviazione come suggeriva Ader e nemmeno Aeronautica, parola che risaliva addirittura all'origine stessa dell'avventura moderna del volo umano, al volo con gli aerostati, per merito dei francesissimi fratelli Montgolfier.

Era stata quella attività a dare corso ai nomi aeronautica e aeronauta, riferito ai coraggiosi manovratori dei globi aerostatici. E invece la nuova forza armata fu denominata "*Armée de l'Air*!" cioè Armata dell'Aria, mutuando il termine dalle schiere degli eserciti di terra: un vero e proprio affronto alla nascente specialità. Anche in Spagna nel 1910 nasce la forza armata indipendente per la guerra aerea e anche qui assume una denominazione tipicamente di origine terrestre "*Ejército del Aire*".

Nei paesi anglosassoni si userà l'equivalente di Forza Aerea (Air Force), un'espressione decisamente più affine al compito svolto, che poi verrà tradotta un po' in tutte le lingue.

In Italia si inizia con gli aeronauti, ovvero gli aerostieri per i palloni e i dirigibilisti per i dirigibili, mezzo aereo quest'ultimo, che in altre lingue sarà detto aeronave. Nel 1910 il Ministero della Guerra del Regno d'Italia istituì, nell'ambito delle specialità del Genio, all'interno del Battaglione Specialisti, la Sezione Aviazione. Nel 1912 all'indomani dell'esperienza libica, si istituisce un ente centrale di aviazione che viene chiamato "Ispettorato Aeronautico". Con l'entrata nella prima guerra mondiale l'Ispettorato viene costituito in "Corpo Aeronautico Militare".





**Ballon monté, mongolfiera o aerostato**



Si immette così la denominazione che poi rimarrà, per progressive modifiche, sino alla costituzione della forza armata indipendente che erediterà il medesimo nome. L'abbandono della locuzione "Aviazione Militare" non obbedì pertanto a considerazioni semantiche ma ad una automatica e cronologica sostituzione di termini. Dal punto di vista dei significati, il termine "Aeronautica" era composto da un aggettivo (aereo, che come prefisso diviene aereo), e da un sostantivo (nautica, ovvero arte di governare la nave), ne deriva anche nauta, cioè marinaio.

Aeronautica pertanto significa: arte di governare la nave per aria. E aeronauta significa marinaio dell'aria, come astronauta diverrebbe marinaio degli astri. L'arte di governare un velivolo non è assimilabile per queste considerazioni alle attività marinare, che al più sono accostabili al governo di palloni e dirigibili. In base a questi ragionamenti si ritiene corretto l'uso del termine Aviazione con le conseguenti derivazioni aviatica, navigazione, aviatore. Il prefisso "avio" non ha però riscontrato l'uso teorico che si riteneva corretto. Andrebbe usato, secondo i puristi, il termine "**aeronautica**" per il più leggero dell'aria, ovvero i mezzi che usano i principi della (aero)statica, e "**aviazione**" per gli apparecchi che sfruttano i principi dell'aerodinamica.

A ogni buon conto il lavoro per redigere un vocabolario di terminologia aeronautica (aviatoria!) in lingua italiana fu portato avanti con fiero cipiglio, soprattutto nel periodo fascista quando la guerra ai termini stranieri divenne talmente maniacale da cadere nel ridicolo.

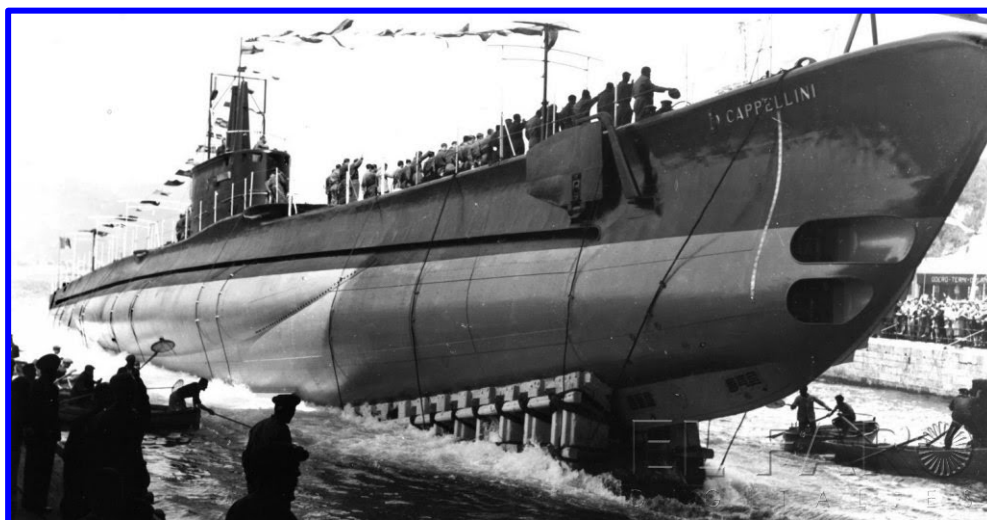
Nel '34 è edito il tomo Terminologia Aeronautica a cura del Ministero dell'Aeronautica, contenente 1.500 lemmi. Nel 1964 è data alle stampe una nuova versione aggiornata con 10.000 termini tradotti in inglese, francese, tedesco e spagnolo. Un successivo tentativo nel 1985 fallirà. Si arriva pertanto ai giorni nostri con l'uso italianizzato di termini stranieri (per lo più inglesi) che stravolge i significati e finisce col creare un gergo incomprensibile. In definitiva però possiamo affermare che oggi in Italia, "**aeronautica**" è usato con significato prevalentemente militare, mentre "**aviazione**" è maggiormente inteso ad indicare l'ambito civile.

*E' un po' come la storia del calabrone, secondo le leggi dell'aerodinamica lui non potrebbe volare, ma siccome lui non le conosce... vola lo stesso!*

*Franco Di Antonio*

## IL COMANDANTE SALVATORE TODARO IL BUON SAMARITANO AL PERISCOPIO

*Allarme! Tutti sottocoperta! Chiudere i compartimenti stagni! Immersione rapida!  
Quota periscopio! Camera di lancio...siluri uno e due pronti!  
Motori elettrici a mezza forza! Massimo silenzio!  
Santa Barbara aiutaci!...:due... caccia torpediniere inglesi...ci hanno visti.  
1942- Oceano Atlantico. 50 miglia al largo nel golfo di Biscaglia.*



Il varo del Smg. CAPPELLINI

Lo vidi sulla bancarella di un venditore ambulante al mercatino della Montagnola a Bologna un sabato mattina assolato. Era lì tra le altre cose vecchie: un sommergibile in miniatura lungo quasi un metro, fissato ad una tavoletta in legno tarlato di mogano. Il battello, opera di qualche artigiano del ventennio fascista, era fatto di alluminio opaco ossidato e sulla base di appoggio c'era applicata una targhetta ovale di ottone con la scritta incisa in corsivo: *S.R.M.I. CAPPELLINI*. Lo guardai più da vicino incuriosito: non vi erano altre diciture, tranne una minuscola etichetta di carta dentellata con un numero di catalogo quasi illeggibile scritto con inchiostro blu. Il venditore lo aveva appoggiato su di un foglio di giornale sgualcito, una vecchia copia della Domenica del Corriere. Il foglio a colori era datato 25 ottobre 1940 XVIII. Sul frontespizio: *Si pubblica a Milano ogni settimana. Supplemento illustrato del "Corriere della Sera" Centesimi 40 la copia*. La pagina illustrata disegnata da Beltrame raffigurava una battaglia navale nel mare in tempesta. Si vedeva lo scafo del sommergibile in emersione mentre tutt'intorno colonne d'acqua segnavano altrettante cannonate sparate da una nave nemica. Alcuni marinai del sommergibile erano intenti a caricare, manovrare e far fuoco con il cannone di bordo.

Pensai: povero sommergibile Cappellini della Regia Marina, finito tra vecchie abat-jours e alari da camino, fra gli orologi a cucù e vecchi tostapane. Fosse stato di dimensioni più ridotte, lo avrei acquistato. Non avendo in casa il posto ove collocarlo, avrei dovuto metterlo in cantina e, francamente, non valeva la pena comprarlo.

Il sommergibile Cappellini, allo scoppio della guerra, fu affidato al Comandante Salvatore Todaro, una splendida figura di Ufficiale di marina. Todaro fu destinato alla guerra nell'Atlantico e riuscì, con successo tra i primi battelli, ad attraversare lo stretto di Gibilterra e raggiungere la base del Comando sommergibili italiani "Betason" di Bordeaux.





In pochi mesi il comandante ed il suo sommergibile diventarono famosi in tutta Europa. Il 15 ottobre del '40, Todaro avvistò un grosso piroscafo belga al servizio degli inglesi: il Kabalo. Decise di non silurarlo. Emerse ed intimò, per mezzo del segnalatore ottico, al comandante nemico di abbandonare la nave. Quando vide le scialuppe in acqua allontanarsi, affondò il piroscafo con il cannone di bordo. Todaro aveva una caratteristica: preferiva il cannone al siluro, emergendo a pochi metri dalle navi nemiche. In quella circostanza, rimorchiò le lance dei ventisei naufraghi e incredibilmente, sempre navigando in emersione, esponendosi a tutti i rischi, li trainò per quattro giorni e quattro notti. Quando il mare diventò molto agitato, il cavo di traino si spezzò ed egli decise di prendere a bordo i naufraghi. Dopo 750 miglia riuscì a farli approdare, in sicurezza, sulle coste delle Azzorre.

Tutti i giornali europei ne parlarono. Gli inglesi rimasero senza fiato per questo atto di coraggio e spirito cavalleresco.

Gli alleati tedeschi ci rimasero però male. L'ammiraglio tedesco Karl Doenitz, espresse parole di elogio e lo propose per una decorazione, tuttavia, in via riservata, fece sapere al comando italiano che il comportamento di Todaro era censurabile in quanto, così facendo, poteva influenzare negativamente i comandanti dei suoi U-Boot.

Un giornale portoghese (il Portogallo, come la Spagna, era neutrale) pubblicò questa lettera di una lettrice che fece il giro d'Europa: *Vorrei, se possibile, che queste righe fossero trasmesse al comandante del sommergibile italiano che ha affondato la nave Kabalo. " Signore, fortunato il Paese che ha dei figli come voi! I nostri giornali pubblicano il racconto di come avete agito nei confronti di una nave che il vostro dovere ha obbligato a silurare. Vi è un eroismo barbaro e un altro davanti al quale l'anima si mette in ginocchio: questo è il vostro...Siate benedetto per la vostra bontà che fa di voi un eroe, non soltanto per l'Italia, ma per l'Umanità. Una portoghese. Lisbona, novembre 1940."*

Todaro fu richiamato all'ordine dai tedeschi, ma non ne tenne alcun conto. Un mese dopo ripeté, pari pari, l'operazione del Kabalo, affondando e poi salvando i naufraghi del piroscafo inglese Shakespeare, confermando la sua fama di piantagrane e di "originale", combattendo in emersione con il cannone: modo assolutamente fuori dagli schemi. Todaro non avrebbe potuto essere in servizio attivo in marina, per giunta al comando di un sommergibile, perché aveva una lesione alla colonna vertebrale e portava il busto ortopedico. Egli riusciva, tuttavia, a convincere i medici militari che stava benissimo.

Capitano di corvetta, trentaquattro anni, era un uomo di profonda ed originale cultura. Passava le ore studiando testi antichi di letteratura, astronomia, matematica ed inoltre aveva una vera passione per la psicanalisi. La sua fama di corsaro gentiluomo si colorò di aneddoti e l'equipaggio riteneva che avesse una sorta di preveggenza. In effetti c'era, in quel suo pizzetto di barba nerissima, un certo che di mefistofelico ed anche, nel suo sguardo obliquo, magnetico, indagatore, qualche cosa di stregonesco. Era molto amico del comandante Fecia di Cossato, altro valoroso sommergibilista.

A questi, la vigilia di Natale del 1941, confidò che aveva la sensazione strana di non riuscire ad immaginare il suo futuro e pertanto riteneva fosse giunto il momento della sua fine. Nell'Atlantico, nel 1942, la guerra condotta dai sommergibili assunse aspetti terribili. Il Cappellini intercettò una grossa nave mercantile inglese: l'Emanueus.

Pino Santarsiere

SUL PROSSIMO NOTIZIARIO SARA' PUBBLICATA LA SECONDA PARTE DELL' ARTICOLO



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



**GIANCARLO GARELLO**  
**UGO (JACK) OLDANO**

#### PROMOZIONI E RICONOSCIMENTI

*“Il Consiglio di Amministrazione del Monte dei Paschi di Siena ha nominato alla unanimità la Dott/ssa Rosella Castellano, membro del C.D.A. dell’Istituto.*

*Congratulazioni alla Dott/ssa Rosella per il prestigioso incarico assunto e complimenti a Papà Rocco”.*

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

NUMERO 11

DATA maggio 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



