



CLUB DEGLI ANTISOM



LA NOSTRA STORIA

NOTIZIARIO 13

DATA 25 OTTOBRE 2020
NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

IN QUESTO NUMERO

- | | |
|---------------------------------|---------|
| 1. I NOSTRI CADUTI | PAG. 2 |
| 2. VISITA ON. CALVISI | PAG. 3 |
| 3. CAMBIO COMANDO 41° STORMO | PAG. 4 |
| 4. ATLANTIC AL MUSEO AM | PAG. 6 |
| 5. DUBBIO AMLETICO | PAG. 8 |
| 6. MANUTENZIONE VELIVOLI | PAG. 9 |
| 5. GUERRA AEREA DI LIBIA | PAG. 11 |
| 6. METEOROLOGIA AL 41° STORMO | PAG. 15 |
| 7. IL MISTERO DI AMELIA EARHART | PAG. 17 |
| 8. COM. SALVATORE TODARO 2° | PAG. 19 |



I NOSTRI CADUTI

Per non dimenticare i momenti dolorosi della nostra storia, momenti che noi anziani abbiamo superato con cosciente determinazione, con spirito di servizio, con attaccamento alle Istituzioni, al nostro Paese, alla Marina e all'Aeronautica Militare ma soprattutto per onorare i nostri Amici, i nostri colleghi Caduti in volo, venerdì 28 agosto abbiamo organizzato una solenne funzione religiosa in loro suffragio.

Grazie alla sensibile disponibilità di Monsignor Salvatore Genchi, già Cappellano Militare presso il 41° Stormo, il rito è stato eccezionalmente officiato nella prestigiosa Cattedrale di Catania, nella Casa di Sant' Agata, Patrona della Città che, da decenni, ospita i Reparti Aerei Antisom e sotto la cui Celeste protezione, insieme alle loro famiglie, vivono e operano uomini e donne della Marina e dell'Aeronautica.

Presenza che ha conferito particolare solennità all'evento, quella del Comandante del 41° Stormo, Col. Pil, Gianluca Chiriatti che, a capo di una folta rappresentanza del personale dello Stormo, ancora una volta, ha dimostrato palese attaccamento alla nostra Specialità, alla nostra storia, alle nostre tradizioni.

Nonostante il torrido pomeriggio catanese e le note restrizioni conseguenti al COVID, numerosi i Soci dell'Associazione Arma Aeronautica di Catania guidati dal Presidente Gen. Placido Casella, dell'Associazione Arma Aeronautica di Acireale con il Presidente Lgt. Vito Telesca, della Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica con il Presidente Cap. Salvatore Chisari. Tutte Associazioni di cui, come noto, fanno parte Equipaggi di Volo, Personale della Logistica, del Controllo del Traffico Aereo, della manutenzione dei velivoli, tutte persone che, grazie alla loro elevata professionalità, hanno consentito che le missioni affidateci, venissero sempre portate a termine con successo e in sicurezza.

Con evidente commozione di tutti i presenti, abbiamo rivolto il nostro riverente pensiero a tutti coloro che, meno fortunati di noi, hanno scritto con il loro estremo sacrificio, la nostra storia. Storia che tutti noi abbiamo il dovere di celebrare, ricordare e trasmettere ai giovani, affinché conoscano le loro origini, le loro radici e siano così orgogliosi di appartenere ad una Istituzione con un glorioso passato da cui acquisire quei veri, forti valori che li motiveranno e sosterranno nei momenti difficili della loro prestigiosa, articolata, affascinante carriera.

Sono stati 59 i nomi dei Caduti che ho letto, uno per uno: 59 in venticinque anni!

Ed è a Loro, ai nostri Eroi, che, al termine della funzione, abbiamo dedicato la Preghiera del Marinaio, recitata dal Guardiamarina Esci, il più giovane Pilota di Marina e la Preghiera dell'Aviatore, da chi vi scrive, il più anziano dei Piloti dell'Aeronautica!

Franco Catalano



MINISTERO DELLA DIFESA

IL SOTTOSEGRETARIO DI STATO ALLA DIFESA

Intervento del Sottosegretario di Stato alla Difesa, On. Giulio Calvisi, al termine della visita ufficiale al 41° Stormo Antisom.

Il 41° Stormo dell'A.M. esempio di cooperazione interforze ed internazionale.

“Anche nel corso di questa emergenza sanitaria avete garantito lo svolgimento dei vostri compiti principali. Il contrasto della minaccia subacquea e navale, il servizio di ricerca e soccorso in mare a lungo raggio, il controllo del traffico mercantile nell’ambito delle operazioni contro il terrorismo internazionale e il controllo dello spazio aereo civile e militare della Sicilia orientale sono tutte attività che avete svolto e continuate a svolgere con competenza e professionalità, senza risparmio di energie. A tutti voi va il sentito ringraziamento delle Istituzioni e dei cittadini” – ha detto il Sottosegretario alla Difesa, Giulio Calvisi, nel corso di una visita presso il 41° Stormo dell’Aeronautica Militare.

“Questo Stormo si distingue dagli altri Enti dell’Aeronautica Militare per alcune peculiarità ed in particolare rappresenta un esempio di forte sinergia e cooperazione interforze ben collaudata ed efficiente fin dal 1965, in netto anticipo rispetto all’attuale forte sviluppo interforze dello strumento militare. Infatti, voi mantenete una veste tipicamente interforze attraverso un connubio tra le due componenti Aeronautica e Marina che vede gli equipaggi del vostro principale sistema P-72A formati da Ufficiali piloti e Sottufficiali operatori di bordo appartenenti alle due Forze Armate.

Questa base militare rappresenta, altresì, un esempio concreto di una sinergica collaborazione a livello internazionale, che vede la componente militare italiana garantire il supporto tecnico, logistico e operativo ai colleghi di altri Paesi della UE che operano presso questo aeroporto nell’ambito della missione EUNAVFORMED, così come il sostegno che assicurate agli americani della Naval Air station e ai colleghi dei 15 Paesi NATO coinvolti nel Programma AGS Force, di cui l’Italia è il terzo Paese contributore in termini finanziari. Un programma, quest’ultimo, che ho avuto modo di inaugurare lo scorso 17 gennaio con la consegna del secondo velivolo Global Hawk, alla presenza del Segretario Generale della NATO, Jens Stoltenberg.

Sono certo che continuerete a svolgere i vostri compiti con dedizione e passione, valori che hanno sempre contraddistinto gli uomini e le donne di questo prestigioso Stormo” – ha concluso l’on. *Calvisi*.



Il Col. Chiriatti, l'on. Calvisi, il Gen. cazzaniga e il gen. Moschini alla consegna del crest dello Stormo. (foto A.M.)

CAMBIO DI COMANDO AL 41° STORMO

Mercoledì 30 settembre 2020, ha avuto luogo presso l'hangar manutenzione velivoli di Sigonella, la cerimonia di cambio al comando del 41° Stormo Antisom e dell'Aeroporto di Sigonella tra il Comandante uscente Col. Pil. Gianluca Chiriatti e il subentrante Col. Pil. Howard Lee Rivera.

L'evento, presieduto dal Comandante le Forze di Supporto e Speciali dell'Aeronautica Militare, Generale di Divisione Aerea Achille Cazzaniga, con la presenza dell'Ispettore dell'Aviazione per la Marina, Generale di Brigata Aerea Carlo Moscini, si è svolto nel rigoroso rispetto delle misure precauzionali imposte dall'emergenza sanitaria legata al Covid-19.

A suggellare la sobria cerimonia, la presenza della Bandiera di Guerra del 41° Stormo, decorata di due Medaglie d'Argento al Valor Militare e una al Valor Civile, la partecipazione, del decano della Specialità Antisom, Gen.S.A. Giovanni Tricomi, del Gen. B.A. Francesco Catalano Presidente Nazionale del "Club degli Antisom", del Gen. B.A. Vito Fiore Presidente della ANRAA, di autorità civili e militari della Sicilia Orientale, compresi i Presidenti dei Sodalizi di Forza Armata del Territorio, e i Comandanti degli Enti - nazionali e stranieri - presenti sull'Aeroporto Siciliano. Tra questi, l'11° Reparto Manutenzione Velivoli, il 61° Gruppo Volo Predator - e quelle internazionali stanziali - la Naval Air Station Statunitense e la NATO AGS Force - nonché gli assetti stranieri impegnati periodicamente nelle operazioni di Eunavformed Irini (Lussemburgo e Polonia).



Il Colonnello Chiriatti, grato di avere avuto l'opportunità di conoscere la Sicilia - per lui "una Terra meravigliosa" - ha tenuto a ringraziare tutte le realtà con le quali in due anni di lavoro ha intrapreso sfide e contestualmente dato impulso verso un futuro che per Sigonella si delinea sempre più intenso e rigoglioso. Quella stessa Sigonella definita dal Col Chiriatti *"una realtà dai tratti peculiari e poliedrici, intrisa di molteplici attività la cui delicatezza, risonanza e complessità ne indica la rilevanza, per l'Aeronautica Militare e per tutto il nostro Paese. Comandare la Base ed il 41° Stormo è stata una straordinaria ed irripetibile esperienza di vita, che mi ha fatto maturare come Ufficiale e come uomo, regalandomi enormi soddisfazioni e sentimenti veri..."*.

Il Colonnello Rivera, nel corso del proprio intervento, dopo i Vertici AM per la fiducia accordata, ha ringraziato il personale di Sigonella che si appresta a guidare *"Un anticipato ringraziamento lo devo a tutto il personale di Sigonella con il quale mi accingo a tornare a lavorare. Se oggi sono nuovamente qui, nelle vesti di Comandante, il merito è soprattutto Vostro, per la fiducia ed il sostegno che mi avete dato negli anni addietro nei diversi incarichi ricoperti presso il Reparto. Adesso tocca a me contraccambiare! ...delle Vostre capacità e competenze io ne ho già contezza"*.

Il Generale Moscini, nel salutare gli intervenuti all'evento, ha espresso il proprio orgoglio e soddisfazione per il tanto lavoro svolto a Sigonella, nel periodo di transizione per la recente entrata in linea del nuovo velivolo P-72A che, ha detto il Gen Moscini, *“ci ha portato, non con poca fatica, all'imminente completamento della flotta e alla progressiva maturità tecnica del sistema d'arma, che avverrà nel corso del prossimo anno. Avete mantenuto grande impegno e fermezza sull'obiettivo, crescendo nella professionalità e in competenze tecniche che si sono rivelate preziosissime. Avete onorato tutti gli impegni, assicurando al meglio la missione al servizio del Paese, in termini di mantenimento della sicurezza delle vie di comunicazione marittime e di concorso con le altre istituzioni dello Stato, anche durante il difficile periodo di “lockdown” quando avete operato brillantemente, senza soluzione di continuità, coniugando bene l'operatività con la salute del personale”*.

Il Generale Cazzaniga, a conclusione degli interventi, ha salutato gli Ospiti intervenuti, ha porto il proprio deferente saluto alla Bandiera di Guerra del 41° Stormo e ricordato i Caduti del Reparto nell'assolvimento del loro compito. Si è complimentato con il Col. Chiriatti per l'ottimo lavoro svolto e rivolto al Col. Rivera i migliori auguri per continuare sulla strada di successi già tracciata. Continuando nel discorso, ha sottolineato i grandi sforzi compiuti dal personale facente parte del 41° Stormo e dell'Aeroporto di Sigonella: *“La peculiarità del Vostro Reparto che lo rende “unico” e, pertanto, punto specifico di riferimento per la Forza Armata, è rappresentata dall'insistenza sul sedime militare di altri Enti/Reparti di Forza Armata, interforze, interagenzia e internazionali che da questa base operano quotidianamente, a qualsiasi ora del giorno e della notte in tempi rapidissimi, al servizio del cittadino, a garanzia della stabilità internazionale.*

Questa particolarità, oltre a dare prestigio, impone obblighi di ospitalità rilevanti, ribaditi nella missione assegnata al Vostro Reparto che racchiude l'essenza del Vostro operare con orgoglio, ininterrottamente e con i risultati che sono sotto gli occhi di tutti”.

Carmelo Savoca



Consegna del gagliardetto del nostro Club al neo Comandante Rivera.

RIAPRE IL MUSEO STORICO DELL'AM CON UN F-16 E UN ATLANTIC



Dopo lavori di ristrutturazione, il Museo di Vigna di Valle riapre con grandi novità, che anticipano quelle che saranno realizzate per il Centenario AM del 2023

Dal 31 ottobre prossimo, il Museo Storico dell'AM tornerà ad essere aperto al pubblico, dopo un periodo di lavori di riqualificazione ed adeguamento delle proprie strutture espositive che permetteranno ai visitatori di poter apprezzare al meglio i velivoli ed i cimeli che raccontano la storia del volo militare in Italia e quella degli uomini e delle donne che ne sono stati protagonisti.

A riaprire idealmente le porte del Museo è stato il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Gen SA Alberto Rosso, nel corso di una sobria cerimonia che si è svolta a Vigna di Valle, alla presenza delle autorità locali e di una ridotta rappresentanza della Forza Armata.



Schieramento dei velivoli della componente Antisom con il caccia F 16. (Foto A.M.)

*“Conoscere la base, il cemento della nostra storia, ci aiuta a guardare il nostro futuro nel modo migliore e più professionale possibile. Quando vediamo un pezzo della nostra storia non vediamo solo il materiale ma il valore che esso racchiude”. Con queste parole il **Generale Rosso** ha voluto sottolineare l'importanza di mantenere vivi, oggi come nel passato, i valori che caratterizzano le istituzioni e le Forze Armate, “impegnate a servire al meglio il nostro Paese, con passione, competenza e comunità d'intenti. Riaprire il Museo, pur con tutte le limitazioni imposte da questo difficile periodo – ha continuato il **Generale Rosso** – è ancora più importante adesso che ci stiamo avvicinando ad un traguardo fondamentale della nostra Forza Armata: la celebrazione del nostro Centenario. Il 2023 sembra lontano ma non così tanto. Quello di oggi è un piccolo passo per costruire un percorso che ci avvicina sempre di più a celebrare i nostri cento anni”.*

Nell'occasione sono stati svelati gli ultimi due velivoli dell'Aeronautica Militare che entreranno ufficialmente a far parte della collezione espositiva del Museo: il **Breguet 1150 Atlantic** e l'**F-16 Fighting Falcon**, due aerei che hanno scritto importanti pagine della storia contemporanea della Forza Armata, rispettivamente nell'ambito del pattugliamento aereo e caccia antisom, dove l'Atlantic ha assicurato la sorveglianza nel Mediterraneo nel corso di ben 45 anni di vita operativa, dal 1972 al 2017. Invece, nell'ambito della difesa aerea, l'F-16 ha assicurato il proprio servizio tra l'uscita del servizio dell'F-104, nel 2004, e l'entrata dell'Eurofighter, nel 2012.

Proprio l'ultimo esemplare di Atlantic, nel 2018, è stato protagonista di uno spettacolare trasferimento dall'aeroporto di Pratica di Mare a Vigna di Valle, effettuato con un elicottero del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco che ha trasportato l'aereo in volo grazie ad una speciale imbragatura.

Il Museo, che sorge a Vigna di Valle, sul lago di Bracciano, sarà visitabile tutti i giorni, dalle 10:00 alle 16:00 (ad eccezione dei lunedì feriali, il 1° gennaio, il giorno di Pasqua e il 25 dicembre), con ingresso gratuito ed accesso regolamentato nel rispetto delle normative sul contenimento del COVID-19. Previa prenotazione, sarà possibile inoltre fruire di visite guidate gratuite per gruppi organizzati. L'accesso al museo sarà consentito esclusivamente tramite l'ingresso militare sito in Via Circumlacuale – Bracciano.



Il BR 1150 71 – 03, ufficialmente assunto in carico dal Museo A.M..



Il caccia F 16



I nuovi due arrivi del Museo schierati in vista del lago di Bracciano. (Foto A.M.)



DUBBIO AMLETICO ??

41-70 o 41-72

Nel torrido Ferragosto catanese, immerso nella pace del mio rifugio marino nell'Oasi del Sime, ricevo un *Mayday* da Mimmo Vignola, nostro storico responsabile dell'efficienza degli S2F prima e degli Atlantic dopo, chiedendo il mio parere su un discusso evento storico che, nel tempo, ha assunto dimensioni romanzesche.

Il numero di fiancata del primo Atlantic ritirato a Tolosa nel 1972 era 41-70 o 41-72?

Personalmente ho le idee chiare in quanto ero a Nimes per il passaggio sul velivolo, quando assistetti all'atterraggio del 41- ??? con ai comandi l'allora T.Col. Pino Urciuoli a capo di un particolare equipaggio VIP, allestito per l'occasione.

C'è nel Club qualcuno degli anziani in possesso di elementi probanti per chiarire ulteriormente e definitivamente la verità storica dell'evento? I primi che mi vengono a mente, Titta, Cervino, Paolini, Bellone, Castellano, Viglietti, cioè lo zoccolo duro dei "francesi", potreste dare la vostra qualificata testimonianza e derimere qualsiasi dubbio in materia?

Certo di avere stimolato la vostra memoria coinvolgendovi attivamente, allego l'intero quesito postomi da Vignola, con il mio....**buon lavoro**

Franco Catalano

**INVITO TUTTI GLI APPARTENENTI AL CLUB DI
«POSTARE» SU WHATSAPP IL PARERE
POSSIBILMENTE CONFERMATO DA FOTO**





LA MANUTENZIONE DEI VELIVOLI ANTISOM: DALL'S2-F AL BR1150 "ATLANTIC"

9 ricordi di un (ex giovane) ufficiale G.A.r.i.

Nell'ormai lontano 1966, dopo la laurea, giovane Sottotenente Gari (ora Garn) ZODIACO**, fui assegnato al 1° GEV di Capodichino e fui ricevuto dal Gen. Carlo Torriani, Ispettore dell'Aviazione per la Marina, che mi spedì presso la SACA di Brindisi per “farmi le ossa” e conoscere a fondo l'S2-F; ebbi l'occasione di seguire a fondo la revisione di alcuni velivoli ed ebbi la fortuna di partecipare ai voli di collaudo con il compianto Cap. Peracchi, che mi insegnò come un volo di collaudo doveva sempre essere condotto con rigore e massimo rispetto delle regole.

Al ritorno ebbi subito l'occasione di mettere a frutto quanto avevo appena imparato in quanto si doveva far fronte alla sostituzione di un'ala su un velivolo dell'86° che aveva sbattuto con l'ala dx contro un albero durante il rullaggio dei velivoli che andavano in formazione a fare il passaggio in volo per la parata del 2 giugno; operazione mai fatta prima e che presentava delle notevoli difficoltà dovute al fatto che le ali erano del tipo ripiegabile idraulicamente. Ricordo ancora il volo prova condotto dal Ten.Col. Polimeni e dal Cap. Bovio che mi vollero a bordo con loro.

Ma già da allora c'era il progetto di chiudere il 1°GEV ed aprire un SEV a Fontanarossa per supportare le ispezioni di 2° livello degli S2-F dell'87° e dell'88° Gruppo: ricordo che il Vice C.te del 41° Stormo, il Ten. Col. Torre, sotto la cui supervisione feci eseguire il trasferimento di tutto il necessario da Napoli a Catania, mi inviò in trasferta a Persaereo, dove il Gen. Magistrelli, che ci aveva ricevuto al nostro ingresso in Accademia, mi fece il seguente discorso: “Caro ingegnere, mi hanno riferito che lei ha ben operato al 1° GEV e poiché dobbiamo aprire il SEV a Catania e non vi sono volontari che vogliono trasferirsi a Catania abbiamo deciso di puntare su di Lei; le assegniamo 7 allievi che escono da Caserta, se li addestri e si faccia onore e....se farà bene... la invieremo in Francia per addestrarsi sul velivolo Atlantic che dovrà sostituire l'S2-F”. Il SEV entrò rapidamente in funzione per le ispezioni di 2° livello sui velivoli dei due Gruppi e ricordo ancora con piacere ragazzi come Maiellaro, Deligios e altri, che poi mi seguirono anche sul BR1150 ove si distinsero per capacità e abnegazione e finirono la loro carriera come TEV.

Fu così che nel 1971 un C119 ci sbarcò a Nimes per addestrarci sulla manutenzione del BR1150 Atlantic per un periodo di 9 mesi. Ero ormai abituato alla manutenzione dei velivoli basata sui classici 3 livelli e mi trovai da una parte a convivere con una filosofia manutentiva francese basata su 4 livelli, dall'altra a trattare dei nuovi tipi di materiali come il NIDA e i primi materiali compositi; bene o male arrivammo alla fine del corso ove ci fecero, come esame finale, eseguire una ispezione V2-2 su un velivolo Atlantic in cui effettuammo anche il cambio di un motore e su cui eseguii in prima persona, coadiuvato dal M.llo Mandina, le prove motori. Resta ancora impressa nella mia memoria che nel volo prova il motore sostituito esplose in volo. Noi ritornammo in Italia il giorno successivo e potete immaginarvi il mio stato d'animo; dopo circa 15 gg, però, arrivò una lettera da Nimes che, nel farci i complimenti per il nostro lavoro svolto, pregava di avvisarmi di stare tranquillo perché l'esplosione del motore era dovuto ad un fermo di blocco delle palette della turbina di alta pressione mal montato durante la revisione del motore.



Così tranquillizzati iniziammo a prepararci per ricevere il nuovo velivolo che finalmente giunse a Sigonella il 27 giugno 1972. La manutenzione dell'Atlantic era allora basata su 4 livelli: le ispezioni pre/post volo e settimanale che costituivano il 1° livello affidate alla sezione tecnica del Gruppo, le ispezioni di 2° livello chiamate V2-1 e V2-2, ogni 400H/6 mesi, venivano eseguite dal CM, ente di nuova formazione; c'erano poi le ispezioni di 3° livello V3 ogni 1.200H/36 mesi e quelle di 4° livello ogni 2.400H/72 mesi, da eseguirsi presso ditta.

Bene o male tutto procedeva senza particolari problemi; dovemmo comunque decidere da una parte di potenziare notevolmente il "laboratorio elettronico" ove si cominciarono ad affrontare le riparazioni degli equipaggiamenti elettronici e di navigazione smontati in linea per discrepanza, dall'altra a dover pensare a istituire una sala "NIDA" ove affrontare le prime riparazioni sui nuovi materiali.

Cinque episodi mi tornano alla mente in questo periodo:

il 1° fu una piantata motore in decollo da Ciampino, C.te Cap. Mimì Vecchio/Col.Ratto, con motore in overtemperatura oltre 1000°C, dovuto alla rottura di un "Maitre cylinder" del sistema (LAT o ADSL) che permetteva la messa a bandiera automatica. Fu allora organizzato un cambio motore fuori sede e ... mi ricordo ancora la sorpresa del Gen. Pesce di Marinavia quando sentì che non avevamo bisogno di nulla perché il velivolo era capace di portare in modo autonomo il motore, l'elica, l'APU e tutto ciò che serviva per un rapido intervento fuori sede e...venne a trovarci nell'hangar a Ciampino e volle conoscere come poteva essere autonomo il velivolo (vi ricordate le piattaforme che si montavano nella "Soute" e che poi, dotate di una copertura, furono abbondantemente utilizzate per il trasporto di materiali *extra-aeronautici*?? quando si facevano i voli alle Canarie o alle Azzorre?).

il 2° fu uno dei primi voli a 46 ton con la scaletta che quasi toccava terra e con la fuoriuscita di cherosene da una delle valvole di messa all'aria libera durante il rifornimento; ci fu un momento di panico: il TEV temeva che il serbatoio potesse implodere in volo, il C.te di Gruppo Ten. Col. Luigi Massaro (ci ha da poco lasciato, R.I.P.), pressato perché era un importante volo operativo, non sapendo cosa fare mi chiese di intervenire ed io lo rassicurai che si era trattato solo del mancato intervento del sensore di alto livello che non aveva tagliato il rifornimento e che quindi il velivolo poteva andare in volo in piena sicurezza. Massaro doveva decidere se ascoltare le apprensioni del TEV o ordinare il volo e, sentito il Capo Equipaggio TV Confalonieri che gli disse che si fidava ciecamente di chi gli aveva fatto l'MTU, ordinò il volo ma mi volle costantemente vicino a lui durante tutte le circa 12 ore di volo notturno e all'atterraggio del velivolo non poté fare a meno di abbracciarmi fortemente per scaricare la sua tensione.

il 3° avvenne nel pomeriggio di una calda estate quando a Sigonella restava solo l'equipaggio d'allarme e la squadra di linea volo mentre tutti noi eravamo alla Plaia a goderci il mare; sul cielo di Sigonella passò un nerissimo cumulonembo da cui si scaricò un fulmine che cadde sul velivolo 41-70 parcheggiato in piazzola; avvertiti dal caposquadra, corremmo tutti a Sigonella ma non potemmo far altro che constatare che il fulmine si era scaricato sul timone di direzione danneggiandone la parte superiore senza altri danni.

LA SECONDA PARTE NEL PROSSIMO NUMERO

LA PROSPEZIONE AEREA NELLA GUERRA DI LIBIA 1911-1912

La straordinaria intuizione "tutta italiana" di utilizzare il mezzo aereo nelle ricognizioni militari

La prima ricognizione aerea al mondo fu effettuata da un velivolo militare italiano.

Nel corso della guerra di Libia, come fu chiamato il conflitto italo-turco che vide il nostro Paese interessato sul fronte dell'Africa Settentrionale, per la prima volta nella storia dell'aviazione mondiale furono utilizzati gli aeroplani a scopo bellico.

Il potenziale d'impiego di questo nuovo mezzo era, a dire il vero, non ancora del tutto manifesto, ma ben presto, grazie ai valenti piloti italiani, ci si accorse dell'enorme vantaggio che esso avrebbe portato alle operazioni militari. La ricognizione aerea fu il primo, immediato risultato dell'impiego dei nuovi mezzi. Con essa si ebbe la possibilità di allungare l'osservazione fino a distanze prima inimmaginabili, per carpire i segreti e le informazioni d'importanza strategica sulle posizioni del nemico e definire, in maniera molto più dettagliata, quelle geo-topografiche di cui si era in possesso.

Il 22 del mese di ottobre dell'anno 1911 segna una data di rilevanza storica mondiale, perché è il giorno che apre l'era all'impiego dell'aereo in operazioni belliche. Alle 06.15 di quella domenica, infatti, si levava in volo per la prima volta al mondo in territorio di guerra un aereo militare, tipo Bleriot, contrassegnato dal numero uno, pilotato dal cap. Carlo Maria Piazza, per un tempo di 50 minuti. Al volo di Piazza seguì quello del cap. Riccardo Moizo che, decollato alle 16.30 con un aereo tipo Nieuport, per 25 minuti volò sul mare e sulla città di Tripoli.

Appena due giorni dopo verrà effettuata, dallo stesso cap. Moizo, la prima "ricognizione aerea" della storia dell'aviazione militare, con tanto di descrizione della zona perlustrata e con annesso uno schizzo disegnato a mano.



Tripolitania italiana: i primi voli degli aeroplani militari presso Tripoli tra la profonda stupefazione degli arabi. (Coll. privata)



Nella relazione del pilota vengono descritti l'altopiano di Kars Garian e l'avvistamento di soldati a piedi e a cavallo, il rilevamento di alcune tende di forma conica, tradizionali delle popolazioni autoctone; si menzionano, inoltre, nella zona di Aziziah, una colonna di cavalieri arabi e dei turchi vestiti con abiti di colore scuro. Da questa serie di notizie si può avere una prima indicazione sulle caratteristiche delle popolazioni presenti in Tripolitania nell'ottobre 1911: si parla dell'aspetto delle loro abitazioni, mobili in quanto tende, e delle differenze nell'abbigliamento tra quelli che Moizo definisce arabi e quelli che identifica come turchi, vestiti con abiti scuri. Sono annotate, infine, in maniera alquanto precisa, le distanze chilometriche che intercorrono tra Tripoli e Aziziah e disegnati, sulla conferma ottica di ciò che ha visto, un wadi, (letto di un fiume) che va da Garian verso Aziziah, e le variazioni altimetriche dell'area circostante il Gariam.

Questo è solo un primo apporto, che sarà ulteriormente arricchito dalle successive ricognizioni aeree effettuate dagli altri piloti italiani. Tali ricognizioni hanno, infatti, il pregio di mostrarci per prime i territori della Libia nel 1911, le strade, i monti, i wadi, gli altopiani, i giardini, le città, come mai allora era successo.

Alla prima ricognizione effettuata dal cap. Riccardo Moizo ne seguirono altre, tutte molto dettagliate, precise e ricchissime di particolari riferenti gli aspetti del terreno. delle coste, delle variazioni altimetriche e che. la prima volta. offrirono un quadro molto chiaro della conformazione geotopografica delle aree della Libia, sorvolata all'inizio del Novecento.

Un lavoro estremamente interessante è stato rilevato sullo schizzo dimostrativo della regione Tripoli Garian. Questo documento rappresenta una carta topografica, potremmo dire, di partenza, in scala approssimativa 1:200.000 della suddetta regione, compresa fra Tripoli e Garian, elaborata esclusivamente sulla scorta di informazioni raccolte dall'ufficio politico militare italiano.

Di questo documento, definito, appunto, "Schizzo dimostrativo". furono distribuite 12 copie ai diversi Comandi dell'Esercito tramite una lettera del 21 gennaio 1912 da parte del Comando del Corpo d'Armata Speciale, numero di prot. 1879, con preghiera di annotare e comunicare inesattezze o errori, rilevati a seguito delle ricognizioni sull'area di interesse: lo schizzo dimostrativo diventerà, così, per volta, sempre più corrispondente alla situazione topografica reale.

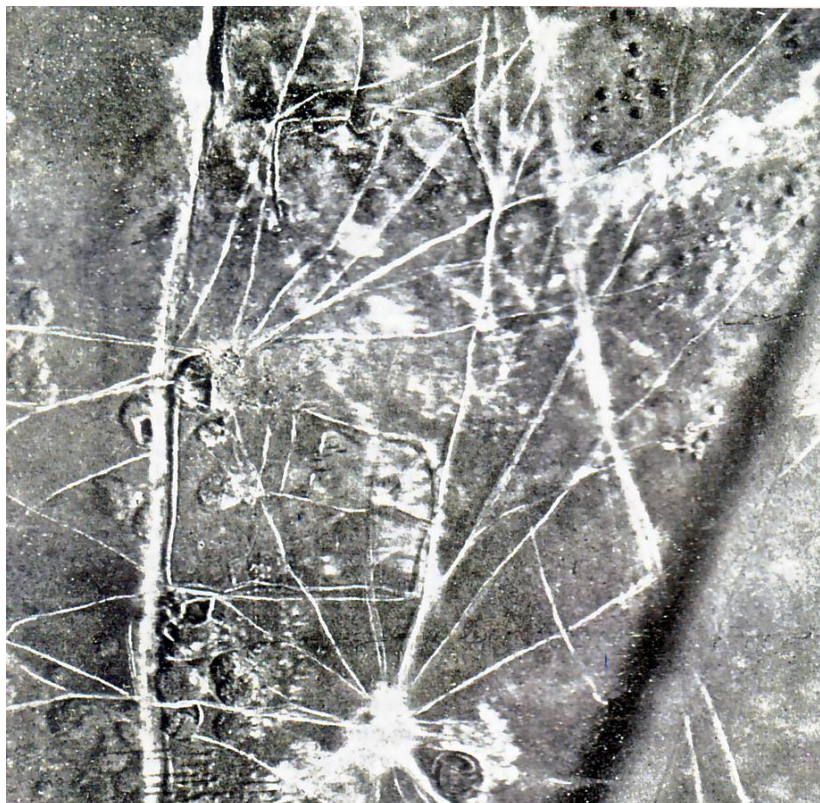
Di questo schizzo l'autore ha avuto la possibilità di osservare e studiare ben due versioni, gentilmente messe a disposizione dal dott. Rodolfo Piazza, unico possessore e custode di tali documenti, pronipote del già citato Carlo Maria Piazza: una rappresenta lo schizzo divulgato senza ancora alcuna correzione o annotazione di modifica, una delle 12 copie inviate ai vari Comandi; l'altra, invece, è estremamente importante perché rappresenta lo stesso schizzo dimostrativo ma con tutte le correzioni apportate dal cap. Piazza a seguito delle sue ripetute ricognizioni sull'area di Tripoli-Garian, a un'altezza di volo di circa 800 metri (quota standard per le ricognizioni di allora).

Questo è senza dubbio il primo documento, effettivamente corrispondente e aggiornato, di quella zona della Libia, fino allora conosciuta solo in maniera approssimativa. Le relazioni del cap. Piazza sulle ricognizioni sono le più numerose e le più ricche di notizie; hanno come intestazione "Correzioni topografiche agli schizzi dimostrativi", seguita dall'indicazione del luogo e della data.

Si tratta di fogli dattiloscritti, con il testo di colore azzurro-violetto, recanti in alto a destra il luogo e la data in cui si è svolta la ricognizione; alcuni portano delle annotazioni scritte a mano, su tutte poi c'è un numero seriale consecutivo scritto anche questo a mano ma di colore rosso, seguito dalla sigla "CP" (Carlo Piazza), che rende assolutamente unico il foglio.

In ognuna di esse vengono dettagliatamente descritte le aree sorvolate, evidenziando l'eventuale correzione necessaria da apportare allo schizzo dimostrativo divulgato.

Campi di Suani ben Aden, la prima foto al mondo scattata da un aereo militare il 24 febbraio 1912. (foto Annuario A.M. 1912-1913).



Alcune di queste, però, riportano solo elementi puramente militari: sono menzionate le tende degli arabi e dei turchi, i loro accampamenti, le trincee, il numero di uomini a piedi o a cavallo, se ci sono truppe in movimento e quanto è ritenuto rilevante per scopi strategici. In questa sede ci si limiterà a esporre principalmente il contenuto di quelle relazioni che, tralasciando l'aspetto strategico della ricognizione aerea, descrivono gli aspetti geo topografici delle aree sorvolate, dando così un importantissimo contributo alla conoscenza di quei territori.

A seguito della ricognizione del 19 febbraio 1912 (foglio 27 CP), il cap. Piazza riporta le seguenti annotazioni correttive: «Il Megenin subito a sud di Ain Zara diventa molto tortuoso con anse da 3 a 600 metri. Esattamente a est di Ain Zara, a 5 chilometri circa, due giardini cintati vicini, uno quadrato più piccolo l'altro più grande con poligono irregolare (Bir El Tutel ?). A 3 chilometri a est nord est di questi, altri due tutti con poca vegetazione. Fra queste due coppie di giardini un punto da cui si irradiano 6 strade, quasi a stella. Nella carta dimostrativa al 200 mila Ain Zara dev'essere portata più a nord (perché sia mantenuta la proporzione delle distanze fra Tripoli, Ain Zara e Tagiura). Tre chilometri circa a est della carovaniera El Tocar = El Manguz corre un'altra strada che riunisce vari giardini e dopo il Pozzo del Fonducco raggiunge la carovaniera a F. Manguz». Queste informazioni di natura geo topografica hanno un enorme valore documentale, perché sono le prime al mondo per quelle aree ricognite, come notizie correttive delle carte topografiche fino a quel momento usate, a garantire la precisione pressoché assoluta dei dati rilevati. È evidente, dai nomi dei luoghi menzionati, che tali ricognizioni furono effettuate spaziando sia a Oriente (Tagiura) che a Occidente (F. El Tocar , F. El Manguz) e anche a Sud (Ain Zara) di Tripoli.

Interessante la correzione riguardo alla descrizione della conformazione delle strade, con particolare

menzione della "carovaniera" che, partendo da Tripoli attraversa il Fonduck Tocar e il Fonduck Manguz; descrive una strada non segnata ma esistente, che costeggia la carovaniera e parla di una serie di strade che incrociandosi «disegnano una stella».

Abbiamo una ricognizione topografica anche del giorno 20 febbraio 1912, con foglietto allegato, con dimensioni ridotte rispetto agli altri, scritto a mano con inchiostro nero, arrecante alcune cancellature e lettere aggiunte sparse nel testo. Proprio per queste sue peculiarità è estremamente difficile la comprensione del testo, che descrive gli aspetti topografici della ricognizione effettuata.

Il nostro pilota conclude proponendo carte in scala 1:100.000, tali da consentire una maggiore visibilità dei dettagli disegnati. Ecco allora che abbiamo, con questo documento, un'altra originalissima descrizione topografica delle aree tripolitane, che ci aiuta a tracciare anche una sorta di evoluzione geologica del territorio sviluppata nel corso dei secoli, ridisegnando quel paesaggio che, seppure con nuovi lineamenti come quelli descritti dalle ricognizioni dei nostri piloti all'inizio del 1900, lascia intravedere nettamente il calco delle antiche fisionomie "appartenute" ai popoli libici autoctoni dei tempi antichi.

LA SECONDA PARTE NEL PROSSIMO NUMERO



Spettacolari foto del Ltg. Carmelo Savoca di una nube lenticolare chiamata «cappello della contessa» sulla sommità dell'Etna.



LA METEOROLOGIA AL 41° STORMO

RACCONTATA DA UN PROTAGONISTA

L'assistenza meteo ai piloti del 41° continuava a essere fornita dall'Ufficiale meteo che, smontante dal servizio notturno svolto a Fontanarossa e "armato" di carte meteorologiche, alcune elaborate personalmente, altre ricevute dal Centro meteorologico nazionale tramite l'apparato Mufax, nonché di una lunga lista di "bollettini meteo", si recava a Sigonella con gli automezzi in partenza dal Corpo di guardia di Fontanarossa per il trasporto del personale A.M..

Effettuato il briefing meteo mattutino, prima dell'inizio dell'attività volativa, il previsore meteo lasciava Sigonella per il meritato riposo. Durante la giornata l'assistenza meteo era fornita solamente via telefono dallo U.M.A. di Fontanarossa. Dopo qualche tempo fu possibile assegnare a Sigonella un ufficiale previsore. L'ufficio fu ricavato in un angolo di pochi mq. in una piccola stanza della palazzina TLC e nel pochissimo spazio disponibile fu possibile allocare soltanto un tavolo, una sedia ed un apparato Mufax per la ricezione delle carte meteorologiche diffuse dal Centro meteo di Roma. I bollettini meteo erano ricevuti presso la Sala telescriventi posizionata al piano superiore della palazzina TLC.

Risultò subito evidente come fosse estremamente necessario ridisegnare tutta l'assistenza meteo a Sigonella programmando la costruzione di una nuova Stazione meteorologica secondo gli standard previsti e la creazione di un Ufficio meteorologico ben attrezzato e dotato di personale di stanza solo a Sigonella. Una parziale soluzione al problema si ottenne dislocando a Sigonella, restringendo i turni del personale di Fontanarossa, due previsori meteo che si alternavano in turni HJ nei giorni feriali.

Era una soluzione che non poteva essere sostenuta per molto tempo perché non sempre era possibile attingere al personale di Fontanarossa in particolar modo nel periodo delle ferie estive o in assenza del personale per malattie, corsi etc.. Il Comando di Stormo, allo scopo di risolvere in maniera definitiva la problematica inerente la carenza di personale, avviò tutte le azioni necessarie ed in poco tempo furono assegnati Sottufficiali cartografi con la qualifica di "Informatori meteo" abilitati a fornire agli utenti tutte quelle informazioni e previsioni che abitualmente erano di competenza degli Ufficiali Previsori. Nel tempo, mentre si progettava la nuova Stazione meteo, ultimata e resa operativa solo nell'estate del 1998, ravvisata la necessità d'avere una assistenza meteorologica H24, fu assegnato altro personale e nel 1981 fu costituita e inserita nelle Tabelle Ordinarie Organiche del 41° Stormo la Sezione Meteo di Sigonella.

L'incremento dell'attività volativa soprattutto notturna e la presenza sempre più numerosa di velivoli rischierati per le varie esercitazioni, fece sì che gli Enti centrali dedicassero una particolare attenzione alla costituita Sezione dotandola di moderne apparecchiature per l'assistenza meteo; infatti, nel 1986, la Sezione meteo di Sigonella fu tra le prime in Italia ad essere dotata di una delle prime Stazioni riceventi di immagini provenienti da satelliti meteorologici polari e geostazionari.

Negli anni successivi si susseguirono importanti avvenimenti e alla fine degli anni '80 si concretizzò il transito del Controllo del Traffico Aereo e Meteo di Fontanarossa all'ENAV e il personale militare che decise di rimanere in A.M. fu trasferito a Sigonella, nei locali dove era ubicato anche il CDA.

Oggi, trascorsi 50 anni da quel lontano 1969, la Sezione Meteo del 41° Gruppo Servizi Tecnici Operativi del 41° Stormo, è una splendida realtà dell'Aeronautica Militare, sia sotto il profilo del personale, sicuramente adeguato alle molteplici esigenze lavorative, sia per la dotazione di strumentazioni sempre più sofisticate e moderne per la ricezione di tutti quei dati meteorologici preziosi per la programmazione di voli sempre più sicuri.

La Sezione Meteo di Sigonella si colloca nel contesto del Servizio Meteorologico dell'A.M. che fornisce il supporto meteo alle FF.AA. e a tutte le attività che riguardano la sicurezza del Paese, i piani di Difesa nazionale e NATO e tutte le missioni internazionali nelle quali l'Italia è impegnata.

Inoltre, contribuisce alle attività economiche e sociali (in tal senso primaria attività è l'assistenza meteorologica alla navigazione aerea) e alla prevenzione dei danni a persone e cose dovuti a eventi atmosferici estremi, compresa la salvaguardia delle vite umane in caso di calamità naturali.

Per svolgere al meglio tale attività nel pubblico interesse, il Servizio ha progressivamente sviluppato proficue collaborazioni con tutte le Autorità Nazionali preposte, definendo reciprocamente compiti e responsabilità sulla base di apposite Convenzioni. Non meno rilevante il ruolo svolto dal Servizio nel campo della protezione civile, dove è responsabile dell'emissione degli avvisi meteorologici in caso di previsione di condizioni meteorologiche avverse, sull'intero territorio nazionale.

L'informazione è diramata, in tempo reale, a tutti gli Organi di Protezione Civile e, in particolare, alla Sala Operativa della Presidenza del Consiglio - Dipartimento della Protezione Civile, nonché alla Sala Operativa del Ministero degli Interni, per le successive azioni di prevenzione e di gestione dell'emergenza sulle zone interessate.

Giuseppe Olivastro



Riunione di saluto agli studenti frequentatori del Corso propedeutico di Meteorologia presso il cinema aeroportuale di Fontanarossa. Al centro della foto il Col. Pil. Francesco Catalano Comandante del 41° Stormo con gli insegnanti Dott. Paolo Arena ed il Cap. Giuseppe Olivastro. (Coll. Olivastro)

IL MISTERO DI AMELIA EARHART



Aeroporto di Lae, Nuova Guinea: il personale a terra ha appena versato gli ultimi galloni di carburante nei serbatoi del bimotore Electra; ai comandi del velivolo c'è un'aviatrice d'eccezione: Amelia Earhart, 39 anni, detentrici di diversi record e considerata un'eroina nazionale, amica personale del Presidente Franklin Delano Roosevelt e della moglie Anna Eleanor. L'ufficiale navigatore è il capitano Fred Noonan.

Gli organi d'informazione hanno reso noto che la coppia è impegnata in un giro del mondo, all'altezza dell'Equatore, da Oriente verso Occidente. In seguito, sarà taciuta l'inversione di direzione del raid, d'intesa con i servizi di intelligence.

Il piano di volo prevede un'impegnativa "spezzata" di 3.800 km da Ovest verso Est, da coprire in 20 ore, per raggiungere l'isolotto di Howland. È un bersaglio irrisorio nella immensità del Pacifico, lungo un miglio e mezzo e largo uno. Una sfida di volo e di navigazione che la Earharte Noonan hanno lanciato confidando nell'ampia autonomia (circa 6.000 km) dell'aereo, che è stato modificato dalla Lockheed con il potenziamento dei motori. Ma c'è di più: l'aviatrice ha definito il velivolo «*il mio laboratorio volante*», carico com'è di macchine da ripresa e di sensori, molto progrediti per l'epoca.

Dopo il decollo, l'Electra non punta a Ovest, bensì a Nord, in direzione delle Isole Marianne e Marshall, controllate dai giapponesi: molte miglia in più da percorrere rispetto al piano di volo originale. Il mattino del 3 luglio 1937 due navi appoggio della marina USA nelle acque di Howland captano la voce concitata della Earhart che comunica: «*l serbatoi sono quasi a secco: non riusciamo a trovare l'orientamento*», poi nulla. Le chiamate rimangono senza risposta e non resta che comunicare a Washington la triste realtà: «Amelia Earhart è scomparsa». La notizia risale in un baleno tutta la catena di comando e arriva sul tavolo di Roosevelt, nella camera ovale della Casa Bianca.

Viene disposta, senza esito, la più grande ricerca congiunta aeronavale messa in opera per un aereo disperso, controllando un'area di 200mila km². Nessuno ha dubbi sulle capacità aviatorie e sull'esperienza della Earhart, come pure sulla perizia professionale di Fred Noonan. Nel 1921, giovanissima, l'aviatrice aveva preso dimestichezza con "il più pesante dell'aria" in solitudine.

Nel 1928, avendo come navigatore Wilmer Stultz, era stata la prima donna ad aver sorvolato l'Atlantico. E nel 1932 aveva iscritto il suo nome nell'albo d'oro dell'aviazione mondiale, volando, da sola, da Terranova a Londonderry, Irlanda del Nord, in 14 ore e 56 minuti. Amelia Earhart era stata ribattezzata dai giornali popolari "Lady Lindy", accostandola a Charles Lindbergh, il "pazzo volante" che nel 1927, con il leggendario monomotore "Spirit of St. Louis", aveva compiuto un volo senza scalo da New York a Parigi.

La Earhart fu vittima delle circostanze o accettò un rischio calcolato per rendere un servizio al suo Paese?

Quando l'Electra staccò le ruote dalla pista di Lae, la situazione in Estremo Oriente stava per entrare in una fase critica, con immediati, negativi contraccolpi sulle relazioni tra il Giappone e gli Stati Uniti. I "signori della guerra" giapponesi, che nel 1931 avevano invaso la Manciuria, miravano ora alla Cina settentrionale e i piani prevedevano altre conquiste verso tutta la "più grande Asia Orientale".

Il Dipartimento della Guerra americano era consapevole che i Giapponesi avevano ampiamente militarizzato gli arcipelaghi delle Marianne, Caroline, Marshall, ex possedimenti tedeschi, assegnati al Giappone nel 1919 come "Mandate" della Società delle Nazioni, erano stati ormai inglobati nell'impero nipponico.

Era da considerarsi lettera morta l'articolo 4 del Mandate che recitava: «Sarà proibito l'addestramento militare degli abitanti del luogo, se non a scopo di polizia e di difesa locale. Inoltre, non dovranno essere impiantate basi navali o militari, né dovrà essere eretta alcuna fortificazione».

Nonostante l'ermetico segreto osservato dai giapponesi, i “servizi” americani sapevano che a Truk e Saipan (teatro di sanguinose battaglie durante la guerra nel Pacifico) erano stati installati bacini per la marina imperiale e aeroporti militari attrezzati.

Franklin Delano Roosevelt, rieletto per la seconda volta nel 1936, non poteva rischiare una crisi col Giappone, irrigidendosi sullo “status” violato di quei vasti arcipelaghi, tanto più che l'opinione pubblica americana era convintamente isolazionista.

In una situazione del genere, ottenere informazioni con una ricognizione sulle Caroline centrali e sulle Isole Marshall assumeva una grande importanza. Per questo l'Electra (un U-2 “ante litteram”, l'aereo-spia impiegato dalla CIA negli anni Cinquanta per ricognizioni sull'URSS) si diresse verso nord e questa deviazione gli fu fatale.

Lo storico inglese Mark Seaman, dell'Imperial War Museum, è del parere che dalla metà degli anni trenta molti voli civili e molte imprese dei pionieri dell'aria furono utilizzati in funzione di ricognizioni fotografiche per conto dei servizi segreti.

«Ma le cose andarono storte», afferma lo scrittore statunitense Kandall Brink, dopo un'indagine durata dieci anni sulla scomparsa della Earhart.

«Il governo americano riteneva che la “celebrity” dell'aviatrice le desse una sorta di immunità, che i giapponesi le avrebbero quindi consentito di sorvolare anche zone generalmente proibite, in definitiva che la pubblicità data al suo volo avrebbe potuto servirle da salvacondotto. Si trattò comunque di un errore. Il 1937 fu l'anno in cui il Giappone si mise in assetto di guerra e l'aviatrice finì in mezzo a quei preparativi. Washington non fece nulla quando il Lockheed Electra scomparve, nel timore di esasperare la tensione con Tokyo».

Ma è possibile che Amelia Earhart e Fred Noonan, dopo un atterraggio o ammaraggio di fortuna, siano stati catturati dai giapponesi e successivamente uccisi, facendo sparire ogni traccia?

Periodicamente, il caso viene riproposto, con nuove rivelazioni.

Sono state citate anche testimonianze di nativi, i quali avrebbero visto «una donna bianca, dai capelli molto corti e in tuta di volo» portata via da militari giapponesi. Stranamente, non si tiene conto del fatto che, dopo la capitolazione del Giappone nel 1945, gli statunitensi poterono fare tutte le verifiche possibili sulla coppia, svanita nel nulla il 3 luglio 1937.



Amelia Earhart davanti al suo velivolo.

IL COMANDANTE SALVATORE TODARO IL BUON SAMARITANO AL PERISCOPIO – 2ª PARTE

A Todaro, che la osservava al periscopio, parve un facile bersaglio e diede l'ordine d'emersione per attaccare nel consueto modo, col cannone. In realtà, la grossa nave era un trasporto truppe destinate in Africa che era stata mascherata abilmente e trasformata in una sorta di incrociatore ausiliario, assai bene armata con numerosi cannoni a lunga gittata. Il mare era in tempesta ed iniziò un duello a distanza ravvicinata tra i cannonieri inglesi e quelli del Cappellini. Alla fine, il maggior addestramento dell'equipaggio italiano ebbe la meglio e la nave inglese cominciò ad affondare.



Todaro non poté far nulla per i più di tremila soldati che la nave trasportava.

Vide le loro scialuppe ribaltate dalla forza delle onde ed era consapevole che la bassa temperatura dell'acqua li avrebbe presto uccisi. In quella circostanza gli inglesi persero duemila uomini.

Anche sei uomini del Cappellini, compreso un ufficiale, morirono in quello scontro ravvicinato. Inoltre, furono avvistati due caccia torpediniere nemici che avanzavano a tutta velocità ed il battello dovette immergersi rapidamente cercando scampo sul fondo marino. Il Cappellini subì il tormento di cinque ore di attacco con bombe di profondità. Malgrado ciò, Todaro sorprese gli inglesi e mise a segno un siluro, lanciato con assetto impossibile, che colpì uno dei caccia, che affondò. Todaro riuscì a salvarsi a stento dagli attacchi del secondo torpediniere nemico e a riportare i suoi uomini a Bordeaux, alla base Betasom. Per quella battaglia, denominata di "Freetown" egli ebbe la decorazione della Croce di Ferro dai Tedeschi.

Tuttavia da quel giorno, dicevano i marinai, era cambiato. Si era chiuso in se stesso e non riusciva a dimenticare quelle migliaia di morti dell'Emanueus. Non partecipava più alle cene che si tenevano al circolo ufficiali della marina germanica ove si festeggiavano le vittorie del Reich nazista, perché sapeva quale fosse il prezzo delle azioni dei sommergibili in vite umane perdute. La Royal Navy aveva come obiettivo prioritario il sommergibile Cappellini. L'ammiragliato britannico allestì per questo una forza navale specifica composta da un incrociatore e quattro caccia per affondarlo. Ed allora iniziò l'odissea del sommergibile italiano in costante disperata fuga. Inoltre, gli alleati avevano già perfezionato il radar ed il sonar (l'A.S.D.I.C.) e gli aerei a lungo raggio della RAF lo individuavano sempre più frequentemente. Una volta il Cappellini rimase sul fondo per due giorni e due notti al buio, per risparmiare l'energia degli accumulatori e poter risalire in superficie. Todaro riuscì a farla franca anche quella volta e ad arrivare nel porto neutrale di Luz, nella Gran Canaria.

Poi, di notte, eludendo la caccia delle navi inglesi che lo attendevano al largo, fece il miracolo di riportare il Cappellini a Bordeaux. Gli fu conferita la seconda croce di ferro personalmente dall'ammiraglio Doenitz a nome di Hitler. I tedeschi, pur ammirando le sue capacità ed il coraggio, lo ritenevano comunque troppo umanitario e gli fecero togliere il comando. Egli chiese allora di essere trasferito alle unità di superficie e fu destinato ai MAS di attacco in Crimea, dove si distinse in azioni di grande audacia. Poi ebbe il comando nelle acque tunisine di un grosso peschereccio armato, il Cefalo, che appoggiava gli incursori della marina italiana nelle imprese più difficili e rischiose in prossimità di Malta. E su quel battello incontrò la morte.

Un aereo inglese, mitragliando a bassa quota la nave, colpì diversi uomini compreso il comandante Todaro che morì quasi subito. Si tramanda un episodio avvenuto a Bordeaux nel corso di un rapporto al quale partecipavano ufficiali italiani e tedeschi.

Il comandante dell'U-156, tenente di vascello Werner Hartenstein, ricordava la ferocia dei marinai inglesi che, dopo il siluramento del piroscafo britannico *Laconia*, da lui effettuato, impedirono ai prigionieri italiani trasportati di salire sulle lance di salvataggio, colpendoli con le baionette. L'ufficiale tedesco esortava tutti i camerati a non avere troppi scrupoli cavallereschi.

Lo stesso sommergibile U-156, mentre cercava di soccorrere i naufraghi inglesi del *Laconia*, fu sorvolato da un aereo B-24 "Liberator" degli americani. Il comandante Hartenstein aveva fatto stendere sul suo sommergibile un lenzuolo bianco con una grande croce rossa, simbolo universale di soccorso e trasmise in chiaro per radio il messaggio: «Naufraghi inglesi sulla tolda. Più elevato in grado tra i prigionieri il capitano Royal Navy James Harden. Soccorso umanitario, non attaccate, non attaccate.» L'aereo americano osservò dall'alto, ma non rispose. Dopo mezz'ora ritornò e sganciò molte bombe, per cui l'U-BOOT dovette immergersi abbandonando alla loro sorte i naufraghi nemici. Questo episodio è riportato nei verbali della Croce Rossa internazionale.

Esiste agli atti del processo di Norimberga e servì, tra altri episodi simili, alla difesa dell'ammiraglio Doenitz, evitandogli la condanna a morte. Egli dimostrò che anche gli alleati si erano macchiati di atrocità nella guerra in mare. Pertanto non gli potevano essere imputate particolari colpe per aver dato ordine di non soccorrere i naufraghi. Todaro, nella circostanza delle recriminazioni sollevate dalla vicenda della nave *Laconia*, dette al collega germanico una scarna risposta che lasciò di stucco gli altri comandanti di sommergibili: «Io sono italiano e non posso imitare gli inglesi. Più di duemila anni di storia me lo impediscono.»

Nell'anno 2007 è stato varato il modernissimo battello TODARO. Alle manovre delle forze navali della NATO effettuate nel Pacifico, questa unità italiana si è distinta in modo prestigioso.

L'ammiraglio americano che comandava la flotta alleata in esercitazione dichiarò che, nonostante i più sofisticati mezzi elettronici di caccia ai sommergibili, il TODARO si era rivelato un vero e proprio fantasma, un incubo. Da una portaerei americana se lo erano visto emergere improvvisamente e a breve distanza con le armi puntate, senza essere stato individuato dai sonar. Un fatto davvero inspiegabile. In caso di guerra, quella grande unità navale con a bordo 4000 marinai non avrebbe avuto scampo. Da qualche parte dell'oceano lo spirito del comandante Todaro certamente avrà sorriso.

Giorni fa, un sabato mattina, sono ritornato al mercatino della Montagnola ed ho notato che il modellino del Cappellini non c'era più. Mi sarebbe piaciuto conoscere la persona che lo aveva acquistato. Mancava dal banchetto anche il foglio della Domenica del Corriere. Chissà, forse l'aveva comprato un collezionista; probabilmente un ex marinaio della marina militare, oppure un figlio o il parente di qualche sommergibilista che ancora oggi riposa sul fondo del mare da qualche parte del pianeta.

Pino Santarsiere



*Il battello Salvatore TODARO
In navigazione. (foto M.M.)*



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



*FRANCO LIBOA
LUIGI MASSARO*

PROMOZIONI E RICONOSCIMENTI

NOI degli ANTISOM La nostra Storia

NUMERO 13

DATA OTTOBRE 2020

NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

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

TELEFONI

348 6501713 - 348 6932294

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

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

