



CLUB DEGLI ANTISOM



LA NOSTRA STORIA

NOTIZIARIO 15

DATA 25 MARZO 2021
NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

IN QUESTO NUMERO

- | | |
|--------------------------------|---------|
| 1. EMERGENZA COVID | PAG. 1 |
| 2. CAPITOLO HILL – 6/01/2021 | PAG. 2 |
| 3. CONSEGNA 4° P-72° | PAG. 4 |
| 4. TOP GUN SCHOOL | PAG. 5 |
| 5. DUBBIO AMLETICO ?? | PAG. 6 |
| 6. UNA PAGINA DI STORIA ... | PAG. 7 |
| 7. COM.TE S. TODARO 2° PARTE | PAG. 10 |
| 8. CHI PIEGA IL TUO PARACADUTE | PAG. 13 |
| 9. MELINO E LA PRINZ | PAG. 14 |
| 10. PAROLA D'ORDINE | PAG. 16 |
| 11. FRA CIELO E MARE | PAG. 17 |

La salute è il nostro bene più prezioso e la sua protezione e ricerca, sono fondamentali per il benessere fisico e sociale della nostra società.

Mai come in questo momento, a nostra memoria, siamo stati chiamati a fronteggiare un nemico invisibile, imprevedibile e inaspettato che sta modificando le nostre abitudini di vita, il nostro stile di vita. I nostri governanti cercano di fare del loro meglio, annaspando tra i “*nuovi scienziati*” che crescono ogni giorno di numero e non sempre di qualità, e che non si limitano a fornire pareri tecnici, ma impegnati nella ricerca soprattutto di visibilità e di consenso, più spesso in qualcosa che non gli appartiene: la **politica**!

Allora il nostro pensiero riconoscente e il nostro apprezzamento, vanno a quei semplici medici, infermieri, farmacisti, in trincea negli Ospedali, nelle case di cura, all’assistenza di anziani e disabili. Il loro coraggio, la loro abnegazione, la loro professionalità spinti al sacrificio estremo, sono per noi motivo di ammirazione, di fiducia, di speranza, un raggio di luce nelle tenebre che ancora ci circondano e che i quotidiani bollettini di “guerra” su contagi e decessi, non ci aiutano psicologicamente ad affrontare.

I vaccini, anche se a singhiozzo, stanno arrivando e, con le vaccinazioni di massa, daranno un decisivo colpo al virus che oggi si è evoluto “culturalmente” conquistando un livello di internalizzazione impreveduto, come quel giovane studente che parla e scrive tre o quattro lingue straniere!



Infatti oggi ci dobbiamo confrontare con la versione asiatica, quella inglese, quella scozzese, sudafricana, brasiliana, sempre più aggressive, non tutte affrontabili con i vaccini disponibili quindi, mai come ora, dobbiamo stringere i denti, non entusiasmarci ai primi segni di ripresa, ma fare un ulteriore sforzo, speriamo l’ultimo, accettando e mettendo in atto, con responsabilità, tutte le indicazioni che ci sono imposte dalle Autorità competenti, senza polemica, senza contestazioni e superficialità, caratteristiche dove purtroppo noi italiani siamo imbattibili, ma con la cosciente convinzione che la vaccinazione costituisce l’unica arma disponibile per garantire la salute e la nostra incolumità.

Non facciamo gli struzzi perché il COVID ha invaso le nostre case, le nostre città, gli agglomerati urbani più sperduti, seminando terrore e morte, rendendo vano ogni tentativo, ogni sforzo di tornare ad una vita normale nelle fabbriche, nelle scuole, nelle strade, negli aeroporti e, perché no, nei centri di cultura, nelle località turistiche di mare e di montagna.

Forza, pensieri positivi, in attesa della riconquistata normalità.

Franco Catalano

CAPITOL HILL – 6 GENNAIO 2021



La Treccani, celebre riferimento linguistico nel nostro Paese, alla voce “**Insurrezione**”, recita: “**Insurrezione, dal latino *insurrectio*, è un movimento collettivo di ribellione, in genere violenta, contro una Autorità**”. I media in questo inizio di 2021, sono tutti indistintamente impegnati ad aggiornarci sui provvedimenti di impeachment che il nuovo Governo degli Stati Uniti, sta mettendo in atto nei confronti dell’ex Presidente Donald Trump, con l’accusa di “Istigazione alla Insurrezione” Occasione questa da non lasciarci sfuggire per ricordare, a beneficio di tutti, alcune nozioni in merito a queste forme di Guerra e Conflitti non Convenzionali.

Soffermandoci sulla casistica dei Conflitti non Convenzionali, in quanto di questo si tratta nel nostro caso, notiamo che non contemplano il fenomeno “**Insurrezione**”, ma quello di “**Agitazione Sovversiva**” che presenta le caratteristiche di quella forma di conflitto non convenzionale, tipico dei noti violenti, devastanti disordini del 6 gennaio al Capitol Hill di Washington, da parte di una folla di sostenitori di Trump, oggi accusati di “**Effrazione e Terrorismo Interno**”.

A questo punto, è opportuno soffermarci, anche se brevemente, sul significato di questi termini, secondo la moderna classificazione e definizione. Siamo dunque nel campo dei Conflitti non Convenzionali che comprendono prevalentemente una serie di “manifestazioni eversive o violente che violano, a seconda della fattispecie, il Diritto Interno di singoli Stati o le norme di Diritto Internazionale”.

Le più comuni forme di questi fenomeni, oltre l’**Agitazione Sovversiva**, sono il **Terrorismo**, l’**Insorgenza**, la **Guerra Civile** e la **Disinformazione** che è stata inserita nel nostro Paese nella primavera del 1990 e alla cui nascita ebbi l’opportunità di assistere, in occasione dell’annuale convocazione di noi Addetti Militari all’estero, presso la sede dell’allora SISMI, oggi AISE. Per quanto riguarda l’Agitazione Sovversiva, le pubblicazioni in materia affermano trattarsi di un fenomeno che mira al raggiungimento di fini ideologici, politici, politico-sindacali, politico-confessionali. Si avvale normalmente di mezzi non cruenti ancorché illeciti o scorretti, tra cui la propaganda tendenziosa e la disinformazione, l’incitamento a non osservare le leggi, gli assembramenti e i cortei lesivi dell’ordinato svolgimento della vita sociale e dei processi economici, l’occupazione di immobili e i disordini di piazza.

Nella maggior parte dei casi, come a gennaio scorso a Washington, il ricorso alla violenza si esaurisce in atti vandalici e nel danneggiamento o distruzione di beni pubblici e privati, che, nel caso in esame, ha tuttavia provocato lesioni anche gravi alle persone con ben cinque vittime.



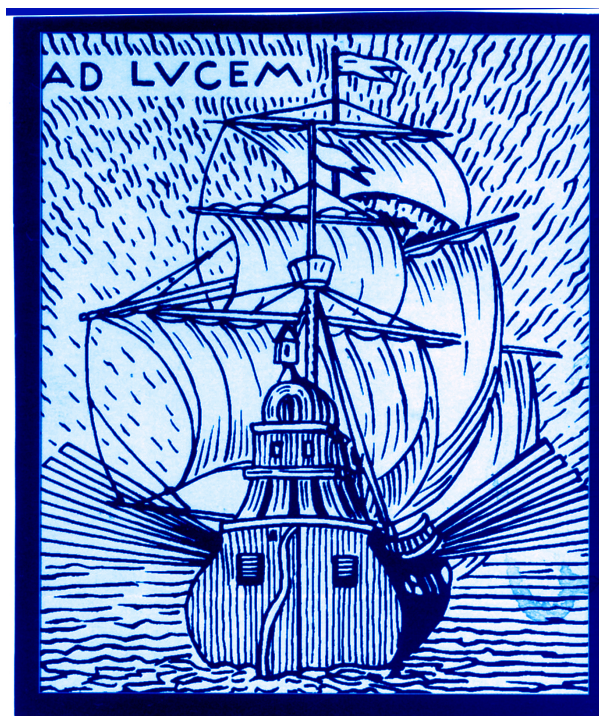
Passando al Terrorismo che, a causa della sua imprevedibilità, costituisce una delle più temute manifestazioni della conflittualità non convenzionale, sappiamo che essa è sempre caratterizzata da violenza criminale, movente politico e clandestinità.

Aspetti particolari del **Terrorismo**, sono il **Terrorismo Interno**, quello **Internazionale** e quello sponsorizzato da Stati sostenitori. Eccoci dunque alla seconda accusa per i sostenitori di Donald Trump: Terrorismo Interno, autoctono, caratteristico e limitato al territorio, sempre preceduto dall'agitazione sovversiva.

La domanda che oggi spontaneamente ci poniamo è dunque cosa non ha funzionato nelle attività di prevenzione da parte dei Servizi di Sicurezza interna e non, della Intelligence, la famosa FBI, la CIA e le altre Agenzie di investigazione locali? Eppure la politica interna caratterizzata da atteggiamenti forti, con continue contestazioni sulla attendibilità delle elezioni presidenziali, da "duri", poteva, anzi doveva essere elemento di riflessione e di allarme per gli addetti ai lavori che avrebbero dovuto sviluppare ed applicare, proprio in questo caso, una risposta non convenzionale ad una aggressione non convenzionale, allo scopo di garantire e salvaguardare l'icona della Democrazia occidentale.

Staremo a vedere!

Franco Catalano



CONSEGNATO IL QUARTO P-72A



Il quarto velivolo P-72A, consegnato in configurazione *Final Capability plus*, completa la flotta del 41° Stormo atterrando a Sigonella l'11 febbraio 2021. Il primo dei quattro P-72A era giunto il 25 novembre 2016 in sostituzione dell'omologo Pattugliatore Marittimo Antisommergibili BR-1150 Atlantic.

Dopo un periodo iniziale di sperimentazione operativa, il P-72A ha iniziato ad operare in una missione di impiego reale, il 7 dicembre 2017, avvicinando gradualmente il velivolo Atlantic e azzerando il gap operativo del Reparto in termini di esigenze ISTAR (Intelligence, Surveillance, Target Acquisition and Reconnaissance) e di contributo alle operazioni di ricerca e Soccorso in mare.

A differenza dei tre precedenti esemplari, l'ultimo P-72A è stato consegnato nella configurazione cosiddetta Final Plus, con la implementazione di numerosi upgrade su sensori, sul sistema di missione e sulle capacità di integrazione e comunicazione, rendendolo ancora più efficace dal punto di vista operativo.

La consegna alla Forza Armata ha contestualmente avviato un programma di retrofit per i precedenti assetti, configurati in Initial Capacity (IC), con l'obiettivo di portarli nel più breve tempo possibile, all'ultimo standard FC Plus e consentire al Reparto, il raggiungimento della Full Operational Capability, con l'espressione della piena capacità operativa del 41° Stormo.

La complessa suite di sensori di cui è dotato il sistema d'arma, ha permesso inoltre di ampliare notevolmente lo spettro di missioni in cui il velivolo può essere impiegato.

Carmelo Savoca



TOP GUN SCHOOL



Una scuola per top gun nella base militare di Decimomannu. Con sistemi all'avanguardia per formare piloti italiani e di Paesi esteri alleati. Si chiama **IFTS, International Flight Training School**, ed è il centro, promosso dall'AM in collaborazione con Leonardo, che nascerà nella base militare a una decina di chilometri da Cagliari.

Punto di partenza, come ricorda Giulio Calvisi, sottosegretario alla Difesa, la lettera d'intenti del 2018 firmata dall'A.M. e da Leonardo «al fine di soddisfare le richieste, nazionali e straniere, in tema di addestramento al volo» e realizzare nella base aerea di Decimomannu «una Scuola di volo internazionale attraverso una partnership nel settore specifico».

Il programma prevede la realizzazione di una vera e propria cittadella per ospitare gli allievi e il personale con area ricreativa, mensa e impianti sportivi. All'interno spazio per 22 aerei T-346A, 18 messi a disposizione dall'Aeronautica Militare e 4 da Leonardo. E inoltre un edificio per ospitare le aule di formazione e per l'installazione di un moderno sistema di addestramento a terra, comprensivo di una serie di sistemi di simulazione di ultima generazione.

Negli spazi interni poi il centro di addestramento al volo avanzato che, chiariscono da Leonardo, «costituirà il riferimento internazionale nella formazione dei piloti militari a partire dalla Fase IV (Advanced/Lead-In to Fighter Training) per preparare i piloti, che verranno successivamente impiegati operativamente sui velivoli di 4^a e 5^a generazione come l'Eurofighter o l'F 35».

Tra i sistemi utilizzati anche quello che integra l'attività in volo a quella a terra. Una sorta di connessione tra l'aereo in volo e il simulatore presente in aula. «Tutti elementi che costituiscono il cosiddetto **Ground Based Training System** di Leonardo, in sigla **Gbts** - spiegano da Leonardo -. Un sistema che, anche grazie a simulatori come il Full Mission Simulator dell'M-346, permette agli aspiranti piloti dei velivoli di ultima generazione di imparare il volo in formazione, il rifornimento in volo, le manovre basiche, le tattiche avanzate di combattimento, sia di giorno che di notte. Il tutto senza staccare i piedi da terra».

In pratica un ambiente di simulazione integrato dove reale e virtuale danno vita a un'unica "realtà" in cui i piloti che volano sui simulatori possono interagire con altri piloti che, in quello stesso momento, sono su un aereo in volo, come se tutti stessero operando nello stesso contesto. I piloti sugli aerei vedono sui propri apparati di bordo ciò che i piloti sui simulatori vedono sui propri monitor a terra. Con la riproduzione di scenari complessi, con la presenza di massimo 10 aerei tra forze amiche e nemiche, che interagiscono come se stessero tutti volando nello stesso cielo. Avvio in due step a partire dal 2021 e poi attività per circa vent'anni.

DUBBIO AMLETICO ??

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

Ponendo questo dubbio ero certo che avrei stimolato la vostra memoria coinvolgendo attivamente; sono apparse sui “social” interessanti testimonianze, di Soci anziani, che non hanno dipanato completamente lo storico e significativo DUBBIO.

La nota pandemia non ha permesso all’Ing. Vignola di consultare gli archivi dei Armaereo, ma lo scrivente intende sciogliere il DUBBIO presentando quattro immagini dello storico arrivo del primo Atlantic. Le prime tre sono custodite su una striscia di negativi e riportano l’avvicinamento del velivolo al piazzale del Gruppo, il secondo mostra il velivolo molto vicino, mentre il terzo fotogramma presenta il velivolo con la vista laterale a 90° gradi con il fotografo (ero salito su un grande trabattello della manutenzione per eliminare gli alberi di eucalipto). Il quarto fotogramma mostra l’equipaggio partito da Nimes.

Giovanni Del Gais

Potete constatare che in numero di carrozzella è il 41 - 70.



Dopo 60 anni, anche a Bari solo pochi ricordano l'attacco aereo e i tragici eventi del 2 dicembre 1943.

Ci sono vicende storiche poco conosciute, che tuttavia hanno inciso profondamente nel destino degli uomini. Oggi si parla molto delle armi chimiche e batteriologiche: "*Veleni di guerra in tempo di pace*" ma, come si può vedere, il problema ha radici antiche e inizia dall'impiego dell'iprite nella 1ª guerra mondiale sino a quello recente contro i curdi iracheni. L'autore, con la sua ricerca, ci offre una triste "pagina di storia dimenticata", relativa alle ultime fasi del secondo conflitto mondiale nell'Italia meridionale, nella quale l'iprite è protagonista come conseguenza di un'azione bellica.



Bombardiere Junker 88.

Le strade erano affollate di soldati e mezzi delle truppe anglo-americane; nei cinema film inglesi e americani allietavano le serate dei soldati e degli ufficiali "alleati", mentre nei pochi locali allora aperti si suonavano ritmi di New Orleans. La città, rimasta intatta dalle distruzioni tedesche anche nelle sue attrezzature portuali, grazie all'eroica e pronta reazione dei soldati italiani e degli abitanti del borgo antico, era la principale base logistica dell'VIII Armata inglese, che faticosamente avanzava lungo la direttrice adriatica. Il porto di Bari inoltre, era il principale centro di smistamento di tutto quanto era necessario alla 15ª Air Force americana, che, partendo dagli aeroporti della Capitanata era in grado di bombardare le città della Germania.

La superiorità aerea quasi assoluta degli alleati, alimentava pericolosamente la certezza che nessuna offesa aerea potesse essere portata dalla Luftwaffe e, per sfruttare al massimo le potenzialità del porto, venivano trascurate le più elementari misure di sicurezza: le navi si addensavano le une alle altre per avvicinarsi rapidamente alle banchine di scarico. Inoltre, di notte, il porto era illuminato a giorno, per non rallentare le attività lavorative. Migliaia di tonnellate di carburante, munizioni, viveri, automezzi, armi, potevano così essere scaricate a ritmo continuo, per essere avviate ai luoghi di destinazione.

A lungo andare, questo movimento non era sfuggito ai servizi d'informazione del Feldmaresciallo Kesserling, comandante delle forze tedesche in Italia, che, dalla sua base a Frascati, pensava ad un obiettivo. Quando un ricognitore ME 210 della Luftwaffe, aveva scoperto le numerose navi ormeggiate nel porto di Bari, solo in pochi avevano notato quel puntino solitario che volava a 8.000 metri di quota e che, dopo una rapida virata, si era diretto verso Nord. La copertura radar della città era assicurata da un solo apparato, installato sul terrazzo del teatro Margherita, ma che al momento era fatalmente inefficiente: nessun allarme era stato dato e la Batteria contraerea non era intervenuta. I pochi che avevano notato il piccolo aereo alto nel cielo, avevano subito dimenticato l'episodio, ma la tragedia era ormai incombente ed il sipario si sarebbe aperto solo poco più tardi.

Alle 19,45 del 2 dicembre 1943, infatti, durante una serata limpida e fredda, una Squadriglia di bombardieri Ju 88, proveniente dai Balcani, piombò improvvisamente sul porto di Bari illuminato a giorno: mai un bersaglio si era presentato così facile da individuare! L'obiettivo principale erano naturalmente le navi; molte bombe, però, caddero anche sul borgo antico, a ridosso dell'area portuale.

Delle 30 navi alla fonda, 17 furono affondate ed altre 8 danneggiate seriamente, alcune perché colpite dalle bombe, altre perché coinvolte negli incendi e nelle esplosioni delle navi vicine. Tra le navi esplose c'era anche la "**John Harwey**", il cui carico era costituito da un centinaio di bombe all'iprite, o gas "mostarda", sostanza chimica pericolosissima, vescicante e mortale (bandita sin dal 1925 con il trattato di Ginevra), di cui solo pochi erano a conoscenza e poiché nell'azione morirono il Comandante e tutto l'equipaggio, il suo segreto continuò a restare ben custodito!



Sarebbe, invece, stato opportuno ragguagliare adeguatamente il personale medico degli ospedali ed altri organi preposti, sulle misure di sicurezza, anche più elementari, da adottare per difendersi dagli effetti dell'iprite o, quanto meno, poterne mitigare gli effetti!

Dopo l'attacco, gli aerei tedeschi si erano dileguati nella notte, tra le nuvole dell'Adriatico, mentre dense colonne di fumo si levavano nel cielo del porto e sulla città colpita. L'aria era afosa e irrespirabile, i vetri dei caseggiati erano in frantumi. Nelle acque del porto, coperte in gran parte dalla nafta in fiamme, fuoriuscita dal vicino oleodotto del molo San Cataldo e dalle navi, si dibattevano centinaia di naufraghi, molti dei quali feriti e ustionati, anche in maniera molto grave.

Per sfuggire ai crolli e agli incendi, una folla proveniente dalla città vecchia, si era riversata nell'area del porto che, pur in preda alle fiamme, sembrava al momento un luogo meno pericoloso del quartiere antico, l'attacco aereo improvviso. Le acque del porto, coperte da una densa miscela di nafta e iprite, erano una trappola mortale per quanti, ignari, vi si avvicinavano e per i generosi pescatori che, con le loro barche, cercavano di soccorrere i naufraghi che lottavano disperatamente tra le fiamme, per raggiungere le banchine. I morti furono più di mille, anche se il loro numero non fu mai accertato definitivamente, perché gli uomini continuarono a morire nei giorni e nei mesi successivi.

Quando, oltre alle persone ustionate o ferite gravemente, continuarono a morire anche quanti non avevano apparentemente subito traumi di sorta, senza che fosse possibile diagnosticarne la causa, il Generale Eisenhower, Comandante delle Forze Alleate in Europa, inviò, dal suo Quartier Generale in Algeri, una commissione medica, allo scopo di scoprire le cause di quelle morti inspiegabili.

La commissione, dopo un'indagine non facile, riuscì a venire a capo del mistero e individuò nell'iprite la causa di tanto disastro. La relazione della commissione, classificata "Top Secret", rimase tale per volere del Primo Ministro britannico Churchill, che non poteva ammettere che l'Esercito di Sua Maestà avesse al seguito armi chimiche, bandite ben 18 anni prima dalla Società delle Nazioni.

Solo al termine del conflitto fu possibile conoscere la verità, quando il Generale Eisenhower, nelle sue memorie, scrisse: "una circostanza connessa all'attacco del porto di Bari del 2 dicembre 1943 avrebbe potuto avere le più serie conseguenze; una delle navi era carica di gas che eravamo costretti a portarci dietro, nella incertezza delle intenzioni tedesche su l'uso di quest'arma; per fortuna c'era il vento ed il gas fuggente non recò danni".

Evidente è l'intento di minimizzare i fatti, ma le vittime dell'iprite si contarono purtroppo a centinaia e non meno infelice fu la sorte degli abitanti dei quartieri colpiti solo dalle bombe: poiché l'attacco giunse all'improvviso, molti non ebbero il tempo di raggiungere i rifugi e rimasero vittime degli scoppi, delle schegge, degli spostamenti d'aria. Ma anche coloro che riuscirono a raggiungere i rifugi, in qualche caso perirono sotto le macerie dei ricoveri, colpiti in pieno dalle bombe.



Una nave colpita dalle bombe brucia nel porto, foto scattata da un velivolo tedesco.

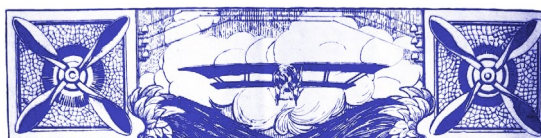
Due settimane dopo l'incursione, il "Washington Post" scrisse che quello di Bari era stato il più grave, improvviso bombardamento, dopo Pearl Harbor. Anche Eisenhower, nelle sue memorie, confermò che in quella incursione, gli Alleati subirono la più grave perdita, inflitta da un attacco aereo, dell'intera campagna nel Mediterraneo ed in Europa.

Oggi, dopo che il segreto sulla presenza dell'iprite è stato finalmente tolto, possiamo dire che quello di Bari fu il più grave, ma forse si potrebbe dire l'unico, episodio di guerra chimica di tutto il secondo conflitto mondiale.

F. Cersosimo

Tradizionalmente l'inizio della "guerra chimica" si fa risalire al 1915 e precisamente alla battaglia di Ypres (Belgio), anche se sostanze tossiche erano state utilizzate da molti eserciti prima di quell'evento.

In quella battaglia i tedeschi utilizzarono per la prima volta il solfuro di dicloroetile sprigionato da grosse bombole: la spessa nube color giallo-verdastro causò circa 5.000 morti fra le truppe francesi il gas prese così il nome, tristemente famoso di iprite, proprio da quella località.





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

A Todaro, che l'osservava al periscopio, sembrò un facile bersaglio e dette l'ordine di 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 comandati di sommergibili: «Io sono italiano e non posso imitare gli inglesi. Più di duemila anni di storia me lo impediscono.»



Marinai nemici naufraghi accolti sul sottomarino Cappellini per ordine del comandante Salvatore Todaro.

(Foto Marina Militare)

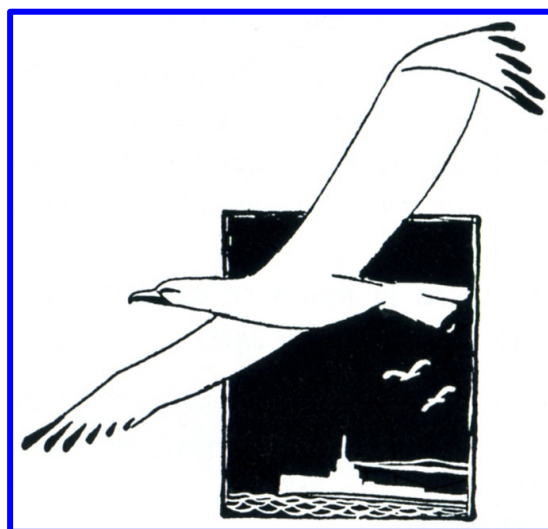
Nell'anno 2007 è stato varato il modernissimo sommergibile TODARO.

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 ve-ro 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 in-spiegabile. 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





CHI PIEGA IL TUO PARACADUTE ??

Charles Plum era un pilota di bombardieri durante la guerra del Vietnam.

Un giorno, dopo molte missioni, il suo aereo fu colpito da un missile. Plum si eiettò e il paracadute gli salvò la vita; fu catturato e trascorse sei anni in una prigione nord-vietnamita.

Al suo ritorno negli Stati Uniti iniziò a tenere conferenze sulla sua odissea raccontando quello che aveva imparato durante la prigionia.

Un giorno, in un ristorante, si avvicinò uno sconosciuto.

- Buon giorno. Lei è Charles Plum, il pilota abbattuto da un missile in Vietnam, giusto?

- E lei come lo sa? - chiese Plum.

- Perché ero io che piegavo e controllavo il suo paracadute. Ha funzionato bene, vero?

Plum era sopraffatto dalla sorpresa e dalla gratitudine.

- Naturalmente. Se non avesse funzionato, oggi non sarei qui.

Quella notte, Plum non dormì. Continuava a ripetersi: " Quante volte l'ho incontrato sulla portaerei e non gli ho mai rivolto la parola. Io ero un arrogante pilota e lui un marinaio qualunque. Eppure, ogni volta che piegava il mio paracadute e controllava le corde e le chiusure, aveva in mano la vita di qualcuno che nemmeno conosceva".

Da quella volta, Plum inizia le sue conferenze chiedendo: " Chi piega il vostro paracadute?".

Tutti abbiamo qualcuno grazie al cui lavoro possiamo fare il nostro. A volte, in mezzo alle sfide che la vita ci presenta ogni giorno, perdiamo di vista le cose importanti. Ci dimentichiamo di salutare, di ringraziare, di congratularci o semplicemente di dire una parola gentile.

MORALE

**OGGI, CERCA DI RICORDARTI CHI È CHE PIEGA IL TUO PARACADUTE
E RINGRAZIALO.**

MELINO E LA PRINZ



Tra giugno e luglio del 1982, fui comandato a frequentare il 34° Corso “P” (Perfezionamento) a Cadimare, vicino La Spezia.

Ero in servizio presso il 35° G.R.A.M. di Marsala e, nel giro di 12 ore, famiglia e bagagli furono pronti per la partenza con l’inseparabile e fidata NSU Prinz di 598 cc., a raffreddamento ad aria e a due pistoni che, raffrontata ai giorni nostri, corrisponde ad una buona moto.

Il viaggio fu pianificato con una vistosa carta geografica che l’anno prima mi fu regalata da un collega torinese. Quindi, Marsala – Palermo Porto, traghetto Tirrenia fino a Genova, poi La Spezia e, finalmente Cadimare.

Durante il viaggio, nei pressi di Castellamare del Golfo, sentii lo scoppio della ruota anteriore destra che prestamente sostituii ma, nonostante la mia buona volontà di fare il più presto possibile, quando arrivai all’imbarcadero di Palermo, sentii il fischio della sirena della nave che salpava e la gente con lo sventolio di fazzolettoni, salutava dalla nave e dalla banchina.

Afflitto, stanco e preoccupato, andai nella vicina garitta dove un giovane finanziere, intento a scrivere in un brogliaccio, fu distolto dalla mia presenza e gli intimai di telefonare subito al Comandante della nave per comunicargli di tornare indietro e imbarcare il [M/llo Cucciuffo](#) e la sua famiglia, appena arrivati.

L’Agente, imbambolato dallo stupore, non credeva alle sue orecchie e non sapeva se ubbidire o rifiutare l’ordine ricevuto. Mentre mi asciugavo il sudore che colava dalla fronte, gli fermai la mano che aveva già afferrato la cornetta del telefono, rassicurandolo e tranquillizzandolo, gli dissi che stavo scherzando!

Gli chiesi della partenza della prossima nave per Genova e mi rispose che sarebbe partita dopo due giorni. Disperato, ritornai a Marsala e portai la macchina dal meccanico per la manutenzione e una messa a punto.

Finalmente arrivai alla Scuola di Cadimare ma con due giorni di ritardo!

Il giorno avanti del mio arrivo, un Ten.Col. di cui non ricordo il nome, aveva spiegato le Leggi che regolano il Patrimonio dello Stato e i suoi beni.

La mattina del mio arrivo, prima che io entrassi in aula, l’insegnante, seccato per i ritardatari, disse alla scolaresca: «Il prossimo che entra, mi parlerà dei beni demaniali!»

Stava ancora completando la frase quando, grondante di sudore e rosso paonazzo dalla vergogna per il ritardo, entrai in aula. Appena mi vide, improvvisamente, l’Ufficiale mi chiese: «Parlami del bene».

Automaticamente e con sicurezza gli risposi: «Il bene è tutto quello di positivo che esce dal cuore, avvalorato dal Padre Onnipotente, con il Comandamento di carità, ama il prossimo tuo come te stesso!»

Un boato di applausi e sghignazzi, da parte dei colleghi, mi investì e tutto finì con una risata di simpatia e benevolenza.

A Cadimare affittai due camere presso una famiglia del luogo e, nella frescura del pomeriggio, ripassavo le lezioni nel giardino in riva al mare; un giorno mentre ripassavo mentalmente la lezione, fui distolto dal vocio di un gruppo di persone che attorno al parco giochi, impietrito e impaurito, guardava un bambino di circa tre anni, a terra, svenuto a causa di una caduta dallo scivolo. Quando mi avvicinai, resomi conto dell'accaduto, subitamente presi il bambino e con la mia Prinz, in un battibaleno, raggiungemmo il Pronto Soccorso di La Spezia. All'indomani il fanciullo si svegliò ed emanai un sospiro di sollievo con il cuore che mi pompava velocemente dalla gioia. A seguito di questo evento, i genitori del piccolo e le persone del luogo, per gratitudine e rispetto, lasciavano ogni mattina appeso alla porta della mia abitazione, un po' di pesce fresco, pescato durante la notte e, ogni pomeriggio, nella panchina della villetta, i residenti si avvicinavano per ascoltare i racconti della mia Sicilia e tutti, affascinati, mi chiamavano **Melino il Maresciallo!**

Che annata stupenda di vino buono quel 1982 !!!

Anche nella piccola comunità di Cadimare, in un giorno del mese di luglio, macchine e bandiere colorate di verde, bianco e rosso, al suono delle sirene e ai botti dei mortaretti, festeggiammo la terza vittoria del campionato mondiale di calcio.

Il Corso finì pieno di tanti bei ricordi e tornai a Marsala con i soliti due giorni di ritardo perché a Genova, i portuali erano in sciopero!

I fatti narrati sono realmente accaduti e li conservo tra i miei più cari.

Carmelo Cucciuffo, detto Melino



LA PAROLA D'ORDINE

SCUOLE C.E.M.M. - Ordine e Disciplina

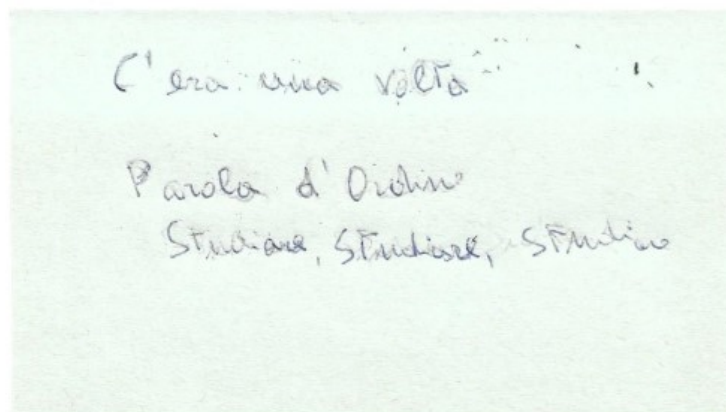
Giovane marinaio a Capo S. Vito



Nel lontano 1965, tra i bagnanti quei giovani imberbi (tra i 16-19 anni), con la classica "sfumatura alta alla militare", erano sicuramente gli allievi volontari del primo anno delle scuole CEMM (Centro Equipaggi Marina Militare) di Taranto. Arrivavano da tutta l'Italia, con le loro diverse parlate, cittadini, contadini, montanari , con qualche esperienza nei più variegati lavori, oppure demotivati studenti, tutti spinti da mille ed una ragione verso l'ignoto ed avventuroso mondo marinaro.

Spensierati, ignari , su cosa veramente significasse il venir forgiati al senso militare del dovere, in una cadenzata vita di caserma, dove un metodo severo di studio (le insufficienze corrispondevano a giorni di prigione!) doveva garantire il conseguimento di una affidabile preparazione tecnica specialistica, caratteristica indispensabile per esser considerati idonei a prestare servizio operativo a bordo di unità militari.

STUDIARE STUDIARE STUDIARE



FRA CIELO E MARE



Con il consenso della Famiglia di Franco Liboa, abbiamo il piacere di pubblicare alcune pagine del suo libro incompiuto "Fra cielo e mare", che ci è stato graziosamente affidato

Franco Catalano

La procedura per la messa in moto è semplice e lineare. Si parte con il motore sinistro e poi si avvia il destro. Più lunghe le verifiche prima e durante il rullaggio essendoci più impianti a bordo, oltre alla parte inerente all'armamento che nei precedenti velivoli non c'era.

Standard la prova motori e finalmente, autorizzati dalla TWR, entriamo in pista allineandoci perfettamente al centro. Poi arriva l'autorizzazione al decollo. Manette avanti fino a 30 PDA (pressione d'alimentazione), cui fa eco un rombo assordante quanto possente; temperature e pressioni OK, via il freno di parcheggio, rimanendo con la pedaliera premuta su quelli normali. Mollo i freni e facciamo un gran balzo in avanti.

Rimango letteralmente schiacciato contro il sedile con ben altra forza rispetto al T6, e comincia la corsa di decollo mentre incremento la potenza dei motori portandoli a 52 di PDA. Il tutto tenendo il volantino spinto in avanti. Velocemente arriviamo a 85 KTS e basta allentare la spinta sul volantino che la rotazione avviene quasi automaticamente, dato l'assetto cabrato che ha il velivolo a terra.

Proprio uno scatto da belva e senza l'ausilio dei flap, necessari per un decollo da portaerei. Freni, carrello su e incrementiamo subito la velocità. A questo punto passiamo al regime di salita: 35 PDA e 2300 giri. Anche il rateo di salita è buono, circa 700 piedi al minuto.

Intanto siamo già sul mare dove sono le zone di lavoro del 41° Stormo, così ci abituiamo a vedere una distesa liquida sotto di noi anziché la terra. Sarà la normale condizione di volo. Livelliamo a 8.000 feet ed iniziamo una serie di virate con vari angoli di inclinazione.

L'Istruttore mi informa che quando si lavora, la nostra inclinazione standard sarà di circa 45°, perciò è necessario abituarsi a questo assetto, senza perdere neanche un piede di quota, considerando che si vola a pelo d'acqua.

Di conseguenza effettueremo una infinità di virate, durante le quali il variometro (lo strumento che indica il rateo di salita o discesa in un minuto) dovrà rimanere fermo a zero, come se l'ago fosse inchiodato.

Però, mentre viriamo, non dobbiamo guardare lo strumento ma sentire l'aereo sotto il...culo. Fra l'altro, l'S2F nell'impostazione di una virata inizialmente tende a salire per cui occorre contrastarlo, ma subito dopo, tende a scendere, quindi bisogna sostenerlo. Insomma, è un lavorio continuo che va fatto soprattutto sentendosi l'aereo "indosso".

Quindi, virate su virate e in tutte le condizioni alternando sia il lato di rotazione che "l'angolo di banco", proprio per arrivare a sentirsi un tutt'uno con il velivolo. Comunque, per interrompere questa monotonia, intercaliamo con una serie di salite e discese.

Infine scendiamo a 1100 piedi ed entriamo in circuito per cominciare a prendere confidenza con atterraggi, touch and go e riattaccate. Insomma un programma ricco e vario. Gli atterraggi comunque non presentano eccessive difficoltà anche se non sono ancora completamente soddisfacenti ma penso di migliorare rapidamente.

D'altra parte l'aereo è molto manovrabile e risponde subito ai comandi. Anche le correzioni da apportare durante le ultime fasi dell'avvicinamento, in finale, sono pressoché istantanee. Risponde bene, è agile e nervoso. Insomma, guardandolo immobile al parcheggio, è tozzo e goffo, invece in volo si trasforma in un puledro selvaggio ma facilmente domabile da una mano ferma.

È manovrabilissimo e gira veramente in un fazzoletto. Sì, mi piace e la prima impressione è decisamente positiva. Sono sicuro che mi darà grandi soddisfazioni.

I voli sono quotidiani, dal lunedì al venerdì, secondo un programma sempre più fitto, con nuove manovre, ma al contempo ripetendone altre già acquisite. Di conseguenza, l'ora di volo stabilita inizialmente non basta più, perciò la durata delle missioni è diventata di un'ora e mezza.

Ciò duplica il tempo disponibile, consentendo di incrementare le singole operazioni e magari ripeterle più volte. Inoltre, serve ad abituarsi a più lunghe permanenze a bordo, considerando che i voli operativi standard saranno di quattro ore e talvolta anche di più.

Atterraggi, touch and go e riattaccate sono già soddisfacenti anzi, potrei proprio dire buoni. Dove occorre ancora esercizio, è nelle virate accentuate, ossia con *angolo di banco* (inclinazione) compreso tra 45° e 60°, per eseguirle a "variometro inchiodato", praticamente senza guadagnare ma soprattutto, senza perdere neppure un piede, specie in prospettiva del lavoro futuro.

Comunque il prossimo importantissimo passo è costituito dalle piantate di motore, che tutti mi preannunciano essere veramente dure, da affrontare con immediatezza e decisione, sapendo già a priori, tutto su cosa si deve fare e nell'esatto ordine cronologico.

Che pianti un motore è una ipotesi abbastanza remota ma non impossibile e, nella deprecata ipotesi che ciò avvenga, magari a bassa quota, (per non dire bassissima), magari essendo in virata e per giunta di notte, la differenza tra la vita e la morte, potrebbe essere l'isteresi di un attimo.

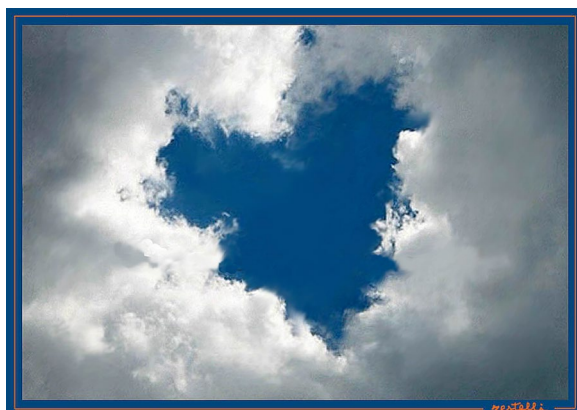
Quindi occorre conoscere il da farsi a menadito ed eseguire il tutto ineccepibilmente. E' nel nostro esclusivo interesse perciò stampiamoci bene in testa tutta la procedura.

Ecco un'altra buona ragione per la quale è stato inventato il "Check Bendato".

Franco Liboa



...saranno sempre nei nostri cuori...



*FRANCO COSSU
ANDREA FERRUCCIO*

*IL 23 MARZO 1976, UN S2-F CON A BORDO QUATTRO PILOTI SI
SCHIANTÒ SULLA COLLINA DEI CAMALDOLI DI NAPOLI; I NOMI DI QUESTI
COLLEGGI SONO E SARANNO SEMPRE NEI NOSTRI CUORI
CARBONE, ABBONDANTE, AQUILI, GASPARONI*

NOI degli ANTISOM La nostra Storia

NUMERO 15
DATA MARZO 2021
NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

Per inviare materiale, articoli e segnalazioni:
clubantisom@gmail.com – franco.catalano1940@gmail.com
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 nel Notiziario riflettono esclusivamente il
pensiero dei singoli autori

