



# **CLUB DEGLI ANTISOM**



**LA NOSTRA STORIA**

**NOTIZIARIO 20**

SETTEMBRE 2022  
NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

## INDICE

1. INDICE	PAG. 2
2. LA SICCAITA' – NUOVA EMERGENZA	PAG. 3
3. IL CLUB ANTISOM A MILITELLO	PAG. 5
4. CAMBIO COMANDO 41° STORMO	PAG. 6
5. CV COL. E. DI FRANCESCO	PAG. 8
6. LA PATRIA	PAG. 9
7. PISTE DI VOLO	PAG. 11
8. A FORISMI	PAG. 12
9. IL PADRE DEL RADAR ITALIANO	PAG. 15
10. PUO' SUCCEDERE 2 VOLTE	PAG. 19
11. IL SILURO	PAG. 17
12. PROVERBI SICILIANI	PAG. 19
13. PILLOLE DI SAGGEZZA	PAG. 20





## LA SICCAITA' NUOVA EMERGENZA ITALIANA E NON SOLO

In occasione dell'annuale incontro degli Ancien del NATO DEFENSE COLLEGE, alcuni anni fa, fu organizzato un Seminario sulle fonti energetiche strategiche, disponibili sul nostro pianeta: petrolio, minerali rari e, acqua!

Avete letto bene, proprio l'H<sub>2</sub>O dei nostri rubinetti, quella con cui inaffiamo i nostri gerani, ci laviamo i denti, quella con la quale cuciniamo il nostro cibo, quella che ci rilassa quando ci immergiamo nella nostra vasca idromassaggio circondati da candele profumate.

Non si tratta di un semplice supporto al nostro quotidiano ma di un elemento essenziale per la vita dell'essere umano in quanto, senza acqua, non è possibile alcuna forma di vita e, in ogni caso, ci limita se non ne disponiamo di una adeguata quantità tanto che, già da anni, alcuni studiosi del fenomeno, hanno affermato e condiviso il timore che, le prossime guerre, saranno provocate dal "dominio" dell'acqua e non più dal petrolio!

In queste settimane di torrido caldo e della temuta emergenza siccità, questo argomento è venuto alla ribalta e vale la pena dedicare qualche riflessione sul fenomeno perché, e lo vedremo, siccità non è solo campi aridi e fiumi in secca!

Primo step fondamentale è quello di prendere atto che l'acqua costituisce un supporto alla vita in generale, nel senso che non è possibile alcuna forma di vita sul nostro pianeta, se non si dispone di acqua in adeguata quantità e qualità.

Secondo concetto fondamentale è che l'acqua costituisce una risorsa sempre più strategica per le necessità umane e per l'economia in quanto, nelle ultime decadi, la maggior parte della popolazione, abbandonando le zone rurali, si è spostata nelle aree urbane, con una sempre maggiore richiesta di acqua igienizzata. L'Assemblea Generale delle Nazioni Unite ha, già da anni, riconosciuto ed approvato il "Diritto umano alla disponibilità di acqua per le necessità alimentari e di igiene" obbligando gli Stati ad assicurare i servizi basici con politiche dedicate, prioritarie. Sicurezza idrica soggetta, in misura preponderante, all'indiscusso cambiamento climatico che ha sconvolto il regime di precipitazioni in durata e intensità, provocando ingenti danni alla vita umana ed all'economia in generale.

Nel caso specifico dell'acqua per esigenze umane, una delle fonti più importanti, sono i ghiacciai che, come oggi giornalmente ci documentano, stanno perdendo notevoli masse di ghiaccio e neve, con pessimistiche previsioni sulla quantità d'acqua disponibile nei prossimi decenni. "L'acqua è diventata un bene prezioso. Esistono località nelle quali un barile di acqua costa più di un barile di petrolio" sentenziava recentemente il Dott. *Lloyd Axworthy* non un giornalista qualsiasi ma *Chairman del World Refugee and Migration Council* e past President della famosa *Università di Winnipeg in Canada*.

Terza interessante considerazione è che, tanto la scarsità come l'abbondanza delle risorse naturali, sono potenziali fonti di conflitto o di cooperazione tra Nazioni. Nel caso dell'acqua, il suo valore è doppio in quanto, non solo necessaria all'essere umano per la sua sopravvivenza e come fonte di vita, ma anche per lo sviluppo delle varie attività economiche tipo agricoltura, allevamento di bestiame, industria ed energia. Con la globalizzazione in crescita, l'incremento demografico, la urbanizzazione, la industrializzazione, la

domanda di acqua è in continuo, inesorabile aumento e, nonostante la sufficiente quantità di acqua disponibile per soddisfare le crescenti richieste, è necessario cambiare per tempo il nostro atteggiamento sul suo utilizzo.

E' ora il momento di mostrare alcuni numeri significativi che forse lasciano il lettore sorpreso. Il 97% - 97,5% di acqua presente sul nostro pianeta è costituito dall'acqua salata degli oceani e meno del 3% è acqua dolce imprigionata nei ghiacciai e nella neve permanente delle regioni montagnose dell'Artico e dell'Antartico. Altri "serbatoi" di acqua dolce, si trovano sotto la superficie terrestre e al di sopra, in forma di pioggia, fiumi e laghi.

A parte il principio che l'accesso all'acqua è stato riconosciuto "diritto umano", la conclusione di questo breve excursus sulla siccità in generale, causata dalla scarsa disponibilità di acqua, intimamente legata al cambiamento climatico, alle elevate temperature ed alla scarsità di piogge nonché ad un uso sconsiderato di questo bene primario, la possiamo attribuire ad una limitata "vision" degli Enti preposti e ad una superficiale cultura di noi cittadini che spazia da un insufficiente atteggiamento contro l'inquinamento ad un uso sconsiderato di questo bene prezioso.

**Warning: meno del 3% dell'acqua presente sulla Terra, è acqua dolce!**

*Franco Catalano*





## IL CLUB ANTISOM A MILITELLO

L'esigenza di vedersi, di incontrarsi, di scambiarsi sorrisi, strette di mano, tutte emozioni sacrificate per oltre due anni, sull'altare del COVID, ha vinto sulle ritrosie, sulle paure del Virus, in particolare da parte di noi "anzianotti" pertanto l'idea di realizzare questo evento, proposto da Fedele Tundo e Gaetano Lucchese, ha avuto un immediato e appassionato consenso da parte del CD siciliano, dei Soci tutti, nonché un forte incoraggiamento da parte di chi scrive.

Perché Militello in Val di Catania? Patrimonio Mondiale dell'Umanità, definito uno dei Borghi più belli d'Italia e recentemente Borgo più bello della Sicilia: **vi pare poco?**

Ma quanti dei nostri Soci la conoscono? Quanti l'hanno visitata? Quanti conoscono la Chiesa di Santa Maria della Catena, unica Chiesa al mondo... ..non ve lo dico, venite a scoprirlo sabato 24 settembre e, non ve ne pentirete!!!

*Franco Catalano*



### 3° RADUNO ANTISOM

Sabato 24 settembre 2022 - Militello Val di Catania  
Con il patrocinio del Comune di Militello Val di Catania

Militello Val di CT è un comune con poco più di 7000 abitanti della provincia di Catania. Le sue origini risalgono al 212 a.C.; il suo massimo splendore è sotto il regno del Principe Francesco Branciforte, tra il XVI e il XVII secolo. Militello Val di CT città barocca è stata dichiarata dall'UNESCO Patrimonio Mondiale dell'Umanità nel giugno del 2002, dal 10 gennaio del 2020 fa parte dei Borghi più Belli d'Italia e il 6 marzo 2022 è insignito Borgo più Bello della Sicilia.



#### PROGRAMMA

**Ore 08:15** - Partenza pullman per Militello, dal Circolo Ufficiali Fontanarossa;  
**Ore 09:30** - Arrivo e posteggio riservato in Viale Regina Margherita con raduno presso il Bar Bulla;  
**Ore 10:00** - Buffet e benvenuto del Sindaco di Militello, On. Dott. Giovanni Burtone, presso il Palazzo di Città (Ex Monastero dei Benedettini);  
**Ore 10:30** - **Visita guidata per il Borgo**

- Parco archeologico di Santa Maria la Vetere;
- Museo di San Nicolò;
- Tesori di Santa Maria la Stella;
- Chiesa di Maria Santissima della Catena;
- Palazzi barocchi;

**Ore 13:00** - Pranzo presso "U Trappitu" - Militello;  
**Ore 18:00** - Partenza pullman per Fontanarossa.



Alcuni luoghi oggetto della visita guidata

#### "U Trappitu"

Via Principe Branciforte 125, 95043  
Militello Val di Catania, Sicilia Italia  
Tel. 095 811847 - Cell. 393 402 2315



#### Menu

**Antipasto rustico**  
formaggi, salumi, ricotta fresca, caponata ecc.

**Primi**  
Casarecci con ragu di vitello e funocchietto selvatico

**Amatriciana con melanzane**

**Secondo**  
Lompa di maiale al forno con glassa e patate

**Dolce**  
Sorbetto, Raviolini di ricotta e Torta

**Bevande**  
Acqua, Coca Cola, vino, caffè, amaro

**Quota di partecipazione € 30,00**  
Comprende:

- Pullman: Fontanarossa - Militello - Fontanarossa;
- Sacco con materiale informativo;
- Gifts per tutti i Soci e ospiti;
- Visita con guida;
- Pranzo;

Per informazioni e prenotazioni:

- Tundo - Cell. 392 511 4765
- Viglietti - Cell. 351 917 6441



ORANFRIMER  
Sicilian Experience



## CAMBIO AL COMANDO DEL 41° STORMO

Giovedì 8 settembre 2022, 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 l'uscente Colonnello Howard Lee Rivera e il Colonnello Emanuele Di Francesco. L'evento è stato presieduto dal **Comandante le Forze di Mobilità e Supporto** dell'Aeronautica Militare (AM), **Gen.D.A. Enrico Maria Degni**, e dall'**Ispettore dell'Aviazione per la Marina, Gen. B.A. Francesco Saverio Agresti**.

A suggellare la sobria cerimonia, la presenza della Bandiera di Guerra del 41° Stormo, decorata con due Medaglie d'Argento al Valor Militare e una al Valor Civile, e la partecipazione di una rappresentanza di personale schierato, di autorità civili e militari della Sicilia Orientale, compresi i principali Sodalizi di Forza Armata del Territorio, e i comandanti degli altri Enti - nazionali e stranieri - presenti sull'Aeroporto Siciliano per vari motivi. Tra questi, le maggiori realtà, quelle AM - del 11° Reparto Manutenzione Velivoli e del 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 attività operazioni di Eunavformed Irini (Lussemburgo e Polonia).

Il **Colonnello Rivera**, grato e commosso di avere avuto l'opportunità di ritornare in Sicilia dopo avervi passato parte della propria carriera militare, ha tenuto a ringraziare i presenti tutte le realtà di stanza o che hanno operato nella sfera d'azione di Sigonella. E', dunque, seguita una sintesi dei principali eventi ed avvenimenti che lo hanno coinvolto durante i suoi quasi due anni di comando, sottolineando la cooperazione interforze di Difesa e Sicurezza nonché di cooperazione multilaterale della politica e della difesa italiana che "solo" a Sigonella si può percepire. *"...Solo a Sigonella, infatti, Aeroporto che rammento essere dell'Aeronautica Militare Italiana, potrete trovare Comandi internazionali permanentemente costituiti con personale e mezzi della NATO; personale e mezzi appartenenti alla Marina, all'Aeronautica ed al Corpo dei Marines degli Stati Uniti d'America; personale e mezzi delle Forze aeronavali Europee. Solo a Sigonella potrete osservare una continua rotazione di personale e mezzi provenienti da ogni parte del mondo: partendo dai Paesi a noi più vicini quali Francia, Spagna, Portogallo, Germania, Gran Bretagna, Polonia, Lussemburgo, fino ad arrivare al Canada ed alla ancor più lontana Australia, senza citare gli altri Enti e Comandi militari nazionali presenti sul sedime..., tra questi una menzione a parte la voglio dedicare al Controllo Spazio Aereo, responsabile della gestione del traffico aereo, civile e militare, di tutta la Sicilia orientale, ove, ricordo, è presente anche un vulcano attivo. Questa è la forza di Sigonella, questa è la forza di tutti voi, personale di Sigonella, ciò che vi rende inconfutabilmente unici..."*

Il **Colonnello Di Francesco**, nel corso del proprio intervento, dopo avere ringraziato i presenti e i Vertici AM per la fiducia accordata, si è rivolto al personale di Sigonella che si appresta a guidare *"...per me è un privilegio essere diventato il vostro Comandante. Mi adopererò in continuità con chi mi ha preceduto affinché possiamo assolvere la nostra missione in un ambiente di lavoro sano e sicuro. Il nostro sarà un lavoro di squadra, da svolgere con competenza e trasparenza; ognuno di voi potrà e dovrà esprimere il proprio potenziale con lealtà e rispetto verso i propri colleghi"*.

Il **Generale Agresti**, nel salutare gli intervenuti all'evento, ha porto il proprio deferente saluto alla Bandiera del 41° Stormo e ricordato i Caduti di Sigonella nell'assolvimento del loro compito. Rivolgendosi al personale ha detto: *"Il personale di Sigonella e del 41° Stormo ha operato negli ultimi due anni con una passione e una professionalità semplicemente ammirevoli, rispondendo sempre con puntualità, competenza e assoluta efficacia a qualunque esigenza, accettando con coraggio e una dedizione degna delle migliori tradizioni del reparto, qualunque sfida! Quello che ha dimostrato, mi rende assolutamente orgoglioso e, sono convinto, renda anche orgogliosa tanto l'Aeronautica Militare, quanto la Marina Militare. ... La mia speranza è che lo Stormo possa esser presto restituito alla sua specialità, unica, peculiare e d'eccellenza, ossia la "lotta Antisom". Una esigenza operativa che, nell'attuale drammatico quadro di sicurezza internazionale e, più specificatamente, nell'ottica delle emergenti o crescenti minacce presenti già oggi nel bacino del Mediterraneo, sta diventando per la Nazione una necessità urgente e non più procrastinabile"*.

Il **Generale Degni** nel sottolineare i numerosi ed importanti traguardi raggiunti dall'Aeroporto di Sigonella e 41° Stormo negli ultimi due anni, si è rivolto al Reparto: *"Caro Howard, puoi giustamente ritenerti soddisfatto ed orgoglioso per il tuo periodo di comando. In questi due anni, in un periodo storico caratterizzato prima dalla pandemia e poi dalla crisi in Ucraina, hai saputo guidare il Comando in modo esemplare, con indiscussa profes-*

*che, nell'attuale drammatico quadro di sicurezza internazionale e, più specificatamente, nell'ottica delle sionalità e contagiosa passione, riuscendo a creare un forte spirito di squadra e un ambiente di lavoro sereno. Questo è un Comando particolare, un Comando che se da un lato conferisce il privilegio di essere il padrone di casa, dall'altro comporta la gravosa responsabilità' di mantenere gli obblighi previsti in questa complessa realtà verso tutti gli Enti di Forza Armata, interforze e internazionali che operano da questa base a qualsiasi ora del giorno e della notte per servizi di pubblica utilità e la stabilità internazionale. Bravo, mi congratulo con te! Con prezioso e instancabile sforzo sei riuscito ad impiegare le risorse umane e finanziarie disponibili, bilanciando sapientemente missione e esigenze del personale. Al Comandante subentrante ha augurato un sereno e proficuo lavoro: "Al Col Di Francesco, che ho avuto modo di conoscere e apprezzare direttamente come mio Capo Ufficio addestramento, formulo il più' sentito augurio per il raggiungimento di traguardi sempre più prestigiosi, partendo dalla solida realtà' che stai ereditando. Ti è stato affidato un compito importante e pieno di responsabilità'. Ti assicuro tutto il mio sostegno per metterti nelle condizioni di lavorare serenamente, in un periodo che si preannuncia impegnativo. Buon lavoro!"*



Passaggio della Bandiera di Guerra del 41° Stormo tra il Comandante uscente e subentrante.

Il Col. Pil. E. Di Francesco, Comandante subentrante, l'Ispettore dell'Aviazione per la Marina, Gen. B.A. F. Agresti, il Gen. D.A. E. Degni, Comandante Le Forze di Mobilità e Supporto e il Col. Pil. H. Rivera con la Bandiera di Guerra del 41° Stormo.



Il Gen. F. Catalano e il Dott. G. Gagliano, consegnano il gagliardetto del Club Antisom al Col. Pil.H. Rivera.



## NOTE BIOGRAFICHE

### *Colonnello A.A.r.n.n. Pilota Emanuele DI FRANCESCO*

*Comandante del 41° Stormo Antisom e dell'Aeroporto di Sigonella*

*dal 08/09/2022*

Il Col. Pil. Emanuele Di Francesco è nato a Piansano (VT) il 28/12/1974.

Dopo la maturità scientifica presso il Liceo "G. Galilei" di Tuscania (VT), si è arruolato in A. M. nel 1994, corso "Rostro III" dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli (NA).

Nel 2001, dopo avere conseguito il brevetto di pilota militare presso il 61° Stormo di Lecce, è assegnato alla 46ª Brigata Aerea di Pisa, dove ha ricoperto diversi incarichi tra i quali, dal 2016, quello di Comandante del Gruppo di Conversione Operativa dell'International Training Center.

Lasciato il Reparto operativo è stato assegnato al IV Reparto dello Stato Maggiore Difesa con l'incarico di Capo Sezione Politica dei Trasporti. Promosso al grado di Colonnello nel 2018, ha ricoperto l'incarico di Capo dell'Ufficio di Coordinamento Logistico Interforze (SMD-IV), dove ha curato e gestito numerose iniziative di sinergia interforze nel settore della Logistica della Difesa.

Nel 2021, è stato assegnato al Comando delle Forze per la Mobilità e il Supporto per ricoprire l'incarico di Capo Ufficio Addestramento Linee di Supporto.

Dall'8 settembre 2022 è Comandante del 41° Stormo Antisom e dell'Aeroporto di Sigonella.

In campo internazionale, ha partecipato a numerose missioni internazionali, tra le quali la missione delle Nazioni Unite (UNMEE) in Etiopia ed Eritrea, la missione Enduring Freedom in Afghanistan, svolgendo l'incarico di Air Advisor del Comandante del Contingente Nazionale, e la missione ISAF anch'essa in Afghanistan presso la J.A.T.F. di Herat.

Ha conseguito la laurea in Scienze Aeronautiche all'Università degli Studi di Napoli Federico II e il Master in Studi Internazionali Strategico-Militari presso l'Università degli Studi Roma Tre.

Il Col. Di Francesco, abilitato al pilotaggio dei velivoli Aliante Twin Astir, SF-260, MB-339, G222, C-27J, P-72A, ha all'attivo circa 2500 ore di volo.

E' insignito delle seguenti onorificenze:

- Croce Commemorativa per la missione militare di pace in Etiopia ed Eritrea
- Medaglia NATO per le Operazioni in Kosovo
- Medaglia NATO non Art.5 per le operazioni in Afghanistan (ISAF)
- Croce Commemorativa per le operazioni in Afghanistan
- Medaglia di Bronzo al Merito di Lungo Comando
- Medaglia Lunga Navigazione Aerea
- Croce d'oro per anzianità di servizio

E' coniugato con la Sig.ra Federica e ha due figli, Matteo e Alice.

# LA PATRIA



Era il 1944: stava arrivando la primavera e all'aeroporto di Galatina era atterrato un vecchio S.M. 82 con un carico di dolore e di speranza. Decollato da una pista di fortuna fra le montagne Balcaniche, trasportava un gruppo di feriti e ammalati superstiti della Divisione Garibaldi, quegli incredibili fanti e alpini che in Montenegro, dopo lo sconvolgente 8 settembre '43, si erano uniti decisi a non arrendersi ai tedeschi.

E c'erano riusciti, pagando un prezzo altissimo: fra montagne inospitali, nell'isolamento assoluto, per mesi e mesi avevano lottato contro i tedeschi, la fame, il gelo, le malattie e l'ostilità dei partigiani slavi.

Erano riusciti a collegarsi fortunatamente via radio col governo italiano in Puglia, così, a diversi giorni dall'armistizio, il Ten. Gusmaroli dopo un avventuroso volo con un usurato Cr.42, era atterrato fra loro in un prato del Montenegro per poi riportare in Italia i messaggi del gen. OXILIA con le richieste di materiali, viveri e medicinali indispensabili. L'unica possibilità di sopravvivenza per la «Garibaldi» era quella dei rifornimenti, purtroppo scarsi, assicurati fra enormi difficoltà dallo Stormo Trasporti con i lanci di materiali e con qualche az-

zardato atterraggio; quello era l'unico filo vitale che li univa alla Patria.

Ora, mentre i tedeschi stavano ritirandosi verso il Nord, i feriti più gravi rientravano in Italia con gli aerei, mentre i superstiti in grado di camminare si dirigevano verso la costa per imbarcarsi. Dalla linea di volo degli Stormi Caccia, 4° 5° e 51° che dal '43 operavano sui Balcani, ero andato con altri piloti a salutare e abbracciare quei poveri meravigliosi ragazzi che, accanto all'S.M.82, attendevano le autoambulanze, alcuni seduti e gli altri sdraiati sulle barelle. Divise stinte e lacere, bende insanguinate, volti emaciati, ci guardavamo con occhi riconoscenti perché gli apparecchi con le coccarde tricolori avevano rappresentato la salvezza e l'immagine dell'Italia mentre invece eravamo noi a provare infinita ammirazione per loro.

Io mi ero fermato accanto ad un soldatino sdraiato sulla barella con uno straccio di coperta sulle gambe (ferite, congelate...), barba e capelli incolti, due occhi neri lucidi di pianto che mi fissavano: con una mano accarezzava la corta erba del prato poi, mentre mi chinavo su di lui, stringendo un grumo di terra nel pugno mi ha mormorato:

**«Sono in Patria, torno a casa...»**

Io in ginocchio, fermando le lacrime, non son riuscito a parlare, gli ho solo stretto le mani e lui convulsamente ha stretto le mie: fra me e lui non servivano le parole, eravamo fratelli uniti dagli stessi sentimenti, dalle stesse sofferenze, dallo stesso orgoglio di un dovere compiuto.

Io e lui sapevamo quanto era vero quello che qualcuno aveva scritto tanti secoli prima, «*impara dal soffrire*», e in quel grumo di terra, terra di Puglia che io, quel soldato ferito, io e milioni di altri italiani ci eravamo battuti. Questo lontano episodio, ma quanti altri se ne potrebbero raccontare, dovrebbe insegnare qualcosa a quell'esagitato imbonitore che straparla di secessione e a tutti quegli ipocriti tromboni che solo ora scoprono, o fingono di scoprire, dopo averle ignorate e irrise per decenni, le ragioni e i valori che di una espressione geografica fanno una Patria,

### «La terra dei Padri»





## PISTE DI VOLO CONCLUSIONI

Nel corso dei precedenti paragrafi sulle pavimentazioni aeroportuali, si è visto come il progresso del mezzo aereo, abbia influenzato l'evoluzione delle piste di volo che, da semplici superfici pianeggianti coltivate a prato, si sono via via trasformate, fino ad assumere la configurazione attuale.

Tale evoluzione ha interessato inizialmente la lunghezza e l'orientamento delle piste i cui valori sono oggi definiti da norme OACI, per gli aeroporti civili e SHAPE, per quelli militari. Infatti, ai primi velivoli erano sufficienti poche centinaia di metri di prato per il decollo e l'atterraggio e i piloti potevano sceglierne liberamente la direzione in funzione del vento, avendo la disponibilità di una intera superficie circolare o ipocicloidea o ellittica. Più tardi, l'avvento di velivoli più moderni, comportò la costruzione di strisce pavimentate sempre più lunghe e opportunamente orientate, in modo da poterne sfruttare al massimo, l'uso. A tale scopo, furono introdotti due valori:

- il coefficiente di utilizzazione anemometrica che indica in % il grado di utilizzazione della pista e il cui valore non deve essere inferiore al 95%;
- la lunghezza base che indica la lunghezza che dovrebbe avere una pista destinata ad una determinata classe di velivoli o di classe inferiore, calcolata al livello del mare, alla temperatura di 15° C e alla pressione di 29.92 pollici di mercurio. I

Intanto, l'uso del mezzo aereo con ogni condizione di tempo e la necessità di impiegarlo anche dopo prolungate piogge, costrinse gli esperti a realizzare rivestimenti idonei alla protezione delle strutture sottostanti dall'azione delle acque zenitali. Furono così realizzati i tipi di pavimentazione tuttora in uso: le flessibili, con manto in conglomerato bituminoso che, adattandosi alle deformazioni del sottofondo, si lesionano più difficilmente.

Sono inoltre di facile riparazione ed è possibile aumentarne le capacità portanti con la semplice sovrapposizione di opportuni strati di conglomerati bituminosi. Di contro, richiedono una manutenzione più frequente e male sopportano l'azione termodinamica dei getti dei velivoli a reazione; le rigide, con un manto in conglomerato cementizio che, non avendo praticamente bisogno di manutenzione, risultano di economica gestione e si prestano meglio al traffico di velivoli pesanti e a getto. Si lesionano tuttavia facilmente per cedimenti del sottofondo e, in tal caso, le riparazioni sono onerose e difficoltose.

L'aumento del peso dei velivoli ed il conseguente aumento dei carichi, imposero la necessità di un adeguato calcolo dello spessore delle pavimentazioni in modo da ottenere una idonea ripartizione dei carichi stessi sul terreno e contenerli nei limiti delle sollecitazioni da questo sopportabili. I principali metodi tuttora in uso, sono quelli empirici (Californian Bearing Ratio) che si basano su rilevamenti statistici e quelli teorici di Westergaard.

La propulsione a reazione ha apportato successivamente nuovi elementi di valutazione sulla convenienza di adottare le pavimentazioni flessibili o quelle rigide. Come si è visto, l'azione termodinamica del getto sulla pavimentazione flessibile, si è rivelata particolarmente dannosa, non meno di quella chimica, dovuta al carburante incombusto o che gocciola dagli spurghi e scioglie i legami bituminosi.



## PISTE DI VOLO

I loro effetti negativi sono più sensibili ove più attiva è la loro azione e cioè sulle testate delle piste, sulle vie di circolazione e sui piazzali di sosta.

La tendenza moderna sarebbe dunque orientata a costruire piste con pavimentazioni rigide in quanto più favorevoli sotto questi aspetti tecnici. Motivi di natura economica, hanno comunque suggerito fino ad ora, la costruzione di piste in conglomerato bituminoso, ricorrendo ad una soluzione di compromesso, di piste con testate rigide e parti centrali flessibili.

Si ritiene tuttavia che, con il diffondersi delle opere in calcestruzzo o con il prevedibile ulteriore aumento dei prezzi dei prodotti petroliferi e dei loro derivati, le piste rigide diventino più competitive anche sotto l'aspetto economico.

Con un recente studio sulle autostrade, tecnici dell'IRI, hanno infatti dimostrato la competitività anche sul piano dei costi delle corsie rigide. Del resto, tali risultati possono essere ritenuti validi e pertinenti al tema in argomento in quanto, i principali sistemi di calcolo, empirici e teorici, per la determinazione dello spessore delle piste di volo, adottati in campo internazionale (CBR e Westergaard), furono in origine applicati proprio per il calcolo dello spessore delle pavimentazioni autostradali negli USA.

*T.Col. Francesco Catalano*

*Firenze, 46° Corso Superiore SGA*

*Anno Accademico 1977-78*

## A FORISMI

**Molto più difficile parlare di una cosa che farla.  
Nella sfera della vita attuale, questo è, naturalmente  
ovvio. Ognuno può fare della storia.  
Solo il grande storico, però può scriverla.**

**Il malcontento è il primo passo verso il progresso  
per l'individuo e la Nazione.**

## IL PADRE DEL RADAR ITALIANO



**UGO TIBERIO**

Il radar italiano nacque a Livorno nel R. Istituto Elettronico e delle Comunicazioni della Marina (MARITELERADAR) nel 1936 ad opera del Cap. Armi Navali Ugo Tiberio che aveva iniziato nel 1931, da Sottotenente in servizio presso l'Istituto Radio del R. Esercito, a studiare l'applicazione delle onde elettromagnetiche per vedere navi e aerei di notte o nella nebbia anche a grandi distanze. Trasferito nella R. Marina, dal 1936 al 1940 Tiberio costruì una serie di apparati chiamati Radio

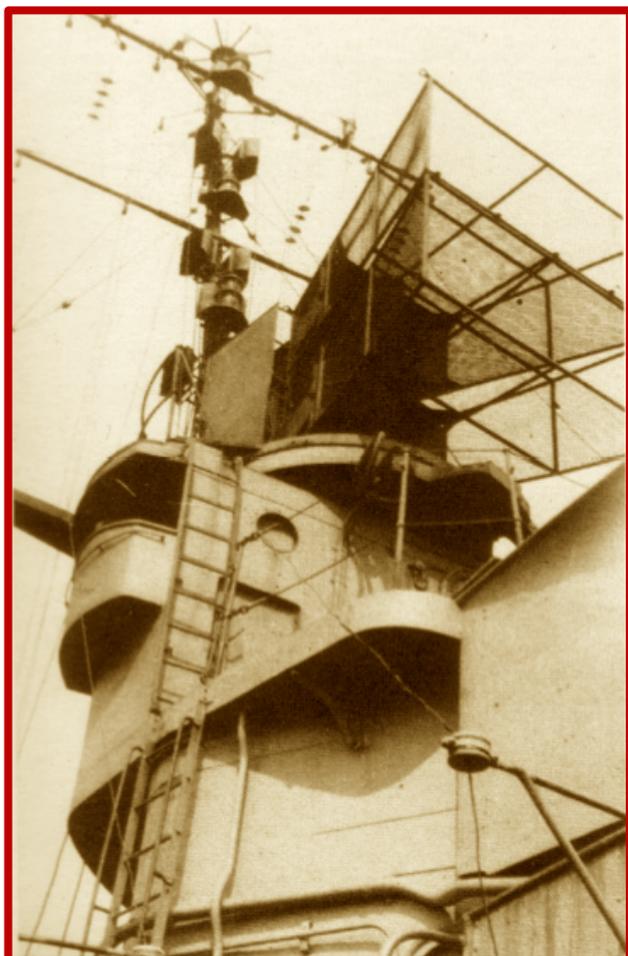
Telemetri che fornirono risultati soddisfacenti, con portate di 12 Km contro navi e 30 Km contro aerei.

Siamo all'inizio della seconda guerra mondiale e molti stati avevano iniziato studi sui sistemi di scoperta aerea e navale. All'atto dell'entrata in guerra l'Istituto aveva due apparati discretamente funzionanti. Sul finire del 1940 appariva chiaro ai Comandanti delle navi italiane destinate alla scorta dei convogli verso le coste libiche, sistematicamente intercettati di notte, che la Marina inglese doveva essere dotata di Radar. Purtroppo il problema fu sottovalutato dalle autorità italiane: infatti Tiberio in Istituto con assoluta scarsità di personale e di risorse economiche. Si giunse così alla battaglia notturna di Capo Matapan (28 Marzo 1941). Le condizioni di scarsa luce favorirono gli Inglesi che aprirono il fuoco a circa 3000 metri affondando tre incrociatori e due caccia torpediniere causando la morte di circa 2400 uomini. Molto probabilmente se a bordo delle navi italiane avessimo avuto un radiotelemetro, lo scontro avrebbe avuto un esito diverso. Qualche tempo dopo Tiberio scrisse che l'esito della battaglia fu "la dimostrazione del fatto che contro un nuovo mezzo scientifico il coraggio e l'abilità possono talvolta rimanere del tutto impotenti, e si può perdere la vita senza nemmeno aver combattuto...i miliardi, che le cinque navi perdute a Capo Matapan erano costate per costruzione, manutenzione, addestramento equipaggi ecc., sarebbero stati, con assai maggior profitto, se una porzione opportuna di essi fosse stata dedicata a potenziare i laboratori di ricerca.

Dopo Matapan ci si rese conto dell'importanza del Radiotelemetro di Tiberio. Quindi, con grande urgenza, fu deciso di riprodurre al più presto nel maggior numero possibile tale apparato.

I Radiotelemetri arrivarono ad essere installati su un certo numero di Unità Navali solo nel 1943 quando ormai il Mediterraneo era dominato dalla Marina e dall'Aviazione anglo-americana.

L'attività di ricerca sul Radar ebbe praticamente termine con l'estate del 1943 in seguito al trasferimento dell'Istituto in Veneto a Campo San Martino.



Particolare dell'antenna a doppia tromba del radiotelesmetro GUFO installato sopra la plancia del CT Fuciliere.

Oltre all'attività di ricerca che portò allo sviluppo del "Radar italiano" Tiberio fu docente di Radiotecnica in Accademia Navale dal 1937 al 1973 e professore Ordinario presso l'Università di Pisa dal 1954 al 1979.

Al suo nome sono inoltre legati in campo internazionale alcuni aspetti teorici della Tecnica Radar. Come la formula ridotta della 4<sup>a</sup> potenza della distanza di scoperta radar, la nozione di superficie equivalente d'eco e del fattore di visibilità etc. Oltre a tali attività il Professor Tiberio ha svolto anche numerosi lavori inerenti l'elettrotecnica e la radiotecnica in generale.

In questo ultimo settore, sviluppò, tra gli altri, lavori di ricerca sui tubi per microonde, sugli amplificatori e sulla propagazione delle onde elettromagnetiche e sulla bioingegneria. Alle eccezionali doti scientifiche univa una grande capacità didattica costituendo un vivido esempio fra i numerosissimi allievi che nel suo ricordo cercano di continuare la sua opera nel campo scientifico universitario e militare.

## CONSIDERAZIONI DELL'AUTORE

Per le nostre Istituzioni, civili e anche militari, la lungimiranza per pianificazioni di programmi in prospettiva futura è un *opzional*: sono abituate a vivere alla giornata, vuoi per scarsità di risorse economico/finanziarie ma, soprattutto, anche per mancanza di una visione strategica.

*Rocco Castellano*



## PUO' SUCCEDERE DUE VOLTE DAL GRUMMAN S2F AL BREGUET 1150 ATLANTIC

### **Nisida. Mattino del 20 ottobre 1960.**

Inizia l'anno accademico per i neo ammessi Allievi Piloti del **Corso Vulcano II**.

Pochi giorni dedicati alla rasatura dei capelli, alla vestizione, alle prime fondamentali regole della disciplina militare, il cubo, i giri di corsa intorno al campo sportivo, le prime lezioni del biennio di ingegneria. Colucci, Cennamo, Dedò, tutti nomi di famosi personaggi che hanno contribuito a formare culturalmente, intere generazioni di Ufficiali, i vertici dell'Aeronautica Militare.

Non avrei mai immaginato che l'Analisi Matematica e in particolare il "calcolo delle probabilità", a cui l'esimio Professore Colucci, per la nostra scarsa attenzione, dovette dedicare più tempo del necessario, avrebbe avuto riscontro in due particolari momenti della mia carriera aviatoria nella specialità "Caccia Antisommergibili".

Senza scomodare il lettore con teorie e formule di accademica memoria, diciamo che due specifici eventi hanno matematicamente scarse probabilità che si ripetano nel tempo con le stesse modalità.

Ebbene, a chi scrive, sconvolgendo tutte le previsioni scientifiche, il fenomeno si è verificato esattamente in identiche occasioni che vado a descrivere.

### **Catania-Fontanarossa, 88° Gruppo Antisom, gennaio 1966.**

Al Ten. Catalano, neo assegnato al Gruppo e neo patentato Combat Ready sul velivolo di linea Grumman S2F – Tracker, fu ordinata una missione di sorveglianza antisom nel Canale di Sicilia.

Si trattava di un volo operativo "reale", cioè alla ricerca effettiva di unità nemiche, nel caso specifico sommergibile sovietico, che fu scovato dopo oltre tre ore di volo.

Scoperto al radar, dopo un'ora di tracciamento con il MAD ( Magnetic Anomaly Detector ) e con un tappeto di boe sonore, ai limiti dell'autonomia on task, fu "consegnato" a un Neptune della US Navy decollato da Sigonella.

Nonostante l'indubbio colpo di fortuna per averlo sorpreso con il radar, perché è raro, quasi un suicidio, che di giorno un sommergibile navighi al periscopio o allo snorkel, l'Alto Comando che aveva ordinato la missione, attribuì al mio equipaggio il "**Bravo Zulu**" che nella terminologia operativa significa "**10 e lode**".

### **Sigonella, 88° Gruppo Antisom ottobre 1973.**

Per i Reparti Antisom dell'Aeronautica Militare è appena iniziata una vera e propria rivoluzione sia per il notevole salto di tecnologia sia per la nuova filosofia di impiego con l'arrivo del nuovo velivolo, il Breguet 1150 Atlantic.



Da un impiego a corto raggio si passa al lungo raggio, da tattico a strategico.

Con il nuovo mezzo l'88° Gruppo, e il 41° Stormo del quale fa parte, assume una nuova dimensione costituendo una forza moderna e di grande potenza operativa.

Il salto di qualità tra l'S2F e l'Atlantic, è paragonabile a quello vissuto dai miei colleghi quando transitarono dall'F84 e similari, allo F104 Starfighter.

Salto non di una generazione, cronologico, sequenziale, ma abissale, per le nuove tecnologie costruttive, l'elettronica ultimo grido, la differente tecnica di pilotaggio nonché il conseguente concetto d'impiego del sistema d'arma.

In attesa dell'inizio ufficiale dell'attività operativa, stabilito per il 1° gennaio 1974, Maristat decise di assegnare gradualmente missioni di sorveglianza, sia per non lasciare inattivi operativamente gli equipaggi appena qualificati Combat Ready, sia per la particolare situazione geopolitica internazionale in evoluzione nel citato periodo.

*Francesco Catalano*

**NEL PROSSIMO NOTIZIARIO PUBBLICHEREMO  
IL PROSEGUO «DELL'AVVENTURA»**



## IL SILURO

**Robert Whitehead** (Bolton, 3 gennaio 1823 – Shrivenham, 14 novembre 1905) è stato un inventore, ingegnere e imprenditore britannico. Figlio di un operaio cotoniero, la sua celebrità è dovuta al suo lavoro nel settore dei siluri, che riuscì a rendere una arma efficace. Whitehead è stato l'ingegnere meccanico inglese che, concretizzando l'idea di Giovanni Luppis, ufficiale fiumano della Marina austriaca, ha inventato il siluro. Il siluro è stata la più diretta e duratura conseguenza della battaglia di Lissa, combattuta nel luglio 1866, che ha visto la flotta austriaca di Wilhelm von Tegetthoff battere quella italiana di Carlo Pellion di Persano.

Ancora oggi esiste in Italia un'azienda con il suo nome che sviluppa siluri. L'azienda erede di quella da lui fondata ha adesso sede nella città di Livorno e fa parte della Finmeccanica. Fino al 2015 è esistita un'azienda con il suo nome.

Dal 2016 la **WHITEHEAD SISTEMI SUBACQUEI (WASS)** è stata incorporata in Leonardo-Finmeccanica.

Whitehead aveva aperto a Fiume una fabbrica macchine (motori marini) che riforniva la K.K. Kriegsmarine. All'indomani dello scontro con gli italiani, Tegetthoff, magnanimo, aveva mandato a Whitehead un telegramma: «Grazie alle sue macchine ho vinto la battaglia di Lissa», ovviamente coprendo di gloria, seppur riflessa, l'ingegnere anglo/fiumano.

Whitehead, proprio in quei giorni, stava mettendo a punto la nuova arma subacquea autopropulsa che però aveva un problema: non funzionava. Basti pensare che una barca a vela da regata era in grado di raggiungere il siluro dopo 350 metri, affiancarlo e procedere parallela finché non esaurisse la corsa e si inabissasse.

Comunque l'ingegnere, cosciente che certi treni passano solo una volta, scrive alla corte imperiale offrendo la sua arma. Il 20 dicembre 1866 una delegazione ministeriale arrivata da Vienna assiste alle prove in mare del siluro. Le prove vanno come devono andare: male. Ma si può dire di no a colui che ha fornito i motori per vincere la battaglia navale di cinque mesi prima? Non si può. Quindi a Whitehead viene concessa una dilazione che si rivela preziosa, visto che il siluro è destinato a diventare, e lo è ancora, la più importante arma navale subacquea.

Whitehead era un pacifista, convinto di aver inventato l'arma totale che avrebbe messo per sempre fine alla guerra navale (un po' come Nobel con la dinamite). Non si rendeva conto che, una volta inventata un'arma, si passa subito a inventarne le difese.



Vista la gigantesca quantità di stupidaggini che vengono dette sulla battaglia di Lissa (tipo che i marinai austriaci avrebbero gridato “Viva San Marco”, e così via), il siluro è invece l'eredità diretta del "dividendo politico" di quella battaglia, ancora vivo ai giorni nostri.

La Whitehead era diventata una multinazionale, con stabilimenti in GB, USA e Italia. Ma la ricerca si faceva sempre a Fiume e poco prima della guerra mondiale, la Whitehead aveva aggiunto uno stabilizzatore di profondità, la quale funzione era di limitare i salti che facevano i siluri quando uscivano sopra la superficie.

Tale disposizione non fu mai comunicata alle filiali estere e nemmeno agli alleati tedeschi, che concorrevano con Fiume per il primato tecnologico.

Tutti i nuovi siluri avevano lo stabilizzatore e nemmeno i siluristi ne sapevano qualcosa, salvo i capi siluristi che erano terzi nella gerarchia dei sommergibili KuK e che presumo, avessero sottoscritto un giuramento specifico per custodire il segreto.

Un altro segreto della KuK Kriegsmarine è il Paten della Veneziani, nemmeno agli alleati tedeschi fu comunicato il segreto della formula, che era patrimonio esclusivo di famiglia.

Lo stabilizzatore aumentava la precisione dei siluri KuK e lo si può dedurre facendo una statistica approssimativa di tutti i lanci riconosciuti da tutti i belligeranti. Invece il Paten della Veneziani permetteva alle navi della KuK di avere sempre la massima velocità possibile in confronto a quelle dei nemici presenti in Adriatico (italiani, francesi e britannici), inoltre permetteva di prolungare il periodo di servizio a causa dei minori tempi di rimessaggio, necessari per pulire le carene e faceva risparmiare anche il carbone.

«Facili scrittori e giornalisti fantasiosi hanno ricamato volentieri [sulla battaglia di Lissa] fino a costruire la leggenda secondo la quale, mentre la corazzata “Re d'Italia” affondava, i marinai dell'ammiraglia austriaca “Ferdinand Max” avrebbero gridato “Viva San Marco!” celebrando con quel grido la vittoria della flotta veneziana su quella sardo-napoletana.

Dopo il '48 un grido di quel genere a bordo di una nave di Sua Maestà Imperiale e Reale Apostolica sarebbe stato l'equivalente di una bestemmia; né Tegetthoff, né il suo brillante secondo von Kudriaffsky, né alcun altro dei comandanti delle navi austriache, uomini di una nuova generazione che guardava al passato remoto come a una lunga, sonnacchiosa stagione da dimenticare e che nutriva la propria professione marinara di un profondo lealismo dinastico, avrebbe tollerato esclamazioni del genere».

*Alessandro Marzo Magno*



## PROVERBI SICILIANI

I Proverbi sono la saggezza di un popolo e le sue tradizioni che si tramandano: ieri di padre in figlio, oggi in raccolte, spesso fredde ed ignorate, come cose del passato quali sono i detti popolari ed i costumi, di una terra come la Sicilia che vanta radici millenarie.

Poi dicono che non si ha un passato! Meglio dire che si rifiuta la cultura del passato per restare nella mediocrità, nel gregge, infatti non si usa più nell'impostare l'indirizzo di una lettera la parola Egregio Sig. (ex gregge il Sig.) (ammesso che sia rimasta una corrispondenza epistolare privata). Questa è solo una limitatissima scelta di *mutti* e *muttetti* per indicare quella retta via, che spesso è smarrita dall'ignoranza e da una presunta mania di grandezza. Ogni proverbio va letto e bisogna soffermarsi un attimo, dice tante cose, a chi sa leggere ciò che è stato scritto dai nostri avi.

*Per comodità c'è la versione italiana, ma bisogna leggere il siciliano per non dimenticarli*

### **Latti di crapa, ricotta di pecura e tumazzu di vacca.**

*Latte di capra, ricotta di pecora e formaggio di vacca ( sono buoni)*

### **Cu' unta vara**

*Chi unge vara ( la barca)*

### **Cu'arma, ad autru sconza.**

*Chi intraprende, ad altri dà fastidio.*

### **Bonu pilotu a la timpesta pari.**

*Il buon pilota si vede nella tempesta.*

### **Comu mi canti ti sonu.**

*Come a me tu canti, io ti suono.*

### **Cu'arrobba fa un piccatu, nni fa centu cu' è arrubbatu.**

*Chi ruba fa un peccato, ne fa cento chi è rubato.*

### **L'omu tantu è omu finu a chi manteni a parola**

*L'uomo è uomo fino a tanto che mantiene la parola.*

### **Lu beddu di lu jocu, è fari fatti e parrari pocu.**

*Il bello del giuoco è fare fatti e parlare poco.*

### **Megghiu si' nsigna cu lu fari chi cu lu diri.**

*Meglio si insegna con il fare che con il dire.*

### **Unni cc'è radicata la malizia, allignari' un ci po' mai l'amicizia.**

*Dove ha messo radici la malizia mai può esistere l'amicizia.*



## PILLOLE DI SAGGEZZA

Quando **Gandhi** studiava giurisprudenza all'Università di Londra aveva un professore, Peters, che non lo sopportava; **Gandhi**, però, non era tipo da lasciarsi intimidire.

Un giorno il professore stava mangiando nel refettorio e Gandhi gli si sedette accanto. Il professore disse: Signor **Gandhi**, lei sa che un maiale e un uccello non possono mangiare insieme?

- Ok Prof, sto volando via...rispose **Gandhi**, che andò a sedersi a un altro tavolo.

Il professore, profondamente infastidito, decise di vendicarsi al successivo esame, ma **Gandhi** rispose brillantemente a tutte le domande.

Decise allora di fargli la seguente domanda :

- Signor **Gandhi**, immagini di stare per strada e di notare una borsa; la apre e vi trova la saggezza e molto denaro. Quale delle due cose tiene per sé?

- Certamente il **DENARO**, Prof.

- Ah, io invece al posto suo avrei scelto la **SAGGEZZA**.

- Lei ha ragione Prof; in fondo, ciascuno sceglie quello che **NON** ha!

Il professore, furioso, scrisse sul libretto la parola **IDIOTA** e glielo restituì.

**Gandhi** lesse il risultato della prova e tornò subito indietro.

- Professore, Lei ha firmato l'esame ma si è dimenticato di mettere il voto!

*...saranno sempre nei nostri pensieri,  
nei nostri ricordi.*

*Cieli blu*



**LEONARDO CATELLA**

**NOI degli ANTISOM**

**La nostra Storia**

NUMERO 20

DATA GIUGNO 2022

NOTIZIARIO D'INFORMAZIONE PER I SOCI

Per inviare materiale, articoli e segnalazioni:

[clubantisom@gmail.com](mailto:clubantisom@gmail.com) – [franco.catalano1940@gmail.com](mailto:franco.catalano1940@gmail.com)  
[giua@libero.it](mailto:giua@libero.it)

TELEFONI

348 6501713 - 348 6932294

Trovi il notiziario e altro ancora sul sito:

<https://clubantisom.com>

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

