

Foto
tratte dall'Album
del Gen.D. pil. o.a. Aldo Morelli
aggiornato al 27/06/2014

- per rientrare nel sito cliccare sulla freccia in alto a sinistra
- per uscire dal sito cliccare sulla "X" in alto a destra



1934 – Giugno
Avevo 4 anni e ½ ed una vocazione...

1955 – Al termine dell' 8° Corso Interforze di Osservazione Aerea. Il 1° per la Guardia di Finanza.



★ : Pierpaolo Meccariello, Aldo Morelli, Dantonio Cavalli



1955
Brevettato Osservatore Aereo



1956 – Palermo – Aeroporto di Boccadifalco – L'Equipaggio dell'aereo C45, determinante nella cattura del natante contrabbandiere "Sito" battente bandiera panamense.
Al centro il 1° pilota Magg. A.M. Russo.



1956
con il famoso Cap. pil. A.M.
Girolamo del Giudice, uno
dei primi piloti italiani di
Elicottero, che ha istituito la
Sezione Aerea di Palermo

1956 – Porto di Palermo – Dopo la cattura di un natante contrabbandiere.
Da sx: Cap. Basili, Cap. pil. Gennaro, Col. Brancato, Cap. pil. Frixia, Cap. Zappardino,
Cap. Zaccone, Ten. O.A. Aldo Morelli, M.M. mare Cocorullo, altri





1956 – Palermo – a bordo di
unità navale della G. di F.

da sx: Cap. pil. A.M. Gennaro,
Ten. O.A. Aldo Morelli



1956 – Porto di Palermo – Con i militari del Nucleo di p.t. dopo lo sbarco delle casse di t.l.e., rinvenute a bordo della nave “Sito” dopo la cattura.



1956 – Palermo – Sequestro di autocarro carico di t.l.e. di contrabbando -
In piedi, 2° da sx, Ten. O.A. Aldo Morelli, poi Cap. Natale e Cap. Zappardino -

1956 – Palermo – Aeroporto Boccadifalco – da sx: M. Ilo
pil. Negri, Cap. pil. Del Giudice, Ten. O.A. Aldo Morelli



1956 – Palermo – Circolo Ufficiali A.M. – In occasione Festa dell'A.M.

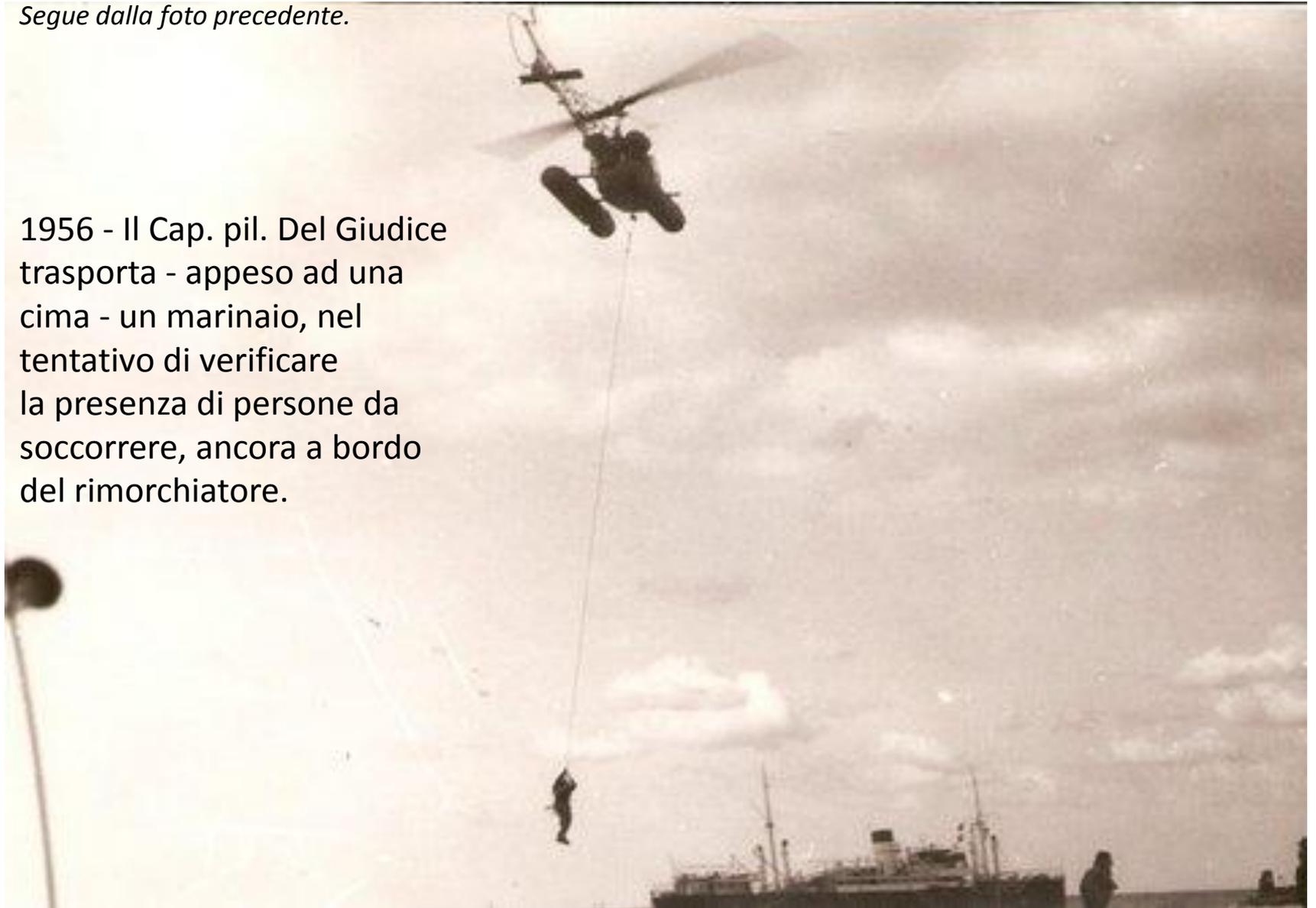




1956 – Trapani – Rimorchiatore incagliatosi davanti al porto di Trapani nel tentativo di soccorrere la nave “Città di Trapani”, incagliatasi precedentemente , a sua volta.

Segue dalla foto precedente.

1956 - Il Cap. pil. Del Giudice
trasporta - appeso ad una
cima - un marinaio, nel
tentativo di verificare
la presenza di persone da
soccorrere, ancora a bordo
del rimorchiatore.



Segue dalla foto precedente.

Sotto: la nave “Città di Trapani”, incagliata.

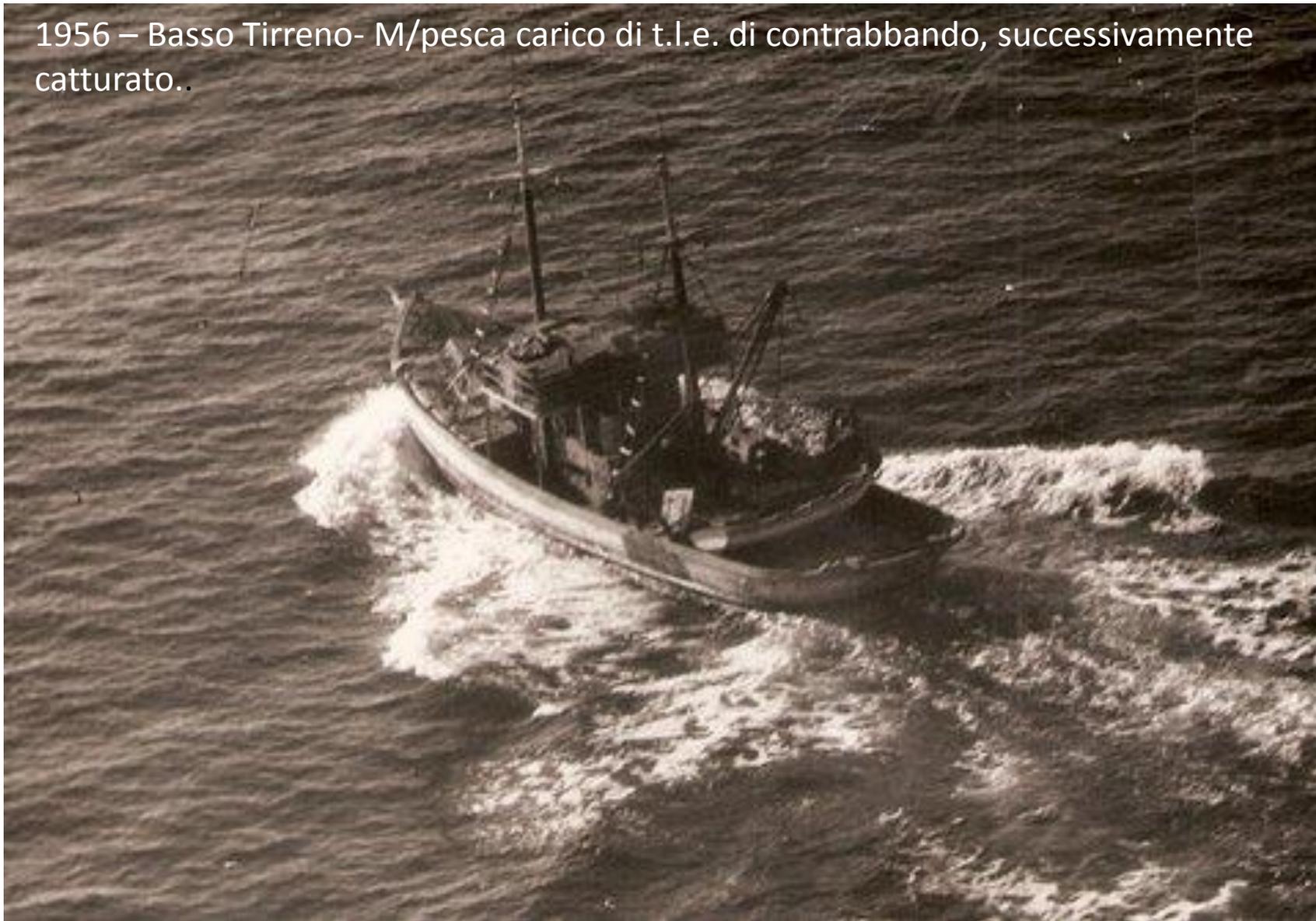
Raggiunto il rimorchiatore, il marinaio si stacca dalla cima e, per assicurarsi di poterla recuperare, la lega ad una bitta, impedendo così involontariamente all'elicottero di allontanarsi. Fortunatamente la cima si spezza e il pilota può recuperare la manovrabilità del mezzo.

Le foto dell'operazione sono state scattate dal Ten. o.a. Morelli, imbarcato sul secondo elicottero, pilotato dal Mar. A.M. Negri.



1956 - Porto di Palermo – Dopo la cattura di un natante contrabbandiere, determinata dalla stretta cooperazione tra i mezzi aerei e navali, si commentano le relative fasi della positiva operazione.
Da sx: Aiut. di Batt. Mare Toscano, Col. Brancato, Col. Scirè, Ten. O.A. Aldo Morelli, un giornalista, Cap. Zaccone (Com/te Stazione Navale).

1956 – Basso Tirreno- M/pesca carico di t.l.e. di contrabbando, successivamente catturato..





1957 – Sorvolo della Boa di Skerky (60 NM ovest di Marettimo) – La foto costituisce prova che è stato raggiunto quel punto esatto.

1957 – avvistamento del MTB (Motor Torpedo Boat) contrabbandiere “THE CAT WHISKER”, fermo in attesa di trasbordare la merce di contrabbando trasportata.

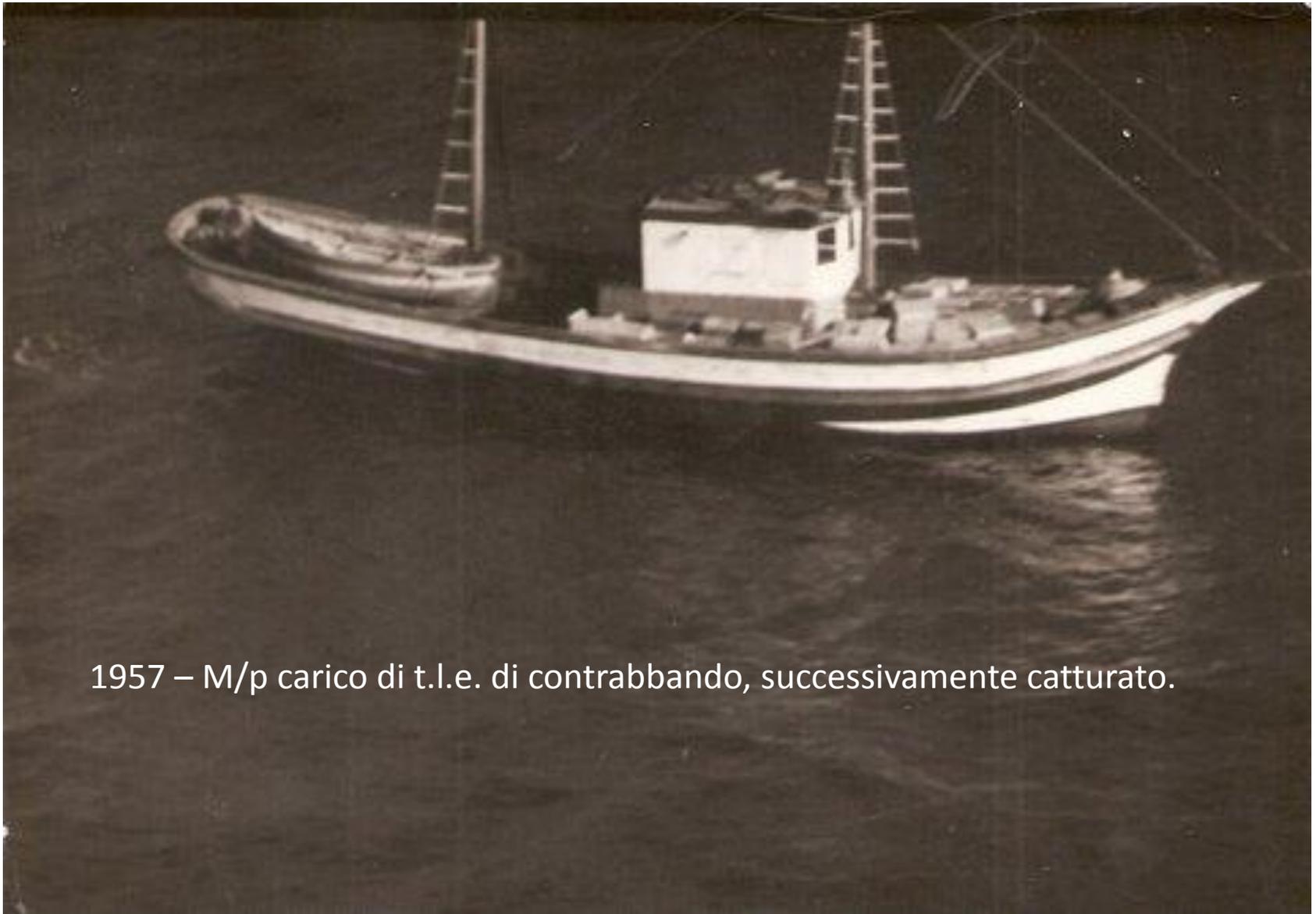


1957 – La “Sleek”, lancia rapida canadese ferma, in attesa di trasbordare la propria merce di contrabbando. Successivamente catturata.



1957 – M/p carico di t.l.e. di contrabbando, successivamente catturato.





1957 – M/p carico di t.l.e. di contrabbando, successivamente catturato.

Nave contrabbandiera "Sito" (bandiera panamense), ferma. Successivamente catturata.





1956/1957 – Lancia rapida
“IRAZU”, natante contrab=
bandiere avvistato più volte.
Per sottrarsi alla cattura
utilizzava delle spranghe di
ferro antiabbordaggio (vedi
foto successiva)

RELAZIONE SUI LE OPERAZIONI AEREE ED AERONAVALI EFFETTUATE NEI
GIORNI 10 - 14 E 17 MAGGIO 1956.-

-----ooOoo-----

Il giorno 10 maggio c.a., alle ore 1000, veniva avvistata la nave contrabbandiera IRASU in posizione di 34 mg. 360° da Ustica.-

Il natante navigava con velocità 10 - 12 nodi per rotta 155°.-

Dopo detto avvistamento proseguivo nella ricerca e, esattamente 12 minuti dopo - ore 1012 - avvistavo, a 17 mg. 360° da Ustica, una motobarca con a bordo un ingente carico di casse di sigarette.-

Dopo aver preso gli opportuni rilevamenti (goniometrici e fotografici) chiedevo al pilota - Ten.Col. Stefano Milli - di dirigere su Ustica dove si trovava, in allarme, la N/V. SMALTO.-

A quella data la N/V. Smalto era sprovvista di apparecchi V.M.F. per cui fu necessario portarvi sul ciclo dell'unità per orbitarvi, comunicarle, a mezzo di segnali convenuti, la presenza di un natante contrabbandiere ed indicarle la rotta per raggiungerlo.-

L'aereo orbitava sulla Smalto per 10 minuti circa e, quindi, dirigeva movimento per Nord alla ricerca della motobarca avvistata.-

Relazione di servizio – pag. 1/1^ parte

Alle 1049, dopo averla nuovamente avvistata a circa 20 miglia 15° da Ustica, dirigevamo ancora per detta isola e, a 1 mg. a nord di questa notavo la presenza della nostra Motovp detta che navigava per il punto segnalato.-

Dirigevamo ancora per la zona in cui avevamo lasciato il natante, ma, solo alle 1214, lo si avvistava e, questa volta, completamente scurico.-

Era a 15 mg. 0050° da Ustica e navigava con rotta 155°.-

La Motovedetta Squalo non catturava la motobarca, ma rintracciava le sigarette gettate in mare e ne recuperava una cinquantina di casse.-

La cattura della motobarca, riconosciuta per la "EMMA FINA" del Compartimento di Palermo, avveniva il giorno successivo, 11 maggio 1956, a Sarnini Imerese.-

-----Cocoe-----

Alle ore 1305 del 13 maggio o.n. si decollava da Bocca di Falco per effettuare, a cavallo di Ustica, una catena di ricerca a greca con lo scopo di intercettare uno o due pescherecci che, da fonti informative, si sapeva avevano caricato un determinato numero di casse di sigarette.-

./.

Relazione di servizio – pag. 1/2^ parte

In navigazione, rilevavo che le condizioni di visibilità, ad oriente di Ustica, andavano sensibilmente riducendosi a causa dei banchi di nebbia.-

Ritenevo, quindi, opportuno non navigare ad ovest di Ustica, ma di sfruttare il tempo a disposizione spingendomi a ricercare molto più a levante, sin quasi ad Alicudi.-

Tale decisione portava all'avvistamento del peschereccio "S. GIUSEPPE GIACOMO".-

Alle ore 1635, infatti, a 29 mg. 100° da Ustica avvistavo un natante fermo che, notata la presenza dell'aereo, metteva immediatamente in moto e dirigeva per 320° con una velocità di 8 - 10 nodi.-

Sulla coperta del peschereccio erano disposte numerose casse di sigarette.-

Feci gli opportuni rilevamenti, li comunicavo alla Camera Operativa ed alla M/V. ROSATI ferma a 5 mg. ad Est di Ustica dando, inoltre, la rotta relativa per poter raggiungere il natante.

Dirigevamo intanto sulle unità e alle ore 1727 mi entrava in diretta aereo-cooperazione: l'aereo orbitava sulle unità ed indicava la rotta di collisione.-

Alle 1750 ed alle 1807 avvistavo nuovamente il peschereccio contrabbandiere e, poiché cambiava continuamente le sue rotte, ripetutamente l'aereo si portava sottocosta M.A.S per dirigerlo sul natante.-

Alle 1750, a mezzo V.H.F. e a mezzo segnali convenuti, davo alle unità la rotta esatta per poter raggiungere la nave SITO che veniva catturata alle 1930 circa con circa 450 casse di sigarette a bordo.-

-----oo00cc-----

OPERAZIONE "SIJUE"

La mattina del giorno 24.5.1956, il Ten.Col.pilota Gaetano MILLI ritornava da Roma con un D.C.3 della SAI e, notte va, ad una trentina di miglia a nord di Ustica, la presenza di un natante sospetto.-

Comunicava tale notizia al Capo della Sezione Operativa, Ten.Col. BRANGATO, che mi ordinava di effettuare nel pomeriggio una ricognizione a Nord di Ustica con le scopi di rintracciare e accertare la presenza del natante contrabbandiere.-

Si decollava alle ore 1455 e mi dirigeva per Ustica con l'intento di effettuare, a nord di questa isola, una ricerca a quadrato crescente.-

Alle ore 1523, a 27 ng.350° da Ustica, avvistavo il natante: una lancia rapida inglese di circa 90 tonnellate.-

Non riuscivo ad identificarla, ma trattavasi sicuramente di una nave contrabbandiera; era ferma e rispondeva indifferente all'avvicinamento.-

Relazione di servizio – pag. 3/1^ parte

Il 9 giugno c.c., alle scopo di controllare la presenza o meno del natante precedentemente avvistato, effettuavo una nuova ricerca a Nord di Ustica e, alle ore 1012, lo si avvistava a 30 mg. per 360° dall'isola in navigazione, questa volta per 360°.

Il giorno 10 giugno avvistavo anche l'IRAZZ in posizione 43 mg. 300° da Capo S. Vito. Era fermo e, avvistato, si metteva a navigare per 120° ad una velocità di 12 Kts.

A causa della forza del mare (quattro) non fu possibile effettuare alcun forma di aereo-cooperazione.-

Il 14 giugno fu decisa l'azione contro lo SIKEX.-

Una formazione navale composta da tre motovedette e tre motoscafi alturieri alle ore 1500, a mezzo radar, avvistava un natante che, l'aereo, alle ore 1605, identificava in posizione 20 mg. per 360° da Ustica, per quello contrabbandiere.-

L'aereo si metteva in cooperazione con le unità del Naviglio e, poiché a causa di una staratura l'opposto V.H.F. di bordo non funzionava in trasmissione, la rotta veniva indicata, per ben tre volte, a mezzo di segnali convenuti.-

Il natante identificato per lo SIKEX del Compartimento di Gibilterra con 3 persone di equipaggio e circa 900 casse di sigarette, veniva successivamente catturato e scortato a Palermo.-

OPERAZIONE "V. MELLINI"

Il 24 luglio scorso si aveva notizia della presenza dello IRASU nelle acque di Capo S.Vito.-

Veniva predisposta una ricognizione e l'aereo C.45 decollava da Bocca di Leone alle ore 1045.-

Da Capo Gallo, con Rv.290°, si dirigeva per la zona in cui doveva essere svolta la ricerca (schermi a grana).-

Alle ore 1125 di prora si avvista l'IRASU fermo in posizione di 35 seg. 305° da Capo S.Vito.-

Immediatamente, dopo l'avvistamento, il motore si metteva in navigazione per 200° ad una velocità di 12 nodi.-

Non era stata predisposta alcuna cooperazione con il Saviglio per cui l'aereo comunicava alla Camera Operativa i dati dell'avvistamento e, dalle 1125 alle ore 1210, orbitava sullo IRASU mantenendone il contatto e in attesa di istruzioni.-

Alle ore 1205 ricevevo l'ordine di rientrare; alle ore 1210 si dirigeva per l'aeroporto dove si atterrava alle ore 1255.-

----- o -----

Il giorno successivo, 25 luglio 1956, all'ora 1320 si decollava per effettuare una ricerca nuovamente nelle acque di Capo S.Vito.-

Alle ore 1625 veniva, ancora una volta, avvistato lo IRASU, 51 mg. 312° da Capo S.Vito, in navigazione per 300° velocità 10 nodi.-

Continuavo la ricerca e, alle 1725, a 31 mg. 322° da Capo S.Vito avvistavo un peschereccio in navigazione per 280° velocità 8 - 10 nodi.-

Chiedevo al pilota di portarsi a bassa quota per meglio osservare il natante.-

Era carico (scorta esercizio delle scato) e a prua notavo delle casse ben sistemate e coperte da un telone.-

Era difficilissimo poter affermare che si trattava di casse di sigarette ma, attraverso uno spazio (un lembo di telone non copriva bene il carico), notavo le caratteristiche strisce rosse e blu di carta gomata con le quali vengono chiuse le sigarette di fabbricazione americana e svizzera.-

In ambedue queste volte non era stata predisposta alcuna cooperazione col Naviglio e la cattura venne a mancare.-

Solo l'indomani, 25 luglio, l'azione fu coronata da successo ed il naviglio, il MAS N.A.12, portò a termine ciò che da tre giorni il servizio aereo aveva cominciato.-

Alle 1100 mi decollava da Decandifalce dirigendo per lo scoglio a N.O. di Capo S.Vito; ad 8 mg. per 310° da detta loca-

Relazione di servizio – pag. 4/2^ parte

- 5 -

lità si trovava in attesa il H.A.12.-

La ricerca aveva buon esito perché alle 1235 si avvistava il peschereccio.-

Era fermo a 46 mg. 325° da Capo S.Vito ed appena avvistato metteva in navigazione per 240° ad una velocità di 10 nodi circa.-

Comunicavo i dati alla Camera Operativa mentre lo aereo era costretto a portarsi sul H.A.12 per l'impossibilità di comunicare con questo a mezzo V.H.F.

Alle 1310 indicavo al H.A.12 la rotta di collisione e ci portavamo nuovamente in scena per controllare i movimenti del peschereccio.-

Lo avvistammo ancora alle 1405 a 13 mg. 315° da Capo S.Vito in navigazione per 130°.-

Esigevamo per Capo S.Vito e, pochi minuti dopo, notavamo che il H.A.12 con rotta esatta dirigeva sul peschereccio che ora a poche miglia da lui.-

La cattura era inevitabile.-

Relazione di servizio – pag. 5/1^ parte

Da quel giorno non è stata registrata altra cattura, ma importanti avvistamenti sono stati conseguiti dalla Sezione Aerea di Palermo:

2 AGOSTO : L'IRASU viene avvistato a 35 ng. 90° da Capo Spartivento (per la prima volta l'aereo si trasferisce a Catania e da quell'aeroporto dirige per la zona di ricerca);

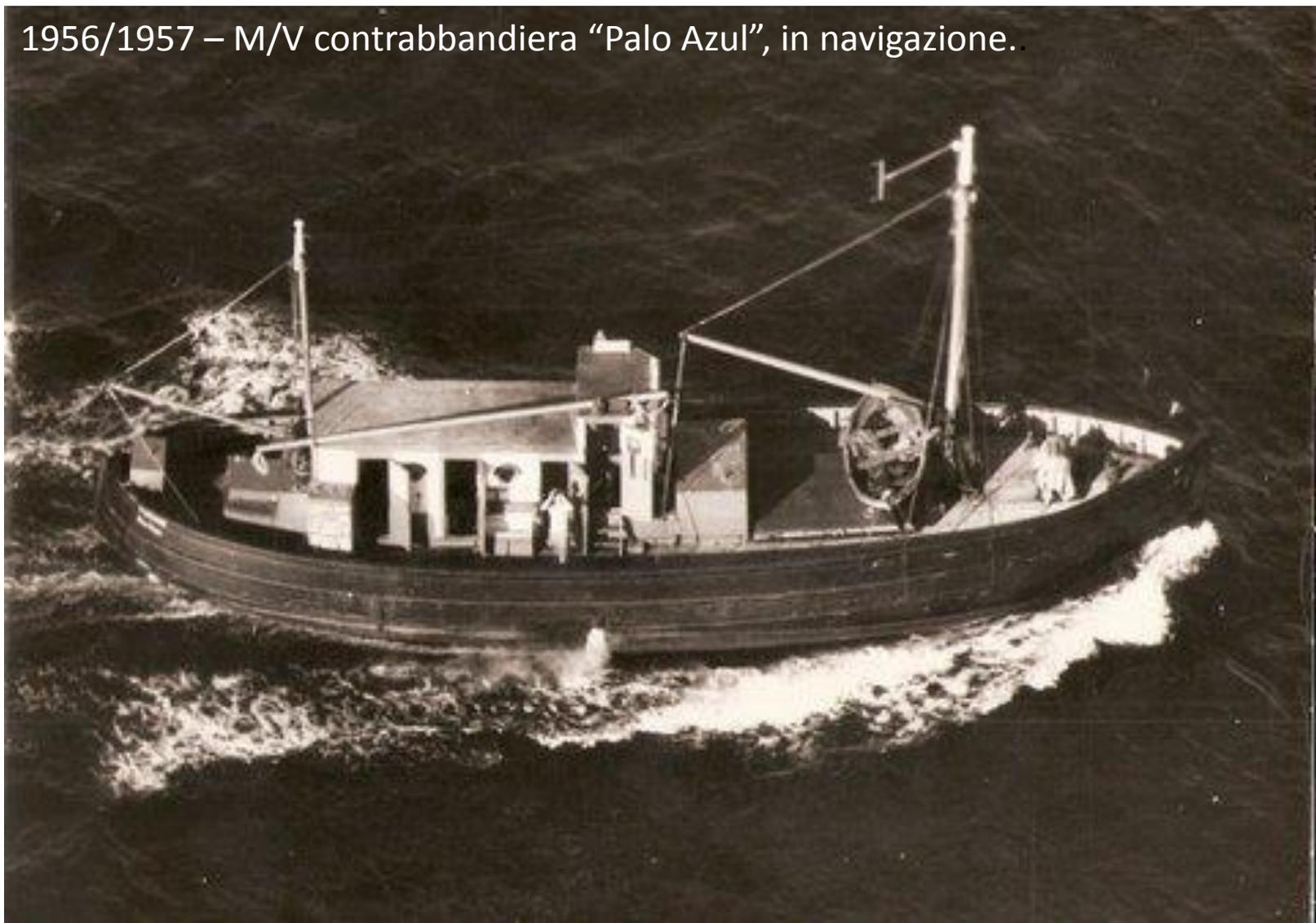
6 AGOSTO : L'IRASU viene avvistato a 31 ng. 180° da Capo Bianco (Sicilia Meridionale). Navigava per 180°, di conserva con un peschereccio carico di casse di sigarette. Interviene la Sezione Elicotteri, ma l'azione non aveva risultato migliore perché nessuna unità aeronavale era stata predisposta;

17 AGOSTO: a 42 ng. 183° da Capo S. Marco si avvista il "MANGOLIRA";

8 SETTEMBRE: il natante "LA TUBVUE" viene avvistato fermo, con un peschereccio vuoto affiancato, a 39 ng. 222° da Porto Impeccole.-

Relazione di servizio – pag. 5/2^ parte (ultima)

1956/1957 – M/V contrabbandiera “Palo Azul”, in navigazione.



1959 – Frosinone - Scuola di volo A.M. – Corso di pilotaggio

In piedi, da sx.: Ten. o.a. Aldo Morelli, Ten. o.a. Santi Spena, S.Ten.V. Miceli, Ten. o.a. Mario Gemmi, Ten. o.a. Giorgio Bianco, S.Ten.V. Bongiovanni – S.Ten.V. Carravieri .



Accosciati, da sx: V.Brig. v.e. Gregorio Sica, V.Brig. v.e. Pasquale Pallesca , V.Brig. v.e. Paolo Rella.

1959 – Cerimonia per l'assunzione del Comando della Sezione Elicotteri di Pisa da parte del Ten. o.a. pil. Aldo Morelli (foto 1 di 10).



1959 – Cerimonia per l'assunzione del Comando della Sezione Elicotteri di Pisa da parte del Ten. o.a. pil. Aldo Morelli (foto 2 di 10).





1959 – Cerimonia per l'assunzione del Comando della Sezione Elicotteri di Pisa da parte del Ten. o.a. pil. Aldo Morelli (foto 3 di 10).

1959 – Cerimonia per l'assunzione del Comando della Sezione Elicotteri di Pisa da parte del Ten. o.a. pil. Aldo Morelli (foto 4 di 10) – Il Gen. Cerutti, Com/te della 46^a Brigata, ed il Col. Lonardo, Com/te della Legione di Firenze, passano in rassegna i reparti schierati.



1959 – Cerimonia per l'assunzione del Comando della Sezione Elicotteri di Pisa da parte del Ten. o.a. pil. Aldo Morelli (foto 5 di 10) – Il Col. Lonardo, Com/te della Legione di Firenze, alla presenza del Gen. Cerutti, Com/te della 46^a Brigata, tiene il discorso di benvenuto.



1959 – Cerimonia per l'assunzione del Comando della Sezione Elicotteri di Pisa da parte del Ten. o.a. pil. Aldo Morelli (foto 6 di 10) – Il Ten. o.a. pil. Aldo Morelli presenta il reparto al Col. Lonardo, Com/te della Legione di Firenze, alla presenza del Gen. Cerutti, Com/te della 46^a Brigata.





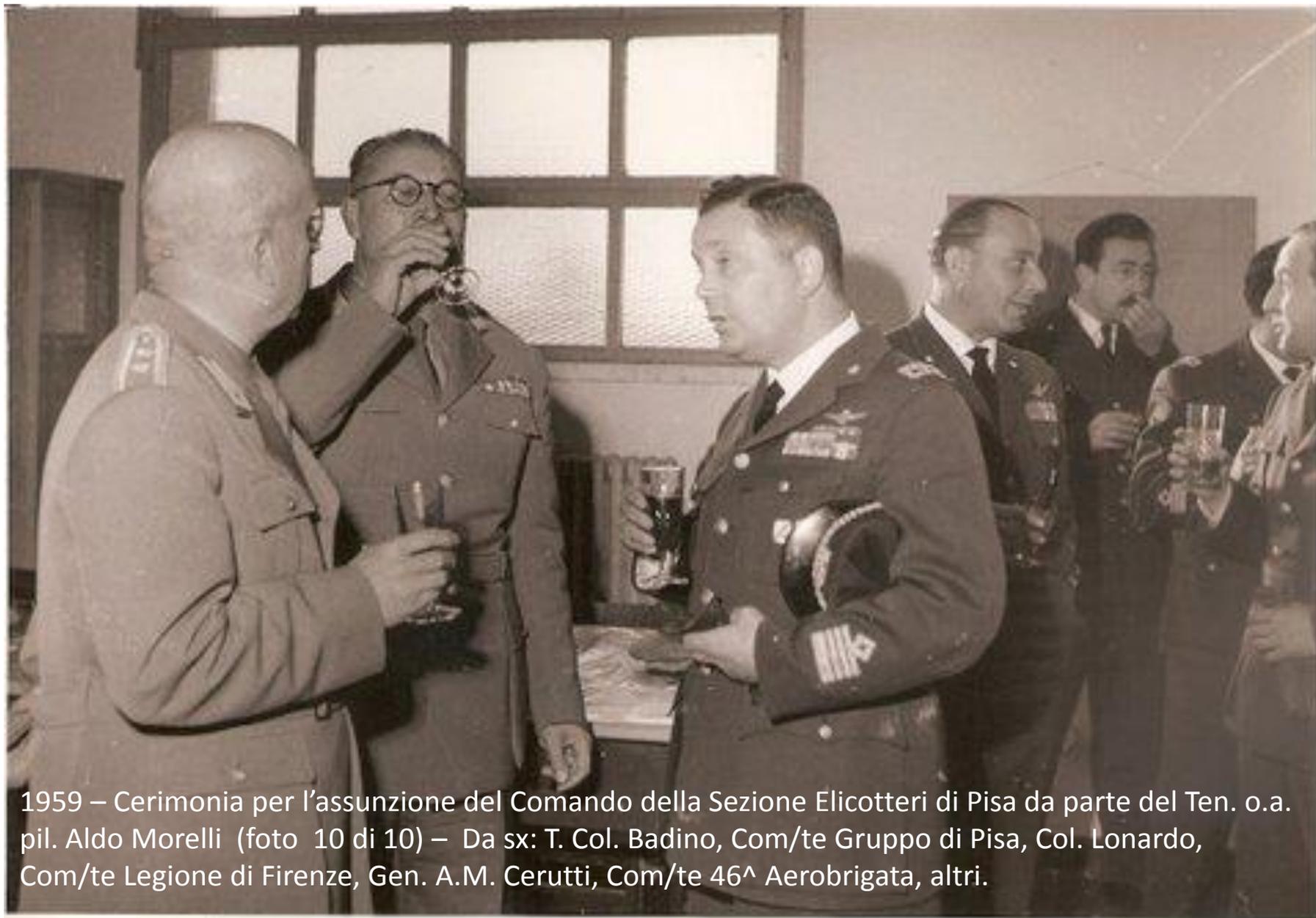
1959 – Cerimonia per l'assunzione del Comando della Sezione Elicotteri di Pisa da parte del Ten. o.a. pil. Aldo Morelli (foto 7 di 10) – Il Col. Lonardo, Com/te della Legione di Firenze, ed il Gen. Cerutti, Com/te della 46^a Brigata, salutano alcuni componenti del Reparto all'interno dell'hangar.

1959 – Cerimonia per l'assunzione del Comando della Sezione Elicotteri di Pisa da parte del Ten. o.a. pil. Aldo Morelli (foto 8 di 10) – Da sx: Gen. Cerutti, Com/te della 46^a Brigata, il Ten. o.a. pil. Aldo Morelli, il Col. Lonardo, Com/te della Legione di Firenze, e il T.Col. Badino, Com/te del Gruppo di Pisa.



1959 – Cerimonia per l'assunzione del Comando della Sezione Elicotteri di Pisa da parte del Ten. o.a. pil. Aldo Morelli (foto 9 di 10) – Da sx: Ten. o.a. pil. Aldo Morelli, Ten. Reggi, Magg. Passamonti, M.llo pil. Bargini, Brig. pil. Pasquale Pallesca e, che riceve dal Ten. Morelli l'elicotterino della torta.





1959 – Cerimonia per l'assunzione del Comando della Sezione Elicotteri di Pisa da parte del Ten. o.a. pil. Aldo Morelli (foto 10 di 10) – Da sx: T. Col. Badino, Com/te Gruppo di Pisa, Col. Lonardo, Com/te Legione di Firenze, Gen. A.M. Cerutti, Com/te 46^a Aerobrigata, altri.



1960 – Civitavecchia – Festa del Corpo – Passaggio degli AB 47J



1960 – Civitavecchia – Festa del Corpo – Un AB47G (equipaggio: Ten. o.a. pil. Aldo Morelli e Ten. o.a. Pietro Sgarlata) simula un volo in cooperazione con una unità navale.



Il V-1 ad Ustica il 20 luglio 1956 col ten. Morelli e Del Giudice

L'atterraggio dell'elicottero G. di F. sull'Isola di Ustica, avvenuto il 20/07/1956, è stato per gli isolani un avvenimento eccezionale, non avendo essi mai assistito in precedenza ad atterraggi di mezzi aerei su quell'isola.

Da sx: il Com/te della locale Brigata, l'o.a. Ten. Morelli, il pilota Cap. A.M. Del Giudice, un frate , il m.llo Negri.



1964/1965 – Aeroporto di Firenze Peretola – da sx: Ten. o.a. pil. Aldo Morelli, Col. Fausto Musto (Com/te Legione di Firenze), Ten. o.a. pil. Michele Pagliarulo.



1961 – Torino – Celebrazione anniversario Unità d'Italia – Da sx: Brig. mare pil. Gregorio Sica, Brig. pil. Felice Perugini, e Tenenti o.a. piloti :Aldo Morelli, Giorgio Bianco e Pierpaolo Meccariello.



1961 – Giro Aereo delle Marche – Da sx: Brig. mare pil. Pasquale Pallesca, Brig. spec. Giovanni Barbavara, Ten. o.a. pil. Aldo Morelli, Brig. mare pil. Gregorio Sica e Brig. spec. Bruno Roccato.



Ten. Morelli riceve la coppa per l'aviolancio al giro delle Marche 1960



Torino 1961. Schieramento per il Centenario

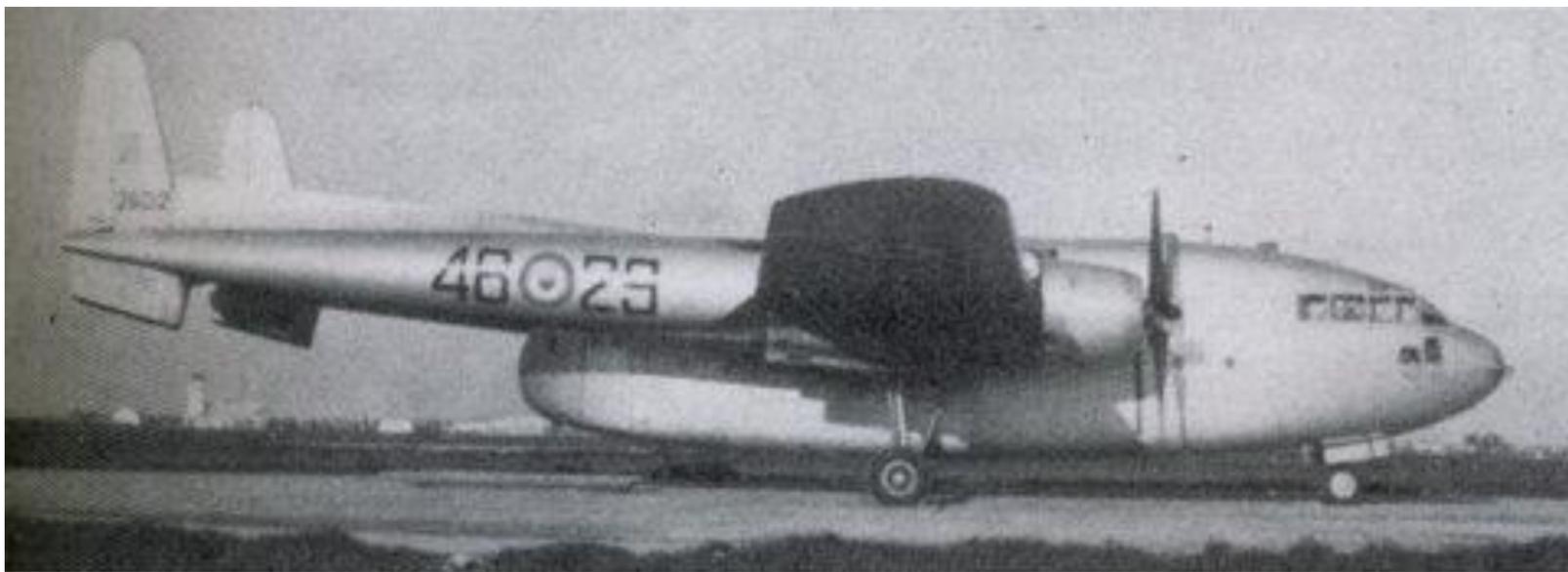
Da sx: Ten. o.a. pil. Aldo Morelli, Ten. o.a. pil. Antonio Moles, Gen. A.M. pil. Caprioglio, Ten. o.a. pil. Pierpaolo Meccariello, Ten. o.a. pil. Giorgio Bianco.



Torino 1961. Schieramento per il Centenario



Missione in Somalia 1961. Badinotti, Barbavara, Sanchioli, Caprioglio, Morelli, Cremonesi, Sica, Anselmi, Giordano, Roccato



C-119 in partenza per la Somalia dicembre 1961



Somalia 1961. Saluti prima della partenza

1961 - Aeroporto di Ciampino – Il Gen. Pradetto, Com/te la Zona di Roma, porge il saluto agli equipaggi in partenza per la Somalia - Da sx: Col. Dus, Gen. Pradetto, Col. A.M. pil. Caprioglio



Somalia 1961. Al Villaggio Duca degli Abruzzi

Davanti alla Tomba del Duca degli Abruzzi, da sx: Ten. o.a. pil. Alessandro Sanchioli, Brig. spec. Mario Giordano, Ten. o.a. pil. Aldo Morelli, Bruno Roccato.



1961 – Il Ten. o.a. pil. Aldo Morelli ed il Brig. mare pil. Gregorio Sica posano davanti al cippo posto ad indicare il parallelo dell'Equatore.



Somalia 1961. In un lebbrosario

1961 – Gelib – Lebbrosario del Sovrano Ordine di Malta.



Somalia 1961. In un lebbrosario

1961 – Gelib – Lebbrosario del Sovrano Ordine di Malta.



Somalia 1961. Caccia all'impala



1961 – Deposito carburante per rifornimento degli elicotteri – In attesa che si riempiano le taniche si combatte la sete bevendo il succo delle noci di cocco.



1961 – Brava – da sx: Ahmed, Bruno Roccato, Aldo Morelli e Antonio Sanchioli



1961 – Uno scalo tecnico.



1961 – da sx: Brig. mare pil. Gregorio Sica, Ten. o.a. pil. Aldo Morelli, un finanziere somalo, Brig. spec. Bruno Roccato



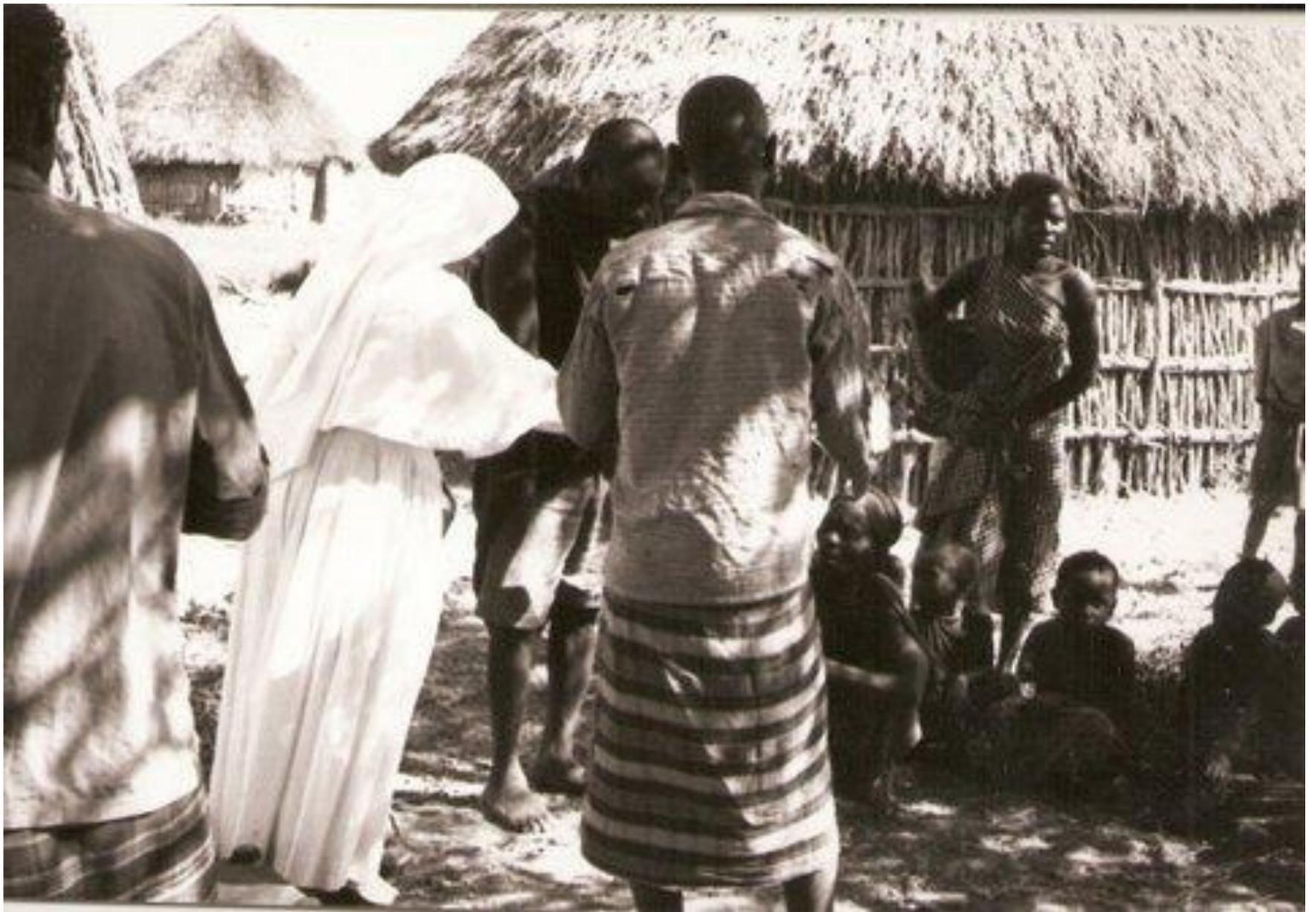
1961 – Villaggio Duca degli Abruzzi (o Villa Abruzzi) – La Tomba del Duca degli Abruzzi fra altre tombe (atterrati nelle vicinanze per scalo tecnico).



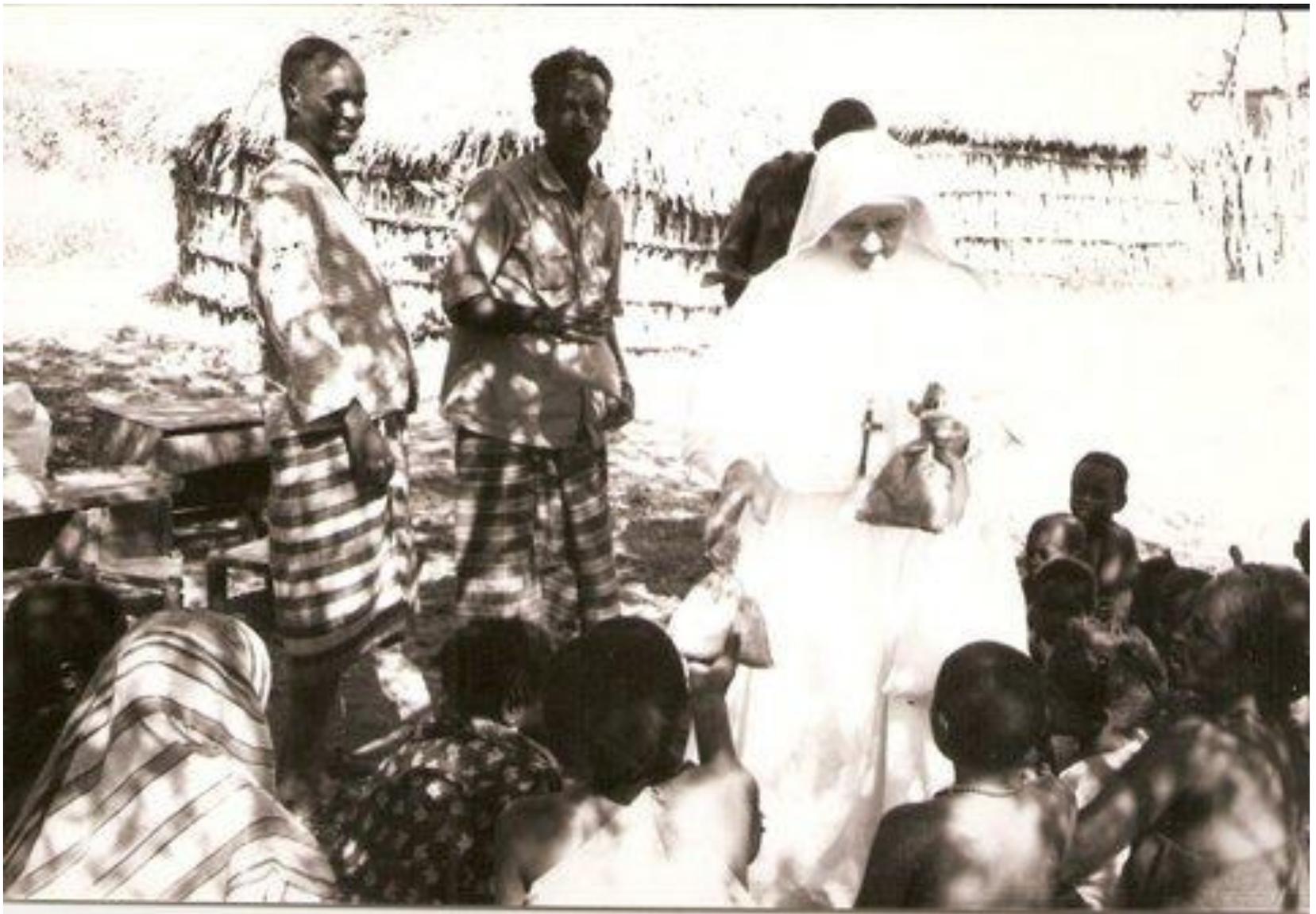
1961 – Mogadiscio – Cambio della Guardia.



1961 – Brava – Missione Religiosa – Foto 1 di 3

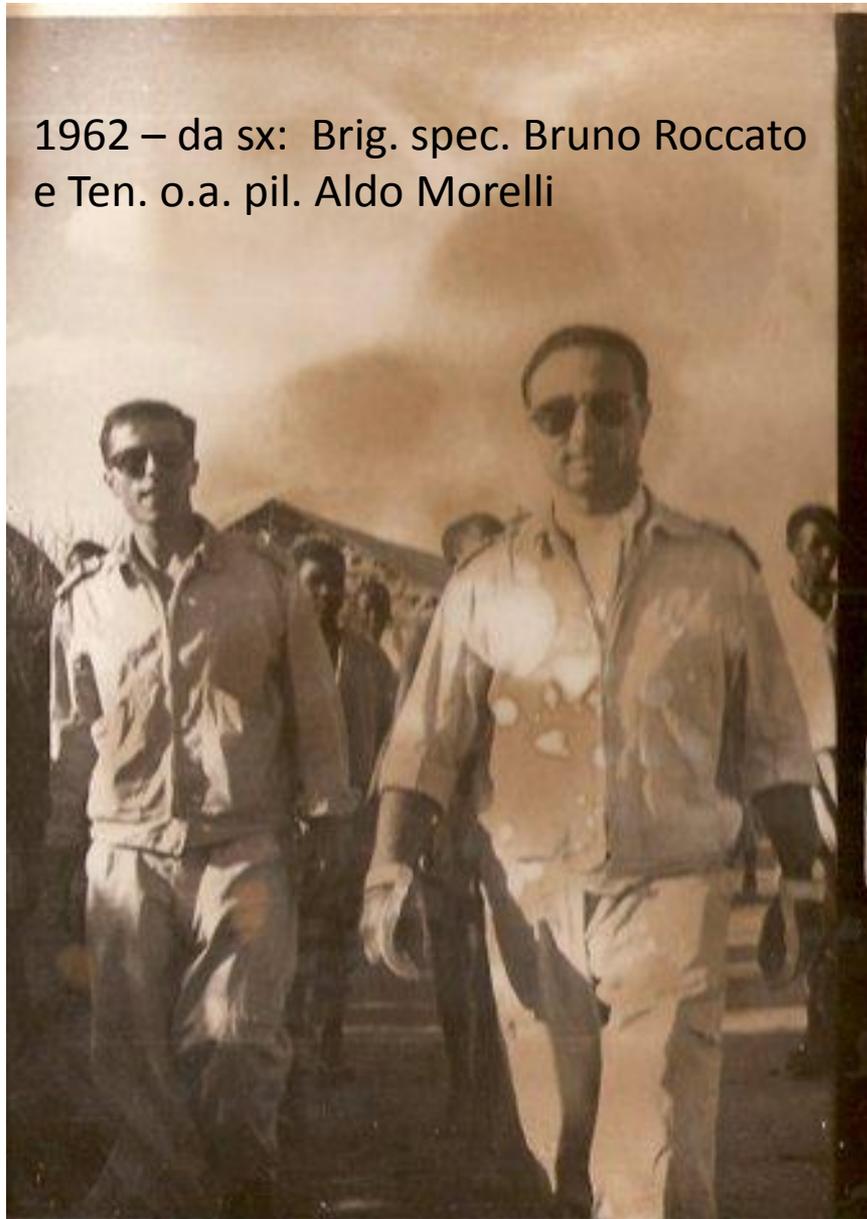


1961 – Brava – Missione Religiosa – Foto 2 di 3



1961 – Brava – Missione Religiosa – Foto 3 di 3

1962 – da sx: Brig. spec. Bruno Roccato
e Ten. o.a. pil. Aldo Morelli





Zona alluvionata



Zona alluvionata



Sosta in un villaggio, al centro dell'attenzione dei ragazzi locali.



Zona alluvionata



L'albergo che ospitava gli equipaggi.



Mercato locale – da sx: Brig. spec. Bruno Roccato, Ten.
o.a. pil. Aldo Morelli, Brig. mare pil. Gregorio Sica



1962 – Elicottero incidentato – Al centro il comandante della G. di F. locale

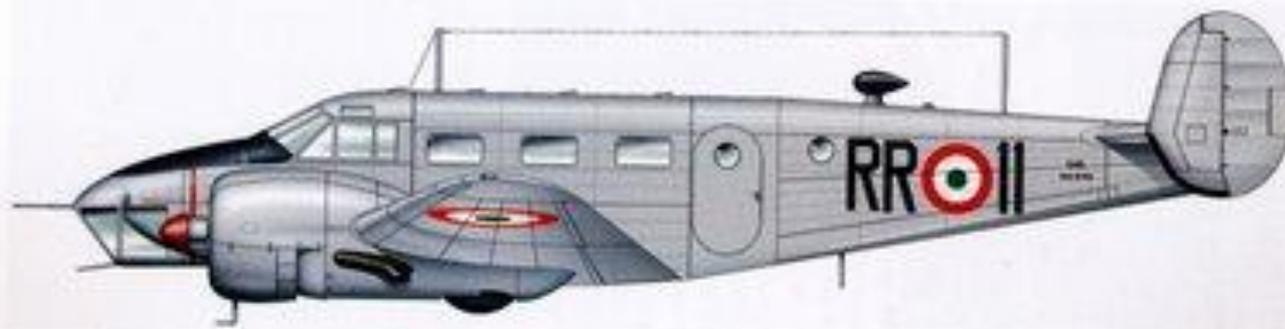
1962 – Il Ten. o.a. pil. Aldo Morelli, ferito a causa dell'incidente
occorso all'elicottero, in partenza per il rientro in Italia.



In basso: Brig. spec. Stefano Badinotti, Brig. spec. Giovanni Barbavara, Brig. m.r.m. Anselmi, Brig. spec. Mario Giordano



1962 – Firenze – Cerimonia per la consegna del brevetto di Osservatore Aereo ad onorem al Gen. Pradetto - Ufficiali (da sx): Ten. Fernando Reggi, Ten. Aldo Morelli, Ten. Giorgio Bianco, Gen. Plinio Pradetto, Col. Raffaello Tani (1° corso O.A.), Ten. Pierpaolo Meccariello, Ten. Giovanbattista Liotta - Sottufficiali (da sx): Brig. Pasquale Finizzi, Brig. Felice Perugini, Brig. Mario Giordano, Brig. Antonio. De Negri



Disegno dell'aereo bimotore da ricognizione e ricerca "Beechcraft C-45", impiegato nelle missioni di contrasto al contrabbando d'altura con equipaggio dell'A.M. e Osservatori Aerei della Guardia di Finanza.

Questo Beechcraft C-45 "Expediter", con codici RR - 11 e Matricola Militare 61762, era una particolare versione del bimotore americano, a mano vetrata, concepita per l'addestramento del personale postatore dell'A.M. Da sempre basato a Guidonia, dove è tuttora presente, l'RR-11 fu molto spesso impiegato in missioni di addestramento ed operative per conto della Guardia di Finanza.

Archivio e Museo Aereo della Guardia di Finanza 1913 - 1978



1964 – Sezione Aerea di Pisa – Cap. o.a. pil. Aldo Morelli



Bozzetto del ten. EI OA Britti che disegnò lo stemma "volpe"



Ten. Morelli con l'ing. D'Ascanio padre dell'elicottero



09/01/1966 – Il Cap. o.a. pil. Aldo Morelli atterra presso la Brigata di Murelli / Cernobbio (Como).



09/01/1966 – Il Cap. o.a. pil. Aldo Morelli atterrato presso la Brigata di Murelli / Cernobbio (Como) – alla sua sinistra il comandante della Brigata.



1979
Venticinquennale della istituzione
del Servizio Aereo.

Il Comando Generale
della Guardia di Finanza consegna
al Ten. Col. o.a. Pil. Aldo Morelli
questa targa
per ricordare
- a 25 anni di distanza -
la sua partecipazione
al 1° Corso
di Osservazione Aerea nel 1955.



1986 – Il Col. o.a. pil. Aldo Morelli, Com/te della Legione di Roma, in visita al Comando 6^a Flotta USA a Gaeta.

1986 – Il Col. o.a. pil. Aldo Morelli, Com/te della Legione di Roma, a Gaeta presso il Comando 6ª Flotta U.S.A. , a colloquio con il Comandante della Flotta, Ammiraglio Moranville.





M/v contrabbandiera "IRAZU" con posizionate fuori bordo le spranghe di ferro antiabbordaggio.



1960/1961 – Gli equipaggi che hanno partecipato alla missione internazionale in Somalia in occasione dell'alluvione che ha colpito quel Paese.

1962 – Firenze -
Pranzo ufficiale in occasione
della consegna del brevetto
di O.A. ad honorem
al Gen. Plinio Pradetto.





1964 – Pisa – Il Gen. A.M. pil. Caprioglio in visita alla Sezione Aerea di Pisa.

In piedi da sx: ?, Brig. spec. Giovanni Bongiovanni, Ten. o.a. pil. Michele Pagliarulo, Col. A.M. pil. Scartozzoni, Gen. A.M. pil. Caprioglio, Ten. o.a. pil. Aldo Morelli, Brig. spec. Mario Giordano, Brig. pil. Pasquale Salvati.

Accosciati da sx: Brig. v.e. Pietro Alesse, Fin. spec. Edoardo Rizzi, fin. di gov., Fin. Sebastiano Principe, Fin. Aut. Reolon.



1979 – I “pionieri” del Servizio Aereo in occasione del Venticinquennale della sua istituzione –
Da sx: M.Ilo pil. Santo Trovato, T.Col. o.a. pil. Aldo Morelli, M.Ilo v.e. Giuseppe Bilello, T.Col. o.a.
Dantonio Cavalli, Gen. A.M. Caprioglio, T.Col. o.a. pil. Meccariello, T.Col. o.a. pil. Giorgio Bianco,
Com/te Pasquale Pallesca.



1979 - Venticinquennale
dell'istituzione del Servizio Aereo.

Da sx:

T.Col. o.a. Dantonio Cavalli

T.Col. o.a. pil. Pierpaolo Meccariello

T.Col. o.a. pil. Aldo Morelli

Frequentatori del 1° Corso di
Osservazione Aerea (1955)

1955

Disegno della "VOLPE", emblema del personale del Servizio Aereo, pensato dall'Autore di quest' ALBO e fatto disegnare dal Ten. E. I. o.a. Giorgio Britti, in servizio a Pisa.



Foto
tratte dall'Album
del Gen.D. pil. o.a. Aldo Morelli

fine Album

aggiornato al 27/06/2014

- per rientrare nel sito cliccare sulla freccia in alto a sinistra
- per uscire dal sito cliccare sulla "X" in alto a destra