

## IL GENERALE ERNESTO CAPRIOGLIO



Il Servizio Aereo della Guardia di Finanza, istituito nel 1954, ha compiuto nel 2014 sessant'anni di vita.

Il 24 settembre, alla presenza del Comandante Generale vi è stata, presso il Centro di aviazione di Pratica di Mare, la celebrazione ufficiale con una cerimonia militare cui sono convenuti un gran numero di "aviatori" del Corpo, quelli passati che ne hanno visto le origini e quelli di adesso che ne vedono l'evoluzione.

Si sono ricordati i Caduti e gli avvenimenti più significativi; ai più anziani di specialità aeronautica è stato conferito il titolo onorifico di "pioniere".

Sessant'anni non sono pochi e pensare che gli anziani hanno volato su aerei vetusti come il Beechcraft C45, od il trimotore G12 o G212 o sugli ormai leggendari AB47G, G2, e G3, a ben ragione possiamo ritenerli meritoriamente dei precursori.

Il 47G, costruito in Italia dall'Agusta su licenza della Bell americana, disponeva di un motore a pistoncini Franklin dalla risibile potenza di 200 HP!

Ma, dopo più di mezzo secolo, questa componente operativa della Guardia di Finanza ha raggiunto un così elevato livello di efficienza tecnica, logistica ed operativa il cui merito, appunto, lo si deve a coloro che hanno iniziato questa nuova esperienza armati solo di tanto entusiasmo.

Un proverbio cinese, il solito, così' sentenza: *"se bevi l'acqua ti devi ricordare di chi ha scavato il pozzo"*.

Ed io vengo a scrivere questa nota perché sento il desiderio di ricordare il personaggio che ha dato vita nel 1954 a quello che oggi è il Servizio Aereo della Guardia di Finanza: **il Generale Ernesto Caprioglio**, colui appunto che ha scavato il nostro pozzo.

Ufficiale pilota dell'Aeronautica Militare, medaglia d'argento conseguita in Russia, fu assegnato al Comando Generale del Corpo, appunto nel '54, per dare vita alla componente aerea, ormai divenuta essenziale per l'azione di contrasto al

contrabbando di t.l.e., che si svolgeva nei mari italiani ad opera di pericolose organizzazioni contrabbandiere.

Il merito di tale realizzazione, comunque, deve essere doverosamente attribuito alla elevata capacità organizzativa e manageriale di un Comandante Generale, estraneo al Corpo, che nello spazio di poco più di due anni ha letteralmente “stravolto” la struttura della Guardia di finanza in tutta la sua interezza grazie alle sue geniali innovazioni: **il Generale di Corpo d’Armata Antonio Norcen** (20 marzo 1952 - 8 maggio 1954).

Il Colonnello (poi Generale) Caprioglio, che era conosciuto personalmente dal Generale Norcen, e del quale ne godeva la stima, iniziò, nel lontano 1954, la sua opera di lenta e continua penetrazione in un ambiente assolutamente terrestre, riuscendo tuttavia a conquistarsi simpatie, approvazione ma anche qualche perplessità.

La sua notevole capacità di relazione, organizzazione e di materializzazione non può non essere riconosciuta da chi ha avuto modo di conoscerlo e collaborare con lui.

Io l’ho conosciuto esattamente il 31 di marzo del 1955.

Superate le visite mediche presso l’Istituto medico legale dell’Aeronautica, dopo una selezione avvenuta tra una ottantina di aspiranti, fummo prescelti in tre per la frequenza del 1° corso di Osservazione Aerea, tenuto a Guidonia presso la Scuola di Aerocooperazione Interforze: Cavalli, Meccariello ed io, sottotenenti appena usciti dall’Accademia.

Ci presentammo al Comando Generale e fummo ricevuti dal Capo del Servizio Aereo, il Colonnello Caprioglio, appunto.

Piemontese, di Casale Monferrato, ci accolse nel suo ufficio per comunicarci ufficialmente la designazione alla frequenza del 1° corso di O.A. inserito nell’8° corso interforze. Vestiva l’uniforme di ufficiale dell’Aeronautica, sulla quale spiccava il nastrino azzurro della medaglia d’argento, con proprietà e decoro.

Aveva modi garbati e, nell’anticiparci che saremmo stati ricevuti da tutto il vertice del Corpo, ci preparò al non facile compito che ci attendeva esigendo, altrettanto, il nostro massimo impegno.

Ascoltavamo con attenzione le sue parole, ma questo non mi proibì di dare un attento sguardo alle componenti dell’arredamento del luogo in cui ci trovavamo.

Il mobilio era di stile classico, al muro la solita foto del Capo dello Stato, quella del Comandante Generale, qualche copia del calendario storico del Corpo ma un’altra cosa attrasse particolarmente la mia attenzione: una mattonella di quelle che si

vendono nei negozi di souvenir.

Riportava la figura di un cinese con al fianco la scritta: *“Non far del bene se non hai il coraggio di sopportare l’ingratitudine”*.

Questo aforisma è rimasto così impresso nella mia mente, al punto che ne ho fatto uno dei principi fondamentali della mia esistenza.

In seguito feci parte del Comando Generale e, in occasione di uno dei tanti spostamenti dell’ufficio del Capo Servizio, essendo stata quella mattonella destinata allo scarto, non l’ho voluta far disperdere e - per un impulso di conservazione materiale e mentale - l’ho raccolta: così adesso è nelle mie mani.

Fummo quindi presentati a tutta la gerarchia, a cominciare dal Comandante Generale, e tutti ci manifestarono ammirazione per l’iniziazione ad una attività assolutamente nuova, impegnativa e prestigiosa per il Corpo.

Il giorno successivo, con l’autovettura di servizio a sua disposizione, il Colonnello Caprioglio ci accompagnò alla Scuola di Aerocooperazione Interforze presso l’aeroporto di Guidonia.

Fummo presentati al Comandante della Scuola, il famoso Colonnello Moci (poi Capo di Stato Maggiore), all’intero corpo insegnanti ed agli altri ufficiali frequentatori.

Erano ufficiali dell’Esercito appartenenti alle varie specialità: cavalleria, carristi, alpini, paracadutisti. Il Capo Corso era il capitano Frisaldi: un granatiere.

I nostri istruttori erano ufficiali di Stato maggiore della Marina militare e, tra i colleghi, c’erano anche cinque ufficiali di quella forza armata.

Cominciò così la nostra avventura.

Spesso, tra noi, ci chiedevamo se saremmo stati effettivamente impiegati in attività di volo oppure, come spesso capitava, se ci avrebbero mandato a comandare una tenenza qualsiasi.

Non è andata così ed i fatti lo dimostrano.

Durante il corso, durato ben otto mesi, fummo seguiti passo passo dal Comando Generale e dal Col. Caprioglio in particolare.

Ogni settimana dovevamo riferire sull’andamento del corso, sulle materie d’insegnamento, assolutamente nuove per un ufficiale della Guardia di Finanza (navigazione aerea, esplorazione aeronavale, meteorologia, fotografia aerea e quant’altro) e, soprattutto, sul nostro profitto.

1955 - **Scuola A.M. di Guidonia** - Foto di fine corso dei frequentatori dell'8° Corso Interforze di Osservazione Aerea (1° per la Guardia di Finanza).

Il Ten. Aldo Morelli è indicato da una freccia; dietro, alla sua destra, il Ten. Pierpaolo Meccariello; primo a dx in 2<sup>a</sup> fila, il Ten. Dantonio Cavalli.



Dopo il corso chiesi ed ottenni di essere assegnato a Palermo. Era il teatro operativo più caldo e mi piaceva andarmi a cimentare sul campo in quell'area.

Fui accolto calorosamente e, grazie alle indicazioni del Capo del Servizio Aereo, il trattamento che mi usavano era del tutto particolare.

Il Colonnello Brancato, comandante del Nucleo di polizia tributaria di Palermo e, altrettanto, Capo della camera operativa, mi attribuì il titolo di "principino di Boccadifalco".



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



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 - Foto ricordo del Col. Brancato

Comunque ero "combat ready" e pertanto pronto a decollare in qualsiasi momento nelle ore diurne; di notte invece seguivamo il Col. Brancato nella sua attività anticontrabbando "campagna campagna", diceva lui, alla ricerca di depositi di sigarette di contrabbando.

In macchina sedeva davanti, al fianco dell'autista, e disponeva di un faro portatile con il quale leggeva il numero di targa delle macchine che incrociavamo per valutarne

l'interesse al servizio.

Una volta, era passata la mezzanotte, avevamo incrociato un'autovettura ed il Col. Brancato non era riuscito a leggerne la targa, lo chiese a me che, in verità, mi ero appisolato per la stanchezza.

Fui preso alla sprovvista e dissi un numero: era quello della macchina dell'amministrazione sulla quale viaggiavamo...

Lui capì che avevo bluffato per necessità e disse all'autista: "Gentile (così si chiamava) torniamo a casa: portiamo il tenente a dormire".

Da parte sua, il Col. Caprioglio seguiva continuamente la nostra attività.

Venne più di una volta a Palermo: al seguito del Comandante Generale - che conduceva in aereo pilotato da lui stesso - oppure da solo, per informarsi sul nostro comportamento professionale.

Riuscii ad accattivarmi la sua stima, tanto da volermi mandare alla frequenza del nostro 1° corso di pilotaggio; sono andato al secondo.

1959 - Aeroporto  
A.M. di Frosinone

Foto ricordo  
della frequentatori  
del Corso di  
pilotaggio elicottero  
presso la Scuola  
A.M. di Frosinone  
(2° per la Guardia  
di Finanza)



Durante l'attività addestrativa il Col. Caprioglio ci fu sempre molto vicino, specie a Cascina Costa dove tenevamo l'addestramento avanzato con il comandante Lancia, il pilota collaudatore dell'Agusta.

Il comandante Lancia era un duro. Un abruzzese, forte ed anche gentile, ma che in addestramento si comportava come il classico sergente istruttore dei marines.

Noi lo conquistammo per la nostra capacità di relazione.

Una volta Gemmi, nostro collega di corso, era andato in volo per una missione di addestramento alla navigazione; avrebbe dovuto raggiungere una località della pianura padana posta sull'autostrada del sole ma tardava a tornare ed il comandante Lancia se ne preoccupava, temendo si fosse perso.

Lo tranquillizzai e gli dissi: "Se segue l'autostrada non avrà alcun problema".

Lui memorizzò quella mia espressione ritenuta baldanzosa, oltre che presuntuosa e, non appena Gemmi mise i pattini a terra chiamò me e Bianco e ci ordinò una missione di navigazione per una località della pianura padana, parecchio discosta dal corso dell'autostrada: Cremona.

Noi non battemmo ciglio. Facemmo il pieno e decollammo: uno pilotava e l'altro conduceva la navigazione sulla carta riconoscendo, tra l'altro, "tutte" le località che sorvolavamo.

Eravamo due "osservatori" ed avevamo una pregressa attività di "navigatori" su tutti i nostri mari: eravamo sempre tornati!

Ma volevamo toglierci una soddisfazione.

Una volta raggiunta la località stabilita, atterrai dove possibile: Bianco andò presso una vicina tabaccheria, comprò una cartolina che firmammo e, dopo avervi applicato il francobollo, la spedì all'indirizzo del comandante Lancia.

Gli arrivò due giorni dopo e lui capì, ancora una volta, con chi aveva a che fare.

Comandante - gli dissi più volte - siamo uomini di mondo!

Il Colonnello Caprioglio venne più volte a Cascina Costa perché, come ho detto, seguiva continuamente il nostro comportamento addestrativo.

L'ultima volta, prima della nostra assegnazione ai reparti, venne in volo con ciascuno di noi.

Eravamo a conclusione del ciclo di addestramento avanzato ed avevamo raggiunto un buon livello di abilità; il Colonnello Caprioglio si sedette alla mia destra e decollammo.

Dopo un breve volo sulla brughiera intorno a Cascina Costa, negli immediati paraggi della Malpensa, decisi di effettuare un atterraggio in un "buco"; si trattava di uno spazio, in verità molto piccolo, tutto circondato dalla fitta vegetazione arborea che

caratterizza quei posti.

Avvertii la sua preoccupazione: il “buco” era veramente piccolo, ma io, forte dell’addestramento di Ottorino Lancia impostai un perfetto avvicinamento e, dopo aver toccato terra, ridecollai verticalmente e tornai alla base.

Rimase soddisfatto e me lo manifestò.

Fui assegnato a Pisa dove rilevai la Sezione dal maresciallo Vidonis dell’Aeronautica.

Questo nel 1959.



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<sup>a</sup> Brigata.



1959 - Aeroporto A.M. di Pisa - Cerimonia di assunzione Comando della Sezione Elicotteri di Pisa da parte del Ten. o.a. pil. Aldo Morelli.

Nel ‘60 io ed i “miei” fummo chiamati per partecipare alla festa del Corpo organizzata a Fiumicino e consistente in una parata terra-mare-cielo da effettuarsi lungo il porto canale.

Ci consideravano ancora alle prime armi, per cui la formazione aerea era stata addestrata e comandata in volo da ufficiali piloti dell’Aeronautica che erano stati nostri istruttori a Frosinone.

Alla parata aerea partecipavano due squadriglie: una con sei Jota ed una con tre AB G2 in versione con galleggianti.

Il mio capo squadriglia, ricordo, era il capitano Ritenuti e sorvolavamo un’area prestabilita in attesa dell’intervento così come programmato.

Non ricordo bene cosa sia accaduto, so solo che io, gregario di destra della pattuglia dei G, mi venni a trovare in anticipo rispetto agli altri.

A rigore sarei dovuto uscire dal quadro della parata e, attraverso una via di scampo, allontanarmi dallo sfilamento, sicuramente creando una gran confusione.

In un nano secondo (adesso è chic usare questa espressione) decisi invece di proseguire e, riducendo la mia quota, mi posi a ridosso della poppa del primo guardacoste che mi trovai davanti simulando una forma di cooperazione aeronavale (Foto a destra).

Superai la tribuna delle autorità. Il tenente Sgarlata, allora allievo osservatore



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.

e che era al mio fianco, salutò militarmente, ma io avevo di fronte un ultimo ostacolo di non poca importanza: il ponte levatoio del porto canale di Fiumicino.

Nella sua immediata vicinanza detti una strattonata, qualche giro-motore in più e cabrai uscendo così dalla critica situazione.

Atterrato a Centocelle, mi stavo beccando il severo rimprovero del mio capo pattuglia, che mi addebitava la mancata permanenza in formazione, quando fortunatamente sopraggiunse il Colonnello Caprioglio che, non ancora sceso dalla sua auto, si rallegrava con me: "bravo Morellino" mi disse, per aver salvato la coreografia della parata con la decisione presa in volo.

Ma tre mesi prima mi aveva punito.

Avevo effettuato, in coppia con un secondo elicottero pilotato da Pasquale Pallesca, un volo notturno con luce lunare e stellare senza il dovuto addestramento e comunque senza l'autorizzazione del Comando Generale, cioè la sua.

Eravamo divenuti pilota da pochi mesi, l'entusiasmo non ci mancava per cui le pensavamo tutte. A Pisa, in aeroporto, eravamo diventati di casa, frequentavamo il circolo e fraternizzammo con i colleghi dell'Aeronautica. Su quell'aeroporto era altrettanto schierato il 23° gruppo con gli F86K.

Disponevano di un T6 ed una volta ho provato l'ebbrezza del looping e del tonneau, eseguiti a bordo di un jet, sia pure da addestramento.

Ma altrettanto volevo avvertire l'esaltazione del volo notturno che realizzai con la "complicità" dei colleghi della torre di controllo.

Una volta tolta questa soddisfazione, il giorno successivo inviai regolare relazione al Comando Generale. Dopo qualche giorno pervenne il "cicchetto" scritto.

Nonostante quanto sopra, però, fui chiamato a partecipare al Giro aereo delle Marche per elicotteri.

Con me venne Giordano (ve lo raccomando!), che - con tutta l'inventiva che ancor oggi si ritrova - andò a creare un congegno di puntamento per il lancio del tubo-messaggio, così come prevedeva il regolamento della gara.

Il "trespolo" consisteva in una camera d'aria da bicicletta che, caricata, fiandava la posta attraverso il tubo del faro brandeggiabile ad una velocità notevolmente superiore ai 9,81 metri al secondo per secondo dell'accelerazione di gravità ma comunque rispettando il reale concetto di *lancio della posta*.

Infatti vincemmo una coppa per aver centrato l'obiettivo di una delle località di tappa mentre il Giro lo vinse meritatamente Pasquale Pallesca.

1961 - Loreto (AN)

Giro delle Marche per elicotteri.

In piedi, da sx:  
Ten. o. a. pil. Meccariello  
Pierpaolo, Magg. Billi  
Arturo, Col. A.M. pil.  
Ernesto Caprioglio, Ten.  
o. a. pil. Morelli Aldo,  
Ten. o. a. pil. Bianco  
Giorgio

Accosciati, da sx:  
Brig. mare pil. Pallesca  
Pasquale (1° da sx), Brig.  
spec. Barbavara Giovanni  
(1° da dx).



Il Colonnello Caprioglio era con noi e, in un giorno di fermo-gara, ci condusse ad Ascoli dove assistemmo al famoso Torneo della Quintana con la spettacolare esibizione degli sbandieratori.

Ma noi "canarini", così ci chiamavano gli invidiosi, anche nell'occasione del Giro delle Marche facemmo qualcosa di più.

Facemmo la bomba!!!

Non è facile. L'ala fissa, che vola a velocità notevolmente superiori, ha comunque il riferimento di una grandezza finita, mentre noi con l'ala rotante dobbiamo osservare margini di sicurezza ben superiori.

La facemmo e ci riuscì bene. Giorgio Bianco si esibì brillantemente come solista.

L'evento fu anche riportato dagli organi di stampa.

L'anno successivo, il 1961, fu caratterizzato da due grandi eventi: la nostra partecipazione alle celebrazioni del 1° Centenario dell'Unità d'Italia a Torino e la prima missione all'estero, in Somalia, di uomini e mezzi aerei della Guardia di Finanza.

La missione in terra d'Africa è stata diffusamente descritta da me in un racconto inserito nella pubblicazione che sarà è stata presentata in occasione della celebrazione del sessantennale del Servizio Aereo; mi astengo pertanto dal trattenermi più di tanto ma non senza sottolineare l'impegno profuso, anche in quella circostanza, dal Colonnello Caprioglio nella progettazione, nella scelta degli uomini, nell'allestimento dei mezzi sia prima la partenza dall'Italia che, poi ancora, durante tutta la nostra permanenza in quella terra lontana.

(Nella foto a fianco: 1961 - Il personale selezionato per partecipare alla Missione in Somalia insieme al Col. A.A. pil. Ernesto Caprioglio, Capo del Servizio Aereo della Guardia di Finanza, prima della partenza.

Il secondo da destra in piedi, a fianco del Col. Ernesto Caprioglio, è il Comandante della Missione, Ten. o.a. pil. Aldo Morelli.)



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

Ma anche quella del Centenario - non quello "nostro" s'intende, perché a quel tempo eravamo tutti giovani, forti e baldanzosi - merita una rievocazione.

Ci rischierammo per tempo sull'aeroporto di Venaria Reale nei pressi di Torino.

Nella foto a fianco: 1961-Torino - Schieramento per il Centenario - Da sx: Ten. o.a. pil. Aldo Morelli, Ten. o.a. pil. Antonio Moles, Col. A.M. pil. Ernesto Caprioglio, Ten. o.a. pil. Pierpaolo Meccariello, Ten. o.a. pil. Giorgio Bianco.



L'importanza dell'evento richiedeva una preparazione accurata ed attenta; avremmo dovuto sorvolare in formazione il centro abitato durante la parata militare dei reparti della Guardia di Finanza da svolgersi quell'anno a Torino che fu la prima capitale del Regno d'Italia.

Io ero il capo di una pattuglia di tre AB G2, in versione con galleggianti.

Miei gregari furono, a destra Felice Perugini, un uomo, un pilota, un amico e a sinistra Gregorio Sica. C'è bisogno di dire qualcosa su di lui?

Con lui avevo frequentato il corso di pilotaggio, con lui sarei andato in Somalia, con lui sarei stato immortalato sull'Equatore: un amico che piansi quando si verificò il triste incidente.

Gregorio veniva da Napoli, ci raggiunse a Pisa ed insieme partimmo in formazione alla volta di Venaria.

Una volta giunti, in perfetta formazione di pattuglia, sorvolammo il piccolo aeroporto e dopo, in impeccabile sincronia, atterrammo uno dopo l'altro sull'area assegnataci.

Il Colonnello Caprioglio si complimentò con noi per l'ordinata procedura seguita. Modestamente!!!

Con Felice e con Gregorio c'era un affiatamento unico; svolgevamo con diligenza l'addestramento al volo in formazione ma trovavamo sempre il tempo al relax ed allo spuntino.

Andò tutto bene, molto bene, ma a questo punto devo raccontare un episodio particolarmente simpatico.

Una sera un folto gruppo di noi decise di andare a visitare l'esposizione di Italia '61.

Avevamo già visitato numerosi padiglioni espositivi, quando decidemmo di tornare ai nostri alloggiamenti. Peraltro il tempo minacciava pioggia.

Ci avviammo di corsa lungo il marciapiede di un percorso stradale per guadagnare l'uscita; alla nostra destra correva parallelamente un esemplare della monorotaia, un modello di ferrovia montato su dei piloni in cemento alti una decina di metri. Ma cominciò a piovere e uno dei nostri, pensando di potersi riparare sotto la monorotaia, fece uno scarto di 90°.

L'area sottostante, che appariva come una pavimentazione semplicemente bagnata dalla pioggia, altro non era che un vero e proprio laghetto, per cui il malcapitato fu letteralmente inghiottito dalle acque.

Una volta riemerso, dalla cintola in su, chiedeva il nostro aiuto per uscire da quella incresciosa condizione ma io, che gli ero il più vicino e che avevo interpretato la situazione in modo assolutamente divertente, ero nell'impossibilità di porgere aiuto perché letteralmente piegato in due dalle risate.

Lo salvammo, guadagnammo l'uscita e prendemmo un taxi, ma il tassista all'arrivo pretendeva un pedaggio superiore ritenendo che il sedile posteriore bagnato dall'acqua, fosse stato invece bagnato da liquido organico...

Il Colonnello Caprioglio era sempre con noi.

Una volta, poco prima che, promosso Generale in ausiliaria, raggiungesse i limiti di età, venne in visita a Pisa.

Volle rendersi conto di tutta l'attività della Sezione e ci espresse il suo pieno compiacimento per il complesso della nostra azione.

Si rivolse a ciascuno di noi e ci esortò a fare sempre meglio.

Noi di Pisa forse ci distingevamo, eravamo sempre in volo, non stavamo mai fermi.

Una sera andammo tutti a Viareggio e trascorremmo con lui lietamente alcune ore intorno ad una tavolata conviviale.

Dopo dieci anni esatti, il Generale Caprioglio lasciò il servizio attivo consapevole, lui quanto noi, di aver creato con encomiabile impegno, ancor più per la sua diversa estrazione, una delle componenti più prestigiose della Guardia di Finanza.

Ho ritenuto doveroso ricordarlo per quello che ha fatto e per essere magnificamente riuscito a trasmettere in ciascuno di noi, nati come "guardie di confine" o come "marinai", quello spirito aviatorio unito all'entusiasmo che ha portato il Servizio Aereo a raggiungere i risultati che ha raggiunto.

Io da bambino avevo le idee chiare: dall'età di quattro-cinque anni nutrivo un sogno: quello di entrare in Accademia per divenire ufficiale della Guardia di finanza.

Non pensavo ad altro e non di certo pensavo di diventare un aviatore!

Mio padre, maresciallo del Corpo, si augurava che io facessi parte dell'eccellenza della Guardia di Finanza: la polizia tributaria.



L'ho deluso, forse, ma l'aver intrapreso una strada diversa, quella del volo, ha dato un senso alla mia esistenza.

A questo punto, sono un pioniere del Servizio Aereo, ne sono consapevole e altrettanto fiero ed orgoglioso.

E, rivolgendomi a tutti i nostri aviatori del primo decennio, con me altrettanto pionieri, affermo che la formazione, la carica, l'entusiasmo ci sono stati trasmessi da un aviatore di altra provenienza che, adeguatosi al nostro ambiente, ha trasformato degli uomini di terra o di mare in uomini del cielo.

L'ebbrezza che si prova - conducendo con l'intelligenza, la preparazione e l'addestramento un mezzo che vola ed il riportare a terra l'immediatezza del pensiero acquisito con il volo - è fantastica.

Io, tutto questo lo attribuisco *a colui che ha scavato il pozzo*, quello nostro: al Generale Ernesto Caprioglio.

**Grazie Comandante!**

*Aldo Morelli dal 1930*

