I FATTI DI NAPOLI

Tratto dal libro di Carlo De Risio L'AVIAZIONE DI MARINA

Ma proseguiamo con ordine…..
L'ammiraglio Ferreri (Capo di Stato Maggiore della Marina dal 5 Novembre 1948 al 10 Agosto 1955) con il benestare del Ministro della Difesa, inviò a Novembre del 1950 un primo gruppo , suddiviso in tre sezioni, di 15 ufficiali negli Stati Uniti, presso le scuole di volo della U.S. Navy. Nei centri di Pensacola, in florida e di Corpus Christi, nel Texas, il gruppo avrebbe ottenuto il brevetto di pilota e la qualificazione su portaerei. Della prima sezione faceva parte l'allora tenete di vascello osservatore (oggi ammiraglio in pensione Anton Vittorio Cottini; della seconda sezione l'allora guardiamarina (oggi Ammiraglio in pensione)
Vittorio Valente. Sia Cottini che Valente hanno fornito a Di Risio elementi di riscontro e i ricordi personali per ricostruire ciò che accadde negli Stati Uniti. L'accoglienza fu cordiale, perfino calorosa. Tanto è vero che l'ammiraglio Prince, Comandante in Capo del centro di addestramento aeronave della U.S. Navy, si premurò di mostrare a Cottini, capo gruppo della prima sezione, il libro di storia dell'aviazione navale degli Stati Uniti, il Naval Aviatot Handbook, nella cui prefazione era ricordato l'addestramento di ufficiali e sottufficiali della Marina americana presso la scuola di volo della Regia Marina a Bolsena, nel 1918. Un precedente beneaugurate di collaborazione tra le due marine e, insieme, "ricorso storico" a parti invertite, con ufficiali e aspiranti della Marina Militare ospitati ora nelle scuole di volo della U.S. Navy. Un corso impegnativo e completo, quello, quello degli ufficiali e aspiranti italiani, anche con numerosi appontaggi e in voli dalle portaerei americane. Nell'estate del 1952, i primi piloti avevano raggiunto un livello di addestramento ottimale, ottennero il brevetto e nell'ottobre dello stesso anno venne ultimato il passaggio sul SB2C-5 " Helldiver", già in dotazione all'86all'86 Gruppo Antisom di Grottaglie. La U.S. Navy aveva accolto la richiesta della Marina Militare e aperto le porte dei propri centri di addestramento per una sentita esigenza di carattere operativo, nell'ambito interalleato, che si andava formando con al costituzione dei vari Comandi NATO e con i compiti attribuiti a ciascun partner.In questa ottica, era prevista una significativa presenza dei reparti di volo della Marina Italiana, a " copertura" della sezione mediana del Mediterraneo centrale (Medcent). Questa era la premessa dell'addestramento dei piloti italiani; della prevista fornitura di apparecchi "Helldiver" monorotore e " bimotore, considerati gli "occhi delle navi " nella lotta antisommergibili e perfino della possibili cessione di una delle tante portaerei leggere che si trovavano " in nafatalina" nelle basi della U.S. Navy. L'acquisizione, infatti di un unità con ponte di volo figurava tra i "desiderata" del Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Ferreri, recatosi in visita ufficiale negli Stati Uniti nel settembre del 1952, nonostante talune difficoltà di bilancio per l'"esercizio" di una tale unità. Matorniamo al gruppo di piloti, prossimi a rientrare in Italia. All'andata , si considerino i tempi, la traversata dell'Atlantico con un quadrimotore di linea era stata abbastanza movimentata. Il ritorno si preannunciava più piacevole, a bordo del transatlantico Saturnia, comandato dal capitano Piero Calamai, destinato in

seguito, a vivere la tragedia dell'Andrea Doria, speronato dallo svedese Stockolm, il 27 luglio 1956, in vista del porto di New York.
Chi avrebbe pilotato, onore e onere non da poco, i primi due " Helldiver" donato dalla U.S. Navy alla Marina Militare, imbarcati sulla portaerei Midwai, in partenza per turno di stazionamento nel Mediterraneo con la sesta flotta?
Cottini, salomonicamente, propose il sorteggio, tanto più che il primo gruppo era stato raggiunto da altri ufficiali e sottufficiali specialisti. La sorte favorì il tenente di vascello Vittorio Volpe, col secondo capo motorista Rosario Cavallaio e il sottotenente di vascello Vittorio Valente, con il secondo capo motorista Alfredo Cerofolini. Cottini, i sottotenenti di vascello Paramithiotti, Cali e Saccardo, con alcuni sottufficiali, sarebbero rientrati in Italia col Saturnia.
Ovviamente, gli " Halldiver" della Marina italiana dovevano recare i necessari contrassegni. Ma quali? Sulla fusoliera e sulle ali, fu dipinta una coccarda tricolore, attraversata da un ancora, mentre sul pilone di coda, in bianco e nero, campeggiò lo stemma delle quattro repubbliche marinare. La pitturazione della coccarda era stata origine di un curioso equivoco: col verde al centro, seguito dal bianco e il rosso sul bordo esterno, la successione dei colori nazionali risultò invertita e pertanto errata (il rosso doveva essere al centro, seguito dal bianco, col verde sul bordo esterno). Ad accorgersene, era stato proprio Cottini, sfogliando una pubblicazione recante colori, fregi, coccarde e contrassegni di tutte le Marine e le aviazioni navali del mondo. Con la successione errata dei colori, gli "Helldiver" appartenevano indiscutibilmente …… alla Marina dell'Iran!
Alla iniziale svista, fu rimediato e venne il gran giorno, quando i primi due "Helldiver" si staccarono dal ponte della Midway, che aveva compiuto la traversata in un Atlantico spazzato dal maltempo, dalla costa orientale degli Stati Uniti fino all'ingresso di Gibilterra.
Stava per sollevarsi il sipario sul cosiddetto "incidente di Capodichino": un incidente che ebbe una genesi, uno sviluppo e una conclusione ben diversi da come è stato riferito in ripetute occasioni.
Dai ricordi personali dell'ammiraglio Vittorio Valente:
" 19 dicembre 1952, Largo di Marsiglia, tempo limpido. Alle 09.00 decolla il tenente di vascello Volpe su 1-01.
Il 1-02 deve sospendere il decollo per il mancato bloccaggio di un ala dopo l'apertura(gli aerei rullano sul punte di volo delle portaerei con le ali piegate verso l'alto che vengono aperte in posizione di decollo) Mentre 1-01, dopo consultazioni, procede verso la destinazione, a bordo delle portaerei viene rintracciato uno specialista "memore" di Helldivers (uscito dalla linea da qualche anno). Riparato, 1-02 decolla un ora più tardi.
La Midway lo fa scortare da otto "F9F Panthers" fino all'altezza dell'isola d'Elba in segno di buono augurio (a bordo era ben nota la situazione d'incertezza più totale verso cui gli Helldivers, si può ben dire, si avventuravano). Dopo un caloroso scambio di messaggi di commiato, il 1-02 procede da solo in navigazione tranquilla, a parte segni di incertezza nel sistema idraulico (un carrello non è mai rientrato completamente). Nessuna stazione a terra rispondeva alle chiamate , su nessuna frequenza. Infine Roma Ciampino risponde VHF di soccorso, si fa ripetere tre volte il nominativo di identificazione (Marina Militare 1-02), provenienza e destinazione, quindi tace"

Ricorda l'ammiraglio Cottini che quel 19 dicembre 1952 era in attesa, a Capodichino, dei commilitoni, a coronamento di mesi e mesi di duro lavoro, oltreoceano.
" Ad attendere gli aerei a Capodichino, s'era radunata una piccola folla di autorità militari: il sottocapo di Stato Maggiore della Marina ,ammiraglio Marini; il comandante del Dipartimento Marittimo Basso Tirreno, ammiraglio Girosi; il generale Fiori. Comandante dell'Accademia Aeronautica; il Comandante Hober, Addetto Navale presso l'ambasciata degli Stati Uniti a Roma; il Colonnello D'Aiello comandante dell'aeroporto; il capitano di fregata De Petris e il capitano di corvetta Toller, osservatori di Marina. L'aeroporto di Capodichino aveva già un settore riservato alla Marina americana e i nominativi dei due Hellidiver erano Italian Navy Gull One e Italian Navy gulli TWo; Gabbiano n° 1 e Gabbiano n° 2 della Marina Militare."
Ma torniamo ora ai ricordi dell'ammiraglio Valente, alle prese quel giorno con le comunicazioni radio sul suo Helldiver:
" Superato l'amaro raffronto fra questo deserto elettromagnetico e il sistema di controllo del traffico in cui eravamo stati addestrati, il 1-02 si orienta sul radio range di Napoli e atterra a Capodichino verso le ore 13,00. Mentre rulla sulla pista viene chiamato al parcheggio nord da una voce italiana, e al parcheggio sud da una voce americana. Già più che sufficientemente insospettito e allertato dalle insicurezze che fatti e voci degli ultimi mesi avevano alimentato, decisamente si avvio al parcheggio sud dell'U.S. Navy. L'equipaggio dell'1-02 venne accolto da un numero di alti Ufficiali, apprese che il ritardo del suo arrivo aveva anche dato origine a voci di incidente in mare, quindi fu rapidamente allontanato verso la sede del Dipartimento Militare Marittimo da un dispositivo attento e deciso diretto dal capitano di vascello Francesco Baulini, Capo di Stato Maggiore di Maridipart. Poi gli vennero spiegati i motivi di malcelata urgenza (abbandonammo anche sul velivolo effetti personali).
In effetti gli estremi per un nostro arresto c'erano tutti: violazione di spazio aereo nazionale, condotta di velivoli da guerra e armati privi di registrazione e identificazione internazionali valide, esercizio del volo senza possesso di brevetto e abilitazione riconosciuti in ambito nazionale.
Lasciammo i due per noi gloriosi 1-01 e 1-02 nel parcheggio della U.S. Navy, e non li vedemmo mai più. Quel momento concludeva nel modo più amaro e ingeneroso due anni di entusiasmi, di dedizione, di fatiche e di speranze. Una disillusione colossale. E quel momento apriva un periodo nuovo, denso di ambiguità, di umiliazioni, di umoristici tentativi di legittimazione"
Cottini da parte sua, ricorda che i due aerei rimasero nell'hangar della U.S. Navy, a Capodichino, per due o tre mesi, prima di essere presi in consegna dall'Aeronautica Militare. Naturalmente, furono cancellati coccarda e contrassegni " navali", per cui il Gabbiano-1 e il Gabbiano-2 vissero soltanto una breve stagione, sacrificati entrambi dalle gelosie tra una forza armata armata e l'altra, con stupore degli Americani, che non avevano apprezzato la pantomima tipicamente napoletana presentata quel fatidico 19 Dicembre 1952 dall'oscurantismo italiano in materia di aviazione navale.
Considerando i tempi in cui tutta la storia si è svolta, i moderni aviatori della M.M. debbono un sincero ringraziamento a tutti quegli uomini che si

impegnarono sacrificando con un duro lavoro affinché i primi aerei con lo stemma delle quattro repubbliche marinare giungessero in Italia.
Tutte le amarezze verrano ripagate Venerdì 7 Giugno 1991 quando due aerei a decollo verticale TAV-8B dell'aviazione navale Marina Militare porteranno gli stessi distintivi e numeri dei due "Heldiver" consegnati il 25 maggio 1952.

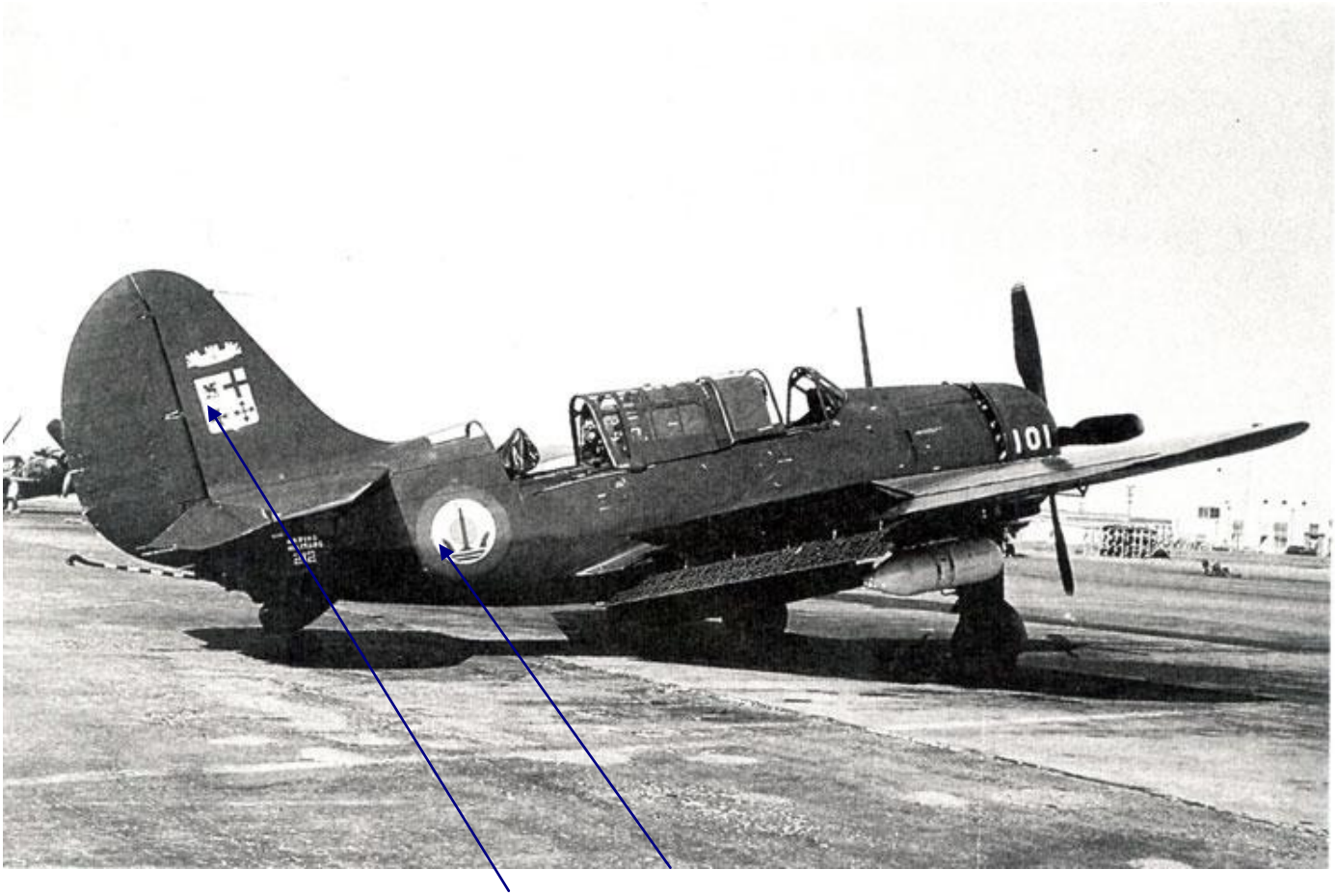
Da sinistra in piedi T.V. Carlo Jorio, T.V. Anton Vittorio Cottini,il CSM del CNTRA, G.M. Filippo Calì, Amm. Comandante del CNTRA, G.M. Veniero Di Marzio, C.V. Luca Goretti dè Flamini Addetto navale negli S.U., S.T.V. Luigi Brini, T.V. Mario Volpe, Da sn in basso. G.M. Vittorio Valente, S.T.V. Luciano Paramithiotti, G.M. Italo Saccardo, S.T.V. Fiorenzo Rosso.

Estate 1952 il T.V. Cottini riceve ufficialmente dal Cap. R.R. Briner, Comandante del NAAS Cabaniss Field, il primo dei due "Helldiver" destinati alla Marina Militare

.

101

AEREO HELLDIVER



Si può notare lo stemma delle 4 Repubbliche Marinare e l'ancora marina
Nota: Successivamente i due aerei furono girati all'Aeronautica Militare italiana che li codificò con le matricole 4698 e 4699 assegnandoli all'86° Gruppo di Grottaglie.