

Memorie – 1962-64 – 86° Gruppo A/S a Napoli Capodichino



S2F in volo su Napoli verso l'atterraggio a Capodichino

Sbarcato dal *Danaide* dopo il “difficile” (per usare un understatement!) anno di ufficiale in seconda e controllore aereo della flottiglia della Scuola Comando, fui destinato all’86° Gruppo A/S, dove presi servizio il 26 settembre del ’62. Naturalmente, vigevano le solite relazioni con l’Aeronautica e le missioni di caccia A/S erano sempre quelle già descritte nei particolari nel capitolo sulla mia precedente destinazione presso l’87° Gruppo A/S di Catania, a Fontanarossa e poi a Sigonella. Scriverò quindi poco o niente sulla mia attività di volo con l’S2F, ma non posso omettere una breve descrizione dell’aeroporto.

L’aeroporto di Capodichino aveva una sola pista orientata per 060° - 240° e, quando era in funzione la prima, in avvicinamento all’atterraggio si sorvolava a bassa quota una buona parte della città. Poi, in corto finale, ossia nell’ultimissima fase di avvicinamento all’atterraggio, una strada con traffico intenso. Lo stesso al decollo sulla 240° e non era una sensazione gradevole avere la città sotto di sé in due fasi critiche del volo. C’era poi una quantità di velivoli civili di varie compagnie e spesso ci veniva richiesto dalla torre di controllo di dare “per favore” la precedenza in decollo a un velivolo Alitalia o di altra compagnia.

Sul piano personale, ironia della sorte, dopo due anni e tre mesi di 87° a Catania, dove avevo chiesto e insistito più volte, sin dall’inizio, di essere trasferito all’86° a Napoli, ero stato esaudito proprio quando la situazione “personale” era cambiata radicalmente. Ero “fidanzato” con una bella catanese, Marilena, più giovane di me di nove anni, che sarebbe diventata mia moglie dopo una lunga separazione, come vedremo. Iniziò un periodo molto “movimentato”, nel quale profittavo di tutte le missioni di volo con ridislocazione a Catania e, quando potevo assentarmi per brevi licenze, “affrontavo” tante ore di treno o di guida sulle strade di allora. Ma questo tran-tran durò solo pochi mesi perché, del tutto inatteso, arrivò il movimento per l’imbarco, il 10 gennaio, su *Artica II* per la selezione dell’equipaggio che sarebbe poi imbarcato sul *Corsaro II* per la successiva crociera oceanica al comando del Capitano di Fregata Piero Bernotti, nella quale avrei avuto l’incarico di ufficiale in seconda e di rotta (*Nota 1*).

Al ritorno dalla crociera, all'inizio di settembre, Marilena venne a ricevermi a La Spezia dopo un lungo viaggio "non stop" da Catania con la sua bella Giulietta spider blu sulle strade di quei tempi. Nonostante la lunga separazione ed il contatto mantenuto esclusivamente per posta e qualche rara telefonata, i sentimenti che ci univano si erano ulteriormente rafforzati e decidemmo di sposarci il più presto possibile. Durante una breve licenza, il 26 ottobre, a Valverde, un paesino sulle pendici dell'Etna, in una graziosa chiesetta, ci fu una bella cerimonia con notevole risonanza sulla stampa locale (*Alcune fotografie delle tante che furono fatte sono in allegato, dopo le note*), soprattutto perché il padre di Marilena era uno dei più noti commercianti di abbigliamento di Catania, con vari negozi in città e in Sicilia.

Di viaggio di nozze nemmeno parlarne! Dovevo rientrare subito in servizio e ci mettemmo in viaggio con la nuova auto regalo di nozze, una Innocenti Morris IM-3 grigio chiaro, bella auto che, tuttavia, aveva un difetto. Non amava la pioggia e spesso si fermava perché gli schizzi arrivavano, dalla strada, dritti sul carburatore! Arrivati a Napoli, prendemmo possesso della bella casa in Via Catullo, a Posillipo alto, con una splendida veduta del Golfo, Avevamo due auto: alla IM-3 si era aggiunta la mia vecchia Fiat 1100 blu, con la quale andavo ogni mattina a Capodichino, tornando a casa nel tardo pomeriggio.

Il viaggio di nozze fu realizzato l'anno dopo, quando ottenni un paio di settimane di licenza e decidemmo di andare in Libia, con il "progetto" di arrivare a Gadames, un'oasi famosa 550 Km a SW di Tripoli. Arrivati a Tripoli, noleggiammo una macchina ed andammo ad informarci presso un'agenzia di viaggi. Quello che apprendemmo ci costrinse a rinunciarvi. Si poteva andare in aereo, ma solo quando fossero pieni i 32 posti. Da più di un paio di settimane, c'erano solo quattro prenotazioni. Si poteva andare via terra, ma si dovevano passare due giorni senza scendere dall'autobus, che percorreva la "pista" nel deserto, dormendovi una notte mentre l'autista riposava. Infine, si poteva noleggiare una Jeep con una guida, ma costava una cifra incredibile. Ci riducemmo a fare solo una puntata fino alle prime dune del deserto e rimanemmo per lo più a Tripoli e dintorni passando le sere al casinò, pieno di militari americani di una base aerea di bombardieri strategici. A quei tempi c'era ancora Re Idris "amico" degli americani e la Libia era ben diversa. Gheddafi era ancora lontano!

Un'esperienza interessante e divertente che feci nel periodo di Napoli fu quella di pilota civile. Appena arrivato all'86°, avevo trovato al Gruppo Guido Cipriani (Corso Vichinghi, due dopo il mio), anch'egli pilota e caro amico che, purtroppo, ci ha lasciato prematuramente. Nell'ottobre e novembre del '62 avevo



MB 308 in volo e P 57 Fachiro al parcheggio

fatto due voli da passeggero con lui, il primo sul P 57 Fachiro ed il secondo sull'MB 308 (*Fotografie dei due velivoli sopra*) (*Nota 2*), dopo avevo preso, con le mie credenziali di pilota militare e con una semplice domanda, il brevetto di pilota civile. In quello stesso periodo tentai di prendere la patente nautica, anche per-

ché ero stato, con Marilena, all'Argentario e volevamo noleggiare una barca per andare al Giglio, ma fra le mie credenziali non c'era nessun documento valido per quello scopo. Fu necessario ricorrere alla patente di motoscafo di Marilena! Tuttavia credevo, ingenuamente, che avrei potuto ottenerla con una semplice procedura analoga a quella di pilota civile. Niente di più falso! Recatomi in capitaneria appresi che non c'era nessuna procedura automatica e avrei dovuto fare gli esami, compreso quello di voga! Al momento ci rinunciai e solo anni dopo riuscii ad ottenerlo (*Nota 3*).

Tornando al volo da pilota civile, Guido Cipriani mi convinse a fare il passaggio sul Fachiro e mi introdusse all'Aeroclub di Napoli, presentandomi al direttore e istruttore, un anziano ex ufficiale dell'Aeronautica che aveva fatto la guerra. Il volo per il passaggio fu qualcosa fra il comico ed il paradossale: mi lasciò subito i comandi, rullammo, decollammo e, ad ogni mia domanda – velocità di decollo, di stallo, di avvicinamento all'atterraggio, ecc. – la sua risposta era invariabilmente: "Faccia lei, faccia lei che vola "quei" velivoli!", intendendo l'S2F e le sue procedure, anche solo di volo, per non parlare delle tattiche operative, estremamente più complicate. In meno di mezz'ora eravamo di nuovo a terra e pochi minuti dopo in ufficio dove, senza fare un minimo commento, prese penna e timbri e firmò, sul libretto di volo, il passaggio sul Fachiro,

Inutile dire che feci subito un paio di voli con Guido per perfezionare la mia conoscenza del velivolo e poi cominciai a portare in volo amici e parenti, fra i quali Marilena, mia sorella Annamaria e suo marito Marco. Erano tutti voli brevi anche perché, nonostante il carburante avesse un prezzo agevolato per promuovere lo sviluppo dell'attività civile di volo, una mezz'ora in aria costava parecchio e tanto duravano la maggior parte dei miei voli sul Fachiro. C'era comunque il tempo di arrivare a Capri, fare un paio di passaggi a bassa quota sui Faraglioni e tornare a Capodichino, dopo aver sorvolato Ischia o Procida e un po' della costa a ponente della città. Dal mio Libretto di Volo dell'Aviazione Civile Italiana risulta, infatti, che sul Fachiro feci solo 12 voli da pilota, dopo il passaggio, per un totale di 5 ore e 45 minuti.

Passando alla vela, oltre alla lunga crociera con il *Corsaro II*, preceduta dalla preparazione e selezione dell'equipaggio su *Artica II*, menzionate nella *Nota 1*, feci solo le regate di triangolo, come si usava allora per l'altura, della Settimana Invernale di Genova del '64 con il *Susanna II*. Era il "debutto" della nuova barca dei coniugi Brainovich (*Nota 4*) e a bordo c'era l'architetto navale che l'aveva progettata, il famoso Jack Laurent Giles. Eravamo nello stesso albergo in Piazza Corvetto ed ogni mattina ci incontravamo nella hall e andavamo insieme, con la mia macchina, allo Yacht Club Italiano, del quale allora ero socio. Appena fuori dell'albergo, mettevamo in testa il nostro berretto da yachtman col fregio del nostro club, lui mi guardava e ripeteva ogni giorno: "We are the only two with a proper cap". Tutti gli altri a bordo del *Susanna* avevano i copricapi più strani e variopinti!

Il primo aprile del '64, inatteso per il solito anticipo sul previsto (non era un pesce d'aprile!), arrivò il movimento per il mio primo comando navale. Comandante del dragamine *Betulla*, in armamento, e responsabile del gemello *Acacia*, in riserva, di stanza a Messina (*Nota 5*). La data di assunzione dell'incarico era il 15 aprile. La casa a Napoli era già stata arredata quando vi eravamo andati ad abitare dopo il matrimonio, solo un anno e mezzo prima e dovemmo affrontare il primo di una serie infinita di traslochi che, con l'ultimo per Milazzo, dove abitiamo ora, sono diventati ben 25! Come ho già accennato in un altro capitolo, a quei tempi l'amministrazione militare rimborsava solo il costo del vagone ferroviario, ma non una lira delle spese di imballaggio, molto più costoso per il trasporto in ferrovia.

Del periodo messinese sui dragamine e del successivo periodo ad Augusta per la Scuola Comando, rimando il lettore al capitolo successivo.

Milazzo, 3 giugno 2019

Note:

1. La breve crociera invernale su Artica II per la selezione dell'equipaggio e la successiva crociera oceanica sul Corsaro II (terza delle nove crociere "storiche") sono nel capitolo "Memorie – 1963 – Corsaro II – Terza Crociera", pubblicato nei N/i 11-12 e 13 del Notiziario del Centro Studi Tradizioni Nautiche (www.cstn.it).
2. Il P-57 Fachiro era un velivolo da turismo quadriposto monomotore, monoplano ad ala alta, prodotto dall'azienda aeronautica italiana Partenavia di Napoli. Il motore era un Lycoming con 4 cilindri in linea della potenza di 168 hp. Velocità di salita 5 m/s, di crociera 190 Km/h. L'Aermacchi MB 308, soprannominato affettuosamente "macchino", era un velivolo da turismo biposto dall'impostazione classica, di costruzione completamente lignea, caratterizzato da una configurazione monomotore con velocità di crociera 162 km/h.
3. Insieme ad un mio collega, facendo gli esami per Capitano di Lungo Corso perché la legge prevedeva che tutti i titoli professionali inferiori fossero considerati acquisiti. Di questi esami scriverò in particolare nel capitolo sui due anni di destinazione a Napoli presso il comando NATO di Comarairmed.
4. Con la precedente barca dei coniugi Brainovich, Susanna, mi ero già battuto con Artica II in precedenti regate, eravamo diventati amici, avevo fatto delle regate con loro e mi avevano invitato in equipaggio per il debutto della loro nuova e più grande barca, Susanna II, alle regate di Genova di quell'anno.
5. Sul mio primo comando navale ho già scritto un capitolo: "Memorie – 1964-65 – Il mio primo Comando navale e la Scuola Comando", non pubblicato.

Allegato – Fotografie del Matrimonio



Arrivo di Marilena, accompagnata dal Padre e noi durante la Cerimonia



L "Anello" e, in prima fila, le mie sorelle, Laura, Francesca e Annamaria



*I Testimoni di Marilena ed i miei, sullo sfondo,
durante la Cerimonia.*



Testimoni alla firma e Sposa con il Padre





Che bella coppia e che bel vestito!