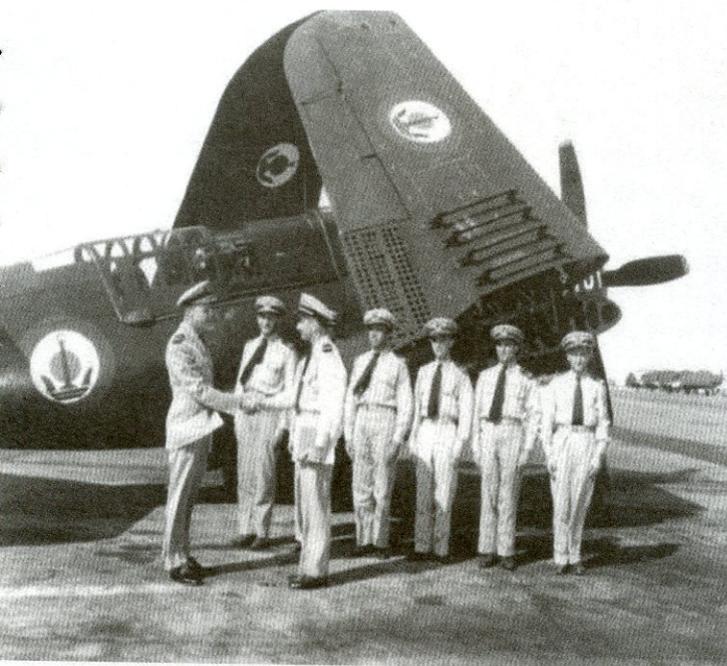


Combattente oltre le linee e pioniere della moderna Aviazione di Marina Ricordo dell'Ammiraglio Antonio Vittorio Cottini

di Massimo Lisi



Il Tenente di Vascello Antonio Vittorio Cottini (foto in alto a destra) fu uno degli antesignani della moderna Aviazione di Marina.

Il 15 marzo 2011, dopo una breve malattia, si è spento a Livorno l'Ammiraglio di Squadra Antonio Vittorio Cottini, già combattente della 2^a Guerra Mondiale e veterano della Guerra di Liberazione; un altro

"protagonista della Storia" ci ha lasciato. Dico protagonista della Storia, ma è più doveroso dire eccellente protagonista della migliore Storia e dell'evolu-

Il Capitano di Vascello (r.) Massimo Lisi, Vicepresidente della Sezione Ancfargl di Firenze.



Il 20 ottobre 1952 due Helldiver (foto in alto a sinistra) muniti di vistose insegne di nazionalità "navalizzate" e con codici MMI 101 e 102 decollarono dalla portaerei Midway e atterrarono a Napoli - Capodichino inasprendo i già difficili rapporti fra aviatori e marinai. Dopo mesi di sosta forzata l'Aeronautica fece valere i propri diritti contro questa importazione "illegale" e prese in carico i due aerei.

zione della nostra Marina, infatti l'Ammiraglio Cottini, nella sua lunga e brillante carriera militare, è stato l'eccellente espressione di tutte le più belle specialità della Marina: i sommergibilisti, le forze speciali ed i piloti, anzi, è stato il "fondatore" dell'Aviazione di Marina, come spiegherò in seguito.

L'Ammiraglio Cottini era nato il 1 gennaio 1923, figlio di un Colonnello Commissario della Regia Marina, entrò giovanissi-

mo nella Regia Accademia Navale nel 1940 da dove uscì il 15 aprile 1943.

Volontario nella componente subacquea, dopo il tirocinio di formazione alla Regia Scuola Sommergibili di Pola, imbarcò sul Regio Sommergibile Murena che era stato configurato per il trasporto degli incursori della X° MAS. Dopo lo sbarco degli Alleati in Sicilia, fu trasferito a Fiume quale ufficiale di rotta del sommergibile Luciano Manara, che, al comando di un brillante Ufficiale - il Tenente di Vascello Gaspare Cavallina-, medaglia d'argento al Valore Militare, (scomparso alcuni anni fa, ho avuto l'onore di conoscerlo di persona perché risiedeva a Firenze) era destinato a condurre attacchi contro le forze navali d'invasione anglo-americane lungo la costa orientale della Sicilia.

Mentre il sommergibile effettuava una sosta tecnica a Brindisi, lo colse l'armistizio, e li assistette all'arrivo de Re, del

Maresciallo Badoglio, del Generale Ambrosio, dell'Ammiraglio De Courten, del Generale Sandalli e di tutti gli altri rappresentanti del Governo, che furono ospitati al primo piano della Palazzina Comando del IX Gruppo Sommergibili...negli alloggi dei sommergibilisti che, sfrattati rapidamente, furono costretti ad arrangiarsi altrove in maniera disagiata e poco decorosa.

Nelle foto ai lati aviolanci oltre le linee.

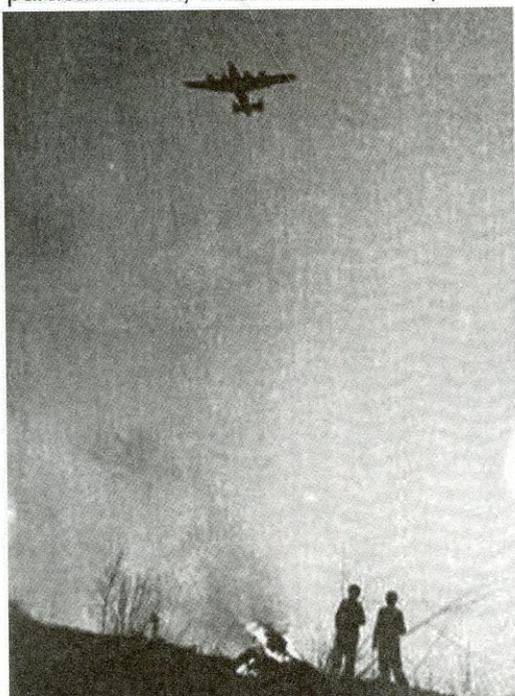
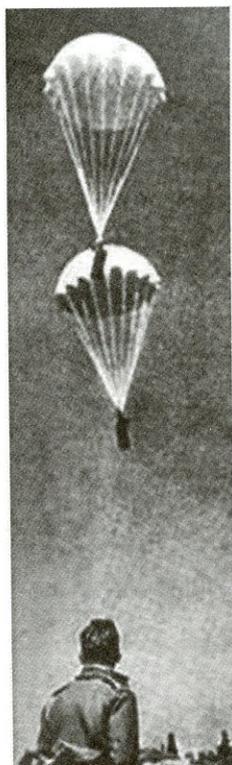
Le zone di recupero venivano in vario modo segnalate ai piloti in volo, ad esempio con l'accensione di fuochi.

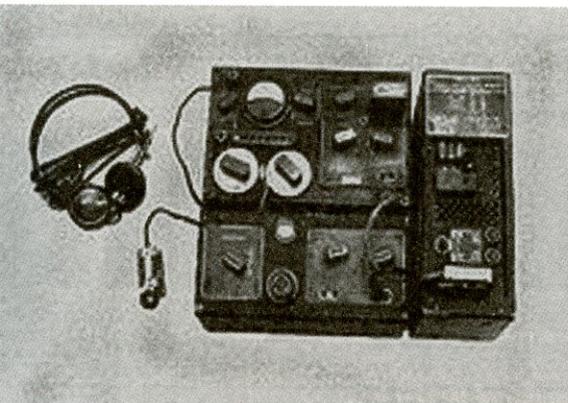
Regio Som. Manara



A Brindisi era giunto anche Ten.Col. Massaioli, del Servizio Informazioni Militari, che, in accordo con lo Special Operation Executive (SOE), Britannico e la sua branca operativa in Italia, la Special Force Number 1, selezionava e reclutava Ufficiali e Sottufficiali, principalmente della Regia Marina, da infiltrare nel Nord Italia per organizzare le bande partigiane e fornire informazioni strategiche sulle forze tedesche.

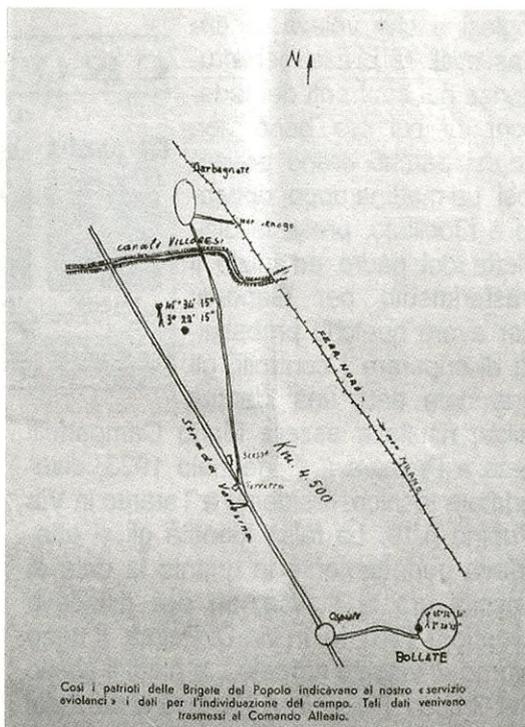
Superata la prima selezione e avuto il consenso dal proprio Comandante, fu arruolato. Nella Special Force. Raggiunta Algeri a bordo di un "Dakota", fu sottoposto ad un duro, intenso corso specifico: paracadutismo, trasmissioni e cifra, sabo-





In alto: apparato ricetrasmittente in dotazione agli agenti Special Operation Executive.

A destra: schema di predisposizione di una zona di aviolancio ed approccio esecutivo.



Così i patrioti delle Brigate del Popolo indicavano al nostro « servizio aviolanci » i dati per l'individuazione del campo. Tali dati venivano trasmessi al Comando Alleato.

taggio ed uso delle armi ed esplosivi. Dopo circa un mese era già "combat ready", ed il 12 ottobre del 1943 fu imbarcato su un "Lancaster" della R.A.F. e, assieme al Sergente radiotelegrafista della Regia Marina Bruno Pagani, fu aviolanciato nella zona di Pontedera. La zona di lancio era stata scelta da lui stesso perché la conosceva molto bene, possedendo il padre una villetta in una località vicina. Lì all'occorrenza avrebbe potuto contare sull'aiuto ed il supporto di persone fidate, prima di muoversi con sicurezza per raggiungere la zona di operazioni. Tuttavia per un errore di circa 3 km nella condotta della navigazione da parte del pilota del "Lancaster", il lancio degli operatori rischiò di trasformarsi da "infiltrazione" a "consegna a domicilio...nemico". In conseguenza di ciò, essi furono lanciati proprio sull'aeroporto di Pontedera che era occupato e controllato dal nemico. Dato che era ancora buio e pioveva molto forte, i tedeschi non si accorsero di niente, e così gli operatori, con molta cautela ma pronti a reagire con i loro Sten, lasciarono indistur-

bati la zona pericolosa, e giunti nei pressi di Pontedera si separarono, dandosi appuntamento per la settimana successiva a Genova, dove il Pagani, pratico della città, avrebbe dovuto trovare alloggi sicuri e punti protetti da cui effettuare le trasmissioni radio. Raggiunta la villetta del padre, il giovane Cottini, scavata una buca in cantina e mascheratala con una botte, vi nascose tutto ciò che non poteva portare con sé a Genova. Al mezzadro che chiedeva spiegazioni, benché fidato, raccontò di essere fuggito per non collaborare con gli



Combattenti oltre le linee in una riunione per la preparazione di una azione tattica.

inglesi e che voleva tenere nascoste le divise per prudenza nei confronti dei tedeschi, di cui era bene non fidarsi perché erano pericolosi. La mattina dopo, riposato e rifocillato, prese la bicicletta del padre ed iniziò il trasferimento per Genova; per avere qualche probabilità di superare i controlli, gli era stata data una identità falsa, risultava essere Mario Campanelli nato a Pescara il 1° gennaio 1923, disegnatore tecnico, residente a Taranto in Via Pupino n.19. La falsa identità gli si attagliava perfettamente in quanto la data di nascita era la stessa, ed egli risiedeva proprio a Taranto, in via Di Palma. Il terzo giorno di viaggio affrontò....a piedi il passo del Bracco. Raggiunse Genova la sera del quarto giorno. Messosi in contatto con il Pagani, che aveva già predisposto alcuni appartamenti da cui effettuare le trasmissioni radio, tornò con lui a Perignano, e da lì effettuarono il primo collegamento con Radio Algeri e comunicarono in codice con la sezione Italiana dello Special Force. Rientrati nuovamente a Genova, cominciò l'attività informativa vera e propria. I contatti con alcuni compagni di

2 **IL TRIBUNO DEL POPOLO — Giovedì 10 Maggio 1945**
CRONACA CITTADINA

IL COMITATO DI LIBERAZIONE NAZIONALE

Gli uomini che hanno diretto la resistenza del popolo genovese



Remo Scappini Delegato del Partito Comunista Italiano nel C.L.N. dal gennaio 1944, presidente.
Pietro Gabanizza Partecipò attivamente alla lotta partigiana dal 1939 nel Partito Democratico al quale è iscritto dal 1937.
Azzo Tomi Fu parte del Partito Socialista Italiano dal 1905.
Paolo Emilio Taviani Ha 32 anni - Nato per molte opere scientifiche divulgative e coraggiosità, collaboratore di varie riviste e giornali cattolici.
Giovanni Savoretto Laureato in medicina e chirurgia, fu uno degli studenti universitari per fede anti-fascista iscritti nella prima banda partigiana della Liguria. Arrestato nel dicembre 1943, fu liberato e si dedicò subito ad organizzare le formazioni del P. L. E. in Piemonte, in Lombardia ed in Liguria insieme a Lucchini.
Mario Casiani Ingegnere del Partito Comunista Italiano dal 1944. Attivo propagandista anti-fascista e collaboratore a varie pubblicazioni del suo partito. Ricevuto dalla polizia nazista condusse a lungo vita clandestina.

corso si rivelarono inutili, perché essi non erano affidabili, essendosi dichiarati favorevoli ai tedeschi. Risultò invece utilissima la conoscenza di Ubaldo Bra-

La Guerra di Liberazione vide una mobilitazione corale per il Risorgimento dell'Italia nella tradizione dei Valori de avevano caratterizzato il suo processo unitario. Vi fu l'impegno sinergico e coordinato delle forze armate regolari, dei militari e civili che combattevano insieme nell'Italia non ancora libera in formazioni partigiane, delle rinascenti forze politiche che, soprattutto al Nord, dovettero misurarsi con problemi enormi, di agenti oltre le linee che rischiavano sotto copertura..

Copyrighted Material

DAVID STAFFORD

MISSION ACCOMPLISHED

SOE AND ITALY 1943-1945

Copyrighted Material

Edgardo Sogno in uniforme dell'Esercito in una immagine fotografica del dopoguerra.



schi, un Sottufficiale della Regia Marina che si era mantenuto fedele al Re e aveva rifiutato di aderire alla R.S.I..Egli infatti, oltre a fornire utili informazioni sulle attività portuali e sulla consistenza delle forze navali tedesche nel porto, fornì la notizia della preparazione di un imminente attacco con i mezzi navali d'assalto della R.S.I. contro le navi degli alleati. L'informazione fu trasmessa subito e furono prese le contromisure. Gli inglesi premiarono gli operatori con un elogio e con l'invio di un

IL CORRIERE

QUOTIDIANO DEL POST-RISORGIMENTO

Genova annuncia per radio la sua liberazione ad opera dei gloriosi patrioti

Stessa volontà e stessa determinazione in tutti i combattenti, indipendentemente dal loro inquadramento contingente. Sul campo di battaglia i Reparti Regolari, in territorio ancora in mano al nemico le Formazioni Partigiane.

altro operatore radiotelegrafista: il 2° Capo Silvio De Fiori. Per tutto l'autunno e l'inverno 1943 - 44 la squadra con a capo il giovane Cottini lavorò egregiamente: furono date importantissime notizie di carattere tattico e strategico, furono forniti dati di consistenza, dislocazione e movimenti di truppe nelle aree di Genova, La Spezia, Carrara e persino Siena, fu dato l'allarme ai partigiani nell'imminenza di rastrellamenti, furono presi contatti con le bande partigiane che furono supportate organizzando per loro, in collegamento con Radio Londra, lanci di rifornimenti di armi e materiali. Ma la sera del 31 marzo del 1944 le SS catturarono un infiltrato che operava nel basso Piemonte, e la mattina dopo organizzarono un vero e proprio rastrellamento in via San Luca, dove, al numero 7/17, era stata organizzata la base operativa segreta, e lì il giovane Cottini fu catturato assieme ad altri. Nel corso della cattura, chi tentò di fuggire fu ucciso sul posto. Tutti i catturati furono portati alla

L'avanzata sul fronte italiano

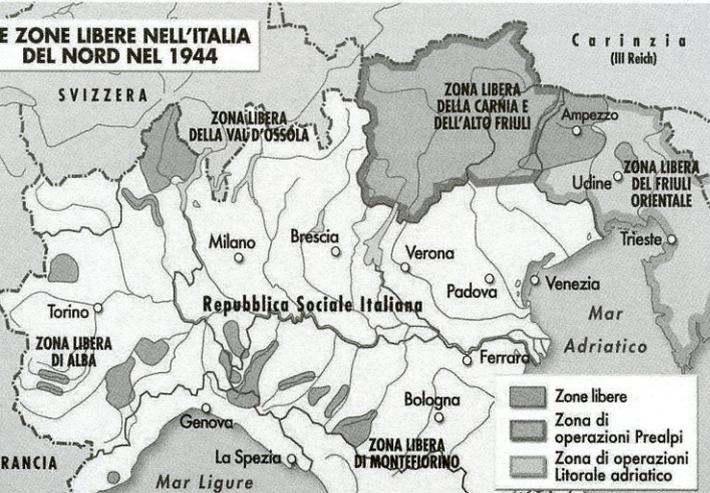
Il Po attraversato dalle truppe alleate

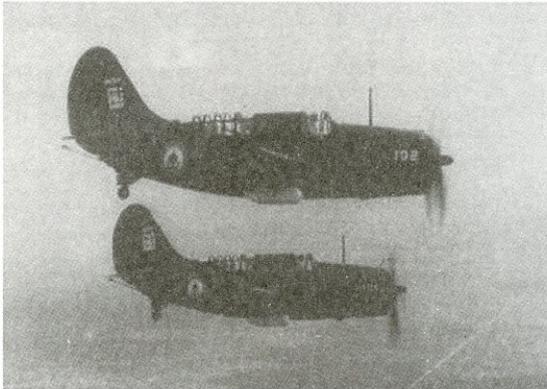
La Spezia e Ferrara liberate - La ritirata dei tedeschi si trasforma in rotta - 40 mila prigionieri già catturati negli ultimi giorni di offensiva

ROMA, 26. (Rinviato a senso contrario). In Italia le forze alleate che il contingente dell'Asse... hanno avanzato di 20 chilometri in 48 ore. Profondo lo ha Armata ha liberato...

"Casa dello Studente", dove, con sorpresa e sdegno, furono accolti da un traditore che li identificava per conto dei tedeschi. In quella circostanza furono catturati anche il leggendario Tenente Edgardo Sogno ed il Capitano Alberto Li Gobbi e suo fratello Aldo, tutti e tre decorati di Medaglia d'Oro al Valore Militare; Aldo, ferito durante la movimentata cattura decedette, mentre Sogno, riuscì a fuggire scavalcando il finestrino di un bagno, dopo averne scardinato le sbarre che lo ostruivano con uno spazzolino da denti. Con quella operazione i tedeschi smantellarono la formazione "Otto".

I tedeschi misero subito duramente sotto pressione i catturati per costringerli, con le minacce e le torture, a rivelare piani ed organizzazione. Poiché gli inglesi sapevano che, in caso di cattura, era difficile resistere a lungo ai tremendi metodi "persuasivi" dei tedeschi, avevano addestrato gli operatori non a cercare di resistere agli interrogatori ma a cedere dopo una prima resistenza e, fingendo di collaborare, cercare di guadagnare la loro fiducia. Tuttavia erano state prese delle contromisure: in caso di cattura non dovevano essere fornite notizie di carattere strategico. Le formazioni irregolari erano riuscite a creare zone libere a macchia di leopardo, che ebbero un ruolo di fondamentale importanza sotto il profilo logistico e dei rifornimenti.





A destra: il Tenente di Vascello Antonio Cottini paga la simbolica cifra di una lira per aereo acquistato, ricevendone regolare ricevuta.

IA sinistra: i due Helldriver in volo verso Napoli, dopo essere decollati dal ponte della portaerei statunitense Midway



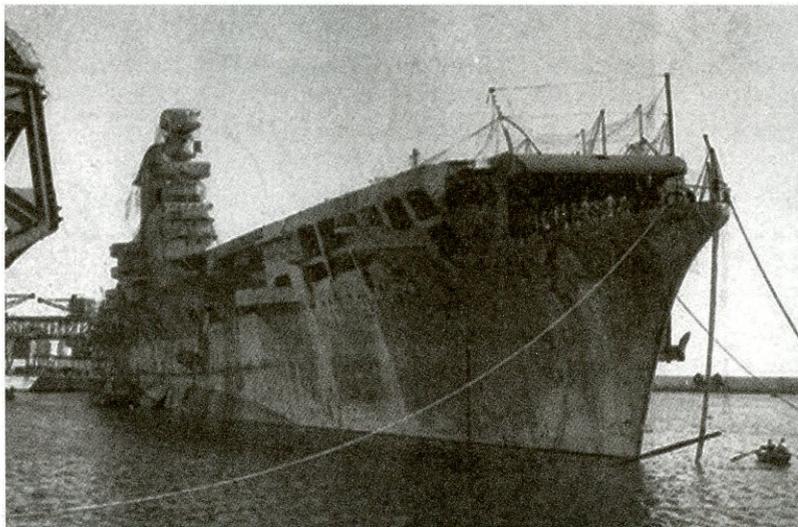
tegico o che potessero causare la cattura di agenti e operatori infiltrati, e trasmettendo il primo messaggio sotto controllo dei tedeschi avrebbero dovuto omettere un particolare segnale in codice, gli inglesi così avrebbero capito che l'agente era stato catturato e la trasmissione avveniva sotto controllo. Gli operatori fecero quanto veniva loro richiesto dai tedeschi, e gli inglesi, da parte loro, stavano al gioco per non vederli condannati a morte sicura. La situazione andò avanti, a fasi alterne, fino alla metà di marzo del 1945 e si concluse con la fuga dal carcere di Marassi di Genova, dove erano custoditi dalle Brigate Nere, poco prima della Liberazione del 25 aprile, grazie alla collaborazione di due secondini.

Reintegrato nei ruoli della Regia Marina, dopo le previste procedure di controllo e discriminazione, fece dei periodi di imbarco.

Nel dopoguerra, con l'adesione dell'Italia all'Alleanza Atlantica, furono abrogate le pesanti condi-

La portaerei italiana "Aquila", realizzata dalla trasformazione del transatlantico "Roma" era stata completata a Genova i primi giorni di settembre 1943.

Catturata e depredata dai tedeschi non entrò mai in linea.



zioni imposte dagli Alleati che ponevano limiti all'organizzazione e consistenza delle nostre Forze Armate, e così furono autorizzate la ricostituzione della componente subacquea, dei reparti d'assalto della Marina (gli Arditi Incursori) e, finalmente anche dell'*Aviazione di Marina*, la cui fine era stata decretata nel 1923 con la costituzione dell'Arma Aerea, che ne aveva assunto i compiti ed assorbito i "pionieri".

Il Tenente di Vascello Cottini chiese ed ottenne di farne parte, e così fu inviato in missione negli Stati Uniti per frequentare il corso di pilotaggio. Conseguito il brevetto di "Pilota Militare", divenne così il primo



A destra: la nave da sbarco "Caorle" all'epoca in linea,

A sinistra: la nave da sbarco "San Marco", attualmente in linea, che si caratterizza per l'ampio ponte di volo e il bacino allagabile per la messa in mare e il recupero dei mezzi da sbarco.



ceduto gli Stati Uniti, ormai superate, ed anche l'aeronavale si trovava nelle stesse condizioni; per di più gli aerei, che avevano un elevatissimo numero di ore di volo, non erano più affidabili. L'Ammiraglio Cottini parlava di quei periodi con la solita modestia e con una lieve punta di ironia diceva che "quelli erano tempi in cui si era certi di decollare ma non si era certi di atterrare nuovamente", e con questo faceva capire il rischio quotidiano.

do con la legge "Affitti e Prestiti", si erano impegnati a fornire all'Italia gli aerei necessari per costituire l'aviazione navale, ed avevano stabilito il prezzo simbolico di una Lira per ogni aereo consegnato. I primi aerei vennero portati nel Mediterraneo da una loro portaerei, dal cui ponte di volo decollarono per raggiungere le basi italiane, ed uno dei piloti era appunto il Tenente di Vascello Cottini, che, prima di decollare, volle pagare di tasca propria alla U.S. Navy la sia pur modesta e simbolica cifra degli aerei avuti in consegna, ottenendone anche la regolare ricevuta, non ammettendo che l'Italia contraesse alcun debito con gli Stati Uniti.

Divenuto Ufficiale Superiore, ha ricoperto incarichi prestigiosi a Roma, al Ministero della Marina, e gli sono stati assegnati comandi sempre più importanti.

Rientrato dagli Stati Uniti, continuò la sua brillante carriera di Pilota di Marina alternando le destinazioni presso i reparti di volo ai periodi di imbarco. Erano gli anni difficili della Guerra Fredda, ma le nostre Forze Armate non erano ancora dotate di strumenti moderni, la Marina era costituita quasi interamente da navi che ci avevano

Guadagnata la meritata promozione al grado di Ammiraglio, ha comandato la Terza Divisione Navale, con sede a Brindisi. Questa Divisione, molto specializzata ed impegnativa, era la più atipica della Marina perché da sola, con le tre diverse componenti, era deputata a svolgere tre diversi importanti compiti: l'interdizione e l'attacco ai convogli nemici con il naviglio sottile veloce (motocannoniere ed aliscafi), il trasporto operativo-logistico (le navi da trasporto e sbarco *Grado* e *Caorle*, oltre i numerosi MTC), la proiezione dal mare (il Battaglione San Marco). A questi compiti prettamente operativi si aggiungeva anche quello importantissimo di carattere umanitario della partecipazione alle operazioni di soccorso, anche fuori dai confini nazionali, in caso di calamità

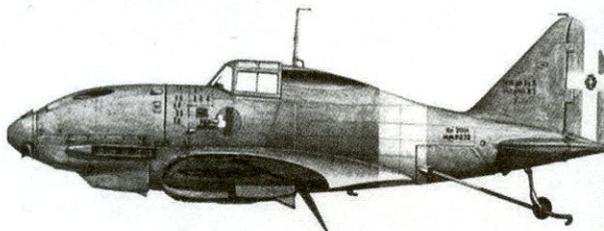


L'Ammiraglio Antonio Cottini in una più recente fotografia. Ne segue le orme il figlio Andrea, come lui pilota di dell'Aviazione di Marina, attuale Comandante di Maristaeli Catania

ed eventi disastrosi, infatti le navi *Grado* e *Carle* erano perfettamente in grado di trasportare i mezzi pesanti e il personale del Battaglione San Marco, oltre al materiale di soccorso e di prima necessità e al materiale di conforto.

L'ammiraglio Cottini era compagno di corso di un altro Combattente della Guerra di Liberazione: l'Ammiraglio di Squadra Antonio Fedele, già Vicepresidente Nazionale della nostra Associazione, anch'egli purtroppo deceduto da qualche anno.

Termino così il mio ricordo dell'Ammiraglio Cottini, un Comandante che ammiravo, una cara persona di cui sentiremo sempre la mancanza. Di Lui conserverò per sempre il grato e reverente ricordo.



Sopra: il velivolo RE 2001 OR era stato progettato per venire imbarcato sulle portaerei in approntamento "Aquila" (foto a pagina precedente) e l'omologa "Sparviero", entrambe mai entrate in linea per il precipitare degli eventi bellici. Il velivolo era dotato di un attacco - anteriore - per la catapulte e di un gancio - posteriore - d'arresto. Il campo prove venne allestito l'aeroporto San Egidio di Perugia con due piste che simulavano il ponte di volo della portaerei. Il velivolo appontava ad una velocità compresa tra i 120 e i 150 chilometri ora e veniva frenato in uno spazio tra i 15 e i 20 metri.

Sotto: i modernissimi caccia bombardieri in corso di acquisizione F-35, dalla prestazioni assai vicine a quelle di un caccia di superiorità aerea, eccezionali per un velivolo a decollo corto ed atterraggio verticale, in grado di operare da bordo navi portavelivoli della nostra Marina Militare, che sono prive di catapulte e di cavi di frenata,

Nel periodo in cui prestavo servizio al Battaglione San Marco, spesso ho avuto l'onore ed il piacere di essere alle dipendenze, anche dirette, dell' Ammiraglio Cottini. Egli era un Comandante molto esigente, soprattutto per quanto attiene gli aspetti etici del servizio (lealtà, sincerità, onestà) ed era giustamente severo, ma era anche dotato di un eccezionale buonsenso. Non l'ho mai visto perdere la calma, spazientirsi od alterarsi, quando, per esempio, nell'andare in banchina, un Comandante di una unità navale non si dimostrava perfettamente padrone della manovra. Egli interveniva sempre al momento opportuno, con calma, con molto tatto e discrezione, doti in lui innate: egli correggeva senza essere pedante e senza dare l'impressione di giudicare. Quanto poi a giudicare i dipendenti, aveva un acume spiccato ed una rara capacità di giudizio incondizionato, ma aveva anche molta umanità, e questa gli consentiva di tirare fuori da tutti il meglio delle loro capacità. Insomma con Lui tutti lavoravano bene e volentieri.

