

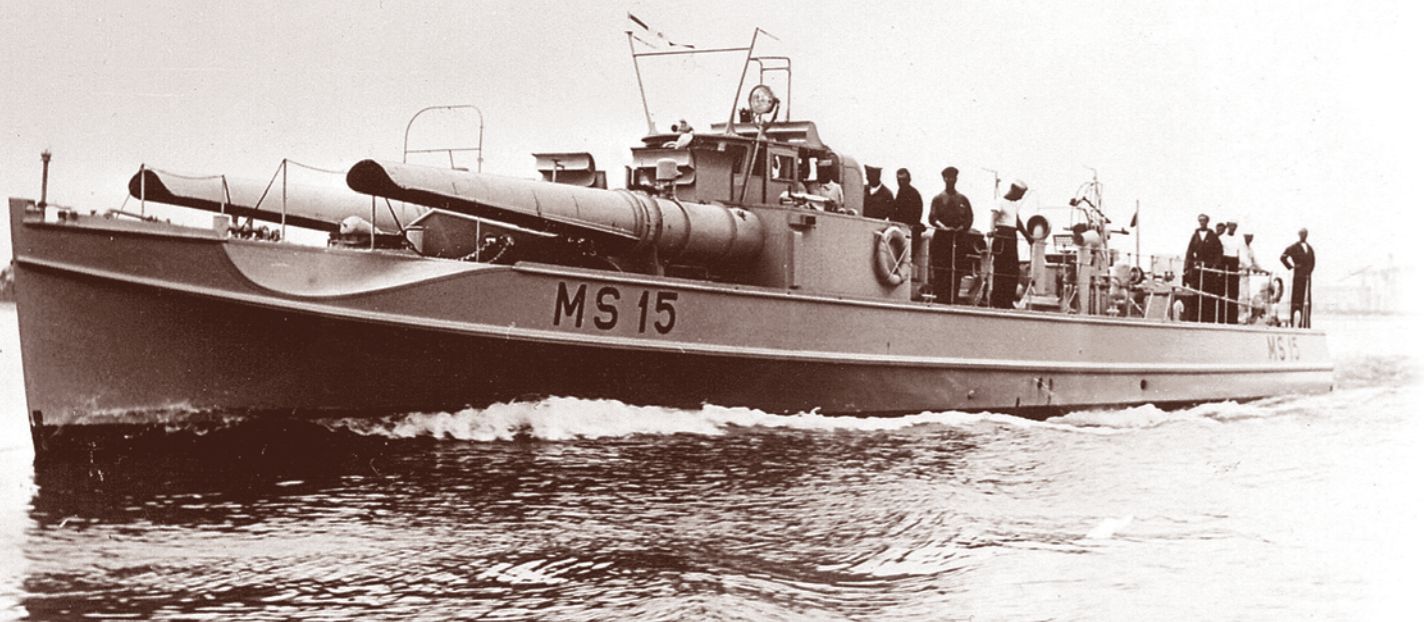
## Le “Nazionali”

a cura di Erminio Bagnasco

Presidente onorario Gruppo ANMI “V. Folco” – Savona

**P**ur omonime di una popolare marca di sigarette d'altri tempi, nella Marina italiana del secondo dopoguerra, e oltre, erano delle motosiluranti, così comunemente chiamate per distinguerle dalle “ex americane” già ricordate su queste stesse pagine. Si trattava di unità costruite in Italia, precisamente a Monfalcone, durante il secondo conflitto mondiale di cui gli ultimi esemplari rimasero in servizio sino alla fine degli anni Settanta.

FOTO 1



**FOTO 1** • La MS 15, un'unità della 1ª serie alle prove davanti a Monfalcone nell'aprile 1942. L'unità è ancora priva della mitragliera prodiera Breda da 20/65 che verrà imbarcata solo in un secondo tempo

(coll. F. Petronio)

FOTO 2

**FOTO 2** • La motosilurante 53, della 2ª serie, all'entrata in servizio nel marzo 1943. Si noti, rispetto alle unità della serie precedente, la diversa configurazione dei tubi lanciasiluri prodieri da 533 mm, muniti di “cappelli” di chiusura, e l'aggiunta dei due lanciasiluri ad impulso laterale da 450 mm a poppa



Il loro progetto traeva origine da quello di alcune motosiluranti di costruzione tedesca (tipo “S 2”) acquistate dalla Jugoslavia nel 1938 e catturate dalla Regia Marina in Dalmazia nella primavera del 1941. Dotate di tre motori a scoppio di caratteristiche non proprio brillanti, queste unità – ribattezzate MAS 3-8D (D=Dalmazia) – risultavano non particolarmente veloci ma, grazie alla loro carena non planante e di sezioni tondeggianti, dimostrarono buone caratteristiche nautiche, essendo inoltre in grado di sviluppare una discreta velocità (30-32 nodi) anche in condizioni di mare mosso. Da qualche tempo la Regia Marina aveva rivolto la propria attenzione alle *Schnellboote* tedesche a carena tonda – di cui le “S 2” erano dei prototipi – per lo sviluppo delle proprie, nuove motosiluranti in quanto l'impiego dei velocissimi (45 nodi) Mas della classe “500”, dotati di carena planante, si era dimostrato troppo condizionato dal moto ondoso. Pertanto, venne deciso di riprodurre questo modello tedesco secondo un progetto rapidamente sviluppato dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico – detto tipo “CRDA 60 t” – che prevedeva, tra l'altro, l'impiego

di sperimentati motori a scoppio Isotta Fraschini “Asso mille” da 1.100 cavalli ciascuno e un nuovo armamento, costituito da due tubi lanciasiluri da 533 mm e due mitragliere da 20 mm. Tra la fine del 1941 e l'autunno del 1943 vennero costruite a Monfalcone 36 motosiluranti di questo tipo, con scafo in legno a rinforzi metallici, in due successive serie, con minime differenze tra loro, da 18 unità ciascuna denominate MS 11-16, 21-26, 31-36 (1ª serie) e MS 51-56, 61-66 e 71-76 (2ª serie). Le prime unità vennero completate nella primavera del 1942 e già nel corso della “Battaglia di mezz'agosto” dell'estate successiva ebbero modo di dimostrare nelle acque del Canale di Sicilia la loro validità. L'azione silurante notturna delle MS 16 e 22 provocò l'affondamento dell'incrociatore britannico *Manchester* che, con le sue 11.350 tonnellate a pieno carico, fu la nave da guerra di maggior dislocamento perduta ad opera di motosiluranti su tutti i teatri operativi della seconda guerra mondiale, così come la corazzata austro-ungarica *Szent Istvan*, silurata dai Mas di Rizzo, lo era stata nella Grande Guerra.

FOTO 3

**FOTO 3** • La motovedetta 611, già MS 11, in una foto scattata al largo di Rimini nell'agosto 1950. I tubi lanciasiluri sono stati temporaneamente sostituiti da ulteriori armi da 20 mm

(Foto A. Fraccaroli)



FOTO 4

**FOTO 4** • La MS 483, in origine denominata MS 72, ripresa alla fine degli anni Cinquanta in Adriatico. Sarà una delle “nazionali” che non verrà ammodernata

(Arch. G. C. Garelli)



Le nuove motosiluranti italiane – lunghe 28 metri e con dislocamenti a pieno carico di 62 – 68 t - erano unità robuste, ben armate e in grado di sviluppare una velocità di oltre 32 nodi, più che sufficiente per un'efficace impiego silurante sino a condizioni di mare 3-4.

Le perdite, in combattimento e per altre cause, furono abbastanza numerose e alla fine del conflitto delle iniziali 36 unità del tipo "CRDA 60t" ne rimanevano efficienti 14 di cui quattro destinate ad essere cedute all'Unione Sovietica e una alla Francia in forza del Trattato di Pace del 1947 il quale, tra l'altro, vietava all'Italia di possedere e impiegare unità della categoria motosiluranti.

Per superare questo *empasse* - così come le motosiluranti ex americane acquisite in quel periodo vennero classificate GIS (Galleggianti Inseguimento Siluri) – quelle di costruzione nazionale furono riclassificate MV (motovedette) 611-619 e come tali avrebbero dovuto sbarcare i siluri, ma questo fu attuato solamente su alcune unità con il tacito assenso degli alleati occidentali in

relazione al progressivo aumento della tensione in atto sulle nostre frontiere orientali e a seguito l'ingresso dell'Italia nella NATO. Nel 1952, dichiarate decadute le clausole limitative del Trattato di pace, le MV tornarono ad essere classificate motosiluranti e infine, nel 1954, assunsero le nuove, definitive caratteristiche MS 471-475 e 481-484.

Dislocate prevalentemente in Adriatico, tornarono tutte ad essere armate di siluri svolgendo normale attività addestrativa assieme alle più numerose "ex americane" raggruppate nel Comando Motosiluranti (Comos) con sede a Brindisi. Durante questo periodo, le superstiti due "CRDA 60t" della 1ª serie furono portate allo standard di armamento della 2ª serie, ovvero con l'aggiunta di due leggeri lanciasiluri ad impulso laterale da 450 mm del tipo ("Minisini") impiegato sui Mas.

Sul finire del 1956 lo Stato Maggiore della Marina decise di sottoporre a radicali lavori di ammodernamento sette delle nove "nazionali" ancora esistenti per renderle idonee a svolgere ancora qualche anno di efficace servizio.

Tali lavori avrebbero dovuto interessare l'apparato motore (installando tre unità propulsive da 1.500 cv), gli apparati radio e radar, la timoneria e le altre sistemazioni di coperta. Quanto all'armamento, questo avrebbe dovuto essere di tipo rapidamente "convertibile" in modo da consentire l'impiego delle unità come motocanniere (2 mitragliere da 40 mm), motosiluranti (2 lanciasiluri da 450 mm e una mitragliera da 40 mm) e posamine veloci (una 40 mm a prora e 8 mine da fondo su selle laterali). Successivamente, per motivi economici e in vista della realizzazione di motocanniere/motosiluranti di costruzione interamente metallica, solo quattro "nazionali" (MS 472, 473, 474 e 481) vennero sottoposte a lavori di ammodernamento, a cura dei Cantieri Baglietto di Varazze, rientrando in servizio tra il 1959 e il 1961. Quelle non ammodernate passarono invece in disarmo e, in seguito, alcune vennero adattate ad altri impieghi per qualche anno ancora.

Riunite nella 42ª Squadriglia motosiluranti, le quattro "nazionali" ammodernate – il cui aspetto era notevolmente mutato, come si

può apprezzare dalle fotografie – svolsero un ulteriore, lungo periodo di servizio. Operando quasi esclusivamente in Adriatico, svolsero un'intensa attività addestrativa che le vide molto spesso dislocate anche in piccoli sorgitori e porti canale lungo tutta la costa. Per loro natura, le "nazionali", pur essendo un po' meno maneggevoli, era unità meno "bagnate" rispetto alle "ex americane"; ragione per cui erano maggiormente preferite dagli equipaggi (che cambiavano spesso "barca" a causa dei normali turni di lavoro) nella stagione invernale...

La prima coppia di queste ultime motosiluranti italiane lasciò il servizio verso la metà degli anni Settanta, la seconda (MS 474 e 481) venne invece radiata all'inizio del decennio successivo, a quasi quarant'anni dal varo, lasciando un buon ricordo di sé nei molti equipaggi che vi si sono avvicendati in pace e in guerra. Attualmente sono ancora conservate come cimeli due di queste "unità": la MS 472 come monumento a Ravenna e la MS 473 in un capannone del Museo Storico Navale di Venezia.

**FOTO 5** • La MS 474, originariamente MS 54, in versione d'armamento come motosilurante fuori Taranto nell'estate del 1963

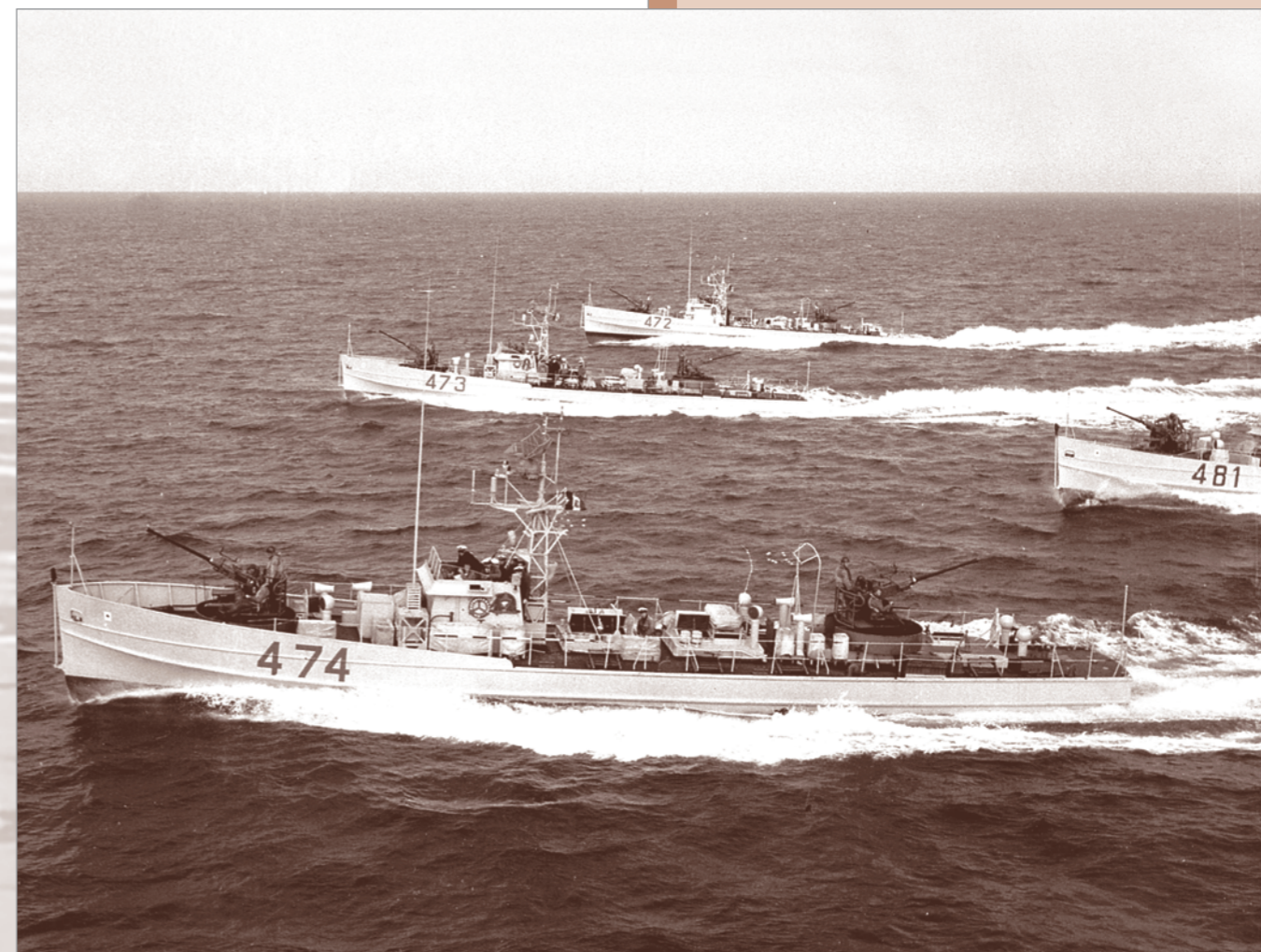
(Foto E. Bagnasco)



**FOTO 6** • La MS 481, in origine MS 55, in velocità con mare mosso fuori Brindisi negli anni Sessanta



**FOTO 7**



**FOTO 7** • Le unità 42ª Squadriglia in versione d'armamento come motocanniere, in una foto dei primi anni Settanta