



# Marinai d'Italia

*“Una volta marinaio... marinaio per sempre”*

MENSILE  
DELL'ASSOCIAZIONE  
NAZIONALE  
MARINAI D'ITALIA

Grande Guerra 1915/1918  
**Sacrario Militare  
del Monte Grappa**



Anno LXI  
**n. 10/11 • 2017**  
**Ottobre/Novembre**

Poste Italiane S.p.A.  
Spedizione in Abbonamento  
Postale - D.L. 353/2003  
(conv. in L. 27/02/2004 n° 46)  
art. 1 comma 1 - DCB Roma





9 settembre 1943

## Affondamento della Roma ed internamento Marinai alle Baleari

A Mahon, isola di Minorca, è stata posta una corona sul Monumento, presso il locale Cimitero, voluto dalla nostra Marina Militare, per ricordare i 26 Marinai morti e lì sepolti (25 naufraghi della *Roma* più il sottocapo Dell'Aria del *Fuciliere*, morto per malattia. Fiori sono stati posti anche sulla tomba di Novella Fortuna, mamma Mahon, che tanto ha fatto per alleviare le pene dei nostri Marinai.

Grazie al signor Mario Cappa, è stato possibile visitare, sull'isolotto Del Rej, il vecchio ospedale dove sono stati curati i nostri naufraghi feriti e dove purtroppo 13 di loro sono morti malgrado le premurose cure ricevute. Visitato la "Sala Memorial Acorazada Roma", creata dalla Associazione Famiglia Italiana di Minorca, di cui il signor Cappa è il Presidente, e che col suo racconto ci ha fatto capire i disagi e le sofferenze patite dai nostri Marinai. Ben sette navi, tutte quelle che erano state lasciate in soccorso e al recupero dei naufraghi della Roma, poi arrivate in terra di Spagna, quattro a Port Mahon (Minorca), *Mitragliere*, *Carabiniere*, *Fuciliere* e *Regolo*, tre Torpediniere, *Orsa*, *Pegaso*, *Impetuoso*, a Maiorca. Queste ultime due, poi, nella notte autoaffondate, per non essere internate come fatto per le altre cinque assieme a tutti gli equipaggi, oltre 2000 Marinai, di cui i 622/653 naufraghi salvati. Va ricordato che l'internamento si è poi protratto per quasi 16 mesi (10 settembre '43 - 15 gennaio '45).

È stata consegnata la Bandiera della Lombardia perché fosse posta, con le altre, a corona del Cippo di granito sardo su cui è adagiato il registro coi nomi dei Caduti. Sono state portate anche delle foto e documenti relativi ad alcuni Marinai lombardi internati a testimonianza della loro presenza.

A Porto Torres, reso omaggio ai 1700 Marinai vittime dell'affondamento della *Roma*, del *Vivaldi* e del *Da Noli*, ricordati dal bel Monumento rivolto verso quel mare del Golfo dell'Asinara.

Visitato poi il Memoriale, inaugurato solo due anni fa, in cui è stato posto un cofanetto contenente del terriccio prelevato dal Cimitero di Mahon, dove sono sepolti i nostri Marinai. Anche l'ultimo crest del Gruppo è stato donato, così come il crest della Gay Marine che l'Ing. Guido Gay ci aveva consegnato e che riporta, in rilievo, "Pluto Palla" lo strumento con il quale ha ritrovato, dopo 69 anni, il relitto della *Roma*.



Gruppo di Rovello Porro - Delegazione Lombardia Nord-Ovest

### ERRATA CORRIGE

Associazione Nazionale Arditi Incursori Marina

Piazza D'Armi - Palazzina B - 19123 La Spezia - Tel. 392.010.22.50 - e-mail: segreteria.anaim@gmail.com

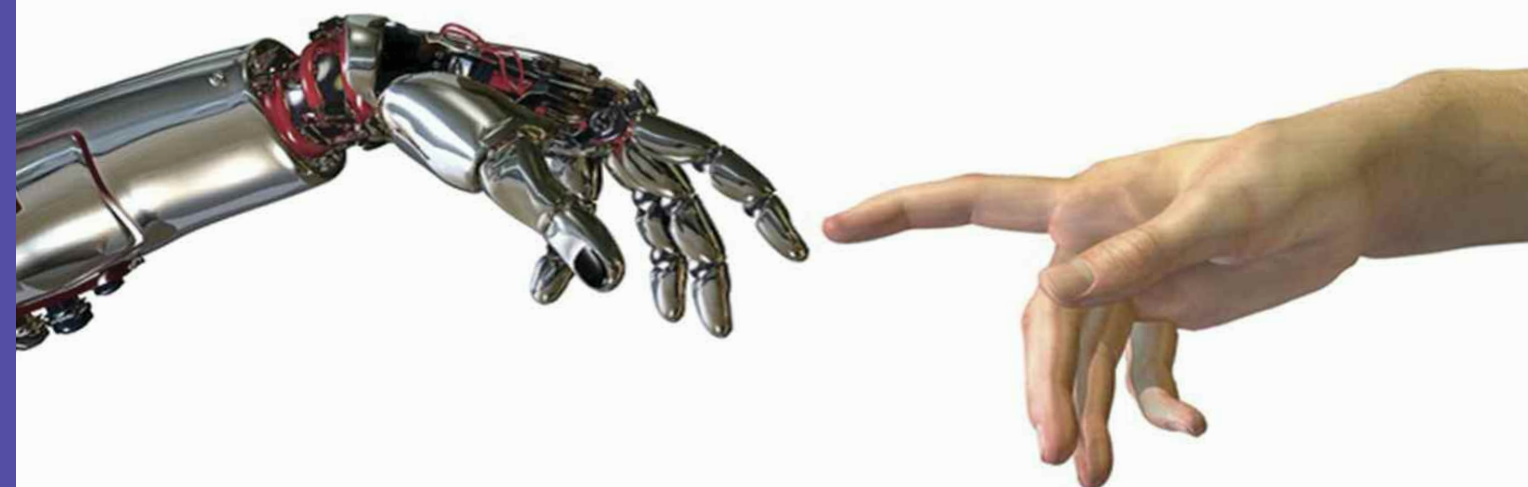
## Macchine e Uomini



*Paolo J. Quattella*

**A** volte ci si imbatte in notizie che, lette in tutta fretta o superficialmente, scorrono via dalla memoria ma in seguito ritornano, perché subentra la riflessione. È, nel caso specifico, quanto mi è accaduto in merito ad una notizia poco o nulla commentata dai nostri organi di stampa, più attenti alle fondamentali diatribe fra tali Speranza, Bersani e Renzi. Ha lasciato questo mondo un uomo, russo, nativo di Vladivostock, classe 1939, grazie al quale siamo ancora oggi tutti vivi ed io in grado di scrivere queste note. Si chiamava Stanislav Evgrafovic Petrov ed il 26 settembre del 1983, Tenente Colonnello dell'Armata Rossa, era in servizio nel bunker Serpuchov 15, dal quale i Sovietici sorvegliavano i cieli per controllare che gli Americani non sferrassero un attacco nucleare contro l'URSS. Si era in piena "guerra fredda", i due blocchi si studiavano in cagnesco e, specialmente sotto i mari - ne possiamo rendere testimonianza noi sommozzatori - si punzecchiavano con reciproche provocazioni. La cortina di ferro era ancora ben ritta, a dividere l'Europa in due sfere di influenza ed a Berlino ancora si moriva nel tentativo di passare ad Ovest. A un tratto il sistema di controllo iniziò a segnalare a Petrov che dalla base americana di Malmstrom, nel Montana, erano partiti prima uno e poi altri quattro missili a testata nucleare, in volo verso il territorio sovietico. Avrebbe dovuto dare l'allarme ai suoi superiori e, forse, anche agire d'iniziativa scatenando la reazione, secondo la dottrina in vigore, detta della distruzione mutua assicurata, dalla quale pochi sarebbero sopravvissuti (quanti film ce ne hanno mostrato le conseguenze!). Petrov, però, dotato di sano raziocinio e personale distacco dal dare sempre per oro colato quanto proviene dalle macchine, ragionò con la sua testa, considerando che gli americani, come gli avevano insegnato, erano sì

protervi imperialisti ma certamente non stupidi da scatenare un attacco con soli cinque missili e per giunta tutti provenienti dalla stessa base. Non diede l'allarme e considerò l'accaduto un malfunzionamento del sistema, come poi fu accertato essere davvero avvenuto a causa di eccezionali riflessi solari sulle nubi d'alta quota. Forse il colonnello Petrov non si è subito reso conto; non ci è dato saperlo, ma l'intera umanità era salva per quel suo gesto, forse per quella sua disobbedienza. A me piace questa visione un po' romantica, che mi conforta nel convincimento che l'uomo deve sempre utilizzare le macchine, mai farsene schiavo supino e beota, dominare, controllare la macchina e non subirne passivamente i dati. Provo un senso di sgomento quando leggo che se andassero in avaria i computer non avremmo più acqua nelle case, che già circolano automobili che si guidano da sole. Gioisco quando apprendo che a Palermo è stata eseguita da nostri medici, con l'ausilio di apparecchiature d'avanguardia, un'operazione chirurgica di asportazione di un tumore senza l'uso del bisturi, tecnica che apre un nuovo orizzonte per la salute di tutti noi. Ciò significa che dobbiamo proseguire nella ricerca, utilizzare al meglio quanto il progresso tecnologico ci sta mettendo a disposizione, mondo affascinante e "sine qua non" per la nostra esistenza. "Remember of Alamo", dicono negli States, noi ricordiamoci di questo piccolo grande Petrov, redarguito dai suoi superiori e pensionato in anticipo per quella sua iniziativa fuori schema, morto dimenticato da tutti lo scorso maggio in una cittadina poco lontana da Mosca. Ha fatto più del suo dovere, ha usato il cervello. Ci ha lasciato in eredità una grande lezione, che gli uomini sanno e devono sempre ragionare, le macchine elaborano solamente e possono prendere "raggi per razzi".





**In copertina**  
Grande Guerra 1915/1918  
Sacro Militare del Monte Grappa

**Direttore responsabile**  
Giovanni Vignati

**Redazione**  
Angelo Castiglione, Alessandro Di Capua,  
Gaetano Gallinaro, Massimo Messina,  
Daniela Stanco, Beppe Tommasiello

**Direzione, Redazione e Amministrazione**  
c/o Caserma M.M. Grazioli Lante  
Piazza Randaccio, 2 - 00195 Roma  
Tel. 06.36.80.23.81/2  
Fax 06.36.80.20.90

**Sito web**  
www.marinaitalia.com

**E-mail**  
giornale@marinaitalia.com

**Iscrizione n. 6038**  
Reg. Trib. Roma 28 novembre 1957

**Progetto grafico e impaginazione**  
Roberta Melarance

**Stampa**  
Artigrafiche Boccia spa  
via Tiberio Claudio Felice, 7  
84131 Salerno

**Numero copie** 36.100

**Codice fiscale** 80216990582

**C.C. Bancario**  
UNICREDIT BANCA DI ROMA S.p.A.  
Agenzia di Roma 213  
Ministero Difesa Marina  
IBAN: IT 28 J 02008 05114 000400075643  
Codice BIC SWIFT: UNCRITM 1B94

**C.C. Postale**  
n. 26351007  
ABI 07601 - CAB 03200 - CIN 0  
IBAN: IT 740076010320000026351007  
Codice B.I.C. BPPIITRRXXX

**Ambedue i conti intestati a**  
Associazione Nazionale Marinai d'Italia  
Presidenza Nazionale  
c/o Caserma M.M. Grazioli Lante  
Piazza Randaccio, 2 - 00195 Roma

# MARINAI D'ITALIA DIARIO DI BORDO

## Avviso ai Naviganti



Progetto Sauro 100  
Il club velico Cetraro  
con l'amm. Romano Sauro

## Sommario



pag. 4

**1 Editoriale** del Presidente Nazionale



pag. 6

**4 Cent'anni esatti: 1917 - 2017**  
i frutti avvelenati di Caporetto



pag. 12

**6 La Marina Canadese**  
e l'evoluzione del naviglio dopo il 1945

**12 Assi e protagonisti dell'aviazione navale**

**17 La nave 'mbriaca e felice**

**18 Foto d'Epoca**

**22 Progetto Sauro 100** I giovani e il mare

**25 Dalla profondità dello Ionio**  
**Bronzi di Riace** un mistero di XXV secoli

**30 Lo stoccafisso**  
la storia del famoso piatto è la storia di un naufragio

**32 Recensioni**



pag. 18



pag. 22



pag. 25

**C**ari Soci, forse ricorderete che nei numeri precedenti, in seconda di copertina, abbiamo pubblicato di spalla una grida simile a questa per informare della decisione che avevamo preso in merito ai due numeri "speciali" del solo "Diario di bordo" da dedicare interamente ai vostri scatti del 2, 10 giugno e poi del 4 novembre e del 4 dicembre.

Siamo stati rimproverati qualche mese fa, di considerare asini i nostri lettori perché abbiamo riproposto il precedente "avviso" per ben tre volte; in un'altra occasione invece ci hanno elogiato perché in questa maniera abbiamo bene o male disciplinato questo settore anche se a tutto scapito degli articoli del "Giornale". Ma non ci sbagliavamo sul fatto che normalmente NON leggete quanto pubblichiamo: proprio oggi ci è pervenuta una mail con la quale un Socio lamenta l'inconveniente di aver ricevuto il solo "Diario" del mese di agosto-settembre! E voi lo sapete che in redazione siamo coriacei; non siamo adusi a gettare la spugna. Quindi *repetita iuvant!*

**Il numero di Gennaio/February 2018 sarà quindi dedicato esclusivamente al "Diario". Le 80 pagine riporteranno principalmente le foto che ci farete pervenire in relazione alla giornata delle Forze Armate del 4 novembre e alla festività di S. Barbara, la nostra Santa Patrona, che i vari Gruppi, sia in Italia che all'estero, celebreranno intorno alla data del 4 dicembre p.v..**

**Verranno pubblicati i contributi che giungeranno in redazione rispettivamente entro venerdì 15 dicembre 2017 ed entro lunedì 15 gennaio 2018 quelli relativi alla S. Barbara.**

Poi non dite che non ve l'avevamo detto o detto fuori tempo...

LA REDAZIONE

# Cent'anni esatti: 1917 - 2017 i frutti avvelenati di Caporetto

Enrico Cernuschi - Socio del Gruppo di Pavia

Questo è un articolo a mano armata. La definizione, azzeccata, è del Direttore della rivista, il quale se lo è visto (diciamo così) proporre fatto e finito, come Minerva uscita armata dalla testa di Giove. Come se non bastasse si tratta di un articolo tecnico e, pertanto, impegnativo. Di solito preferisco redigere, in questa sede, pezzi leggeri e discorsivi. Se per una volta faccio un'eccezione è a causa dell'infinita capacità di menzogna, davanti a se stessi e al prossimo, dei nostri cosiddetti intellettuali e delle conseguenze negative di un atteggiamento che gli psichiatri hanno da tempo etichettato con il nome, senza appello, di *Selbsthass*, ovvero odio verso se stessi; una forma di depressione ben nota in letteratura, quantomeno dal 1930 in poi, la quale merita, beninteso, compassione e aiuto, ma che non implica necessariamente il contagio mortale di una cultura o di una nazione, per tacere dalle conseguenze, in primo luogo economiche, che derivano da questo stato di cose.

Sacriario militare  
del Monte Grappa



## Avviso di tempesta

Scrivo queste note in agosto e, se tutto andrà bene, appariranno in ottobre, giusto in tempo per contrastare, nel loro piccolo e per quel che vale, la massa di libri, articoli, testimonianze, saggi, tavole rotonde, analisi, documentari, film e compagnia cantando che i nostri ineffabili mass-media stanno predisponendo da tempo in vista del centenario di Caporetto. Lo fanno con lo stesso spirito di uno sciagurato sindaco di qualche decennio fa, il quale pubblicò, assieme alla giunta e al consiglio comunale, un manifesto mediante il quale si festeggiava la ricorrenza di un sanguinoso attentato verificatosi all'inizio dei cosiddetti anni di piombo (la colpa fu poi gettata sul proto della tipografia, accusato di aver riciclato sveltamente i piombi della recente ricorrenza del Santo patrono). TV, giornali e – un po' meno – la radio, dedicheranno infatti a quella gravissima sconfitta minuziose analisi il cui succo è facilmente riassumibile nella seguente frase: contro i tedeschi non c'è niente da fare. Per la verità allo sfondamento verificatosi in occasione della XII Battaglia dell'Isonzo corrispondono, meno di un mese dopo, il Piave e il Monte Grappa, seguiti ancora dal Piave nel giugno 1918 e da Vittorio Veneto, unica vittoria risolutiva sul campo, con annientamento e resa dell'esercito avversario, verificatasi sul fronte occidentale nel corso di tutta la Grande Guerra. Ma questo ai nostri intellettuali e alla classe politica, di ogni colore, che ad essi si abbeverano, non interessa. Recentemente ho sentito dire da un amico, che pure stimo come nessun altro, che lo sfondamento di Caporetto è avvenuto a opera dei tedeschi, ma che le ripetute vittorie italiane sul Piave conseguite nel novembre e dicembre 1917 non contano perché le divisioni germaniche erano già rientrate in patria e contro di noi combattevano solo gli austro-ungarici, da noi sempre battuti (sia pure con pochi guadagni territoriali e forti perdite) durante le precedenti 11 battaglie dell'Isonzo, oltre che in occasione della *Strafexpedition* del 1916 e, più in generale, della guerra combattuta sulle Alpi e in mare.

## Perseverare autem diabolicum

Mi sembrava troppo grossa e sono andato a verificare le fonti italiane più comuni, di solito redatte negli anni Venti, scritte in modo illeggibile e ristampate, in seguito, di peso, allontanando così generazioni

e generazioni di lettori. Ho verificato una quindicina di saggi più recenti, a loro volta spesso copiati malamente riprendendo i grigi tomi di novant'anni fa, e ho scoperto due cose:

1 - Che i libri in parola raccontano tutti la stessa versione, ovvero la partenza, più o meno immediata, dei tedeschi di cui sopra.

2 - Che tutto ciò non è vero.

Data la mia condizione di corsaro (qualcuno mi definisce, poco amabilmente, franco tiratore) nell'ambito della repubblica delle lettere italiana confermo, in quanto libero da ogni sudditanza partitica, accademica o di conventicola, che tutte e 7 le divisioni tedesche di Caporetto (12<sup>a</sup>; Jäger; 117<sup>a</sup>; Alpenkorps; 26<sup>a</sup>; 200<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup>) combatterono sul Grappa e lungo il basso Piave nel novembre e nel dicembre 1917. La fonte, incontestabile, di quest'affermazione è contenuta nei *Feldzüge und Gefechte usw* delle grandi unità in questione, testi questi liberamente disponibili via internet, basta avere solo l'accortezza di pagarli (costano poco) e di tradurli (ma a qualcosa il meritorio *Goethe-Institut cui mi iscrissero i nonni materni per non disperdere la loro cultura e il loro ricordo* servirà bene, no?).

Un'ottava divisione, la 195<sup>a</sup>, arrivò a novembre, ma rimase in riserva presso Trento e tornò in Francia il mese successivo. I vari autori sbagliano, pertanto, quando scrivono che 3 divisioni tedesche erano state ritirate a novembre. Questa era, in effetti, l'intenzione originaria del generale Ludendorff, all'epoca comandante in capo sul campo dell'esercito germanico, ma le pressioni politiche di Vienna (e l'imperativo categorico dello sfruttamento del successo) spinsero Berlino (o, meglio, il comando imperiale del kaiser Guglielmo II con sede a Spa, in Belgio) a insistere per chiudere la partita in Italia. Naturalmente, dopo le secche sconfitte verificatesi dal Monte Grappa fino alle foci del Piave tra il 10 e il 26 novembre, i tedeschi pensarono nuovamente di tornarsene a casa ma, ancora una volta, prevalse la disperata necessità politica e militare di Vienna di vincere in Italia. La nuova, grande offensiva austro-tedesca iniziò il 4 dicembre 1917 partendo, ancora una volta, dall'altopiano di Asiago per poi passare, dopo la nuova legnata lamentata dagli attaccanti sulle balze del Grappa, al basso Piave. Le operazioni in questione si protrassero, sanguinosamente, fino al 25 dicembre, ma già il 16 di quello stesso mese i falliti attacchi austro-tedeschi diretti contro il Monte Fior, Castelgombruto, e nel fondovalle del Piave a nord di Quero, oltre che a Follina e a Fagarè, suggellarono per sempre quella campagna. Il 17 dicembre 1917 iniziò, così, il ritiro della 12<sup>a</sup> Divisione seguita, il 18, dalla 5<sup>a</sup>. A gennaio fu la volta della 117<sup>a</sup>, dell'Alpenkorps e della 26<sup>a</sup> e, nel febbraio 1918, rimpatriarono la Jäger e la 200<sup>a</sup>. Il 30 dicembre 1917 i francesi (finalmente arrivati in linea, al pari degli inglesi, dopo quasi due mesi di villeggiatura italiana, essendo ormai chiaro che il nemico era stato bloccato definitivamente dagli italiani), attaccarono e presero il Monte Tomba, primo intervento alleato sul nostro fronte.

Dopo di allora, e fino a oggi, la pessima e indigeribile prosa della storia ufficiale dell'Esercito italiano durante la Grande Guerra e l'astuta propaganda, durante e dopo il conflitto, dei nemici e degli alleati di turno, una volta sommate alla scadente qualità di troppi storici militari di ogni nazione ed estrazione e al complesso di inferiorità (quest'ultimo tutto italiano, da Dante in poi) degli intellettuali di casa nostra, hanno compiuto il miracolo di negare una sconfitta tedesca. Eppure sarebbe bastato contare i caduti germanici della Grande Guerra sepolti in Italia per accorgersene. Sono 13.391; 8.562 dei quali onorati nel cimitero del Pordoi e 3.461 in quello di Quero, di là dal Piave. I dati in parola sono tratti dall'*Atlas deutscher Kriegsgräber Am rande der strassen*, pagine 27-29, Monaco, 1985. Un'opera, lo ammetto, piuttosto rara di cui sono venuto in possesso in circostanze casuali e non comuni che varrà la pena di raccontare, magari, in un'altra occasione. Data la media statistica costante di 3 feriti per ogni caduto, per tacere dei prigionieri che pure ci furono, e la forza media delle divisioni tedesche del tempo, l'avventura italiana dell'armata germanica inviata in soccorso degli austro-ungarici si conclude, di conseguenza e ai fini pratici, con la messa fuori combattimento (a titolo momentaneo o definitivo), nel giro di due mesi, di 4 soldati tedeschi su 7 una volta che si tenga conto anche dei complementi e facendo, per contro, grazie dei malati.

## Morale

Questa precisazione ai fini storici lascia, naturalmente, il tempo che trova. Caporetto continuerà a essere narrata o, meglio, accennata, dai soliti noti come la prova inconfutabile dell'inferiorità, sotto tutti i profili, degli inaffidabili italiani rispetto ai quadrati tedeschi. L'ultimo frutto avvelenato di questa lunga catena di errori, sempre uguali e copiati l'uno sull'altro, armistizio dell'8 settembre 1943 incluso, è ravvisabile nella sudditanza psicologica che affligge i governi succedutisi a Roma nel corso del XXI secolo quando si tratta di parlare di economia, di Euro, di Comunità Europea e di altre simili bazzecole. Nel retrocervello (diciamo così) di troppi politici nostrani la parola Caporetto blocca, automaticamente, qualsiasi capacità di reazione davanti alle pretese, di solito peggio che ingiustificate, formulate dal nordico di turno, sia esso tedesco, austriaco, olandese o lussemburghese, o dai loro cavalieri serventi francesi, sloveni, belgi eccetera, tutti ansiosi come sono di apparire germanici onorari, inclusi certi spagnoli i quali si sono riscoperti, furbescamente, discendenti dei visigoti quando c'è qualcosa da incassare a spese dei ricchi, ma intellettualmente labili, partner italiani. Non so come andrà a finire questa guerra dei cent'anni non dichiarata. So come ho concluso la lettera che scrissi a quel mio, a quel tempo, incredulo amico con queste parole: "Allora siamo d'accordo: una bottiglia del tuo vino da bere alla memoria degli alpini e dei fanti del Grappa". Faceva già caldo e il Buttafuoco scherza poco; ne apriremo un'altra il 16 novembre, giorno di Cortellazzo, quando il mare (italiano) batté la terra austro-ungarica, tedesca e, perché no?, alleata. Allora farà senz'altro più fresco e il vino rosso andrà giù ancora meglio.



# La Marina Canadese e l'evoluzione del naviglio dopo il 1945

Giuliano Da Frè - Socio del Gruppo di Monza

**T**empo fa, su queste pagine abbiamo rapidamente riassunto lo sviluppo della *Royal Australian Navy*, dalla fine della Seconda Guerra Mondiale sino ai giorni nostri, contrassegnati da alcuni dei più ambiziosi programmi navali mai posti in cantiere dagli ammiragli australiani. Programmi che vedono in gara, con ottime *chance* di successo, le fregate tipo FREMM prodotte dall'italiana Fincantieri, che nei mesi scorsi ha anzi sponsorizzato la crociera dimostrativa effettuata da nave *Carabiniere* nei porti australiani. Ma la FREMM concorre validamente anche ad un analogo e forse ancora più importante programma di ammodernamento navale, questa volta lanciato dalla *Royal Canadian Navy* (RCN). Perché se la RAN ha già acquisito 3 unità da difesa aerea, e ora punta a 9 fregate multiruolo ma con particolari capacità "antisom" per completare il rinnovamento della flotta, la RCN intende acquisire ben 15 unità: 3 in variante difesa aerea e 12 multiruolo.

## Dal dopoguerra alla Guerra Fredda

Durante la Seconda Guerra Mondiale, la RCN integrò le capacità navali alleate con un crescente numero di unità di scorta, per lo più caccia, fregate e corvette "antisom".

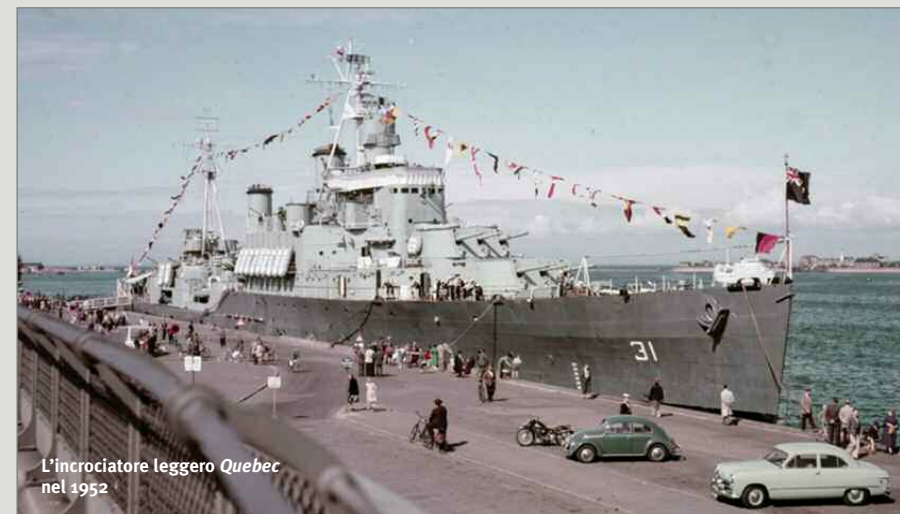
Molte unità erano state trasferite alla Marina Canadese, e armate dai suoi uomini, da Stati Uniti e Gran Bretagna. Alla fine del conflitto, gran parte del naviglio superstite fu restituito, o se eccessivamente logorato ceduto a marine minori (soprattutto latino-americane), se non direttamente radiato e cannibalizzato.

Nel 1950, alla vigilia del primo intervento postbellico canadese, nella Guerra di Corea<sup>(1)</sup>, la RCN era quindi uscita da una drastica cura dimagrante, raggiungendo però un miglior bilanciamento fra le sue varie componenti.

Simbolo di questa rimodulazione era l'acquisizione di una portaerei leggera. E se la

*Warrior* (classe "Colossus") nel 1946 era stata ceduta da Londra al Canada per soli due anni, prima di essere restituita<sup>(2)</sup>, nel 1948 era entrata in servizio la *Magnificent*, della similare classe "Majestic", equipaggiata con velivoli da caccia ed elica "Sea Fury" e "Firefly" da attacco, cui più tardi si aggiunsero i primi elicotteri del servizio navale.

Accanto alla portaerei, prestavano servizio anche 2 potenti incrociatori leggeri: l'*Uganda* (classe "Colony", ribattezzato *Quebec* nel 1952 quando fu tirato fuori dalla naftalina per partecipare alla Guerra di Corea), armato con 9 cannoni da 152 mm, da 11.000 t. e costruito nel 1941-1943, e il



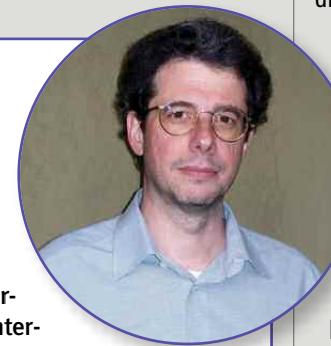
L'incrociatore leggero *Quebec* nel 1952

## Giuliano Da Frè

Giornalista e scrittore, classe 1969, dal 1996 collabora con varie testate specializzate nel settore militare tra cui «RID - Rivista Italiana Difesa», «Focus Wars» e «Rivista Marittima».

Dal 2002 analista navale per il web magazine «Analisi Difesa», e dal 2014 per «Portale Difesa», ha scritto circa 400 articoli dedicati soprattutto alla storia militare, ai conflitti internazionali e allo sviluppo delle forze armate di tutto il mondo.

Con Odoja ha pubblicato *La marina tedesca 1939-45* (2013) e *Storia delle Battaglie sul mare* (2014), cui sono seguiti *La guerra paraguayana 1864-1870* (Chillemi Edizioni, 2015); per la Newton Compton, *Le grandi battaglie della Prima guerra mondiale* (2015) e *I grandi condottieri del mare* (2016).



similare ma più potente *Ontario* (classe "Minotaur"), completato il 25 maggio 1945 per la RCN. La flotta d'altura era integrata dalla presenza di 11 cacciatorpediniere, tutti completati tra il 1942 e il 1948: 7 potenti "Iroquois" (peraltro modificati già nel 1946-1951), tipo "Tribal", 2 "Algonquin" e altrettanti "Crescent".

Della poderosa componente di scorta "antisom", d'altura e costiera, nel 1950 restavano comunque ben 24 fregate di due varianti della classe "River" (completate nel 1943-1944), e altrettante corvette classe "Flower", anche in questo caso in due varianti, costruite tra 1940 e 1944, più 8 cacciasommergibili/dragamine tipo "Algerine" e 26 "Bangor", di due modelli diversi. Sommergibili e unità anfibe non ce

n'erano, ma la RCN era completata da una dozzina di dragamine/pattugliatori, e dal naviglio ausiliario.

Negli anni '50, tuttavia, profilandosi di nuovo la minaccia di una nuova "battaglia dell'Atlantico", questa volta contro i sommergibili sovietici, la RCN tornò a concentrare uomini, mezzi e risorse nella lotta "antisom". Troppo costosi da mantenere e modificare dotandoli di armi radar assevite e lanciamissili, e sostanzialmente inutili nel nuovo (e vecchio) scenario che si profilava, i 2 ancora relativamente recenti incrociatori furono radiati tra il 1956 e il 1958. Del pari, si preferì non modificare la *Magnificent* per adattarla all'impiego dei nuovi aerei a reazione, restituendola nel 1957 a Londra (che la cannibalizzò per

poi avviarla alla demolizione) in cambio della *Bonaventure*, sempre classe "Majestic". Varata nel 1945, l'unità era rimasta incompleta sullo scalo sino al 1952, quando fu acquistata dalla RCN, che preferiva intervenire direttamente su uno scafo ancora incompleto per realizzare una portaerei con il nuovo ponte angolato e le catapulte a vapore per i reattori. L'unità entro in servizio nel 1957, equipaggiata con 16 cacciabombardieri F2H-3 "Banshee" e 12 aerei "antisom" S-2 "Tracker". Nel 1963 la linea di volo fu incentrata su "Tracker" ed elicotteri, mentre le modifiche apportate nel 1967, comprendenti nuovi radar, permettevano di impiegare i più pesanti "Sea King". Nonostante l'*upgrade* e gli appena 13 anni di servizio, la nave venne tuttavia radiata nel 1970, e demolita un anno più tardi.

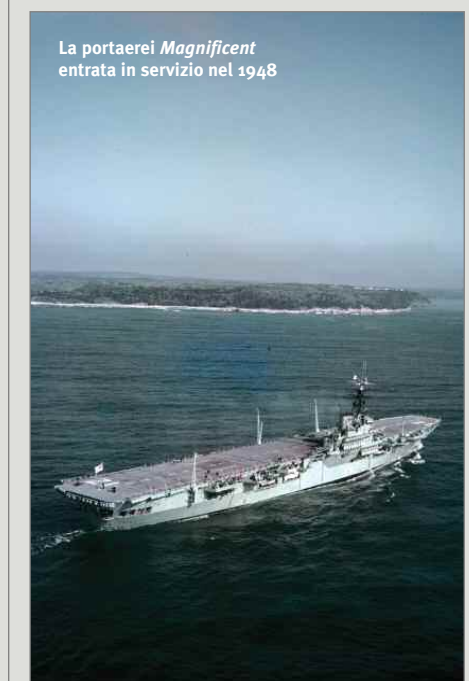
Con le unità maggiori eliminate nell'arco di tre lustri, la spina dorsale della RCN divennero le navi "antisom".

Prima, si intervenne ammodernando tra 1951 e 1956 i 7 "Iroquois" con nuovi radar e cannoni automatici, e trasformando radicalmente altri 2 caccia in fregate ASW "Type-15", mentre gli altri 2 venivano adibiti ad attività addestrativa. Tutte queste unità sarebbero poi state radiate tra il 1964 e il 1971.

Si intervenne in maniera analoga anche per 18 fregate tipo "River", modificate tra il 1952 ed il 1959 (una anche con ponte di volo per testare gli elicotteri), e poi tutte



Il cacciatorpediniere *Iroquois* ammodernato nel 2013



La portaerei *Magnificent* entrata in servizio nel 1948

### Note

- (1) E dopo un'ondata di proteste (pacifiche) passate alla storia come "ammutinamento del 1949".
- (2) Nel 1959 fu poi di nuovo radiata dalla *Royal Navy*, e venduta all'Argentina, dove prestò servizio sino al 1970 come *Independencia*.



L'incrociatore leggero *Ontario* (classe "Minotaur"), completato il 25 maggio 1945 per la RCN



L'HMCS *Huron* (classe Iroquois) nel 1976

radiate tra il 1965 ed il 1967, mentre corvette e cacciatorpediniere venivano impiegate a consumazione, con poche modifiche.

Contemporaneamente, venivano lanciati alcuni programmi destinati a introdurre unità di nuovo tipo nell'arco di un decennio. Anche in questo caso la RCN si concentrò su navi scorta e dragamine. Lo sforzo maggiore fu rappresentato dalla costruzione nei cantieri nazionali di ben 20 fregate (sebbene classificate dai canadesi come *destroyer escort*), ordinate in 4 lotti tra 1949 e 1959.

Le prime 7, classe "St. Laurent", furono consegnate tra 1955 e 1957, e rappresentarono il modello (ispirato alle "Type-12" britanniche) per i lotti successivi: le 7 "Restigouche" (1958-1959), le 4 "Mackenzie"

(1962-1963), e infine le 2 "Annapolis", consegnate nel 1964. Tutte unità da 2.600 t., caratterizzate da grande autonomia, velocità di 28 nodi, ottime qualità marine, e una panoplia di armi e sensori soprattutto "antisom". Le 2 "Annapolis", più grandi (3.000 t.) erano inoltre le prime ad essere dotate di hangar e ponte di volo per un elicottero, caratteristica poi introdotta anche sulle "St. Laurent", nel corso dei programmi DELEX (DEstroyer Life Extension) eseguiti a più riprese tra 1963 e 1986<sup>(3)</sup>. Tuttavia sin dall'inizio queste unità, e fino alla fine della loro carriera (a parte 4 ritirate dal servizio attivo nel 1974 per svolgere attività secondarie, le altre saranno radiate solo alla fine della Guerra Fredda, tra 1990 e 1998), disporranno solo di armamento ASW, limitando quello antinave e

antiaereo a cannoni radar asserviti da 76 e 40 mm, mentre la difesa antimissile era incentrata, dopo i DELEX, sui soli apparati di contromisure.

Pertanto, completate le "Annapolis", nel 1964 si iniziò a progettare un cacciatorpediniere multiruolo, con capacità di difesa antiaerea e antimissile, e un apparato motore per la prima volta incentrato sulle sole turbine a gas che consentivano di raggiungere una velocità di 29 nodi, nonostante il dislocamento fosse salito a 4.800 t. I sistemi d'arma comprendevano 2 lanciatori quadrupli per missili sup/aria "Sea Sparrow" (che assicuravano solo la difesa di punto) e un cannone da 127/54 mm della OTO-Melara; e soprattutto restava un forte orientamento verso la lotta "antisom", poiché le unità erano dotate di mortaio ASW "Limbo", 2 impianti lanciasiluri trinati per i Mk-46, sonar a scafo e rimorchiato, mentre a poppa un ampio hangar supportava la presenza di 2 elicotteri "Sea King". Ordinate nel 1968, le 4 unità, classe "Iroquois" (o "Tribal") furono consegnate nel 1972-1973, ridando alla RCN una capacità alturiera a lungo raggio, supportata d'altra parte in quegli anni dall'entrata in servizio di 3 moderne rifornitrici di squadra: il *Provider* (1963) e i 2 più avanzati "Protecteur" (1969-1970), da 22-24.000 t. e con ampie dotazioni elicotteristiche a poppa.

Il naviglio costiero andò riducendosi, man mano che il servizio guardacoste acquisiva moderni pattugliatori e rompighiaccio, e ci si limitò a realizzare 4 piccoli cacciatorpediniere costieri classe "Bird" (1955, poi passati alla Guardia Costiera), e un aliscafo lanciasiluri sperimentale, capace di toccare i 60 nodi, ma impiegato per test solo nel 1969-1971 e poi rimasto in naftalina sino al 1982 quando fu radiato.

Anche la componente *mine warfare* conobbe un rinnovamento, quando nel 1950 furono ordinati i 20 dragamine classe "Gaspé", consegnati nel 1953-1957, tranne 6 trasferiti subito alla Francia, mentre nel 1957 altri 4 venivano ceduti alla Turchia. Si trattava di unità robuste e ben riuscite, ispirate ai "Ton" britannici: 4 furono disarmate nel 1964 per cannibalizzazione, e le altre modificate negli anni '70 per l'impiego anche come pattugliatori, inviando in magazzino gli apparati di dragaggio, e restando in linea sino al 1996-1998.

La vera novità fu tuttavia la ricostituzione di una componente subacquea (disattivata nel 1925), tra l'altro utile per affinare

l'addestramento delle navi "antisom". Nel 1961 fu affittato dalla *US Navy* un vecchio "Balao", impiegato sino al 1969 al doppio scopo di addestrare i nuovi "delfini" canadesi, e far esercitare gli "antisom" della RCN.

Nel 1963 furono quindi ordinati 3 battelli nuovi di pacca, e al pari dell'Australia, anche il Canada optò per gli affidabili "Oberon" britannici, consegnati nel 1965-1968 come classe "Ojibwa". Ammodernati ne-



La portaerei *Bonaventure* entrò in servizio nel 1957

gli anni '80 (anche per l'impiego di missili "Sub Harpoon"), sarebbero rimasti in servizio per quasi 35 anni<sup>(4)</sup>, affiancati tra il 1968 ed il 1974 da un altro battello ex *US Navy*, un "Tench" del 1944, impiegato per l'addestramento.

### Verso il XXI secolo, e oltre

La fine della Guerra Fredda colse la RCN in piena crisi di obsolescenza: a questo punto anche con una flotta decisamente sbilanciata, rispetto alle nuove esigenze strategiche legate a più complesse missioni multiruolo a lungo raggio. Come accennato, le navi destinate a operare nella Guerra del Golfo avevano dovuto essere equipaggiate "al volo" con armi e sistemi di contromisure che garantissero un minimo di difesa dalla minaccia missilistica. Peraltro, nemmeno i caccia "Iroquois" erano adeguati alle nuove sfide, visto che mancavano di impianti CIWS, mentre i "Sea Sparrow" imbarcati non erano efficaci contro i missili antinave con profilo d'attacco *sea skimming*.

#### Note

- (3) Nel 1990-1991 le 2 unità classe "Restigouche" destinate a partecipare alla Guerra del Golfo furono ulteriormente modificate con missili antinave "Harpoon" e CIWS. I precedenti DELEX del 1963-1971 e 1979-1986 si erano limitati ad aggiornare i sistemi "antisom".
- (4) Nel 1989 furono acquistati dalla *Royal Navy* altri 2 "Oberon" appena disarmati, uno per cannibalizzazione, l'altro per attività addestrativa, impiegato sino al 2000.
- (5) Dal 2015 i vecchi "Sea King" vengono sostituiti col CH-148 "Cyclone".

In effetti, erano in servizio nel 1990:

- 4 caccia con un'età media di 17-18 anni;
- 16 fregate tra i 26 e i 34 anni di età;
- 3 sommergibili di 22-25 anni;
- 3 rifornitori di squadra tra i 20 e i 27 anni di vita;
- 6 dragamine/pattugliatori con oltre 30 anni di servizio, cui si erano aggiunti nel 1989-1990 i 2 "Anticosti", navi appoggio per piattaforme petrolifere del 1973, trasformate in dragamine ausiliari.



Altra immagine della *Bonaventure*



La fregata *Annapolis* nel 1982

Una situazione aggravata dalla necessità di meglio redistribuire le unità tra le Flotte del Pacifico e dell'Atlantico, rispetto alla precedente minaccia sovietica. Tuttavia, alla fine degli anni '80, il governo canadese aveva varato due ambiziosi progetti per potenziare le proprie forze navali. Nel 1987, in pieno boom economico, fu annunciata l'intenzione (in realtà risalente al 1958) di acquistare 10-12 sottomarini nucleari d'attacco.

Il programma, che verosimilmente avrebbe assorbito una rilevante – probabilmente eccessiva – fetta di risorse finanziarie, fu tuttavia abbandonato già nel 1989: il graduale crollo dell'URSS allontanava la minaccia che Mosca aveva proiettato sull'Artico, dove entro il 1993 furono chiuse tutte le basi avanzate sovietiche.

Si andò invece avanti con il programma mirato a rinnovare la componente alturiera, poiché era ovvio che servivano nuove unità multiruolo. Per gli "Iroquois" fu avviato il radicale programma di ammodernamento TRUMP (Tribal Refit and Update Modernisation Program, 1987-1995), che vide tra l'altro l'imbarco di un sistema sup/aria a lancio verticale per missili "Standard SM-2MR", che garantivano capacità AAW d'area, e armi di difesa CIWS, compreso un cannone "Compatto" SR da 76/62 mm. di OTO-Melara.

Le vecchie fregate degli anni '50-'60 furono invece sostituite, tra il 1992 e il 1996, da ben

12 nuove unità multiruolo classe "Halifax", navi da 4.800 t. con buoni spazi di crescita. Sebbene ottimizzate per la guerra "antisom", grazie ad un'avanzata *suite* sonar, ai lanciasiluri e alla capacità di operare con un elicottero pesante anche con mare 6<sup>(5)</sup>, le "Halifax" si presentavano non solo con una ricca panoplia di sensori, ma anche con sistemi missilisti antinave ("Harpoon") e sup/aria per la difesa di punto ("Evolved Sea Sparrow", a lancio verticale), oltre a un cannone Bofors da 57 mm., per la verità non molto valido come CIWS, né come sistema antinave e controcosta.

Il rinnovamento delle altre componenti si è dimostrato più problematico. Adirittura ai limiti della farsa quello per i nuovi sommergibili. Cancellato l'ambizioso programma nucleare, si era deciso di puntare su



Tre fregate classe Restigouche nel 1983



La fregata Fraser classe St. Laurent nel 1983

un minor numero di battelli convenzionali: nel 1998 era sembrato un buon affare l'acquisto dei 4 "Upholder" ex-Royal Navy completati nel 1990-1993, e disarmati nel 1994 quasi nuovi, nell'ambito dei tagli post-Guerra Fredda.

I battelli (classe "Victoria") completamente revisionati in due cicli, avrebbero dovuto diventare operativi entro il 2004; uno, il *Chicoutimi* (l'ex capoclasse *Upholder*) andò quasi distrutto in un incendio due giorni dopo la consegna, e solo nel 2015 è entrato davvero in servizio, mentre anche per gli altri la piena operatività è rimasta un miraggio. Nemmeno il programma mirato a sostituire i pattugliatori/dragamine con una nuova classe di 12 unità multiruolo di maggiori dimensioni, i "Kingston" da 970 t., consegnati nel 1996-1999, è andato esente da critiche. Come navi per la guerra alle mine sono limitate, mentre come OPV risulta critica l'assenza di hangar e ponte di volo per l'impiego degli elicotteri. Molte carenze nel servizio di pattugliamento sono così state evitate grazie all'espansione continua della Guardia Costiera, e alla realizzazione nel 2004-2008 di 8 pattugliatori costieri classe "Orca", impiegati anche per attività addestrativa.

Un altro settore decisamente critico è divenuto quello delle unità di supporto alla flotta, indispensabili da quando dopo il 1990 il Canada si è trovato impegnato con propri gruppi navali in missioni multinazionali a lungo raggio e di lunga durata, dal Golfo Persico all'Adriatico, al Corno d'Africa.

Il *Provider* è andato in pensione nel 1998 senza sostituzione; e benché di un "Joint Support Ship Project" per 2/3 nuove unità si parli sin dal 2004, nel 2015-2016 l'obsolescenza degli apparati e una serie di avarie ha portato alla radiazione dei 2 "Protecteur" senza che se ne fosse iniziata la sostituzione. Il governo canadese, che ha selezionato nel 2013 la proposta tedesca per 2 unità derivate dalle "Berlin", ma senza ancora aver definito il contratto, nel 2015 ha così affittato sino al 2021 l'*Asterix*, una portacontainer civile di nuova costruzione (è in mare dal 2010), che però ha dovuto essere ampiamente modificata per farne una nave di supporto logistico, divenuta operativa nel 2017.

Col "National Shipbuilding Procurement Strategy", elaborato nel 2010-2011, il Canada ha però tentato di voltare pagina, pianificando una strategia di "procurement navale" (per RCN e Guardia Costiera) sul lungo periodo, che si è però scontrata con ritardi tecnici e problemi finanziari, legati anche all'investimento complessivo, pari a 38 mld. di dollari. Un'accelerazione la potrebbe però provocare il piano di rafforzamento della presenza militare russa, in corso per il periodo 2013-2018.

Per la Guardia Costiera il piano prevede l'acquisizione di 15 nuove unità, compresa la nuova ammiraglia, un rompighiaccio da 24.000 t.

Per la Marina, la voce più ambiziosa è il "Canadian Surface Combatant Project", che prevede di acquisire 15 nuove grandi

unità multiruolo, in 2 varianti: in tre esemplari per la difesa aerea, destinati a sostituire entro il 2030 gli "Iroquois" (che per la verità sono già stati tutti radiati: l'ultimo ha ammainato la bandiera nel marzo 2017), e poi entro il 2041 le 12 "Halifax", che nel frattempo sono state sottoposte ai radicali programmi di ammodernamento HCM/FLEX del 2010-2018, che hanno visto la sostituzione di quasi tutti i sensori, di diversi apparati di bordo e l'*upgrade* dei sistemi d'arma.

Per questo programma sono in corsa i più importanti poli cantieristici mondiali: la scelta avverrà a fine 2017-inizio 2018, e per il momento è difficile fare pronostici. Ma sinora i commenti più positivi hanno riguardato la "Type-26" dell'inglese BAE Systems, e la FREMM italiana, che rappresenta il progetto più maturo, e pienamente operativo con una piattaforma tra le più avanzate del mondo, e capace di adattarsi a configurazioni e "customizzazioni" anche molto spinte.

Del "Joint Support Ship Project" abbiamo già accennato. Il contratto per le 2 unità tipo "Berlin" (classe "Queenston") sarà firmato entro il 2017, la consegna è prevista nel 2021-2022: a quel punto si deciderà cosa fare dell'*Asterix*.

Un programma decisamente più avanzato è quello relativo ai 6 *Arctic Offshore Patrol Ship* (AOPS), anche se ci sono voluti quasi dieci anni per passare dalla selezione del modello, individuato negli OPV norvegesi classe "Svalbard", da 6.000 tonnellate, alla



La fregata multiruolo Halifax nel 2010



Il sommergibile Victoria

loro cantierizzazione. Nel 2016 sono stati infatti impostati il capoclasse *Harry DeWolf* e una seconda unità: la consegna delle 6 unità è prevista tra 2018 e 2022.

La "National Shipbuilding Procurement Strategy" (NSPS) tuttavia non ha sciolto sinora due nodi importanti. Il più importante resta quello della sostituzione dei poco efficienti sommergibili classe "Victoria". Dopo il 2010 sono stati effettuati (costosi) interventi manutentivi ed è previsto un più radicale *upgrade*. Ma sulla stampa, specializzata e non, fioccano le critiche per non aver ancora inserito la sostituzione dei "Victoria" nella NSPS, varando un programma ambizioso che guardi, come fa l'Australia, ad avanzati battelli AIP di seconda generazione. O magari spezzando di nuovo una lancia per una flotta nucleare, più adatta nel contrasto della minaccia russa nell'Artico.

Meno spinosa ma non meno confusa la sorte dei "Kingston". L'entrata in servizio dei "DeWolf" e l'ammodernamento della Guardia Costiera migliorerà la situazione generale, ma resta la necessità di poter disporre di efficienti unità di pattugliamento e guerra alle mine. Sui "Kingston" è in corso un braccio di ferro: un piano da 100 mln. di dollari per il loro ammodernamento, prolungandone la vita sino al 2045-2055, e di cui si parla da ben 10 anni, continua ad apparire e scomparire come un fiume carsico, ed è stato rilanciato nel 2016, dopo che erano stati effettuati alcuni limitati interventi. Ipotesi alternative riguardano la trasformazione di alcuni "Kingston" in navi appoggio e dragamine, e l'affiancamento con nuovi OPV. Oppure la realizzazione *ex-novo* di una nuova classe di unità, sempre di concezione multiruolo e modulare, ma senza le criticità emerse coi "Kingston", come l'assenza di capacità portaelicotteri.

Concludendo, il Canada in questi 70 anni ha più volte mutato indirizzo, nella sua politica navale e di "procurement", passando dalla flotta "antisom" della Seconda Guerra Mondiale a una forza più bilanciata tra anni '40 e '50, per poi ritornare a una Marina dichiaratamente concepita per contrastare la minaccia subacquea sovietica. Dopo il 1990, i nuovi scenari hanno richiesto navi multiruolo di prestazioni più avanzate e flessibili: e ora occorre tagliare gli ultimi nodi rimasti, mentre Mosca proietta di nuovo un'ombra minacciosa ai confini del Canada...

# Assi e protagonisti dell'Aviazione Navale

Ciro Paoletti - Storico

Quando, all'inizio, la Grande Guerra era ancora chiamata "la guerra europea", mesi prima dell'intervento italiano, i Francesi registrarono il primo abbattimento d'un aereo nemico. Piano piano ne vennero altri, se ne tenne il conto. Di conseguenza, a un certo punto, venne istituito il distintivo di "Aviateur Spécial", riservata ai suoi piloti con almeno cinque vittorie conseguite.

I Francesi amano le abbreviazioni e nell'uso corrente la dizione del distintivo fu presto ridotta alle iniziali, la cui pronuncia, "AS", in francese significa "asso"; e poiché nel gioco delle carte l'asso è quella di maggior valore, "AS" piacque e, tradotta *talis qualis*, in "asso", "fliegerass", o "ace", passò a indicare i migliori piloti da caccia in tutte le aviazioni belligeranti, ferma restando la condizione delle cinque vittorie.

Gli assi italiani, anzi "assi d'Italia", secondo la definizione d'allora, nella Grande Guerra furono quasi tutti del Regio Esercito. Tre soli appartennero alla Regia Marina: Orazio Pierozzi, Umberto Calvello e Federico Carlo Martinengo.

Dopo la guerra si cominciò a usare la parola "asso" per indicare un pilota dai risultati eccezionali, perciò, oltre ai tre che rientrano nella lettera della definizione, ci sono almeno un'altra mezza dozzina di ufficiali della R. Marina di cui non si può tralasciare il ricordo, che non furono assi quanto alle vittorie, ma per ciò che fecero come piloti e come militari, sia durante quel conflitto che dopo: Giuseppe Garassini Garbarino, Giuseppe Miraglia, Eugenio Casagrande, Francesco de Pinedo, Umberto Maddalena e Alberto Briganti.

Cominciamo dagli assi veri e propri.

Il primo, per numero di vittorie, fu Orazio Pierozzi. Toscano, terminato il corso presso l'Accademia di Livorno nel 1911, partecipò alla guerra di Libia e, un anno e mezzo dopo l'inizio della Prima Guerra Mondiale, nel dicembre del 1916, conseguì il brevetto di pilota di idrovolante. Fu assegnato alla 225ª stazione idrovolanti del gruppo idrocaccia e impegnato contro l'aviazione di marina austro-ungarica sull'Adriatico, ottenendo la prima delle sue sette vittorie aeree il 15 maggio 1917 contro un idrovolante nemico a largo di Brindisi (ma alcune fonti non gliela riconoscono).

Colse la seconda, su cui nessuno ha nulla di ridire, abbattendo un *Lohner* il 7 giugno. Quella mattina intervenne insieme ad un idrocaccia "L3" contro una formazione di tre aerei avversari che inseguivano un dirigibile italiano di ritorno a Brindisi. Nello scontro aereo Giannelli, pilota dell'"L3", fu ferito mortalmente alla testa da un idrovolante nemico. Planò ma non riuscì a completare l'ammiraggio, per cui il suo aereo impattò violentemente in acqua da un'altezza di 50 metri. Pierozzi, a sua volta, dopo aver abbattuto l'avversario, ammarò - con un pessimo mare, vicino ai resti dell'aereo austriaco e di quello italiano, di cui salvò l'osservatore.

In dicembre fu nominato comandante della stazione idrovolanti, poi in marzo passò a comandare a Venezia la 260ª squadriglia, dei cui piloti curò molto l'addestramento al volo in pattuglia e al tiro con la mitragliatrice.



Il Tenente di Vascello  
Medaglia d'Oro al Valor Militare  
Eugenio Casagrande

Il 1º maggio 1918 Pierozzi ottenne la sua terza vittoria abbattendo un *Hansa Brandenburg* vicino a Grado, seguito da altri due, abbattuti entrambi il 14 dello stesso mese in prossimità di Pola. La sesta vittoria fu una settimana dopo a ovest di Rovigno e l'ultima il 2 luglio 1918 vicino a Caorle.

Il 3 novembre 1918 Pierozzi arrivò a Trieste, coll'incarico di organizzarvi una stazione idrovolanti della Regia Marina e terminando la sua attività operativa con all'attivo circa 700 missioni di guerra e tre Medaglie d'Argento al Valor Militare.

Morì il 17 marzo 1919 per un incidente dovuto a un brusco colpo di vento in ammaraggio.

Riportò brevemente la stampa dell'epoca: "*Trieste, Per "capotamento" un idrovolante proveniente da Venezia, pilotato dal Principe Aimone, duca di Spoleto, precipita davanti alle dighe del porto nuovo: resta ferito mortalmente il tenente di vascello Pierozzi, che muore la sera, e meno gravemente il principe Aimone, figlio del duca d'Aosta.*"<sup>(1)</sup>

Alla memoria del T.V. Oreste Pierozzi furono decretate una quarta Medaglia d'Argento al Valor Militare e la Medaglia d'Oro al Valor di Marina. In seguito gli fu pure intitolato l'aeroporto militare di Brindisi, ora dismesso.

Alle spalle di Pierozzi vengono, con cinque vittorie a testa, Martinengo e Calvello.

Il conte Federico Carlo Martinengo, nato a Roma da un'antica famiglia bresciana, entrò in Accademia Navale a 14 anni, nel 1911 e diventò Guardiamarina il giorno dopo l'entrata in guerra, il 25 maggio 1915. Promosso Sottotenente di Vascello il 27 dicembre, fu poi ammesso alla Scuola di aviazione di Taranto.

## Note

(1) *Diario della settimana* - 17 marzo su "L'Illustrazione italiana" anno XLVI, n. 12, del 23 marzo 1919, pag. 301

Conseguiti i brevetti di osservatore d'aeroplano e di pilota d'idrovolante, nel settembre del 1916 fu assegnato alla base aerea di Venezia. Ottenne la sua prima vittoria neanche un mese dopo, il 16 ottobre 1916, quando, da osservatore e mitragliere d'un idrovolante "FBA", abbatté un velivolo nemico nei pressi di Rovigno.

Una settimana dopo, sul cielo di Caorle, abbatté il suo secondo aereo, un *Lohner*, in cooperazione con un apparecchio francese. L'11 novembre successivo fu nominato comandante della 1ª Squadriglia, poi rinumerata come 253ª Squadriglia, di base a Grado, e la comandò fino all'agosto 1917, quando la passò al Tenente di Vascello Pellegrini. In autunno fu trasferito alla 260ª Squadriglia, di cui divenne comandante da dicembre. Nel febbraio del 1918 fu promosso Tenente di Vascello. Il 4 maggio, nel corso di una missione di scorta ad un ricognitore per una ripresa fotografica su Trieste, abbatté tre aerei austriaci della famosa Squadriglia "de Banfield", divenendo asso a tutti gli effetti. L'8 giugno 1918 lasciò la Squadriglia per diventare Direttore dei Corsi Speciali alla Scuola Idrovolanti di Bolsena. Tre mesi dopo andò a comandare la Stazione Idrovolanti di Otranto e terminò la guerra avendo all'attivo 172 missioni di guerra, cinque vittorie aeree, due Medaglie d'Argento al Valor Militare e una croce di guerra.

Dopo la Grande Guerra restò nell'aviazione navale, finché ce ne fu una. Preferì non passare in Aeronautica e da marinaio ebbe incarichi in Italia e fuori, dalla Cina al Dodecaneso. Partecipò alla battaglia di Punta Stilo. A gennaio del 1941 fu nominato Comandante in capo del Dipartimento Marittimo dello Jonio e del Basso Adriatico e, promosso contrammiraglio nel maggio 1942, dieci mesi dopo divenne Comandante Superiore delle Forze Antisommergibile alla Spezia.

Il 9 settembre 1943 eseguì l'ordine di trasferire a Malta le due unità AS, ma queste furono intercettate dai Tedeschi al largo dell'isola della Gorgona. Rifiutò di arrendersi e nello scontro navale che seguì perse la vita. Per questo motivo gli fu tributata la Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria; nel cielo degli eroi il suo antico gregario, Umberto Calvello, l'aveva preceduto da tempo.

Pistoiese, Calvello si era arruolato volontario in Marina a 19 anni nel luglio del 1916. Ammesso alla Scuola di Taranto, era stato poi destinato come osservatore alla 251ª squadriglia a Venezia.

Il 30 giugno 1917 partecipò all'azione notturna su Trieste di sei idrovolanti e fu insignito di Medaglia di Bronzo al Valor Militare. Promosso Guardiamarina, frequentò il corso di pilotaggio nell'estate del 1917.

Rientrato alla Squadriglia, effettuò tredici missioni di guerra durante la ritirata di Caporetto e poi fu trasferito alla 260ª squadriglia comandata da Martinengo. Nell'invernata 1917-18 compì parecchie missioni di ricognizione, attacco ai palloni *drachen*, intercettazione e attacco al naviglio nemico e adottò come insegna personale, sul suo Macchi M.5 numero 2, l'allora assai popolare personaggio di "Fortunello" del "Corriere dei Piccoli", poi portato sulle scene anche da Petrolini.

La sua attività di quel periodo gli fruttò la sua prima Medaglia d'Argento al Valor Militare per aver eseguito "col maggiore entusiasmo numerose missioni di esplorazione e bombardamento affrontando con mirabile sangue freddo il fuoco nemico che più volte colpì il suo apparecchio."

Il 22 aprile 1918, assieme a due altri apparecchi della 260ª Squadriglia, partecipò alla scorta dei bombardieri inviati ad attaccare la corazzata *Tegetthoff*, scoperta in esercitazione al largo di Fasana, e in cooperazione coll'idrovolante di Andrea Rivieri abbatté il suo primo aereo nemico.

Come sappiamo, il 4 maggio 1918 gli idrocaccia italiani, comandati da Martinengo e comprendenti quello di Calvello, di scorta a un apparecchio in ricognizione fotografica su Trieste, furono intercettati dagli



Il Tenente di Vascello  
Medaglia d'Oro al Valor Militare  
Giuseppe Garassini Garbarino

aerei dell'asso austriaco Goffredo de Banfield e ne uscirono vittoriosi, abbattendone due abbastanza al largo da permetterle la cattura degli equipaggi e obbligando lo stesso de Banfield ad ammarare sotto costa. Calvello ne venne fuori vittorioso, ma ferito. Ciò gli valse la sua seconda Medaglia d'Argento al Valor Militare.

Nei mesi successivi Calvello fece di tutto, dalla caccia alla scorta a bombardieri e ricognitori, fino ai voli per portare gabbie di piccioni viaggiatori alle spie italiane dietro le linee austriache in Veneto.

Il 19 settembre 1918 scortò i velivoli della 1ª Squadriglia Navale Siluranti Aeree di Gabriele d'Annunzio che bombardarono Pola.

Durante la battaglia di Vittorio Veneto eseguì azioni d'appoggio aerotattico alla fanteria e il 31 ottobre, colpito, riuscì a cavarsela planando nelle paludi, da dove venne tratto faticosamente in salvo dal collega Ravazzoni.

Calvello effettuò l'ultima missione su Trieste e, cessate le ostilità, il 1º dicembre 1918, fu assegnato alla Stazione idrovolanti di Trieste dove rimase fino al 1º luglio 1919 quando rientrò a Venezia. Aveva al suo attivo cinque vittorie aeree - anche se dopo la Guerra gliene avrebbero riconosciute solo tre - la qualifica di asso, due Medaglie d'Argento e una di Bronzo al Valor Militare.

Morì poco più d'un mese dopo. Nel pomeriggio del 10 agosto 1919, mentre collaudava un aereo con cui avrebbe dovuto partecipare a un raduno in Olanda, il motore piantò in virata e l'idro, un pesante SIAI-S.9, si schiantò in laguna.

Oltre agli assi nel senso burocratico del termine, l'Aviazione Navale annoverò parecchie figure di piloti, di grande rilievo per quanto fecero sia nella Grande Guerra che dopo. In ordine tanto cronologico che d'importanza per i contemporanei, il primo è senza dubbio Giuseppe Miraglia.

Romagnolo, classe 1882, al termine degli studi in Accademia a Livorno ebbe il grado di Guardiamarina nel 1903. Partecipò alle operazioni di soccorso per il terremoto calabro-siculo del 1908 e, tre anni dopo, alla Guerra di Libia. Fu promosso Tenente di Vascello nel 1912 e, a



domanda, nel 1914 fu ammesso al corso di pilota d'idrovolante alla Scuola di Venezia, brevettandosi nel settembre di quell'anno e venendo poi nominato comandante della Squadriglia idrovolanti di Venezia. Lo era ancora all'entrata in guerra, il 24 maggio 1915, giorno in cui decollò per intercettare un aereo austriaco che compiva un'incursione sulla città, costringendolo alla fuga.

Abile pilota, compì numerose missioni di ricognizione, appoggio e bombardamento su Pola, Trieste e su tutta la costa settentrionale dell'Istria. Il 7 agosto 1915 ebbe come passeggero Gabriele d'Annunzio. Lo portò in volo di guerra su Trieste e fu poi da lui definito "prode aviatore... ricco d'intima ricchezza... modesto, discreto, taciturno".

E' difficile dare oggi un'idea di cosa rappresentasse Miraglia: non abbatté aerei nemici, non colpì navi, non effettuò bombardamenti spettacolari, ma nondimeno con la sua opera e soprattutto con la sua stessa persona fu – e tutti i contemporanei su questo concordarono – un punto di riferimento basilare per gli aviatori, in particolare per quelli di Marina. Compì 38 missioni di guerra prima di morire, il 23 dicembre 1915, precipitando insieme al meccanico Fracassini durante un volo di prova sulla laguna di Venezia. Alla sua memoria il Re decretò *motu proprio* la Medaglia d'Argento al Valor Militare. La Marina l'avrebbe ricordato dando il suo nome alla Regia Nave porta-idrovolanti *Giuseppe Miraglia*; l'ANMI di Lugo, sua città natale, intitolandogli il Gruppo.

Un'altra figura di grande rilievo fu Giuseppe Garassini Garbarino, nato a Loano nel 1885.

Compiuti gli studi all'Accademia Navale, mise i gradi di Guardiamarina nel 1905, ma lasciò presto gli imbarchi per darsi all'aeronautica. Pilota nella Guerra di Libia, per le sue ardite ricognizioni fu decorato di Medaglia d'Argento. Divenne in seguito organizzatore e istruttore di squadriglie. Prestò la sua opera sia nelle officine che come apprezzato istruttore di piloti e continuò pure dopo lo scoppio della Grande Guerra. All'inizio di questa, operò sui dirigibili, poi tornò agli aerei e nel settembre del 1916 fu nominato comandante della stazione d'aviazione di Venezia, riorganizzando la difesa e il contrattacco aereo. Al comando di 12 idrovolanti effettuò il bombardamento di Parenzo il 13 settembre 1916 e varie altre azioni belliche.

L'11 febbraio 1917, di ritorno da una ricognizione su Pola e da un bombardamento su Scoglio Ulivi, nei pressi di Parenzo, fu intercettato da un caccia austriaco. Colpito gravemente, prima di morire ebbe ancora la forza di spegnere il motore e iniziare la planata d'ammarraggio verso le acque italiane per impedire al nemico d'impadronirsi dell'apparecchio.

Poco meno d'un anno dopo gli fu decretata la Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria, una delle due sole concesse agli aviatori di Marina nella Grande Guerra.

L'altra Medaglia d'Oro al Valor Militare la ebbe Eugenio Casagrande Romano, allievo dell'Accademia Navale nel 1911, fu nominato Guardiamarina nel 1914.

Decorato di Medaglia di Bronzo al Valor Militare nel 1916 per il suo comportamento in Albania, a Durazzo e San Giovanni di Medua, passò all'aviazione navale dell'Alto Adriatico.

Promosso tenente di vascello, comandò la 253ª Squadriglia. Per la sua attività di volo nella zona dell'Alto Adriatico tra il febbraio e il luglio del 1918 ebbe la Medaglia d'Argento al Valor Militare *motu proprio* del duca d'Aosta.

Fra il 30 luglio e il 29 ottobre del 1918 effettuò 16 missioni di recupero informatori oltre le linee nemiche sul Basso Piave, volando da solo perché, su un biposto, per riportarli indietro occorreva aver lasciato a terra il meccanico. L'11 novembre di quello stesso anno fu decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare, concessagli *motu proprio* dal Re.



1915  
Caduti TV Giuseppe Miraglia

Negli ultimi giorni di guerra però non era rimasto con le mani in mano: aveva effettuato altre nove analoghe missioni. Terminato il conflitto rimase nell'aviazione di Marina, ma nel 1919 si unì ai volontari di d'Annunzio e partecipò all'impresa di Fiume, al comando dell'Aviazione Legionaria.

Dopo il "Natale di Sangue" del 1920, il "compromesso Siciliani" evitò qualsiasi danno alla carriera a lui e a tutti i militari che erano stati con d'Annunzio, per cui poté riprendere servizio in Marina. Aderì al PNF nel 1921. Nel 1922 ebbe il titolo di conte di Villaviera, dal nome della località dove era spesso ammarato durante le sue missioni di guerra. Nel 1924 entrò in Parlamento come deputato nella XXVII Legislatura, durata dal 24 maggio di quell'anno al 21 gennaio 1929.

Nel 1923 era passato in Aeronautica, dove sarebbe asceso al grado di Generale di Brigata Aerea nel Ruolo d'Onore, ma si congedò relativamente presto, nel 1925, anno in cui, in novembre tentò una trasvolata atlantica verso l'America del Sud che dovette però interrompere a Casablanca.

In seguito si trasferì a vivere negli Stati Uniti, da dove ritornò nel 1941 per rientrare in Aeronautica e partecipare alla Seconda Guerra Mondiale.

Dopo l'8 settembre 1943 aderì alla Repubblica Sociale, che ne fece un proprio diplomatico e lo prepose alla Direzione Generale dell'amministrazione interna del Ministero degli Esteri dal 30 settembre 1943 al 28 aprile 1945, elevandolo a ministro plenipotenziario di 2ª classe nel gennaio del '44. Casagrande sopravvisse anche a questo e alla pace. Morì a Venezia nel 1957.

Non l'Alto ma il Basso Adriatico sarebbe stato uno dei teatri d'azione d'un altro pilota della Marina: Umberto Maddalena.

Veneto, della provincia di Rovigo, Maddalena si diplomò al Nautico di Venezia e s'imbarcò come mozzo su un mercantile in rotta per il Sud America.

Nei cinque anni seguenti continuò a navigare, passò ufficiale ed era a Buenos Aires quando l'Italia entrò in guerra.

Ammesso all'Accademia di Livorno ne uscì Guardiamarina di complemento e destinato all'imbarco, ma, appena seppe che la Marina cercava personale di volo, si offrì volontario. Nel giugno del 1916 frequentò la scuola di Sesto Calende e in settembre si brevettò; fu quindi destinato a Brindisi, sotto il comando di Pierozzi.

Cominciò a volare; e più volava più veniva decorato. La prima ad essergli tributata fu una Medaglia di Bronzo al Valor Militare "Per aver compiuto come pilota due pericolose esplorazioni sotto fuoco nemico" nel Basso Adriatico nel dicembre del 1916.

Queste non rientravano nell'elenco delle 56 da lui eseguite fra l'ottobre di quell'anno e il febbraio del 1918, sia come ricognitore, sia come cacciasommergibili, sia, infine, come bombardiere e che gli avrebbero fruttato, nel dicembre del '18, una Medaglia d'Argento al Valor Militare. La prima. Seguiremo in ordine cronologico le altre azioni per cui fu decorato, perché le relative medaglie spesso arrivarono dopo anni.

Intanto nell'aprile del 1917 aveva compiuto un'incursione diurna su Cattaro, lanciandovi dei manifestini e guadagnandoci una croce di guerra; poi, il 10 ottobre del 1917, aveva avuto un encomio solenne "Per ardimento e perizia dimostrati nel condurre la sua sezione contro obiettivi terrestri molto lontani dalla costa". Ancora, per due missioni effettuate il 25 aprile e il 14 maggio del 1918, ebbe un'altra Medaglia d'Argento al Valore Militare (che però gli fu decretata nel 1931), una seconda croce di guerra (nel 1919) per le missioni in mare aperto eseguite fra il 15 maggio e il 3 novembre del 1918 e una terza Medaglia d'Argento (che in realtà fu la seconda, perché l'ebbe nel febbraio 1919), per aver attaccato a bassa quota tre siluranti nemiche alla foce della Drina il 5 settembre del 1918 ed averle impegnate, nonostante il vivissimo fuoco contraereo, fino all'arrivo degli esploratori italiani.

Finalmente la guerra con tre medaglie d'Argento al Valor Militare, due di Bronzo, due croci di guerra e un encomio solenne, decise di rimanere nell'Aviazione Navale. Nell'agosto 1919 prese parte alla prima missione a lungo raggio organizzata dalla Regia Marina con l'impiego di due idrovolanti, per partecipare all'Esposizione Internazionale Aviatoria di Amsterdam; la stessa alla quale si stava preparando Calvello quando perì.

Da Amsterdam Maddalena passò in Svezia e vi addestrò dei piloti svedesi. Dopo una partecipazione ad un raduno aviatorio a Monaco tornò in Svezia, trasferendo in volo uno dei tre idrovolanti acquistati dal quel Governo e da quel momento divenne uno dei più celebri trasvolatori italiani. Nel settembre del '20 ottenne il primato di distanza senza scalo per gli idrovolanti, con un volo da Sesto Calende ad Helsinki, poi fece un giro promozionale del SIAI-S.16 in Svizzera, Germania, Olanda, Danimarca, Svezia e Finlandia.

Nel 1923 scelse di passare in Aeronautica e continuò i suoi raid. Nel 1928 partecipò alla ricerca di Nobile e dei naufraghi dell'Italia al Polo ed ebbe una Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico.

Nel 1930 stabilì il primato mondiale di durata e distanza in circuito chiuso, volando per 8.188 km e 800 metri nell'arco di 67 ore e 13 minuti con un SM64-bis, venendo premiato con una seconda Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico e con la promozione a tenente colonnello per meriti straordinari.

Ebbe in seguito l'incarico d'organizzare la Crociera aerea Italia-Brasile, per la quale creò sia lo stormo che doveva effettuarla, sia la base destinata ad ospitarlo e, dopo aver partecipato alla trasvolata, fu decorato con la Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico.

Morì il 19 marzo 1931. Mentre col suo S64-bis volava da Cinisello Balsamo a Montecelio, preparandosi a riconquistare all'Italia il primato di distanza in volo rettilineo, l'aereo esplose e il corpo di Maddalena non fu mai ritrovato.



1917  
TV Francesco De Pinedo

Due anni dopo morì un altro grandissimo trasvolatore, anche lui proveniente dalla Marina, anche lui idrovolantista convinto, anche lui pluridecorato, anche lui in un tragico incidente mentre si accingeva a battere un primato: Francesco De Pinedo.

Nato a Napoli nel 1890, De Pinedo era entrato a Livorno nel 1908. Partecipò alla Guerra di Libia e nella Grande Guerra fu imbarcato fino all'estate del 1917, quando passò alla Scuola di Taranto. Ne uscì brevettato in autunno. In ottobre fu destinato ad Otranto, alla 256ª Squadriglia. La sua prima decorazione, una Medaglia di Bronzo al Valore di Marina, l'ebbe per essersi lanciato in mare per salvare due aviatori rimasti impigliati nel loro idrovolante distrutto.

Alla fine di novembre del 1917 De Pinedo ebbe il comando della 256ª e, come per Maddalena, iniziò anche per lui una pioggia di meritate decorazioni. Per prima cosa fu citato dai Francesi nel loro ordine del giorno per l'eccellente cooperazione coi loro idrovolanti. Poi, in marzo, passò a Brindisi e dal 25 aprile 1918 comandò il Gruppo Squadriglie. Da quel momento le ricognizioni e i bombardamenti sull'opposta sponda dell'Adriatico si susseguirono quasi senza soste. Cattaro in Dalmazia, Kumbor in Montenegro e Durazzo in Albania vennero colpite da maggio del 1918 fino alla fine dell'estate da reparti composti da un numero variabile di macchine (fino a dodici idrovolanti). De Pinedo finì la guerra con tre Medaglie d'Argento al Valor Militare, una di Bronzo, una croce di guerra e due croci al merito di guerra.

Il resto della sua vita è tanto noto che qui basterà parlarne a grandi linee. Restò in Marina fino al 1923, quando passò in Aeronautica. Nel 1925 coll'idrovolante "Gennariello" effettuò il suo famoso volo di 55.000 chilometri fino in Australia, che gli diede l'Ordine Militare di Savoia. Nel 1927 fece il volo delle due Americhe coll'idrovolante "Santa Maria". Al ritorno divenne Generale di Brigata Aerea, ebbe il titolo di marchese, fu nominato sottocapo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica e, in quella veste, nel 1929 fece preparare la prima dottrina d'impiego in guerra – Le "Direttive per l'impiego dell'Armata Aerea" – e la prima pianificazione bellica – l'"Ipotesi est, ipotesi ovest, ipotesi"



doppia" – della Regia Aeronautica. Poi, nello stesso anno, si scontrò con Balbo; fu spedito in Argentina come addetto aeronautico, ne tornò nel 1932 e lasciò l'Aeronautica. Nel gennaio del 1933 andò in America e cominciò a preparare un volo senza scalo dal New York a Baghdad. Morì il 3 settembre 1933. L'aereo, sovraccarico di carburante, non si staccò dal suolo e, come scrisse un giornalista presente, De Pinedo, accortosi che avrebbe travolto gli spettatori affollatisi alla fine della pista, preferì virare e imbarbare sapendo che sarebbe morto salvando però la vita agli altri.

Per ultimo Alberto Briganti, un po' perché di tutti loro fu l'ultimo ad andarsene, a quasi 101 anni, il 2 luglio 1997, e un po' perché nelle sue memorie sottolineò che in guerra di solito gli toccava l'ultimo posto delle formazioni, per cui il nemico gli scaricava addosso più proiettili che agli altri, il che non gli impedì mai di compiere il suo dovere fino in fondo e di tornare incolume alla base.

Umbro, di Umbertide, nato il 22 dicembre 1896, diplomato all'Istituto Nautico, entrò in Accademia Navale nel 1916. Nel 1917 cominciò la sua carriera come osservatore e poi pilota di idrovolanti, ma fu impiegato in azioni di ricognizione e bombardamento, molte delle quali difficili e rischiose. Promosso tenente di vascello nel 1921 e passato in Aeronautica nel 1923, sarebbe divenuto generale nel 1936, comandante l'Aviazione per la Marina nel 1942 e, dopo la Seconda Guerra Mondiale, Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, direttore Generale dell'Aviazione Civile nel 1952 e presidente del Consiglio Superiore delle Forze Armate nel 1953. Fu sicuramente una delle figure più importanti dell'Aeronautica italiana, sia civile che militare, ma qui mi limiterò a soli tre anni, a quanto fece dal 1917 al 1919; e basterà.

## Note

(2) BRIGANTI Alberto, *Oltre le nubi il sereno – ricordi di quarant'anni di volo e di avventura*, Roma, Nuovo Studio tecnica, 1994, pag. 67

(3) BRIGANTI, op. cit., pag. 68.

Durante la Grande Guerra compì varie missioni di ricognizione e bombardamento, ma fra i suoi voli più importanti ne vanno segnalati particolarmente due: fu uno dei tre piloti che il 14 novembre del 1917 bombardarono le corazzate austriache *Wien* e *Monarch* a Cortellazzo, mentre Ciano le assaliva coi MAS e, sei mesi dopo, il 17 maggio 1918, effettuò una difficilissima ricognizione fotografica su Pola per verificare i risultati dell'incursione del *Grillo* di Pellegrini.

Ma fu dopo la Grande Guerra che Briganti, quasi inavvertitamente, pose una pietra miliare nella storia dell'aviazione italiana: fu uno dei tre fondatori e il direttore della prima compagnia civile effettivamente operante in Italia.

La primissima compagnia aerea era stata creata in Italia nel 1917 col nome di Società Trasporti Aerei Internazionali; ma era rimasta sulla carta. Nel primissimo dopoguerra, nel 1919, vi erano stati dei trasporti aerei di posta, merci e passeggeri, ma occasionali e sperimentali. La prima vera compagnia aerea italiana fu la SANA, da non confondere con l'omonima compagnia creata a Genova sei anni più tardi. Nacque a Venezia nel 1920 per iniziativa Alberto Briganti e Pierluigi Penzo, entrambi ufficiali di Marina che nel 1923 sarebbero passati nella Regia Aeronautica, i quali acquistarono a prezzi di saldo alcuni idrovolanti e idroscivolanti svenduti dalla Regia Marina alla fine della guerra.

Raccontò poi Briganti nelle sue memorie: "Pierluigi Penzo, coll'aiuto dell'avv. Ferruccio Ferrarin, perfezionò l'acquisto degli idrovolanti e degli idroscivolanti e costituì la società SANA avendo per finanziatore il tenente pilota Muschiatti già in congedo, agiato possidente di Portogruaro, che assunse la carica di Presidente e l'avv. Buzzaccarini nominato Consigliere Delegato. Il ten. di v.lo di Complemento Pierluigi Penzo era in servizio, e con la sua posizione di Comandante dell'idroscalo ufficialmente non poteva figurare interessato alla Società ma, facendo appoggiare gli aerei all'aeroporto Miraglia, poteva facilitare grandemente l'attività della SANA.

Chiesi il congedo e assunsi la direzione della Società. Di voli se ne fecero pochi durante i sei mesi di vita, ma ci si sostenne con i due idroscivolanti perché, in quell'estate del 1920, ci furono frequenti scioperi dei vaporetto che interrompevano le comunicazioni con il Lido in piena stagione balneare: cosicché i due idroscivolanti andavano e venivano con otto passeggeri dalla Riva degli Schiavoni a S. Maria Elisabetta. Portarono anche qualche comitiva sino a Burano e altre località della Laguna. Eravamo due piloti, perché era entrato nella SANA anche il veneziano ex ten. volontario motoscafista Giovanni Naccari che aveva fatto la guerra con noi. A settembre entrò nella SANA Virginio Appiani ex ten. pilota da caccia, asso di guerra, proprietario di una grande fabbrica di laterizi a Treviso, che portò un rinforzo al capitale, molto necessario perché il reddito era inferiore alle spese!"<sup>(2)</sup>

Gli affari non andarono mai bene. Nell'Italia d'allora c'era poco denaro e una scarsa necessità di muoversi in fretta per affari. Inoltre gli aerei non erano ancora competitivi nei confronti del treno: la velocità era di poco superiore, ma le comodità di gran lunga inferiori, la capacità di trasporto passeggeri minima, quella delle merci nulla. Così, concluse Briganti: "L'autunno era avanzato quando, fatti i conti, la Direzione Amministrativa della Società decise di chiudere la SANA. I finanziatori si ritirarono scoraggiati perché il capitale era stato speso. Aerei ed idroscivolanti si appoggiarono a S. Andrea con un barlume di speranza di poter rifare una nuova Società a primavera."<sup>(3)</sup>

Non se ne fece nulla: erano stati troppo in anticipo sui tempi, almeno in rapporto alla situazione italiana, ma restava il fatto che la prima società italiana di trasporto aereo realmente operante era stata creata da uomini della Marina.

## La nave 'mbriaca e felice

Enzo Arena - Socio di Messina



**S**e volgi lo sguardo a poppa, mentre sei in navigazione, ti accorgi se il timoniere è un bravo timoniere o no.

Guarda la scia che la nave lascia e, se la scia è bella dritta, vuol dire che al timone c'è un bravo nocchiere, se invece la scia è a forma di esse, come un serpente, vuol dire che il timoniere, o non è bravo o non ha tanta voglia di stare al timone.

Si vede proprio, specie se il mare è calmo, un lungo serpente a poppa. Lungo, tanto lungo che col mare calmo può arrivare ad essere lungo centinaia di metri.

Il nocchiere Lo Vacco, per tutti "Compari Lo Vacco", aveva il record dei serpenti, non perché non fosse bravo... Quando ne aveva voglia era bravissimo, ma perché proprio a lui, di stare al timone non "ci 'ntressava propriu".

A volte andava fuori rotta anche più di 10 gradi e poi, quando l'ufficiale di guardia gli diceva: "Lo Vacco, stai in rotta"! Sfoggiava il suo sorriso e con calma ritornava in rotta.

Guarda a poppa, Lo Vacco! Guarda che serpente che stai lasciando!

Ma, comandante! Non è più bello accusi?! Voli dire che a navi è contenta... felice!

Fammi capire, Lo Vacco!

Lei u sapi Comandanti, che quando il cane è contento muove a coda?

Sì, ma che c'entra il cane!

C'entra, c'entra. Lei deve immaginare che il cane cammina muovendo la coda perché è contento e la coda è come se lasciasse una scia nell'aria.

È vero che se la immagina a forma di esse o serpente come la scia che lascia la nave quando al timone ci sono io?

Se il cane non è contento cammina normale senza moviri a cuda ed ecco che la scia è dritta. Perciò è megghiu la scia a serpente.

Ah, così dici, 'mpari Lo Vacco?

Allora sai che ti dico io?

Immagina un ubriaco che cammina per la strada ed immagina che, come la coda del cane lascia una scia. Quello ubriaco lascia la scia a serpente, mentre uno normale lascia la scia dritta. È vero?

Allora sapi che facemu, Comandanti? "Non pi mia e non pi tia" (voleva dire veniamo ad un compromesso)... dicemu che la nostra nave, quando ci sono io al timone, è "mbriaca e felice".

Quello che invece interessava proprio a Compari Lo Vacco, era di fare la sveglia.

Sì, proprio la sveglia!

Gli piaceva quando l'Ufficiale di guardia in plancia gli diceva: "Lo Vacco, sono le quattro meno un quarto, vai a svegliare quelli che devono rilevare".

Sì, alle 4 meno un quarto del mattino, lui era proprio felice di svegliare quelli che dovevano montare di guardia, con un bel sorriso.

Prima gli dava un colpetto sulla spalla, poi ancora più forte se quello non si svegliava e poi scuoteva tutta la branda. Appena il malcapitato apriva gli occhi, lui spalancava il suo sorriso e diceva: "Sveglia, che devi montare di guardia"! Fin qui tutto normale ma la cosa che invece non era normale era il suo sorriso.

Compari Lo Vacco, purtroppo per lui, era brutto... molto brutto. Avete presente l'attore Franco Franchi quando faceva le facciazze? Avete presente alcune maschere di carnevale? Ecco, 'mpari Lo Vacco era così, e quando sorrideva ancora peggio.

Ma a lui non importava di essere brutto, non se ne rendeva conto, non capiva perché la gente non volesse essere svegliata da lui.

Ma comu?! Io ci do il bongiorno con un sorriso e loro non sono contenti?

Solu u signor Murtatella è cuntento quando lo sveglia. Voli essere svegliato alle 4 del mattino pure quando non semo in navigazione e non deve montare di guardia.

Dice che trova grandi soddisfazione quando sa che l'ho svegliato ma non deve alzarsi. È vero, Lo Vacco. Lo so ma questa è tutta un'altra storia. Il signor Murtatella fa quello che gli pare, ma gli altri, se proprio devi andare tu a svegliarli, li svegli senza il sorriso. Il sorriso non lo vogliono. Va bene, ma pure lei, Cumannanti, non voli u sorriso si mi capita a mia di svegliarlo?

A me puoi farlo, compari, io lo apprezzo il sorriso, come lo fai tu non lo fa nessuno.

...e compari Lo Vacco si gonfiò il petto con grande soddisfazione.

Il comandante in seconda, davanti a tutti quelli che stavano in plancia, gli aveva detto che come faceva lui il sorriso, non lo faceva nessuno.

*'mpari Lo Vacco che mi stai a guardare con quel sorriso sognante e trasandato, non mi crucciare, non farmi disperare. Stai bene in rotta, che mi son scociato. Così il secondo, diceva al timoniere, che andava a navigar come un serpente. Vedi, Lo Vacco? Non posso sopportare, che a mio compari non gliene importi niente! Vedi Lo Cascio al timone e la sua scia? Sembra argentea spada in mezzo al mare. Ed anche gli altri, con mano come piuma conducono la nave e il suo solcare. E lui, il Lo Vacco, per nulla preoccupato. Come colui che sa di essere qualcuno. "Con me la nave, solca il mare allegra, e il mio sorriso non te lo fa nessuno".*



**Pietro Corazza**

Il Socio del Gruppo "M.O.V.M. Luigi Rizzo" di Grado, signor Mauro Corazza, ha espresso il desiderio di commemorare, in occasione del centenario della nascita e dell'ottantesimo dal servizio di leva, il padre Pietro, classe 1916, che ha prestato servizio in Marina Militare nel Battaglione S. Marco in Cina, a Thien-Sin e Shangai tra il 1936 e il 1938. Nella pagina precedente alcune foto della missione in Cina e, in questa, il curriculum militare

CORAZZA PIETRO  
NATO a Grado il 7/3/1916  
MATRICOLA 22899  
BATTAGLIONE S. MARCO

Di Leva il 1/9/1935 presso il Deposito CEM di LA SPEZIA.  
Inviato a Pola il 20/9/1936.  
Partito da Pola il 30/9/1936 con destinazione CINA: Changai.  
Imbarcato a Venezia sul COVVE GRANDE il 2/10/1936 e giunto a Thien-Sin il 2/1/1937. Partito da Thien-Sin il 20/10/1937 per Changai.  
Partito da Changai il 15/12/1937 destinazione ITALIA.  
Arrivato a Napoli con la M/M BIANCAMANO il 14/1/1939.  
Tenuto in quarantena e trattato fino al 31/3/1939 quando fu congedato.  
Richiamato per esercitazione il 12/8/1939 fu congedato il 20/11/1939.  
Richiamato ulteriormente il 14/5/1940 e partito il 20/9/1940 per la Base Somergibili ITALAT di Bordeaux.  
Da Bordeaux il 20/11/1942 parte diretto a Pola.  
Da Pola il 10/12/1942 parte ancora per Tolone VAE dove è rimasto fino al 20/7/1943.  
Da Tolone il 22/7/1943 ritorna un'altra volta a Pola, dove sopraggiunto l'Armistizio dell'8/9/1943, resta fino al 12/9/1943, quando con altri prese la strada di casa con mezzi propri e privatamente. Il giunto a Grado resta a casa.

Grado, 31/1/1976 (Corazza Pietro)

**DESTINAZIONI**

INDICAZIONE della destinazione	Pulsone del ser.	A TERRA		A MARE		SVALIGIATURE
		Sett.	Giorn.	Sett.	Giorn.	
Reclutamento Questa		1	28	0	24	
Dist. S. Marco Pola		0	25	0	30	
Impiego Venezia		1	30	2	10	
Impiego Cina		3	30	1	30	
Impiego Suvai		14	1	23	21	230
Impiego Pola		22	6	23	11	20
Impiego PNC		17	0	40	00	0
Impiego Bordeaux		01	0	00	00	00
Impiego Pola		21	11	42	10	44
Totale ore		11	12	40	10	742
Impiego Italia		27	1	42	0	42
ITALIANO		0	0	42	10	44
C. R. U. Russia		16	2	42	10	44

CONDIZIONE INTERESSI PER LA CONCESSIONE DEI BENEFICI PREVISTI DA PAR. 1002 DELL'ARTICOLO 10 DELLA LEGGE N. 3024 DEL 28.10.1928 DEL MINISTERO DELLA GUERRA

È stato preliminarmente partecipante alle operazioni di guerra, per i periodi sottoelencati, ed ha conseguito le posizioni dei seguenti regolamenti:

- MARINARE SOMMERSIBILE Dal 21.07.1940 al 20.11.1940
- MARINARE SOMMERSIBILE Dal 11.12.1940 al 10.12.1942

ESITO DELL'ESAME PER LA CONCESSIONE DEI BENEFICI PREVISTI DA PAR. 1002 DELL'ARTICOLO 10 DELLA LEGGE N. 3024 DEL 28.10.1928 DEL MINISTERO DELLA GUERRA

CAMPAGNA DI GUERRA. INDICAZIONI. PERTE. AZIONI DI MERITO

- Decorazione MAREMIGLIAIO D'ONORE N. 10114 del 20.12.1918 per 3 benefici conseguiti.
- Decorazione BRONZE al 7800 del 2.12.1918 per merito di combattimento nella campagna di guerra per il 1918.
- Decorazione BRONZE al 7800 del 2.12.1918 per merito di combattimento nella campagna di guerra per il 1918.

Il sottoscritto ha conseguito le seguenti posizioni:

Capitano di Fregata

Grado, 31/1/1976



**Colombo Tarò**

Foto del 1910 dell'allora Tenente di Vascello Colombo Tarò all'Asmara. Colombo Tarò parteciperà alla Prima Guerra Mondiale come Capo Squadriglia Somergibili col grado di Capitano di Fregata e sarà decorato con Medaglia d'Argento al Valor Militare.

Roberto Tarò - Già C.C. e Socio dell'ANMI - Sez. Finale Ligure

**RN Esploratore Venezia**

Una immagine dell'esploratore Venezia:  
visita del Capo del Governo  
a Venezia nel 1926

Angelo Vendramel - Presidente emerito del Gruppo Corsico-Abbiategrasso



**Ernesto Greco**

Il 23 agosto 2017 ho compiuto 98 anni.  
In allegato alcune mie foto connesse al periodo militare 1939 - 1945.  
Saluti marinari

Ernesto Greco - Classe 1919 - Socio del Gruppo di Napoli



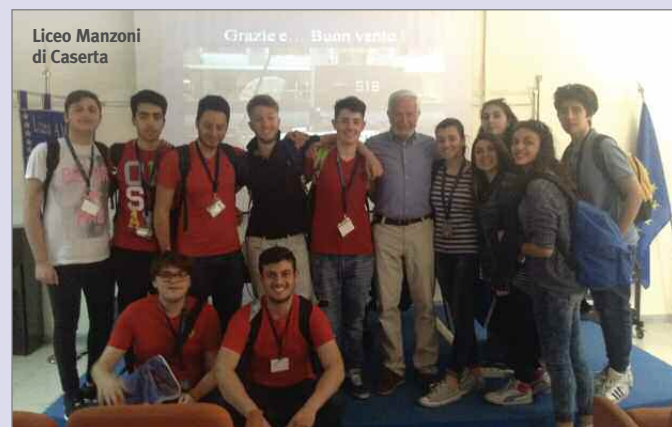


# Progetto SAURO 100

## I giovani e il mare

Continua il giro d'Italia dell'ammiraglio Romano Sauro col suo progetto "SAURO100", un viaggio in barca a vela per 100 porti per 100 anni di storia. Dopo Ostia, proveniente dalla Sardegna, il *Galiola III* di Romano Sauro ha toccato, a partire da marzo di quest'anno, diversi porti nel Lazio, in Campania, in Basilicata, in Calabria e in Sicilia. Giunto quasi a metà del suo lungo viaggio che lo porterà a toccare 100 porti in Italia (e una ventina all'estero), la sua barca si trova ora a Termini Imerese, pronta a salpare per il periplo della Sicilia, con la prossima entrata nel mare Adriatico, il mare di Nazario Sauro, che dovrebbe avere luogo all'inizio del 2018. Tantissimi sono gli studenti e i giovani che l'ammiraglio ha incontrato nelle scuole, ove va a parlare ai giovani di Nazario Sauro e della Grande Guerra sul mare e a farli riflettere sui valori in cui credeva suo nonno Nazario.

Raccontare ai giovani dei milioni di morti della prima guerra mondiale, la maggior parte dei quali erano giovanissimi tra i 18 e i 24 anni, vuol dire portarli a farli riflettere su come "la storia siamo noi" e che si può partire dalle esperienze famigliari (come quelle che Romano racconta su suo nonno) attraverso il racconto delle



### Da Napoli a Torre del Greco

Levataccia questa mattina per studenti e prof del Pertini di Afragola. Sono loro, infatti: Ambra, la prof di ginnastica e poi Benedetta, Gianmarco e Riccardo i designati di turno a farmi compagnia nella "traversata" da Napoli a Torre del Greco. Si parte alle 7 e un buon vento da sud ci porta rapidamente a destinazione. Si chiacchiera e si ride, tra un racconto di mare e qualche ricordo, mio, di quando andavo a scuola, tanto per incoraggiarli ad affrontare al meglio i prossimi esami di maturità. Alla fine, tutti scriveranno le proprie impressioni e sentimenti nel libro di bordo. Foto di gruppo a bordo e in banchina insieme al presidente della Lega Navale di Torre del Greco che ci accoglie al nostro arrivo. Inizia un'altra giornata con gli studenti, questa volta col Nautico Colombo che mi stanno aspettando. Buon vento a tutti e grazie della compagnia.

innumerevoli esperienze individuali, vicende personali e memorie straordinariamente identiche che patirono i contendenti di entrambi gli schieramenti e i lati del confine. È questa, a sua detta, una importante opportunità per rileggere e ripensare al primo conflitto mondiale come un passaggio doloroso ma inevitabile verso un maggior senso di appartenenza e di convivenza pacifica tra i popoli d'Europa che dovrebbero essere la base verso il consolidamento dell'unità europea, ancora lontana dall'essere raggiunta concretamente. Nel suo girovagare per i porti italiani, Romano ha incontrato anche molti gruppi dei Marinai d'Italia che gli hanno dato



### Da Torre del Greco a Castellammare di Stabia

7 giugno 2017. Il mio speciale equipaggio da Torre del Greco a Castellammare di Stabia, tutti del Nautico Colombo di Torre del Greco: il prof. Giovanni Frulio e gli studenti Ciro e Vittorio. Un bel vento da sud ci fa fare buoni 6 nodi con tutte le vele aperte e spiegate. La navigazione nel golfo di Napoli è qualcosa di spettacolare che merita la pena fare e provare. Sei sempre circondato dal Vesuvio, da qualsiasi posizione lo guardi, ti dà la sensazione di essere lui il padrone di casa, imponente, silenzioso ma vigile; ti guarda e ti ascolta anche dal fondo: sai infatti che sotto di te, in fondo al mare, ci sono almeno sei bocche tra Torre Annunziata ed Ercolano, dove stiamo navigando, altri sei "mini-Vesuvi". Il fascino che possiede il golfo di Napoli non credo abbia molti rivali al mondo. Tutto ciò che ti circonda ti inebria e rasserena, col mondo, con tutti. Dal mare tutto sembra più bello, più calmo, più umano; qui si provano sensazioni bellissime; hai quasi timore di parlare, di rompere quel silenzio che si crea mentre, inebriato, ti guardi intorno per godere lo spettacolo, non solo del Vesuvio, ma anche del monte Faito, della penisola Sorrentina, Piano di Sorrento, Vico Equense, un po' più a dritta l'isola di Capri e ancora più giù, dietro di noi a poppa, l'isola di Ischia, Procida e la stessa Napoli. E poi c'è Pompei, Ercolano e dritto di fronte a noi Castellammare di Stabia, poco più a sinistra lo scoglio di Rovigliano... l'imboccatura del porto, pronto ad accoglierci presto dopo questa breve ma intensa veleggiata. Sono felice di aver potuto condividere con i miei occasionali compagni di navigazione questi luoghi straordinari e ricchi di storia, posti che ben conoscono e me li hanno saputi descrivere nei minimi dettagli. Purtroppo la navigazione dura poco, come tutte le cose belle, ma rimane in ognuno di noi la sensazione di aver passato tre ore belle, in compagnia di gente che ama il mare e non lo abbandonerà mai. Grazie ragazzi. Grazie professore. E buon vento per i prossimi esami.

sempre assistenza e supporto condividendo con lui la storia della nostra amata Marina e dei suoi eroi morti per la Patria. Gli abbiamo chiesto di raccontarci quali siano state le sue esperienze con i giovani studenti e se aveva da farci vivere qualche navigazione con loro. Ecco quello che ci ha scritto. "Il mare dentro di me", "Il mare ti sorprende e il suo odore inebria le narici di uno spirito libero", "Il mare avvicina l'uomo alla libertà". Sono queste parole di Gianmarco, Benedetta e Riccardo, studenti del Pertini di Afragola che erano saliti sulla mia *Galiola III*,

### PORTI TOCCATI da marzo ad agosto 2017



- Napoli con passaggio ad Afragola e Caserta
- Torre del Greco
- Castellammare di Stabia con passaggio al Monte Faito
- Vico Equense con passaggio a Piano di Sorrento
- Sorrento
- Salerno
- Agropoli con passaggio a S. Maria di Castellabate
- Palinuro
- Marina di Camerota
- Scario
- Sapri

### BASILICATA

- Maratea

### CALABRIA

- Cetraro
- Vibo Valentia
- Scilla
- Villa San Giovanni
- Reggio Calabria

### SICILIA

- Messina con passaggio a Capo Sant'Alessio
- Milazzo
- Lipari
- Patti Marina
- Termini Imerese

### LAZIO

- Ostia con passaggio a Civitavecchia e Pomezia-Torvaianica
- Terracina
- Gaeta con passaggio a Formia Scauri - Minturno
- Ventotene

### CAMPANIA

- Ischia
- Procida



Due studenti,  
Francesca e Giuseppe  
del Nautico di Gaeta



Deposizione corona Caduti  
presso ANMI di Scilla



Conferenza in piazza Municipio  
nel borgo Cannitello con ANMI e LN



Patronesse ANMI  
a Villa San Giovanni

accompagnati dalla loro docente Ambra, per una breve ma intensa e interessante navigazione da Napoli a Torre del Greco. Ragazzi simpatici e aperti. Navigare con loro è stata un'esperienza molto piacevole.

Un'esperienza che mi ha dato molto, come l'incontro con loro nella loro scuola. Non sono stati né i primi, né gli ultimi, ma fanno parte di una nutrita e variopinta ciurma che mi accompagna da Sanremo, cioè da ben 49 porti, quando a ottobre 2016 sono partito nell'ambito del progetto "SAURO100" (*Un viaggio in barca a vela per 100 porti per 100 anni di storia*) e che mi vedrà raggiungere Trieste, a ottobre 2018, dopo aver toccato chissà quanti porti ancora. Alla fine saranno sicuramente molti di più di cento.

In barca portano tutto di loro: entusiasmo, timidezza, per alcuni un po' di paura, delusione, altri si sentono nel loro ambiente sicuro. Per alcuni c'è la scoperta, altri, quando arrivano in porto e mettono piede a terra, si sentono un po' sollevati. Tutti portano se stessi e lasciano un pensiero e un pezzo del loro essere giovani. I loro pensieri sono semplici e genuini, le loro azioni sono dirette. All'inizio sono intimiditi, forse confidavano in una "crociera" più confortevole, o in una barca un po' più grande, ma poi il mare e il vento, fanno sempre il loro mestiere... la costa, la nostra costa italiana, i piccoli paesi costieri, i nostri borghi, visti con la luce del tramonto, beh... con questi "complici" il risultato è scontato e nei loro visi leggi la loro felicità.

Nonostante le difficoltà che molti ragazzi di oggi devono affrontare quotidianamente, negli occhi di Benedetta, Riccardo e Gianmarco ho letto speranza e fiducia, sicuramente voglia di conoscere e voglia di libertà. Ho trovato interesse e curiosità. E le parole che hanno lasciato sul mio diario di bordo ne sono una riprova.



Ragazzi  
in navigazione  
da Scario a Sapri

Sono gli stessi occhi che trovo in ogni studente delle scuole in cui sono andato finora: gli occhi della spensieratezza, della voglia di cambiare e di credere in qualcosa. Di avere e porsi degli obiettivi da perseguire. Sono gli occhi degli studenti delle scuole di Sanremo, di Talamone, di Olbia, di Terracina, di Livorno, di Torre del Greco, di Napoli. Sono gli occhi per cui ogni volta sento che vale veramente la pena raccontare la storia della mia famiglia, di mio nonno Nazario che scrisse ai figli, prima di morire, di giurare per la Patria, patria come "plurale di padre". Sono fermamente convinto che valga sempre la pena raccontare dei valori del mare e della gente di mare; sono i valori in cui credeva Nazario Sauro e tanti giovani di cento anni fa e, ci auguriamo e spero, forse anche quelli di oggi: libertà, giustizia, solidarietà.



## Dalle profondità dello Ionio BRONZI DI RIACE un mistero di XXV secoli

[www.ocean4future.org/archives/13393](http://www.ocean4future.org/archives/13393)

Andrea Mucedola

**S**ono passati 45 anni dal ritrovamento ma il loro fascino non è mutato. Quando si osservano per la prima volta si resta colpiti dalla loro possanza; due eroi di un tempo passato che ci guardano dall'alto, irraggiungibili nella loro bellezza. Tutti conoscono la storia presunta della loro scoperta, avvenuta il 16 agosto del 1972. Stefano Mariottini, un giovane sub romano, passava ogni estate a Monasterace, in Calabria, a fare immersioni. Vi era arrivato per la prima volta nel 1964 a studiare con un collega per preparare un esame ed aveva fatto le prime immersioni. È lì che la passione per l'archeologia, coltivata sui libri, e la subacquea si coniugarono. Quella mattina, Mariottini si immerse in apnea nelle acque cristalline del mar Ionio, a circa 200 metri dalle coste di Riace Marina. Era quasi mezzogiorno e

faceva pesca subacquea. Dalle dichiarazioni dell'epoca, Mariottini raccontava così la sua straordinaria scoperta: «Cercavo scogli isolati dove il pesce non fosse disturbato. Ne ho trovato un gruppo quasi circolare con al centro della sabbia. L'acqua era limpida, quasi trasparente. Ho visto una spalla. Ho capito subito che era una spalla e non un sasso qualsiasi perché l'anatomia dei bronzi è così precisa... Per un attimo ho pensato che fosse un cadavere. Era verde scuro. L'ho toccato. Ho iniziato a fare su e giù in apnea, spolverando la sabbia che lo copriva. Ho visto che era una statua intera sepolta nel fondale marino con il lato destro leggermente girato verso il fondo. Ho visto i capelli, la tenia, il viso coperto da concrezioni, sassolini e sabbia». A pochi metri vide l'altro Bronzo. «Mentre mi immergevo ho visto un ginocchio e un



alluce a circa un metro di distanza. Ho fatto un'altra capriola e l'ho scoperto, era supino, coperto da qualche centimetro di sabbia. In un attimo l'ho visto, dalla testa ai piedi, in tutto il suo splendore. La muscolatura, il particolare delle ciglia e le palpebre fatte con i filetti di bronzo...». Aveva scoperto le statue dei due guerrieri che sarebbero in seguito diventate famose in tutto il mondo come i "Bronzi di Riace".

Effettuò immediatamente una denuncia ufficiale che fu depositata il 17 agosto 1972 con Protocollo n. 2232, presso la Soprintendenza alle antichità della Calabria a Reggio, in cui Stefano Mariottini «...dichiara di aver trovato il giorno 16 c.m. durante una immersione subacquea a scopo di pesca, in località Riace, Km 130 circa sulla SS Nazionale ionica, alla distanza di circa 300 metri dal litorale ed alla profondità di 10 metri circa, un gruppo di statue, presumibilmente di bronzo. Le due emergenti rappresentano delle figure maschili nude, l'una adagiata sul dorso, con viso ricoperto di barba fluente, a riccioli, a braccia aperte e con una gamba sopra avanzata rispetto all'altra. L'altra statua risulta coricata su di un fianco con una gamba ripiegata e presenta sul braccio sinistro uno scudo. Le statue sono di colore bruno scuro salvo alcune parti più chiare, si conservano perfettamente, modellato pulito, privo di incrostazioni evidenti. Le dimensioni sono all'incirca di 180 cm.». Sul lato sinistro di questa denuncia ufficiale, tutta battuta a macchina, si ritrova un appunto scritto a mano, di colore rosso, a firma G. Foti: «La presente segnalazione fa seguito alla comunicazione telefonica del 16 agosto 1972, ricevuta alle ore 21 che denunciava la scoperta».

## Andrea Mucedola

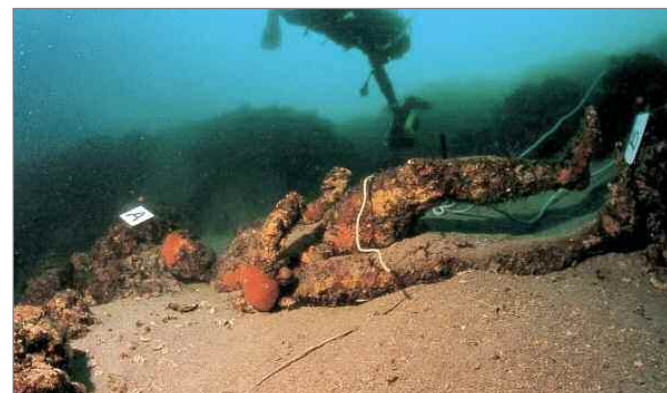
Ufficiale in congedo della Marina Militare, appassionato da sempre di mare e della sua cultura, si divide tra l'Italia ed oltre oceano come analista di sicurezza marittima.

Pubblica su IOS PRESS e riviste italiane temi di geopolitica e cultura del mare.

Dal 2015 ha creato un blog [www.ocean4future.org](http://www.ocean4future.org) con lo scopo di diffondere la cultura del mare per una maggiore coscienza ambientale.



16 agosto 1972  
Le prime immagini con una folla di curiosi  
e di Stefano Mariottini



## Il mistero dei bronzi

Sebbene il recupero delle due statue fu eseguito solo pochi giorni dopo, incominciarono a serpeggiare immediatamente leggende o, come alcuni pensano, nuove verità sul ritrovamento. Il mistero sul ritrovamento, come vedremo, permane ancor oggi. Chi fu il primo scopritore delle statue? Forse sono i resti di un saccheggio iniziato da clandestini molto prima del ritrovamento da parte di Mariottini? Perché Mariottini si riferiva nella sua dichiarazione ufficiale di un

“gruppo di statue”? Erano forse presenti al momento altre statue oltre quelle che furono in seguito recuperate? Nacquero voci che i due personaggi avrebbero avuto al momento della scoperta delle armi. Sicuramente entrambi avevano un elmo (di cui uno alzato verso la nuca), due scudi di legno rivestiti con lamina di bronzo, forse uno spadone ed una lancia, probabilmente in legno con la punta in bronzo. Dove finirono quelle armi? Finirono nel mercato clandestino dei beni archeologici? Cosa c'è di vero della scoperta anche di una terza statua scomparsa dopo il recupero dopo l'acquisto da parte di un ricco magnate straniero?

Le domande degli studiosi non si esauriscono. Da dove provenivano quelle statue? Erano su una nave (i cui resti non risultano di fatto essere stati ritrovati), stivate per il trasporto? Forse provenivano da Reggio, all'epoca fiorente città della Magna Grecia, dirette a Roma? Oppure, erano state acquistate in Grecia se non addirittura depredate da mercanti dell'epoca?

Il loro autore è ancora sconosciuto. La fattura è eccezionale e fa pensare ad un grande artista, forse Policletto o addirittura Fidia. E se la firma dell'autore fosse riportata proprio in quegli elmi spariti? Forse rappresentavano i sette eroi contro Tebe? In questo caso uno potrebbe essere Polinice, figlio di Edipo «non sepolto» perché traditore della patria.

Ma i misteri si arricchiscono di nuove testimonianze.

Giuseppe Bragò, uno studioso che da anni si interessa alla loro storia, riferisce di aver raccolto prove, documenti inediti e sconcertanti, che dimostrerebbero come Stefano Mariottini, scopritore “ufficiale” delle statue, avrebbe organizzato una messa in scena insieme ad un compiacente Sovrintendente al fine di occultare la verità e percepire insieme il cospicuo premio di rinvenimento. In questo caso chi aveva veramente scoperto le due statue? Bragò racconta, nel suo libro “Facce di bronzo”, che alcuni ragazzi di Riace (Cosimo e Antonio Ali, Giuseppe Sgrò e Domenico Campagna) scoprirono il 16 agosto del 1972 le statue e denunciarono la scoperta il 17 agosto alla Guardia di Finanza di Monasterace. Dai documenti ufficiali risulta che Stefano Mariottini fece la sua denuncia, nella stessa data, alla Soprintendenza di Reggio Calabria. Di fatto, all'epoca sorse immediatamente una causa per accaparrarsi il cospicuo premio del ritrovamento. Secondo la Corte giudicante, essendo stata effettuata e registrata la telefonata di preavviso, Mariottini segnalò per primo il ritrovamento servendosi di una telefonata di “preavviso” e quindi doveva essere l'assegnatario del premio.

Sempre secondo il Bragò, la denuncia “ufficiale” del ritrovamento, firmata dal Mariottini, narra di “un gruppo di statue”, e non di solo “due” ed il Mariottini descrive i Bronzi con una tale ricchezza di particolari che fa presupporre che una delle statue ritrovate non corrisponda ai Bronzi recuperati oggi esposti a Reggio Calabria. Inoltre, secondo la versione di un testimone oculare di uno dei furti operati in danno dei Bronzi, la signora Anna Diano, di Siderno, vide uscire dal mare di Riace “due pescatori” (due sub) trasportando un enorme scudo bronzo ed una lancia, spezzata in due. In questo caso i reperti furono venduti a più compratori. L'ipotesi di un terzo Bronzo potrebbe restare quindi aperta. Per chi volesse saperne di più e leggere i documenti ufficiali e confrontarli con le foto, suggerisco la lettura del libro di Bragò, “Facce di Bronzo”, scaricabile anche in versione e-book direttamente dal link di amazon. L'aura di mistero che circonda questi due capolavori resta ed accresce ancor più l'attenzione sulla loro storia moderna.

## Recupero e restauro

Tempo fa un noto archeologo subacqueo mi confidò che esistevano anche molte dicerie locali. Le statue potevano essere state frettolosamente buttate in mare per motivi ignoti dopo una conservazione precedente a terra e poi scoperte nel 1972. Inoltre, il recupero fu effettuato con una certa leggerezza e con mezzi non del tutto appropriati per l'importanza della scoperta. Per sollevare e recuperare i due capolavori, il Nucleo Sommozzatori dei Carabinieri utilizzò un pallone di sollevamento, gonfiato con l'aria delle bombole. Il 21 agosto fu recuperata la prima statua, denominata B, mentre il giorno successivo toccò alla statua A che, si racconta, durante il trasporto ricadde una volta sul fondo prima d'essere portata al sicuro sulla spiaggia.

Le due statue, denominate "A" e "B", e ribattezzate a Reggio Calabria come "il giovane" e "il vecchio", sono alte rispettivamente 1,98 e 1,97 m., ed il loro peso, originariamente di 400 kg, è attualmente diminuito a circa 160, grazie alla rimozione della terra di fusione. La presenza della ceramica per proteggere l'integrità della Statua A sembra attestare che le due opere fossero in viaggio per essere trasportate in un altro luogo, forse Roma. Dopo il recupero, le statue vennero avviate al primo restauro che fu realizzato tra il 1975 ed il 1980 a Firenze. Si trattò della pulizia e conservazione delle superfici esterne ed un primo tentativo di svuotamento della terra di fusione posta all'interno delle statue. La rimozione della terra di fusione fu in realtà effettuata in seguito (1992-1995) nel laboratorio di restauro del Museo di Reggio, e conclusa solo nell'ultimo restauro tra gli anni 2010 e 2013 presso la sede del Consiglio Regionale della Calabria, a Palazzo Campanella.

Durante i restauri furono utilizzati sofisticati dispositivi ispirati alla strumentazione per la diagnostica medica (endoscopi) e la chirurgia micro invasiva, con una microtelecamera ed un ablatore ad ultrasuoni per rimuovere le concrezioni.



## MUSEO ARCHEOLOGICO NAZIONALE DI REGGIO CALABRIA SALA BRONZI DI RIACE

L'accesso alla Sala Bronzi è consentito per gruppi di massimo 20 visitatori alla volta ed è soggetto a limitazioni di tempo secondo il seguente programma:

- sosta di 20' circa nella sala pre-filtro, durante i quali un video intratterrà il pubblico con aggiornamenti sullo stato della ricerca sui Bronzi di Riace
- sosta di circa 3' nella Sala filtro
- visita ai Bronzi durata massima 20'

Proprietà: Ente MiBAC - Direttore: Carmelo Malacrino  
Ingresso: €8,00 ; €6,00 Mercoledì; Riduzione €5,00; €4,00 Mercoledì  
Giorni e orario apertura: Martedì-Domenica 9.00-20.00  
Chiusura settimanale: Lunedì - Orario biglietteria: 9.00-19.30  
Prenotazione: Nessuna  
Piazza De Nava, 26 - Reggio di Calabria  
Telefono: +390965812255 - Fax: +390965813008  
E-mail: man-rc@beniculturali.it  
E-mail certificata:mbac.man-rc@mailcert.beniculturali.it  
Sito web: <https://www.facebook.com/MuseoArcheologicoRC>

## Risultati

Dalla analisi delle due statue venne stabilito che i Bronzi di Riace sono opere originali della metà del V secolo a.C., con somiglianze talmente evidenti da farne ipotizzare l'ideazione e realizzazione da parte di uno stesso Maestro. Il loro stile esclude la fattura attica, ma rimanda a stili dorici propri del Peloponneso e dell'Occidente greco. Le due statue furono certamente eseguite ad Argo, nel Peloponneso, come ha dimostrato l'esame delle terre di fusione eseguito dall' "Istituto Centrale del Restauro" di Roma. Le due statue raffigurano un oplita (Bronzo A) ed un re "guerriero" (Bronzo B), probabilmente. I due Bronzi furono realizzati per essere visti insieme, per cui dovevano aver fatto parte di un gruppo di statue. Questo valorizza l'ipotesi che, trattandosi di un gruppo statuario posto ad Argo, esso abbia a che fare con il mito dei Sette a Tebe, narrato da molti poeti antichi, che si pone come "mito nazionale" argivo, non esportato in altri luoghi.

Le due statue furono realizzate in bronzo, con uno spessore molto tenue, a meno di alcuni particolari realizzati in argento, in calcite e in rame. Ad esempio i denti della Statua A sono realizzati in argento mentre i capezzoli, le labbra e le ciglia di entrambe le statue in rame, come la cuffia sulla testa del Bronzo B. In calcite bianca è la sclera degli occhi, le cui iridi erano in pasta di vetro, mentre la caruncola lacrimale è di una pietra di colore rosa.

## Una visita indimenticabile

Il nuovo Museo Archeologico Nazionale di Reggio Calabria (MARRC) rappresenta uno dei rari esempi di edificio progettato e realizzato per accogliere collezioni museali.

Sito a Palazzo Piacentini si affaccia sulla Piazza De Nava, nel centro storico della città.

L'area è molto ben servita da un punto di vista dei trasporti, adiacente alla stazione ferroviaria Reggio-Lido e proprio grazie all'ottima posizione di cui gode risulta facilmente raggiungibile sia da mezzi pubblici che privati, sia per chi si muove all'interno del centro cittadino (presenti numerosi parcheggi) sia per chi arriva dall'esterno (non è lontano il collegamento all'Autostrada A3). Il MARRC è uno dei Musei archeologici più rappresentativi del



periodo della Magna Grecia, con importanti collezioni, noto al mondo grazie all'esposizione permanente dei famosi "Bronzi di Riace", accoglie anche una vasta esposizione di reperti provenienti da tutto il territorio calabrese.

Il nuovo percorso museale ha inizio dall'alto, con una sezione dedicata alla Preistoria e si sviluppa fino al piano terra attraverso l'esposizione delle grandi architetture templari dei territori di Locri, Kaulonia e Punta Alice, garantendo una continuità spaziale e logica che ha il suo epilogo con l'esposizione dei materiali, ognuna provvista di testi esplicativi e supporti dedicati, il cui obiettivo è di "raccontare" al visitatore la storia della Calabria. Al piano seminterrato la dotazione delle sale espositive è integrata da tre spazi destinati alle mostre temporanee.



Ricordiamo che in occasione del XVII Raduno Nazionale dei Marinali d'Italia a Reggio Calabria (Settembre 2008) la Soprintendenza concesse la visita gratuita ai radunisti

## Ocean for Future

Ocean For Future ◀ Conoscere Il Mare ◀ Emergenze Ambientali ◀ Scienze Del Mare ◀ Recensioni

Sicurezza Marittima ◀ Subacquea ◀ Uomini Di Mare ◀ Viaggiare Informati ◀ Reportage

conoscere la cultura del mare per la sua sopravvivenza  
ogni giorno un articolo nuovo su [www.ocean4future.org](http://www.ocean4future.org)

Ocean beauty is endless - andrea mucedola's photography - Tutti i Diritti Riservati. All rights reserved - Forbidden use or share without signature and copyright.







# Lo stoccafisso

## la storia del famoso piatto è la storia di un naufragio

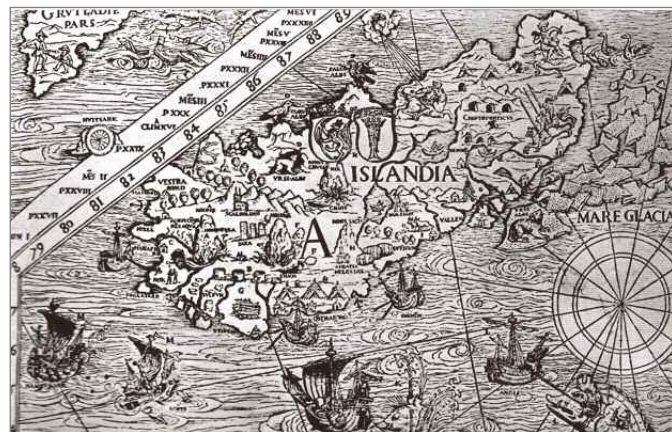
Mario Veronesi  
Socio del Gruppo di Pavia

Una storia particolare è legata a Pietro Querini, patrizio veneziano della potente famiglia Querini. È la storia dell'arrivo in Italia del merluzzo, o meglio del merluzzo essiccato che diviene stoccafisso, e che ha lasciato un forte segno nella cucina italiana, veneta in particolare. Il 25 aprile 1431 Pietro salpò da Candia verso le Fiandre a bordo della caracca *Querina* con un carico di 800 barili di Malvasia, spezie, cotone, cera, allume di rocca ed altre mercanzie. Verso la fine del XIV secolo, come risposta alle nuove esigenze commerciali, le condizioni del trasporto marittimo si modificarono profondamente; si affermò la tendenza a servirsi di velieri di maggiori dimensioni. Si costruivano velieri superiori alle 1.000 tonnellate di stazza, si era aperta la via alle grandi "caracche" del quattrocento, navi a tre o quattro alberi, con l'aggiunta a prua dell'albero di trinchetto.



Ritratto di Pietro Querini

Particolare dei "mari settentrionali" in una mappa del 1500



Un grosso bastimento, con stazza spesso di oltre mille botti, dato che Venezia e Genova valutavano le loro navi sulla base del peso delle merci trasportate, e per trasportare una tale massa era necessaria un'attrezzatura importante ripartita su più alberi. Questo bastimento conobbe molte trasformazioni giungendo al termine della sua evoluzione verso il 1450, realizzando un'ammirevole sintesi tra la vecchia nave latina dalle vele triangolari e la cocca a velatura quadrata manovrata mediante il timone di poppa. Le caracche furono le prime navi adatte alla navigazione oceanica larghe a sufficienza per affrontare il mare grosso e abbastanza spaziose per portare provvigioni per lunghi viaggi. Il 14 settembre, superato Capo Finisterre (Galizia) vennero sorpresi da ripetute tempeste e furono spinti sempre più verso ovest, al largo dell'Irlanda: si ruppe il timone e la nave restò disalberata, andando alla deriva per diverse settimane, trasportata dalla corrente del Golfo. Il 17 dicembre l'equipaggio decise di abbandonare il relitto semi-affondato e si divisero: 18 uomini s'imbarcarono su uno *schifo* (sorta di scialuppa, la più piccola di una classe di imbarcazioni da carico tipicamente siciliane, che comprende lo schifo, schifetto e schifazzo), e altri 47 su una seconda lancia più grande. Della prima imbarcazione non si ebbe più alcuna notizia, ma la lancia più grande andò a lungo alla deriva fra razionamenti di

Una "caracca"



### Ecco i principali momenti della lavorazione del baccalà

**Pulitura** Prima di tutto, il merluzzo viene attentamente pulito e lavato in acqua corrente.

Dopo essere stato pulito, il merluzzo passa alla salatura. In questa fase, il pesce viene collocato in grandi casse e ricoperto di sale.

**Cambio di posizione** Ogni 4-5 giorni il merluzzo viene rigirato e cambiato di posizione. Durante questa operazione, il pesce perde l'acqua in eccesso e assorbe completamente il sale. Mentre si effettua il cambio di posizione del merluzzo, si controlla anche la qualità e si opera una selezione del pesce. Dopo circa tre settimane, il processo di salatura è completo e il baccalà è pronto per essere classificato e imballato.

**Salagione** È un metodo di conservazione molto antico e sembra che fosse utilizzato per conservare le carni già nell'antica Babilonia.

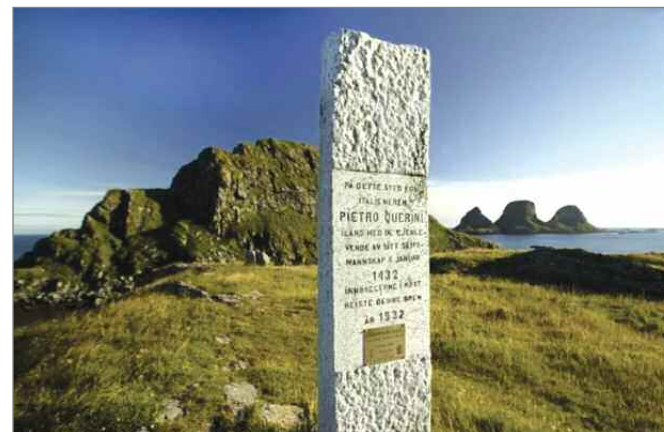
In particolare, i Norvegesi, iniziarono a produrre il baccalà e quindi il merluzzo salato imparando questo metodo di conservazione dai pescatori baschi che decisero di abbandonare la pericolosa pesca delle balene per dedicarsi a quella più tranquilla e altrettanto redditizia del merluzzo.

È curioso il fatto che i vichinghi usassero il baccalà, anche come barometro. Infatti, lo appendevano a bordo delle loro navi con delle corde. Quando il baccalà cominciava a gocciolare, voleva dire che era in arrivo una tempesta: la maggiore umidità dell'aria, infatti, faceva sciogliere il sale.



viveri e morti continue, toccando fortunatamente terra il 14 gennaio 1432 nell'isola deserta di Sandoy, nell'arcipelago norvegese delle Lofoten, con 16 marinai superstiti. Il Querini e i suoi compagni vissero per undici giorni bivaccati sulla costa nutrendosi di patelle e accendendo fuochi per scaldarsi e per segnalazione.

Il Cippo eretto in onore di Pietro Querini nell'isola di Rost nelle Lofoten



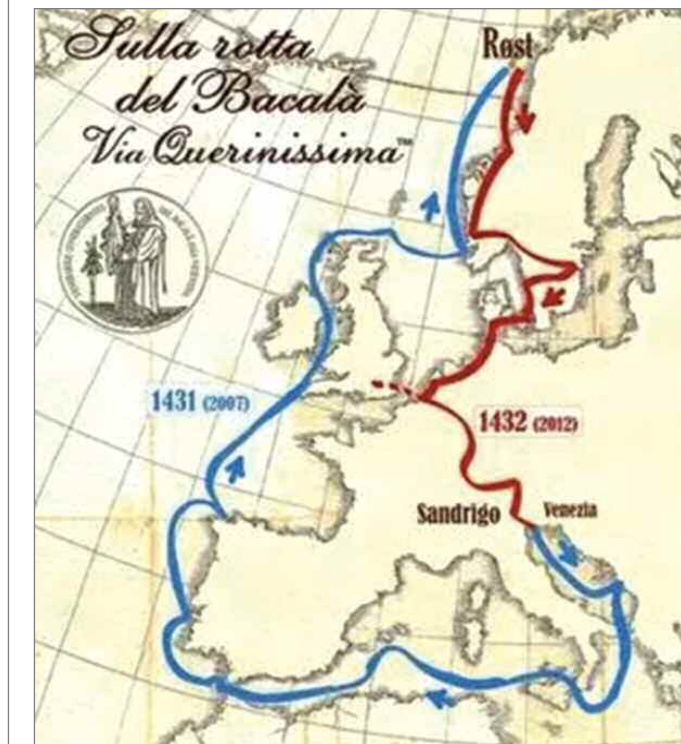
Furono poi avvistati dai pescatori dell'isola di Rost, la più vicina, che andarono in loro aiuto e li ospitarono nelle loro case. La popolazione dell'isola di Rost, che i veneziani chiamarono Rustene, contava circa 120 abitanti, ed era dedita alla pesca e all'essiccazione del merluzzo.

Qui Querini rimase affascinato dal modo in cui questa remota popolazione conservava il merluzzo, e comprese le potenzialità che sia il baccalà che lo stoccafisso avevano.

Un uomo di mare come lui si rese conto che un pesce che può essere conservato per mesi e mesi sotto sale o essiccato, vale più di mille tesori.

I veneziani rimasero circa quattro mesi nell'isola e Querini scrisse una dettagliata relazione per il Senato della Serenissima oggi conservata nella Biblioteca Apostolica Vaticana.

Il 15 maggio del 1432 il Querini venne aiutato dai pescatori a ripartire verso Venezia; partì con parte dei compagni (nel frattempo qualcuno si era accasato), imbarcandosi su una barca che andava a Bergen portando 60 stoccafissi seccati.



Qui li vendette e il 12 ottobre del 1432 fece ritorno a Venezia, importandovi l'idea dello stoccafisso, che godette subito di un grande successo e che i veneziani impararono ad apprezzare, sia per la sua bontà gastronomica che per le sue caratteristiche di cibo a lunga conservazione molto utile sia nei viaggi di mare che di terra.

Gli abitanti delle isole Lofoten da allora hanno sempre nutrito una grande riconoscenza verso Pietro Querini, tanto che nel 500esimo anniversario del naufragio hanno eretto un cippo in suo onore nell'isola di Rost; inoltre un'isola delle Lofoten è stata chiamata Sandrigoya, cioè isola di Sandrigo, in ricordo della cittadina in provincia di Vicenza dove si tiene annualmente la sagra del baccalà. Per converso, a Sandrigo una piazza è stata dedicata a Rost.



**Enrico Cernuschi  
Andrea Tirondola**  
**MAS "500"**  
Origine, storia e strategia  
di un sistema d'arma 1935-1945  
Edizioni Ufficio Storico della Marina

La collaudata coppia di autori ci ha abituati ad opere che assommano molti ed inusuali pregi, fra cui l'indiscusso approfondimento dei temi trattati, l'inesauribile ricerca di nuovi documenti, la narrazione fluida, accattivante ma meticolosamente precisa quanto a dati, avvenimenti e ricostruzioni. Quest'ultima non fa eccezione e pone dunque all'attenzione del cultore come dell'appassionato o del semplice curioso una esauritiva, inoppugnabile "storia", quella dei MAS italiani degli anni trenta e quaranta. Giustamente ricollocata al posto che le compete nella "dignità" dei mezzi navali e della Storia navale, questa storia apparentemente minore affronta in maniera critica e serena la scelta della Regia Marina di dotarsi di questi correttamente definiti "sistemi d'arma" più che semplici mezzi navali veloci, introducendo così all'analisi della strategia che li aveva richiesti e delle operazioni peculiari cui erano destinati. Credo che nell'immaginario collettivo, almeno dei cultori di cose di mare, MAS sia sinonimo di Marina Italiana e leggenda, strettamente connessi: basti ricordare che nel corso delle due guerre mondiali spettò ai MAS il privilegio della maggiore unità nemica affondata, la "Szent Istvan" nelle prima e l'incrociatore britannico "Manchester" nella battaglia di Pantelleria durante la seconda. Scorre quindi con passione e competenza, corroborata dai sorprendenti esiti delle ricerche effettuate negli archivi britannici e tedeschi, la trattazione delle vicende degli scontri che videro questo "sistema d'arma" in azione nel Mediterraneo ed in tanti altri teatri di guerra, una grande epopea di uomini coraggiosi e mezzi veloci sempre all'attacco delle maggiori marine del mondo. Dalle origini, al tempo fra le due guerre in cui la velocità e la modernità costituivano il mito delle generazioni, agli affinamenti operativi che ne fecero il mezzo insidioso per eccellenza (causticamente definito "di necessità virtù"), l'attività dei Mas fu costante in ogni genere di missione, dalla caccia antisom alla ricerca e salvataggio, dal trasporto incursori alla vigilanza foranea, fermo rimanendo l'assolvimento puntuale e senza sosta del compito primario, il contrasto al naviglio di superficie, per il quale erano stati ideati. Ecco allora le splendide pagine dedicate alle attività in Mar Rosso, in Tirreno, in Cirenaica, in Adriatico. Splendida sintesi è quella che riporta il lettore nei lontani teatri del Mar

Nero e del Lago Ladoga, così come in Egeo. Ma fulcro rimangono le straordinarie attività nel Canale di Sicilia e nelle acque di Malta, dove si svolsero gli scontri più drammatici ed eroici (il "glorioso insuccesso" di Malta, come lo definì Junio Valerio Borghese, le battaglie di mezzo giugno e mezzo agosto, tanto per citarne alcuni), qui riportate con una particolare attenzione e dovizia di informazioni preziose. Mi piace segnalare come la trattazione si spinga fino alle vicende degli anni 1943-45, ponendo nel giusto, imparziale e storico risalto quanto avvenne sia come Regia Marina al Sud sia sotto la bandiera della RSI, due tronconi della stessa Marina. Spazio è anche dedicato al dopo guerra, dalle operazioni anti contrabbando di armi jugoslave fino alla radiazione degli ultimi Mas nel 1956. Purtroppo, a giudizio (condiviso) degli autori, furono unità con un brillante guizzo di ingegno all'origine ma, nonostante le grandi figure di marinai che avrebbero potuto guidarne le sorti, utilizzate "più con mentalità dipartimentale" che unitaria, poco coerente con quelle che erano le premesse originarie del progetto, perdendo così ancora una volta il prezioso patrimonio d'ingegno e di innovazione che ha sempre, purtroppo, contraddistinto le nostre armi. Ritengo questo un libro di grande livello, perché riporta alla ribalta storia ed impiego di un mezzo navale tipicamente ed orgogliosamente italiano, frutto della nostra attitudine ed esperienza, dalla concezione all'eroismo dei suoi equipaggi, che meritano l'onore del ricordo e la considerazione più grande. Studiare bene il passato per fare meglio in futuro, sembra dire questo eccellente lavoro.



**Romano Sauro  
con Francesco Sauro**  
**Nazario Sauro  
Storia di un marinaio**  
La Musa Talia Editrice Venezia € 18,00  
Per richieste: info@lamusatalia.it

Questo libro, giunto alla seconda edizione a significarne il successo e l'interesse suscitato, dovrebbe essere adottato in tutte le scuole della Repubblica. Perché? Perché, come sottolinea l'Autore, non è e non vuole essere un lavoro "oleografico del patriottismo di un tempo" né tantomeno un libro di storia. Gli avvenimenti storici che vi sono contenuti "non possono mutare nel tempo", come ebbe a scrivere la sorella dell'eroe, Maria. Certamente, non possono essere omessi, facendo da sfondo all'intero tessuto narrativo, ma solamente per meglio e più compiutamente raffigurare l'uomo Nazario Sauro, così da far riflettere lo spirito, l'idea che animò il nonno dell'autore in tutta la

sua breve ma intensa vita (morì a 36 anni), così come la sua fortissima passione per il mare, l'indomita ricerca della libertà e della giustizia. Mi piace ricordare che l'autore non rifugge dall'affrontare il mito, ritenendo (ed io con lui) che i giovani in ogni tempo si sentano attratti da quel senso di ribellione verso tutto ciò che è "costituito e conformista" e per quel senso di conaturata ricerca della libertà che questi miti indicano come possibile traguardo. Questo omaggio al nonno sembra a me, perciò, dedicato a tutti quei giovani che si sono sacrificati per gli stessi ideali, che rimangono inalterati nel tempo e nell'umanità. Nazario ne promana anche se visto nella sua realtà quotidiana e famigliare, spogliandolo di ogni aspetto retorico e di enfasi che in passato, forse, ne hanno anche rivestito la figura ed il ricordo. Ecco allora che le parole chiave di questa lettura sono proprio libertà, ribellione, generosità, solidarietà, responsabilità, che vanno al pari di sogni, passioni e ideali che emergono prepotentemente dai documenti inediti qui riportati e scovati nei ricordi famigliari. Coprotagonista assoluto il mare Adriatico, dai giorni della scuola al comando delle imbarcazioni, dai salvataggi durante le tempeste alle lunghe navigazioni, quel mare "confidente quando lo aiutava a penetrare nei porti nemici, traditore quando spinse il R.Sm. Pullino all'incaglio. Scopriamo dunque, in questa fluida, avvincente narrazione, modernamente intercalata dagli interventi del pronipote Francesco, la vita di un Istriano, nato sotto l'Impero austriaco ma di sentimenti e tradizioni italianissimi, con episodi certamente prima ignoti. Così, quando a sei anni Nazario si ferisce casualmente all'occhio destro con un chiodo, la menomazione lo farà esonerare dal servizio militare sotto gli Asburgo ma risulterà fatale quando sarà riconosciuto al processo. E via, in un appassionante scorrere della vita di un marinaio, che scappa dalla scuola per accorrere, nonostante il mare in tempesta, al soccorso del padre e che coltiva, in un ambiente di irredentisti, la sua italianità vera e sincera fino a progettare, nel 1910, in tempi ancora di alleanza italo-austriaca e lontani dalla guerra, un'incursione nel porto di Trieste, con altri istriani, per andarci a "rubare" 12 torpediniere austroungariche e consegnarle a Venezia alla Regia Marina. È un bel ricordare quanto appassionatamente italiani siano stati e si sentano tuttora, a giusto titolo, gli Istriani: è qui ricordato che già nel 1859 le donne dell'Istria avevano mandato a Vittorio Emanuele II la Bandiera per il 37° Reggimento fanteria ricordando che "l'Istria fu sempre italiana da quando Roma le affidava la guardia del varco più geloso d'Italia fino al giorno in cui Ella sotterrò l'adorato stendardo di San Marco". Quando i tamburi di guerra cominciarono a farsi sentire, ecco narrata la memorabile "cena dei disertori" di Capodistria, così come l'addio alla città di Nazario che, con regolare passaporto, varcò il confine con sorella e figlio Nino (che sarà Allievo della R. Accademia Navale, corso 1916) e raggiunse Venezia. "So italian e xe questa la mia bandiera", esclamò. Ma la tempra e l'ardimento sono documentati anche da altre pagine, quelle dedicate alle vicende del sostegno fornito

da Sauro all'insurrezione albanese (credo che in Albania dovrebbero fare di Sauro un eroe nazionale) così come quelle che mettono in risalto il suo spirito aperto, allegro e burlesco. Quando vide cadere accidentalmente in acqua nientemeno che il Conte Montecuccoli, comandante della Imperiale e Regia Marina asburgica che si stava imbarcando per recarsi al varo della corazzata *Tegetthoff*. Sauro stava disormeggiandosi al comando del piroscampo *Vettor Pisani* e salutò quell'inaspettato bagno con i fischi della sirena "che si sentirono in tutta Trieste", alzando a riva la bandiera italiana. Dopo l'attentato di Sarajevo, da lui esattamente previsto al passaggio della *Viribus Unitis* che portava il principe ereditario e la consorte verso Cattaro, si realizzò il suo sogno: "Xe rivada l'ora nostra", l'ora di combattere per liberare la terra natia dallo straniero. Così, al piano per sbarcare la prima notte di guerra a Trieste, seguì l'imbarco sul *Bersagliere* e l'inizio della sua attività di pilota volontario della Regia Marina, con missioni ripetute e rischiosissime in ogni angolo di terra e porto nemico. Si arriva però alla fatale incursione pianificata contro il porto di Fiume, a bordo del R.Sm. *Pullino* (e pensare che a Sauro non piacevano i sommergibili, lui abituato alle plance, ai venti, all'aria aperta), reduce da una trentina di missioni di guerra. L'Ammiraglio Tahon di Revel non avrebbe voluto che Sauro, per quella missione, imbarcasse, ritenendola troppo rischiosa. Poco dopo la mezzanotte del 30 luglio 1916 il battello, forse spinto da correnti mal calcolate o fuori rotta per l'oscurità e la pioggia, si incaglia nelle secche dello scoglio di Galio-la. Troppo nota è da qui in poi la vicenda, dal tentativo di allontanarsi da solo su un battello (per non coinvolgere il Comandante che, dopo vani sforzi per disincagliare l'unità, dovette distruggere i ciferari e abbandonarla) alla cattura ed al processo. Davvero emozionante, però, ripercorrere gli ultimi giorni di Sauro attraverso queste testimonianze della famiglia. La madre, chiamata al riconoscimento: "Conoscete questa signora per vostra madre? Non conosco questa signora. Conoscete questo uomo per vostro figlio? Non lo conosco" sono le parole riportate negli atti giudiziari, parole semplici ma che celano una sofferenza disumana (Sauro stesso le definirà "una moderna tortura"). E pensare che anche un interprete, chiamato sotto giuramento in tribunale, pur essendo stato suo compagno di classe, non lo tradì. Il 10 agosto 1916 la sentenza di condanna e l'esecuzione, dopo che aveva rifiutato i sacramenti da un cappellano austriaco ma li aveva ricevuti da un francescano italiano. Quel 10 agosto 1916 "si spegneva una vita ma si accendeva una luce", come ebbe a dire in un discorso commemorativo il Ministro della Marina Giuseppe Sirianni. Un libro che suscita emozioni e riflessioni, scritto da un nipote con l'affetto di un nipote ma con la passione, la ricerca della verità e l'esattezza necessari ad un vero libro di Storia, quella che dovrebbe essere non solo conosciuta ma condivisa e amata se fossimo davvero un popolo che vede nelle tradizioni e nelle glorie passate il vero stimolo ad affrontare a testa alta le sfide del futuro. ■ ■ ■



Prodotti disponibili a prezzi scontati per appartenenti ANMI  
www.rodorigoeditore.it  
0666166539  
info@rodorigoeditore.it





Associazione Nazionale Marinai d'Italia  
in collaborazione con MSC Crociere



# *Crociera dei Marinai d'Italia 2018*

## MSC POESIA

In occasione del Centenario della fine vittoriosa della Prima Guerra Mondiale, la Presidenza Nazionale organizza, in collaborazione con MSC CROCIERE che ha concesso tariffe speciali per i Soci ANMI, la "Crociera dei Marinai d'Italia 2018" particolarmente dedicata, con un itinerario in Adriatico e Mediterraneo orientale, alla commemorazione dei marinai italiani caduti in combattimento nel corso di quel conflitto



### **Per i Soci ANMI sono previsti due porti di imbarco**

Sabato **29 settembre** - **Venezia** partenza ore 16,30    Domenica **30 settembre** - **Bari** partenza ore 17,00

Lunedì **1 ottobre** - **Katakolon - Grecia** dalle 11,00 alle 17,00

Martedì **2 ottobre** - **Mykonos - Grecia** dalle 8,00 alle 19,00

Mercoledì **3 ottobre** - **Pireo/Atene - Grecia** dalle 7,30 alle 16,30

Giovedì **4 ottobre** - **Sarande - Albania** dalle 12,00 alle 20,00

Venerdì **5 ottobre** - **Ragusa (oggi Dubrovnik) - Croazia** dalle 9,00 alle 15,00

Sabato **6 ottobre** - **Venezia** dalle 12,00 alle 16,30    Domenica **7 ottobre** - **Bari** arrivo ore 10,00

Tutte le informazioni di dettaglio, inerenti a tariffe, modalità di iscrizione, attività a bordo e terra, etc sono pubblicate sul sito

[www.marinaiditalia.com](http://www.marinaiditalia.com)

