



Il Proteo un Highlander della Marina Militare

Ennio Maltese - Capitano di Fregata (GN) in congedo e socio del Gruppo di Bolzano

La nave ha una storia particolare. La sua costruzione avvenne, infatti, durante l'occupazione tedesca dell'Italia. Le truppe naziste avevano più volte distrutto gli scafi ancora in costruzione. Per evitare questo, il *Perseo* fu varato ancora incompleto, nel 1943. La nave fu comunque catturata dai nazisti, che la trasportarono a Trieste per completarla.

La sua struttura era costituita da una chiglia di tipo massiccio con fasciame interamente chiodato. L'apparato di propulsione era costituito da due motori diesel, collegati tramite giunto Vulcan-Tosi K240 e riduttore, ad un unico asse con un'elica destrorsa con un diametro di 4.40 m a cinque pale. Il timone era di tipo comune con comando elettro-idraulico. Nel settembre 1944, tuttavia, i tedeschi furono costretti alla fuga e decisero di affondarla. Lo scafo violato dell'allora denominato *Perseo* fu recuperato dalla *Royal Navy* che lo consegnò al governo jugoslavo. Da questo, tornò nuovamente all'Italia che decise di riallestirlo. Il varo (finalmente con il nome *Proteo*) avvenne ad Ancona il 2 giugno 1951 e l'unità fu consegnata alla Marina Militare il 24 agosto dello stesso anno, svolgendo da quel momento un servizio prestigioso quanto utilissimo, soprattutto nel ruolo delle sue specifiche mansioni di nave-appoggio sommergibili (e per questo oggetto



delle comuni pratiche e manipolazioni scaramantiche più diffuse tra il personale M.M. imbarcato su tali unità e da più di qualche immotivato emulatore). Le sue attrezzature di bordo subirono molteplici variazioni e adattamenti in ragione degli impieghi operativi assunti fino al 1976.

Un disastro ecologico evitato

Alle 4 del mattino del 14 luglio 1974 si era verificata la collisione del mercantile iu-

goslavo *Cavtat* e del mercantile panamense *Lady Rita* alla Latitudine 40°04' Nord e Longitudine 18°31' Est al largo di Otranto. Il mercantile *Cavtat* viaggiava con 2800 tonnellate di carico, composto da 270 tonnellate di piombo, tetraetile e tetramelite, suddivisi in più di 900 bidoni, un carico che affondò in mare con la nave. Si rischiò un disastro ecologico senza precedenti, dato l'elevato potere inquinante del materiale contenuto nei fusti. Di essi, 863 furono recuperati tra il gennaio del

1976 ed il dicembre del 1978, recupero che avvenne grazie all'impegno dell'allora pretore di Otranto Maritati che ottenne dallo Stato Maggiore della Marina Militare l'intervento del gruppo subacquei di Comsubin imbarcati con le attrezzature allora a disposizione su nave *Proteo*. Le prime ispezioni furono da loro eseguite con rischi al limite dei protocolli di sicurezza operativi sul relitto adagiato su un fondale di oltre 95 mt di profondità senza l'assistenza degli strumenti e attrezzature di usuale impiego per immersioni a tali profondità e per il trasferimento dal ponte in superficie di bidoni campione per le analisi dei fusti e la verifica delle loro condizioni di tenuta. Le operazioni successive di recupero furono infatti affidate a operatori privati specializzati in tali tipologie di lavori.

L'attesa di una unità più attrezzata

Nave *Anteo*, progettata dalla M.M. per diventare la nave-appoggio finalmente dotata delle attrezzature ed i mezzi più avanzati per attività subacquee in alti fondali, l'assistenza al naviglio militare ed interventi complessi era però ancora in cantiere e al di là da entrare in servizio. Il CSM pro tempore, Amm. Sq. Gino De Giorgi ordinò di provvedere a realizzare con lo staff dell'Ufficio studi una soluzione alternativa per dotare nave *Proteo* di un impianto a portale per l'impiego della Campana sperimentale già in possesso del COMSUBIN, ristrutturandola e dotando l'unità delle attrezzature ausiliare necessarie per la funzionalità di un sistema di assistenza al gruppo subacquei per immersioni di intervento fino a 176 mt. di profondità.

Il tutto usufruendo delle maestranze degli arsenali Militari Marittimi (di quello della Spezia in prevalenza). Fu davvero una prova di impegno inusitata e fuori da ogni comune procedere nell'ambiente M.M. fino al collaudo dell'impianto avvenuto a Palermo per il recupero in mare dal *Proteo*, con l'appoggio del *Cavezzale*, delle parti del relitto e dei passeggeri dell'aereo Alitalia precipitato in mare quell'anno nell'area antistante il capoluogo.

Nelle officine degli Arsenali della Spezia e Augusta si lavorò alla costruzione e installazione del portale, del basamento e ferro guide di movimentazione della campana modificata per il clamping, delle modifiche della tuga sulle nuove camere di compressione, delle strutture interne allo scafo per il supporto di quelle del verricello e degli impianti idraulici, di alaggio della campana e dell'ombelicale, dello stoccaggio delle bombole dell'aria e miscele di impiego, dell'apparato di comunicazione e di quant'altro necessario all'operatività del nuovo impianto.

Nel 1979 la nave è giunta così a disporre di un impianto per immersioni profonde dotato di campana subacquea in grado di operare sino a 150 metri di profondità con a bordo camere di decompressione per il trattamento degli operatori subacquei in operazione e per quello di eventuali casi di embolia.

A partire dal novembre del 1982 il *Proteo* ha subito alcuni lavori di riammodernamento e rimotorizzazione alla Spezia. La nave ha proseguito il suo servizio regolarmente fino al 1° ottobre 2001, data in cui è stata posta in "Ridotta Tabella di Disponibilità". La nave è stata definitivamente radiata dal quadro del naviglio militare italiano il 31

Il Proteo (ex Perseo) Nave salvataggio della Marina Militare Italiana

Tipo	nave salvataggio
Proprietà	ex Marina Militare ora Voennomorski sili na Balgariya
Distintivo ottico	A 5310
Costruttori	Cantieri Navali Riuniti
Cantiere	Ancona
Varata	1951
Entrata in servizio	1951
Radiata	2004
Destino finale	ceduta alla Marina bulgara
Dislocamento	2048 ht
Lunghezza	fuori tutto 75,94 m
Larghezza	11,66 m
Propulsione	2 motori turbodiesel 6 cilindri 4 tempi UD/ 6 KRUPP
Velocità	16 nodi
Equipaggio	8 ufficiali, 13 sottufficiali, 93 sottocapi e comuni
Armamento	2 mitragliere binate da 20mm A e un cannone da 100/47
Motto	<i>Virtute ex adversis traho</i>

maggio del 2004 e ceduta alla Marina Militare bulgara. La nave è ancora attiva con il nuovo distintivo ottico 224 presso la base di Varna, dove continua egregiamente a svolgere il compito di ausilio ai palombari per il salvataggio dei sommergibili.

Al Proteo anche agli onori delle cronache mondane

L'11 novembre 1962 salpò da Napoli con a bordo Luciana Civico (moglie di Raimondo Bucher), prima donna a salire su una nave militare in navigazione. Il *Proteo* fornì nell'occasione l'appoggio per il tentativo riuscito di battere il record di immersione con autorespiratore, portato quel giorno dalla Civico a -80 m.

Nel 2000 svolse ancora il ruolo di nave appoggio ai tentativi di record subacquei in apnea di Gabriele Del Bene e con ARA di Claudia Serpieri della DDR Org., poi annullati per le condizioni proibitive del mare, al largo dell'Isola di Ustica, in Sicilia.

Il *Proteo* ha preso parte, debitamente adattato e camuffato, alle riprese del film U-571, nel ruolo del cacciatorpediniere tedesco Z49.



Vista lato SN nave con impianto portale verricello campana e tuga camere di compressione



Vista impianto da prora



Portale comandi e campana in montaggio a bordo