



Marinai d'Italia

"Una volta marinaio... marinaio per sempre"

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA



Anno LXII
n. 7 • 2018
Luglio

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

L'ANMI al Quirinale





L'uomo di Neanderthal era un navigatore!

Ancora sorprese dagli uomini di Neanderthal: erano anche un popolo di navigatori, più volte in 'crociera' nelle isole del Mediterraneo. Lo indicano numerose scoperte di utensili in pietra lungo le rive di alcune isole greche e risalenti a 130.000 anni fa, presentate a Washington, nel congresso della Società americana di archeologia.

I risultati, resi noti dalla rivista Science sul suo sito, si devono al gruppo greco canadese guidato da Tristan Carter, della McMaster University, e a quello greco-americano coordinato da Thomas Strasser, del Providence College a Rhode Island, e Curtis Runnels, della Boston University.

La scoperta ha sbalordito gli esperti perché indica che i Neanderthal avevano i mezzi tecnologici e cognitivi per navigare e hanno preceduto in questo l'uomo moderno. Si pensava infatti "che non ci fosse stata gente di mare fino alla prima età del bronzo", rileva l'archeologo John Cherry dell'americana Brown University. "Ora - aggiunge - stiamo parlando di Neanderthal navigatori: è un bel cambiamento".

I più antichi resti di una nave risalgono infatti a 10.000 anni fa e sono stati scoperti nei Paesi Bassi, mentre si ipotizza che gli spostamenti via mare, sia dell'Homo erectus, giunto in Indonesia un milione di anni fa, sia dei Sapiens arrivati in Austra-

lia 65.000 anni fa sarebbero dovuti al caso. Forse per colpa di uno tsunami questi uomini sarebbero stati trascinati in mare e sarebbero stati trasportati lontano aggrappati ai tronchi.

Al contrario, le scoperte sulle coste del Mediterraneo suggeriscono una navigazione mirata, perché riguardano più siti. Tutto ha avuto inizio nel 2008, quando sono stati scoperti centinaia di utensili in pietra di 130.000 anni fa, nel villaggio di

Plakias sull'isola di Creta. La sorpresa ha spinto molti archeologi a setacciare la regione, fino a quando non sono state trovate asce e lame in selce in altre isole, a cominciare da Naxos. Questi strumenti sono uguali a quelli fabbricati dai Neanderthal nel periodo compreso tra 200.000 anni e 50.000 anni fa e altri utensili simili sono stati recuperati anche nelle isole di Cefalonia e Zante.

Da Agenzia ANSA - 27 aprile 2018



L'abito (non) fa il monaco...



Roberto Baldini

Se già in inverno si vedono in giro per paesi e città persone con abbigliamenti che definire strani o stravaganti è ormai divenuta accettata realtà, ora che siamo in estate la questione "abbigliamento", portata al cubo dai dettami o meglio imperativi di una moda sempre più martellante e imbambolante, diviene degna di alcune considerazioni. Poi potremmo anche disquisire, a costo di inimicarci i "fashion influencer (!)" se va bene passeggiare per Via Nazionale o Corso Garibaldi come se si fosse sulla spiaggia a Formentera, torso nudo, "ciavattone" infradito con Swarovsky e "quella maglietta fina che mi immaginavo tutto" (magari, perché a volte l'immaginazione è superata dalla diretta ostentazione). Sono superato dai tempi, vecchio, bacchettone e schiavo delle convenzioni? Può darsi ma mi piacerebbe confrontarmi sul tema: esibizionismi privati e pubblica decenza. Insomma, voglio dire che, come mi hanno insegnato, il vestiario è comunicazione, così come quello che diciamo e facciamo. E l'effetto che quel che diciamo e facciamo, abito incluso, sugli altri ci deve essere chiaro fin dal primo momento in cui decidiamo di utilizzare uno stile, un linguaggio e un abbigliamento, fa parte della nostra intelligenza. Chi non ricorda il bikini bianco di Ursula Andress, quando appare a James Bond o la "canotta" di Umberto Bossi? Facciamo l'esempio dei jeans, siamo titolati a farlo perché non si può ignorare che è stata la mia generazione la prima in Italia a venire a contatto (ricordate il risvolto, la proibizione di portarli a scuola ecc.). Ora sono la norma, li indossano perfino Presidenti del Consiglio, professori universitari e direttori d'orchestra. Rimane una boutade quello che ne disse Giorgio Gaber in una sua celebre canzone, che cioè i jeans "sono un segno di sinistra, con la giacca vanno verso destra"! Oggi "vanno" scoloriti, sdruciti e tagliuzzati, come se si fosse appena sopravvissuti ad un grave incidente stradale, fanno tanto moda. Qual è il messaggio? Secondo me, il messaggio che trasmettono è semplice: sono trasgressivo, indipendente e me frego di te e del giudizio altrui.

Quello che viene percepito da chi si imbatte in un tipo che li indossa è, più o meno, che di lui non gliene importa un fico, tanto da non essersi preso nemmeno il disturbo di cambiarsi i pantaloni dopo che ha pulito il garage. Insomma, dando per certo che l'abito non fa il monaco, è tuttavia certo che il monaco si esprima anche attraverso il suo abito, la più potente ed immediata forma di comunicazione col prossimo, dopo il linguaggio verbale (e anche qui, oggi, apriti Sesamo dove siamo arrivati, a cominciare dalla televisione per finire alla scuola!). "Gli abiti esprimono inoltre l'identità", ha scritto recentemente Silvana De Mari (scrittrice e nota blogger nazionale), sono nati per questo, "oppure in questi momenti, con la loro eccessiva cacofonia, proprio la mancanza di una identità definita". Ho voluto trattare questo argomento e dire la mia perché noi Marinai, invece, abbiamo un'identità, una dignità, una visibilità che è rappresentata dal nostro essere onesti, disciplinati, affidabili e lo comunichiamo anche, se non soprattutto, quando indossiamo la nostra divisa sociale. Una camicia bianca sporca, la giacca blu sbottonata, la cravatta mal fatta e sopra la pancia, il solino "sbulinato" forniscono al prossimo una comunicazione falsa, fuorviante e lesiva della nostra realtà, di come invece "siamo fatti". Che cosa vi suggerisce, di prima impressione, l'immagine di un medico che si presenta con il camice sudicio? Che sia bravo ed affidabile? Ci fa almeno rinviare il giudizio al comportamento ed alle diagnosi successive che farà, ma d'ambly credo provochi una cattiva impressione. Andiamo a comprare più volentieri in un negozio dove le commesse sono in ordine, aggraziate e gentili oppure laddove esse siano solite apparire con un grembiule sporco, strappato e con bottoni alterni strappati? La comunicazione, intesa come "linguaggio del corpo", è sempre presente e la divisa, qualunque essa sia, accende i neurotrasmettitori in maniera evidente ed automatica: ricordiamoci di dare sempre messaggi positivi, l'abbigliamento è uno dei nostri principali biglietti da visita.



MARINAI D'ITALIA DIARIO DI BORDO

Avviso ai Naviganti



In copertina
Il Presidente della Repubblica saluta il Presidente Nazionale durante l'incontro al Quirinale per la Giornata della Marina (vds art. a pag. 4)

Direttore responsabile
Giovanni Vignati

Vicedirettore
Angelo Castiglione

Redazione
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.marinaiditalia.com

E-mail
giornale@marinaiditalia.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 34.750

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



ANCONA - 10 giugno 2018
Festa della Marina
e consegna della Bandiera di Combattimento
al smg Romei e al smg Venuti

Sommario



1 Editoriale del Presidente Nazionale

4 8 giugno 2018

La Marina Militare al Quirinale

SPECIALE - XX Raduno ANMI - SALERNO

6 Tutti a Salerno!

8 Area Marina Protetta

16 Varo di nave Angelo Cabrini

18 Gli Internati Militari Italiani nei lager del Terzo Reich

23 Crociera dei Marinai d'Italia 2018 - MSC Poesia

26 Le cartoline raccontano...

30 Armada del Venezuela

36 Regio Sommersibile Leonardo Da Vinci

40 Idro (volanti) nemici

46 Il relitto dell'Anna Bianca

48 Recensioni



Dal 1° giugno 2018 saranno trattate solo:

- le foto pervenute alla Presidenza Nazionale inviate alla casella di posta elettronica della redazione giornale@marinaiditalia.com in formato digitale (con risoluzione ottimale per la stampa di 300 dpi e una misura di base pari a 10 cm. che di massima corrisponde al "peso" di 1,2 megabyte);
- le foto in cui sia palese il corretto impiego della divisa sociale (come riportato nel "Regolamento di attuazione dello Statuto dell'ANMI" - ed. 2012).

In ottemperanza al GDPR (General Data Protection Regulation) 679/2016, entrato in vigore a far data dal 25 maggio 2018, si assicura che la ditta incaricata della distribuzione del "Giornale dei Marinai d'Italia" (DATASPED, SRLS - Via Ragusa 13/A, 00041 Albano Laziale - RM) provvede alla cancellazione dei file elettronici contenenti i dati dei Soci ANMI ai quali, avendo espresso il proprio assenso a riceverlo, il periodico viene inviato per posta.

La cancellazione dei dati viene eseguita al termine della fase di cellofanatura (che precede quella della consegna delle copie del "Giornale" alle PP.TT.). DATASPED SRLS comunica via email a questa Presidenza Nazionale, di volta in volta, dell'avvenuta cancellazione dei file di che trattasi.

LA REDAZIONE



Roma, 8 giugno 2018

Il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, in occasione della Giornata della Marina Militare, ha ricevuto nel pomeriggio al Palazzo del Quirinale l'Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli, Capo di Stato Maggiore della Marina, accompagnato da una rappresentanza della Forza Armata. All'evento è stato invitato a partecipare il P.N. Amm. Sq. (r) Paolo Pagnottella

Intervento del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella

Rivolgo un benvenuto al Capo di Stato Maggiore, Ammiraglio Girardelli, con cui poc'anzi ho avuto un colloquio per ringraziarlo dell'opera della Marina Militare, e alla rappresentanza del "grande equipaggio" della Marina.

Sono molto lieto di incontrarvi, donne e uomini, in occasione della festa che fra due giorni sarà celebrata, la festa della Marina, quest'anno ancora più significativa e solenne, ricorrendo i cento anni dell'impresa di Premuda.

Un'azione di grande coraggio, capacità e determinazione che contribuì a risolvere vittoriosamente la Grande Guerra.

La Marina ha attraversato tanti fronti: le due guerre mondiali e tanti altri impegni.

Le sue radici sono antiche; nel nostro Paese abbracciano anche l'esperienza delle Repubbliche marinare. E questa tradizione antica la Marina ha sempre saputo trasmetterla, di volta in volta, a coloro che sono transitati e si sono arruolati nelle sue fila.

Questa capacità di trasmettere al personale i valori e le competenze, via via aggiornandole, è stata continua in questi giorni, e si proietta nel futuro con gli allievi delle scuole.

Il mare, le avversità delle lunghe navigazioni, danno una completezza effettiva, concreta, a quel che si apprende studiando nelle accademie e nelle scuole. E la formazione si realizza e si completa, appunto, in navigazione, in mare. Questo fa sì che il personale della Marina Militare aggiunga alla dedizione, al coraggio, al valore militare, alla professionalità, il senso di umanità, l'accoglienza, lo spirito di solidarietà che caratterizza la gente di mare.

Rispetto a cento anni fa, all'anno di Premuda, è molto cambiato. Sono cambiate le società contemporanee, sono più complesse di quelle un tempo; è cambiato il contesto internazionale, profondamente diverso da quello di cento anni addietro; si sono estesi i confini; si sono ampliate le competenze e le responsabilità. La Marina ha sempre avuto la capacità di aggiornare competenze e responsabilità rispetto ai cambiamenti, quelli del passato e quelli di oggi.

Nella Prima Guerra Mondiale – di cui ricordiamo la conclusione cento anni addietro – la sua presenza è stata nei mari intorno a noi. Oggi la Marina è chiamata a far fronte all'impegno delle sue missioni del mare in mari anche molto lontani. Sono missioni di grande

importanza: si sono aggiunti la difesa del suolo nazionale, la difesa degli interessi nazionali; la difesa della pace e della sicurezza della comunità internazionale.

La Marina ha portato con onore la sua bandiera per il mondo nella lotta contro il terrorismo, contro la pirateria, contro i trafficanti di essere umani. Naturalmente tutto questo comporta l'ampliamento di competenze e di responsabilità; comporta la richiesta di professionisti sempre più preparati e consapevoli. Ma di questo carattere la Marina è sempre stata ben fornita, così come è sempre stata pronta all'innovazione e agli aggiornamenti offerti dalla scienza e dalla tecnologia.

Le nostre navi e i nostri marinai sono un patrimonio per il nostro Paese; riscuotono, come si verifica di frequente, l'affetto dei nostri concittadini, in Italia e all'estero; incontrano grande apprezzamento in sede internazionale.

L'emblema di questo apprezzamento è la nave Vespucci, che riscuote successo ovunque vada; ma qualunque nave della nostra Marina incontra apprezzamento e conferisce prestigio al nostro Paese. La Marina Militare, nelle sue varie articolazioni e con le sue tante capacità operative – e tra queste ricordo il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera – contribuisce, in collaborazione sempre più intensa e coordinata con le altre Forze armate e in vero spirito di interforze, al prestigio, al peso, al ruolo del nostro Paese nella comunità internazionale. Lunedì vi sarà la consegna delle bandiere di combattimento a due sommergibili nuovissimi. Ammodernare i mezzi costantemente è un'esigenza

non rinunciabile per assolvere alla complessa missione della Marina. Testimonia inoltre la competenza della vostra cantieristica nel progettare e realizzare soluzioni sempre aggiornate, proiettate nel futuro.

Vorrei salutare con commozione - davvero con commozione - i familiari del secondo Capo incursore Alessandro Bergaglio - la signora e i figli - e, ricordandolo, il pensiero si estende a tutti i caduti in servizio. Le loro figure rappresentano un patrimonio della memoria del nostro Paese, che la Marina coltiva concretamente attraverso l'Istituto Andrea Doria.

E il ricordo dei caduti è un ricordo che motiva, tiene ancora più stretti alla bandiera e all'impegno l'equipaggio della Marina. Vorrei rivolgere i miei complimenti ai quattro marinai che lunedì verranno insigniti delle medaglie d'oro e d'argento, e vorrei esprimere un apprezzamento a Giovanni Abagnale, se non ricordo male bronzo alle olimpiadi, argento ai mondiali e oro agli europei, con una gamma di colori di medaglie particolarmente lusinghiera. Un apprezzamento anche ad Andrea Pendibene per la straordinaria traversata in solitaria dell'Atlantico.

Questa è la raffigurazione della grande varietà di capacità e di impegni che la Marina Militare pone in opera. E per questo vorrei esprimere a tutti voi e alle vostre famiglie la riconoscenza dei nostri concittadini.

La storia della Marina è molto lunga, antica, ma la sua festa la presenta sempre giovane.

Auguri!



TUTTI A SALERNO! (lo sbarco dei Marinai d'Italia a Salerno)

Considerato che il precedente si è svolto a maggio, che le condizioni climatiche dell'area salernitana consigliano di svolgere attività all'aperto preferibilmente nel mese di settembre ed inoltre le attività alberghiere di quell'area della Campania offrono nel periodo condizioni particolarmente favorevoli, è stato altresì deciso, in accordo e sintonia con le locali autorità, per il periodo che va da venerdì 23 a domenica 29 settembre 2019.

Salerno sarà la sede del XX Raduno Nazionale, tenuto conto che:

- esiste una lunga tradizione ed una storia marinara della città che, attualmente, è richiamo culturale dell'area a marcato carattere navale e marittimo delle principali attività e dell'economia locali;
- il porto è idoneo all'attracco in banchina di navi di grande tonnellaggio e pertanto di Unità Navali della Marina;
- la città può ospitare i Marinai d'Italia grazie al notevole complesso alberghiero disponibile (ampia disponibilità logistica nell'area), alla sua posizione baricentrica rispetto a rinomate località turistiche (Amalfi e la sua costiera, quella cilentana, sorrentina, ecc.), alla configurazione urbana che consente una buona

ricettività ed un valido sistema di ammassamento/defilamento dei radunisti e, non ultimo, una buona connessione autostradale e ferroviaria sia provenendo da Nord che da Sud;

- è manifesto l'impegno delle Istituzioni locali, soprattutto del Comune, Provincia, Regione e Camera di Commercio, a rendere disponibili le infrastrutture logistiche e a contribuire ai vari eventi connessi al Raduno ed alla "Settimana del Mare".

Per poterlo organizzare al meglio, occorre definire cosa sia un raduno e, nel nostro caso, quali peculiarità abbia il raduno dei marinai. Perché radunarsi deve avere un significato profondo, se migliaia di persone si muovono dalle loro case, perfino da nazioni estere per convenire in una città e vivere insieme questo evento. Per noi marinai ritrovarsi e vivere di nuovo giorni, momenti insieme a tanti altri come noi è più che un semplice incontro, come si diceva a bordo è un "intimo gaudio", è anche contarci quanti siamo e quanti e quali rappresentiamo, quanta altra gente ci sia che prova in nostri stessi sentimenti, l'orgoglio marinaro, la fierezza di far parte della "meglio gioventù", della grande ed

universalmente onorata famiglia marinara italiana. Il raduno è, insomma, parte fondante dell'etica e dell'essere uomini di mare. Non per nulla il marinaio non è riconducibile né sintetizzabile in una professione o un mestiere o un compito, anche se è certamente anche tutto questo, marinaio è colui che racchiude in sé una cultura millenaria, un intero modo di essere, uno stile ed una umanità adusa a percorrere e conoscere i due terzi del globo. Già nell'antichità Tucidide affermava che l'umanità è composta da tre categorie, i vivi, i morti ed i marinai. Il raduno è sentito dunque come impegno personale, proprio contributo al di là delle chiacchiere, dovere compiuto ancora una volta e finché ne siamo e ne saremo capaci e convinti. Non siamo noi, è l'Italia che ha bisogno di vedere, toccare con mano che ci sono ancora cittadini esemplari e coscienti, come i marinai sono sempre stati, sono e sempre saranno, nella buona e nell'avversa sorte e che sono essi i portatori sani di valori irrinunciabili e fondanti una società sviluppata e moderna, con un passato glorioso che la candida ad un glorioso futuro. Il raduno nazionale è certamente l'occasione più favorevole per contribuire a colmare la grande lacuna culturale, presente a tutti i livelli della pubblica opinione, dovuta ad una colpevole e prolungata carenza di cognizioni nel campo marittimo e navale. Esso deve servire dunque ed in primo

luogo per evidenziare, soprattutto ai giovani ed agli studenti, cui il messaggio deve pervenire in via prioritaria ed essere destinato nelle forme e nei contenuti principali, quanto una coscienza ed una reale conoscenza del mare e dei suoi problemi e sistemi sia importante, fondamentale per l'economia e la vita stessa di una nazione come l'Italia. In conclusione, il raduno è occasione unica, periodica ed irrinunciabile, veicolo ottimale per la diffusione della fondamentale cultura che al mare fa capo e si richiama, così da conferire alla città ospitante, a seconda della sua immedesimazione e partecipazione alle varie attività del raduno, il titolo di "Capitale italiana del mare". Una volta, in Italia, ce ne erano, di queste Capitali: oggi ne abbiamo bisogno!

Nei Raduni Nazionali precedenti, a partire da quello di Reggio Calabria, è stato sperimentato con successo il progetto della "Settimana del Mare".

Lo stesso modello, a motivo delle esperienze fin qui maturate e della "qualità" dell'offerta della città, è da riproporre per il XX Raduno Nazionale di Salerno, con eventi che potrebbero interessare realtà ed attività non solo del territorio ma anche a livello nazionale. Pertanto, è intendimento organizzare un'intera settimana di eventi che collochino Salerno al centro dell'interesse e della visibilità di tutte le società, organizzazioni, istituzioni e privati che operano sul mare, vivono e lavorano

su temi legati al mare, così da risultare "l'evento marinaro dell'anno nella Capitale del mare di quell'anno". In sintesi, offrire una panoramica della consistenza, validità e rappresentatività del comparto marinaro italiano, inteso nel senso più ampio, in ogni campo di interesse economico, culturale, sportivo, sociale, ecc..

Il Programma

Una volta consolidato in via definitiva, sarà presentato ufficialmente e congiuntamente dal Sindaco di Salerno e dalla Presidenza ANMI, alla presenza dei partner partecipanti, nella più appropriata sede di Salerno, nei tempi concordati con le altre locali autorità, affinché si ottenga il massimo effetto mediatico e la divulgazione più efficace. All'uopo, sarà dedicata apposita parte del piano di comunicazioni redatto per l'intera manifestazione. A cominciare dalla realizzazione e successiva stampa del manifesto ufficiale del raduno (caratterizzazione a cura del Gruppo di Salerno) contenete l'intero programma, da affiggere nelle principali strade salernitane e, sotto forma di locandina, anche nelle vetrine dei negozi disponibili ad ospitarla. Il manifesto, rappresenta in conclusione il SIMBOLO del XX Raduno su ogni tipologia di comunicazione e sarà riprodotto sulle medaglie commemorative, gadget e oggettistica varia, commercializzabili nella circostanza.





Area Marina Protetta Santa Maria di Castellabate e Costa degli Infreschi

L'Area Marina Protetta (AMP) di Santa Maria di Castellabate, comune che ricade nel Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano e inserito nella lista de "I borghi più belli d'Italia", è stata istituita nel 2009



Ente gestore Ente Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano

Sede
Tenuta Montesani
84078 Vallo della Lucania (SA)
Tel. 0974.719911
Fax 0974.7199217

E-mail
parco@cilentoediano.it

Posta certificata
parco.cilentodianoalburni@pec.it

Sito Web
www.cilentoediano.it

Presidente Tommaso Pellegrino
Direttore Angelo De Vita

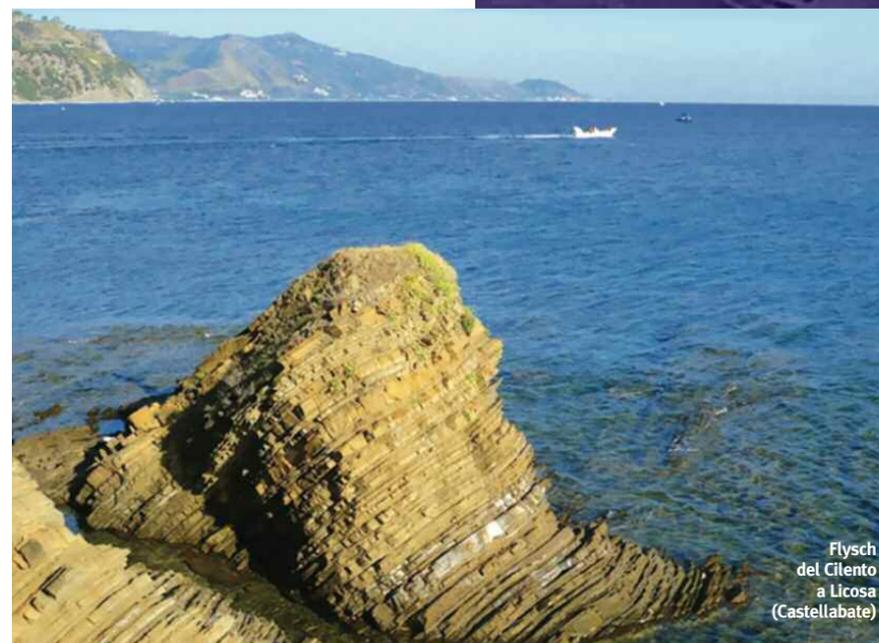
Capitaneria di Porto Salerno
Tel. 089.224544
Locamare Castellabate



Santa Maria di Castellabate

L'area è suddivisa in zone sottoposte a diverso regime di tutela ambientale, tenuto conto delle sue caratteristiche e della situazione socio-economica presente.

La zona A di riserva integrale, quella con maggiore tutela e limitazioni (vieta infatti anche la balneazione), riguarda la costa compresa tra Punta Tresino e Vallone Maroccia. La zona B di riserva generale, che consente anche la balneazione e la navigazione (a velocità non superiore a 5 nodi) a non meno di 300 metri dalla costa, comprende il tratto di mare circostante la zona A di Punta Tresino e il tratto di mare prospiciente la costa tra Punta Torricella e Punta dell'Ogliastro; la zona C di riserva parziale (con limitazioni molto circoscritte) comprende infine il residuo tratto di mare all'interno del perimetro dell'area marina protetta.



Flysch del Cilento a Licosa (Castellabate)

Il territorio

Soprattutto nella zona costiera delle frazioni Licosa e Ogliastro Marina, il territorio è caratterizzato dalla presenza del "Flysch del Cilento", una rarissima tipologia di roccia composta da diverse stratificazioni (costituite tipicamente da alternanze cicliche di livelli di arenaria, di argilla o marna, di calcare) che assumono colori davvero molto particolari e caratteristici. La sua origine è antichissima, risale infatti addirittura all'epoca preistorica. Si sono formati grazie all'azione dell'erosione delle montagne in formazione che sono emerse dal mare, i cui detriti sono finiti poi nelle adiacenze dei bacini marini. Tali rocce, ben visibili in superficie a ridosso delle coste immerse nella macchia mediterranea, degradano lentamente nel mare, estendendosi anche per oltre cinque miglia verso il largo.



Punta Licosa

I fondali antistanti le spiagge del Pozzillo, del Lago e dell'Ogliastro e quelli prospicienti Punta Licosa e l'isola omonima sono in parte ricoperti da ampie praterie di posidonia oceanica, che con la loro presenza svolgono la doppia funzione di tutelare i litorali (smorzando l'effetto erosivo del moto ondoso) e di offrire rifugio ad una gran quantità di specie animali.

Nei fondali questa particolare conformazione rocciosa sedimentaria è formata da numerosissime cavità e spaccature che vengono utilizzate come rifugio da numerose specie di fauna e flora marina come posidonie oceaniche, alcionacei, cernie, saraghi, murene e aragoste.

Le acque intorno a Tresino (a nord dell'AMP) e a Punta Licosa sono un vero scrigno di tesori naturali sommersi.

In queste zone, oltre i 20 m di profondità, s'incontra il coralligeno, la cui crescita è favorita dal gioco delle correnti, che trasportano ricchi elementi nutritivi.

Questi fondali risultano così essere particolarmente frequentati dai subacquei, visto che già a profondità limitate s'incontrano specie di grande bellezza, come madrepora, gorgonie e spugne.



Punta Licosa

Tra queste praterie bisogna tuttavia rilevare la presenza di piccole, ma frequenti, chiazze di un'alga infestante, nota come caulerpa, che sta progressivamente invadendo il Mediterraneo. Questa alga viene diffusa dalle ancore delle imbarcazioni che ne prelevano frammenti in un sito, rilasciandoli in un altro nuovo quando viene dato fondo successivamente.



L'esistenza originaria delle zone di tutela del Parco Nazionale del Cilento e Valle di Diano ha consentito di poter ancora incontrare zone incontaminate in corrispondenza del Promontorio di Tresino e del Promontorio di Licosa.

In altri tratti, ed in particolare lungo le rotte che d'estate vedono il transito delle imbarcazioni dirette verso l'isolotto di Licosa, e nelle piccole cale vicine, l'eccessiva presenza di imbarcazioni ha creato talvolta rischi di un eccessivo impatto ambientale, tanto che si è deciso di istituire una zona B di tutela particolare ed una (inconsueta) sottozona B lasciando tuttavia un corridoio di transito.

A Nord, davanti a Capo Pagliarolo si trovano due zone d'immersione particolarmente adibite al diving.

Le grosse franate di roccia e le grotte sommerse offrono un paesaggio meraviglioso.

A Sud, nella sottozona B si incontra la Secca della Bella, dove a causa della limitata profondità è possibile effettuare lo *snorkeling*, mentre poco più al largo la Caduta della Bella offre viste spettacolari su fondali più elevati.

Davanti alla Spiaggia del Lago, a circa un chilometro dalla riva, vi sono resti archeologici di un certo interesse che attirano numerosi subacquei.

DIVING

Vi sono tutta una serie di belle immersioni che possono essere organizzate con l'aiuto dei Diving Center della vicina Marina di Camerota. Le località d'immersione maggiormente frequentate sono la Cala Fortuna (in cui si aprono ben 6 distinte grotte sottomarine, a profondità che vanno da 1 a 10 m), la Cala Monti di Luna, Punta Falconara e la Magnosa (con una grotta che si apre a 10 m di profondità).

A.S.D. Diving Center Marina di Camerota

Via S. Alfonso 10
84059 - Marina di Camerota (SA)
Cell. 3331521015
www.divingcamerota.it
info@divingcamerota.it

Il Diving Center Marina di Camerota

È un centro di attività subacquee che dal 1992 opera nel settore del turismo subacqueo. Possiede in zona due strutture: una a Marina di Camerota, con la segreteria, la ricarica, le aule per i corsi, l'agenzia di incoming turistico, il laboratorio di riparazione attrezzature.

L'altro diving è situato all'interno del villaggio Black Marlin Club dove viene svolta tutta la parte relativa al mare: per la zona di Palinuro imbarco e sbarco immersioni, centro ricariche, zona risciacquo, spogliatoi, docce, spiaggia, self service.

Centro Sub Ulisse & Shark Diving

L'associazione Shark Diving è stata creata secondo finalità di carattere sportivo, culturale, turistico, di valorizzazione e conservazione del territorio formando così gli allievi, secondo le scrupolose direttive delle didattiche CMAS e PADI. La Shark Diving inoltre, promuove la valorizzazione e la salvaguardia dell'ambiente marino e di quello archeologico sommerso, stabilendo rapporti lavorativi con enti pubblici e privati.

L'associazione Shark Diving diventa sempre più operativa sul territorio grazie alla fusione con il Centro Sub Ulisse, situato direttamente nel porto di Baia.

Per info corsi CMAS e Visite al Parco
Giuseppe: 340 5353066
Responsabile Manutenzione Parco di Baia e Gaiola.
Esegue lavori e recuperi con Marine Sub
Samuele Carannante: 338 2918942

Si ricorda a tutti i sub che, presso il distretto sanitario di Marina di Camerota è presente una Camera Iperbarica attiva durante la stagione da aprile ad ottobre.

Shark Diving
Via Epomeo, 57 - Napoli
<http://www.sharkdiving.it/>

Centro Sub Ulisse
Presso il Porto di Baia



Statua subacquea di Padre Pio

Il paese di Marina di Camerota è il palcoscenico di un evento particolare: in un'atmosfera suggestiva, infatti, si svolge ormai da diversi anni nel mese di settembre la cerimonia di immersione subacquea, da parte di moltissimi sub che provengono da tutta l'Italia, con deposizione di un omaggio floreale alla statua del Santo Pio, sui fondali di Cala Fortuna.

La manifestazione è l'epilogo del lavoro del Comitato per Padre Pio e del Diving Center Marina di Camerota.

La statua è visibile a chi fa immersioni in questa zona nella Cala Fortuna su un fondale di circa 11 metri, dove la natura circostante, con stelle marine e posidonie ed una parete di gorgonie gialle che fa da prezioso sfondo a questo simbolo di pace per tutti gli uomini.

La foto di Padre Pio è stata gentilmente concessa da Paolo - Diving Center Marina di Camerota



Spiaggia del Lago, resti archeologici sul fondale

La natura

Nel 2006 nella Baia Arena di Ogliastro Marina si è assistito anche alla deposizione di numerose uova di tartaruga del tipo Caretta caretta.



Nell'ambiente terrestre, soltanto sull'isola di Licosia, vive la rarissima lucertola endemica "Podarcis sicula klemmeri", che presenta una bella livrea verde e azzurra.

Un uovo di Caretta caretta appena schiuso



Foto Riccardo M. Cipolla

A Castellabate la formazione vegetale arbustiva dominante è la macchia mediterranea con carrubi, mirti, ginepri, corbezzoli, pini d'Aleppo e rari endemismi, come la ginestra del Cilento (Genista cilentina) o la Primula palinuri specialmente nella zona costiera.

Nei territori che non costeggiano il mare prevalde

gono gli alberi simbolo del Cilento: l'ulivo e il fico. E poi il giglio di mare (il Pancratium Maritimum), un fiore selvatico che cresce spontaneamente sui litorali sabbiosi (soprattutto nella frazione Lago), tutelato con ordinanza comunale che ne vieta la raccolta in quanto specie rara e vulnerabile.



Pini d'Aleppo



Costa degli Infreschi e Marina di Camerota

Tra Torre di Cala Bianca e Torre degli Infreschi si trova uno dei tratti più vari ed interessanti, dal punto di vista naturalistico, dell'intera costa. Sui fondali s'incontrano ampie praterie di posidonia oceanica, campi di nacchere, falesie ricche di coralligeno, grotte subacquee d'ogni tipo. Questa è la ragione per cui tra Punta Iscotelli e Cala Falconara è stata istituita la zona A di riserva integrale. Poco più a Nord-est si incontra invece la baia di Porto Infreschi che è l'area maggiormente interessata alla presenza turistica. Tra le caratteristiche più interessanti di questo tratto di costa c'è indubbiamente da ricordare l'abbondanza di grotte e cavità carsiche poste intorno al livello del mare, poco sopra o poco sotto la superficie.



Ente gestore

Rivolgersi momentaneamente al Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano

Tel. 0974.719911
Fax 0974.7199217

E-mail
ente@pncvd.it

Sito web
www.pncvd.it

Capitaneria di Porto Salerno
Tel. 089.224544

Locamare Castellabate
Locamare Scario



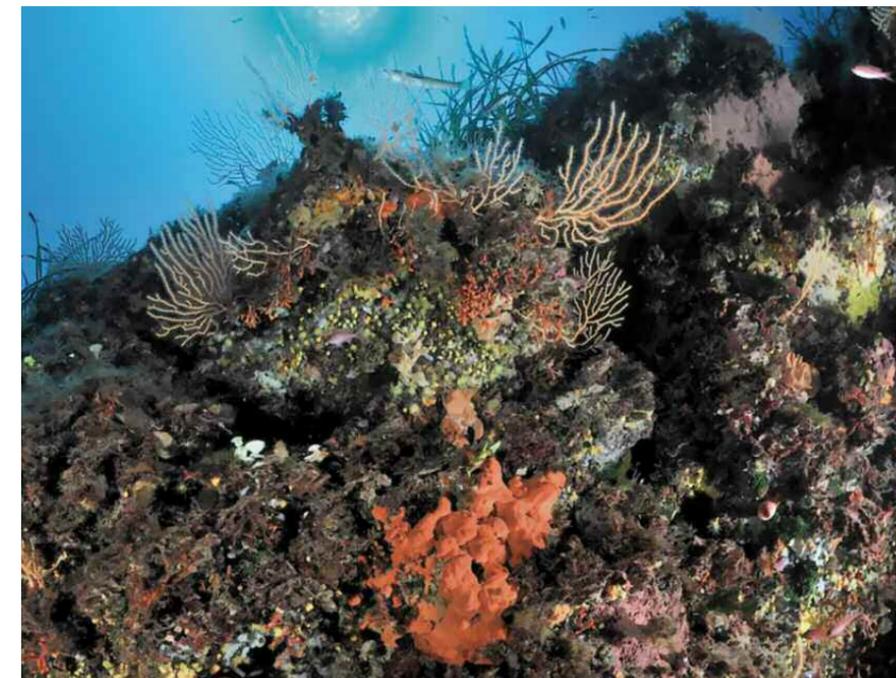


Il nome stesso di Costa degli Infreschi si riferisce alla presenza di risorgive d'acqua dolce lungo la costa e, difatti, le grotte sono state formate dall'effetto combinato dei marosi con quello dei fenomeni carsici di acque dolci che s'infiltrano sottoterra.

Con il trascorrere dei secoli alcune grotte sono finite sott'acqua, altre al contrario si trovano a quote di 5-10 m sul livello del mare, a ridosso della grande spiaggia di Cala Cefalo, ora posizionata a qualche decina di metri dalla battigia.

A Cala dei Morti c'è, ad esempio, una grotta che si apre immediatamente sotto il livello del mare. Una volta all'interno, basta percorrere pochi metri in apnea per ritrovarsi in un ambiente più ampio, dove procedere all'asciutto.

La grotta di Cala Fetente, invece, deve il suo sgradito nome alle esalazioni solfuree. Le grotte presenti su questa costa hanno caratteristiche molto varie, inoltre



un gran numero di queste cavità sono facilmente accessibili: a piedi, ai nuotatori dotati di sole maschera e pinne, o, per quelle più impegnative, a subacquei. In alcuni casi vi sono anche grotte accessibili con una barca, dato che l'ingresso è sufficientemente ampio.

La Risorgiva di Punta Infreschi, ha l'ingresso posto a circa 2 m sotto la superficie del mare, e subito dopo presenta una galleria di 35 m, al termine della quale s'incontra una piccola sorgente d'acqua dolce.

Poco più a sud, a 50 m dalla costa ed alla profondità di 16 m si trova un'ampia caverna, detta il Camino per la presenza di un ripido camino ricco di concrezioni, che si arrampica per un'altezza di circa 5 m. La cavità più famosa dell'intero litorale si trova nei pressi di Cala Falconara ed

ha il suggestivo (e meritato) nome di Grotta dell'Alabastro. Vi si accede attraverso un passaggio subacqueo alla profondità di circa 4 m, da cui si passa alla grande sala. Da questo punto è possibile proseguire la visita a snorkel, abbandonando temporaneamente le bombole. La sala offre una serie di immagini suggestive, con colonne di concrezioni di

alabastro che formano figure suggestive. La visita prosegue attraverso altre sale di varie dimensioni, con blocchi d'alabastro ed addirittura un grosso tronco d'albero che il mare ha misteriosamente trasportato fino a quaggiù, tanto da incastrarlo sul fondale. L'ultima sala è piuttosto bassa e ricca di concrezioni sulle pareti, tanto da poterci arrivare so-



lo strisciando (per questo è pericolosa durante la fase di marea). Oltre alle numerose grotte, le falesie della costa offrono splendidi spettacoli variopinti di colori sgargianti, grazie ai grandi ventagli di gorgonie rosse e gialle, alle margherite di mare, alle spugne multicolori.



Varo di nave *Angelo Cabrini*

Luciano Grazioli - Presidente del Gruppo di Messina

Nell'assolata e calda mattinata del 26 maggio si è svolta la cerimonia del varo di nave *Angelo Cabrini* presso il cantiere navale della Intermarine (SpA), di Messina.

Un varo un po' particolare, in quanto la nave è stata messa in mare per mezzo di un carro ponte che l'ha trasportata dal piazzale alla vicina darsena.

L'unità, ufficialmente denominata "U.N.P.A.V. - Unità Navale Polifunzionale ad Altissima Velocità", formerà la classe "Incursori" con la seconda, in avanzato stato di allestimento presso lo stesso cantiere.

Le due unità, realizzate in materiali compositi di elevata resistenza e ridotto peso, sono state "sfornate" presso il cantiere di Sarzana della stessa Intermarine e quindi rimorchiate a Messina per l'allestimento e la messa a punto finale.

Le caratteristiche principali della nave (dimensioni f.t.m. 44,16 x 8,4 x 1,5, dislocamento 190 t, velocità 32 nodi) la rendono idonea a diverse missioni: anche se principalmente destinata al supporto del Gruppo Incursori, ove necessario potrà concorrere al controllo dei traffici marittimi e dei flussi migratori ed al contrasto dei traffici illeciti.

Tale versatilità è supportata da sofisticate apparecchiature, tutte di produzione nazionale, per l'abbattimento delle segnature radar, acustiche e termiche, mentre la spinta automazione le consentirà di operare con un equipaggio numericamente ridotto.



Lo schieramento d'onore

- Bandiera di Guerra del Raggruppamento subacquei ed incursori,
- Labaro dell'istituto del Nastro Azzurro;
- Gonfaloni della Regione Siciliana e della Città Metropolitana di Messina;
- Gonfalone della città di Messina, decorato di MOVIM;
- Medagliere della Marina Militare, affidato al Gruppo di San Cataldo;
- Vessilli dei Gruppi ANMI di Catania, Messina, Taormina, Pozzallo e San Cataldo.

Presenti alla cerimonia le principali autorità civili e militari cittadine, fra cui il Prefetto, il comandante della Divisione Carabinieri Culqualber, i Comandanti di Marina Sicilia e di Marisuplog Messina.

Ad onorare la cerimonia la presenza della N.D. Maria Guglielmina Rizzo, figlia della M.O.V.M. Luigi.

Per l'ANMI presenti il Consigliere Nazionale C.V. Mario Dolci ed il Delegato Regionale C.A. Enzo Tedone.

Ha aperto la cerimonia il Direttore del Cantiere, ing. Antonio Bacchione, che ha dato voce all'orgoglio delle maestranze per aver portato a termine l'allestimento con ben cinque mesi di anticipo sulla scadenza contrattuale.

Quindi il dott. Antonio Parisi, Presidente della società Intermarine, dopo aver tracciato velocemente la storia delle costruzioni di aliscafi nel cantiere, ha espresso la soddisfazione del management per la commessa ricevuta e l'ottimo lavoro svolto localmente, e si è augurato che il rapporto con la Marina Militare continui proficuamente per entrambi.

Nella sua allocuzione il Capo di Stato Maggiore della MM AS Valter Girardelli, dopo aver ricordato la ricorrenza



del centenario della fine vittoriosa della Prima Guerra Mondiale, ha tracciato un rapido excursus dei risultati conseguiti dalla Forza Armata in quel conflitto, per illustrare poi i programmi di nuove costruzioni, destinate a sostituire il naviglio vecchio ed obsoleto.

Il Primo Cappellano militare Capo mons. Andrea di Paola ha impartito la benedizione alla nave, seguita dalla lettura della Preghiera del Marinaio e della motivazione della M.O. conferita al S.T.V., poi A.S., Angelo Cabrini. La Madrina del varo, signora Anna Accardo, madre del 2° Capo Incursore Nicola Fele, Caduto in servizio e decorato di M.O. al Valore di Marina, ha tagliato la sagola che ha sbloccato la rituale bottiglia che si è felicemente infranta sulla fiancata della nave.

Il Direttore del Cantiere ha ordinato l'avvio della procedura di varo ed il carro ponte con la nave si è spostato lentamente fino alla darsena e qui ha messo in mare l'imbarcazione alla quale è stato assegnato il distintivo ottico P 420, già attribuito al radiato aliscafo Sparviero.



Schieramento ANMI



Dopo la cerimonia, l'Ammiraglio Girardelli si è brevemente intrattenuto con i soci dei Gruppi ANMI che sono intervenuti

Gli Internati Militari Italiani nei lager del Terzo Reich: esempio di disciplina e di fedeltà

Alessandro Ferioli - Saggista

Tra le componenti che presero parte alla Resistenza italiana all'invasore tedesco e ai residui fascisti, dopo l'8 settembre 1943, risalta per alcune caratteristiche quella dei militari italiani che, per essersi opposti all'ex alleato e aver scelto di non collaborare furono disarmati (talvolta dopo duri combattimenti), stipati su convogli ferroviari e deportati nei lager del Terzo Reich. Difatti si colloca per la sua stessa natura al crocevia fra sistema concentrationario nazionalsocialista e resistenza in senso lato, in una prospettiva storica "lunga" che affonda alcune delle sue radici ideologiche nel nostro Risorgimento, ed è una storia di prigionieri e al contempo di

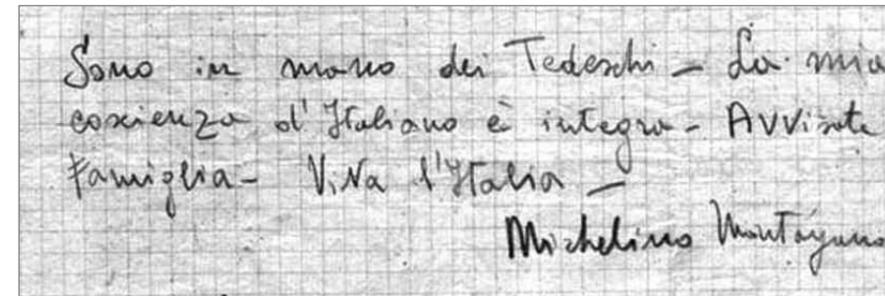
patrioti saldamente inserita nell'ambito delle differenti forme di resistenza europea all'oppressione nazifascista. Come è noto, già dal mese di maggio Hitler e l'*Oberkommando der Wehrmacht* avevano pianificato il da farsi in previsione del crollo del Fascismo e dell'uscita dell'Italia dal conflitto.

In particolare, subito dopo la sostituzione di Mussolini con il maresciallo d'Italia Badoglio affluirono nella penisola consistenti truppe tedesche, ufficialmente per contenere l'avanzata degli angloamericani, mentre sui fronti di guerra ancora aperti si preparava la resa dei conti con le grandi unità italiane che, in caso di armistizio

separato, sarebbero potute passare ai movimenti di resistenza locali o trattare con essi le modalità di rimpatrio. Al momento dell'annuncio dell'armistizio, nel tardo pomeriggio dell'8 settembre, mentre i comandi italiani rimanevano per almeno tre giorni privi di ordini, i tedeschi di contro poterono mettere in esecuzione senza indugi l'Operazione "Alarico", che prevedeva con gli specifici piani "Achse" e "Schwarz" la liquidazione delle forze militari italiane, con la conseguente requisizione di armi e materiali e l'occupazione dei punti d'interesse strategico nell'Italia centro-settentrionale per garantirsi il pieno controllo della penisola.



Il comandante Brignole dopo la liberazione



L'operazione, soprattutto grazie al disorientamento dei reparti e del crollo delle strutture direttive apicali, si concluse con il disarmo di circa un milione di militari e la cattura di circa 800.000 di essi, nonché

Il comandante Brignole



con l'occupazione di buona parte d'Italia e il controllo tedesco dei territori occupati nei Balcani, nel Mare Egeo e nella Francia meridionale.

Hitler non volle considerare i soldati catturati come prigionieri di guerra, sia perché non riconosceva come Stato belligerante il "Regno del Sud" con il governo Badoglio (va ricordato che la dichiarazione di guerra alla Germania da parte di quest'ultimo avvenne soltanto il 13 ottobre, lasciando per 35 giorni la truppa di stanza al di fuori del territorio metropolitano senza lo status di combattente regolare) sia per la costituzione della Repubblica Sociale Italiana, che accreditandosi come Stato sovrano alleato del Terzo Reich pose la sua tutela sui militari ivi detenuti: perciò i prigionieri furono inquadrati secondo lo status di Internati Militari Italiani (I.M.I.), che nel diritto internazionale si applica a una diversa fattispecie, e privati di gran parte delle garanzie previste dalle Convenzioni internazionali.

Le autorità germaniche misero in atto molti e aggressivi tentativi per indurre gli internati italiani ad arruolarsi nelle loro forze armate o nelle costituende divisioni della RSI o per spingere gli ufficiali (esclusi dal lavoro obbligatorio) ad accettare di sostituire nelle attività produttive i tedeschi chiamati alle armi.

Gli strumenti usati per piegare i nostri soldati nei lager furono costituiti dalle caratteristiche dell'ambiente (il lager stesso,

ma anche la fame e il freddo), dal trattamento inflitto (l'insufficiente alimentazione e le violenze) e dalla martellante propaganda nazifascista.

Nonostante tutto ciò, giorno dopo giorno, una larga parte degli internati rifiutò di aderire alla repubblica di Mussolini e, nel caso degli ufficiali, anche alle proposte di lavoro. La resistenza nei lager interessò uomini di tutte le Forze Armate (Esercito, Marina e Aeronautica), ma anche finanzieri e guardie di P.S., cappellani militari e crocerossine.

Fu quindi una resistenza con le stellette, di massa, in obbedienza al dovere prescritto dai regolamenti militari e sostenuta



Il tenente Michele Montagnano

Alessandro Ferioli



Docente a t.i. di Lingua e letteratura italiana e di Storia, presta servizio nelle scuole superiori statali. È autore di diversi volumi collettanei, ha promosso e curato l'edizione di memoriali e diari di prigionia ed ha collaborato - con oltre 360 fra articoli e saggi - con riviste quali «Nuova Storia Contemporanea», «Quaderni medievali», «Archivio Trentino», «l'Impegno», «Ricerche Storiche Salesiane», «Rivista Marittima», «Rivista Militare», «Rivista Aeronautica», «Rivista della Guardia di Finanza», «Informazioni della Difesa», «Rivista Militare della Svizzera Italiana», «Marinai d'Italia», «Noi dei lager», «Rassegna della ANRP» (poi «Liberi»), «Triangolo Rosso» e molte altre. Ha scritto per i quotidiani «Il Resto del Carlino», «Avvenire» e «Il domani di Bologna». È stato insignito delle onorificenze di Cavaliere (2008) e di Ufficiale (2012) dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana.

dall'onore, dalla fedeltà e dalla fermezza: giustamente un ex internato come il giurista Roberto Socini Leydendecker affermava che "non vi è dubbio che di vera e propria guerra si è trattato, guerra che ha avuto i suoi caduti, i suoi feriti, i suoi malati, combattuta con le sole armi dell'onore, della fedeltà alla Patria e agli ideali della libertà e della giustizia".

La resistenza degli I.M.I. fu importante numericamente e moralmente, sia perché riguardò oltre 600.000 militari effettivamente resistenti e coinvolse anche le loro famiglie in patria, sia poiché - pur nell'impossibilità di conguagliare oggi le singole motivazioni individuali su uno o pochi temi -



essa valse come una sorta di referendum popolare spontaneo di massa contro il nazifascismo, contribuendo a screditare la repubblica di Mussolini. Oltre 50.000 internati non tornarono più e ancora a tutt'oggi è difficile quantificare il numero dei deceduti dopo il rimpatrio per le malattie contratte in prigionia.

Il rifiuto degli IMI a collaborare con il nazifascismo fu un rifiuto difficile, replicato più volte, che attraversò diverse fasi: un primo "no" fu quello dichiarato subito all'indomani dell'8 settembre '43 e per i mesi di ottobre e novembre, nei confronti dei tedeschi che in linea di massima chiedevano un impegno di fedeltà verso Hitler per continuare la guerra; un secondo diniego fu contro il fascismo della R.S.I. e contro la proposta d'arruolamento nelle costituite divisioni del maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani; il terzo "no", infine, fu quello pronunciato dagli ufficiali a fronte delle istanze a lavorare per i tedeschi in Germania o in Italia. Si badi che, se il primo rifiuto poteva apparire ai più come naturale e istintivo, anche tenuto conto del trattamento adottato dai tedeschi all'indomani dell'armistizio, assai più consapevoli dovettero essere i due successivi, poiché le sollecitazioni erano, rispettivamente, di riprendere la guerra per la propria Patria, servendo agli ordini di uno tra i più prestigiosi generali italiani, o di svolgere attività lavorativa, migliorando così la propria situazione dopo mesi di regime duro, ma senza implicazioni troppo compromettenti.

La giustificazione del rifiuto, quindi, in molti casi non fu sempre "chiusa" e immodificabile ma piuttosto, quand'anche scaturita da una repulsione spontanea, ebbe sovente una maturazione nello spazio della coscienza, durante la quale si chiari e precisò, acquisendo una lucidità che magari non possedeva all'origine. Inoltre la resistenza morale degli internati doveva confrontarsi con le miserevoli condizioni di vita, che non di rado peggioravano (con aumento delle malversazioni) a ogni rifiuto. Non lo si ricorda mai, al proposito, ma tra coloro che patirono di più vi furono senz'altro quelli provenienti dal Meridione d'Italia che il fronte di guerra tagliò fuori dai contatti epistolari con le famiglie, aggiungendo un ulteriore dolore spirituale a una condizione già difficile.

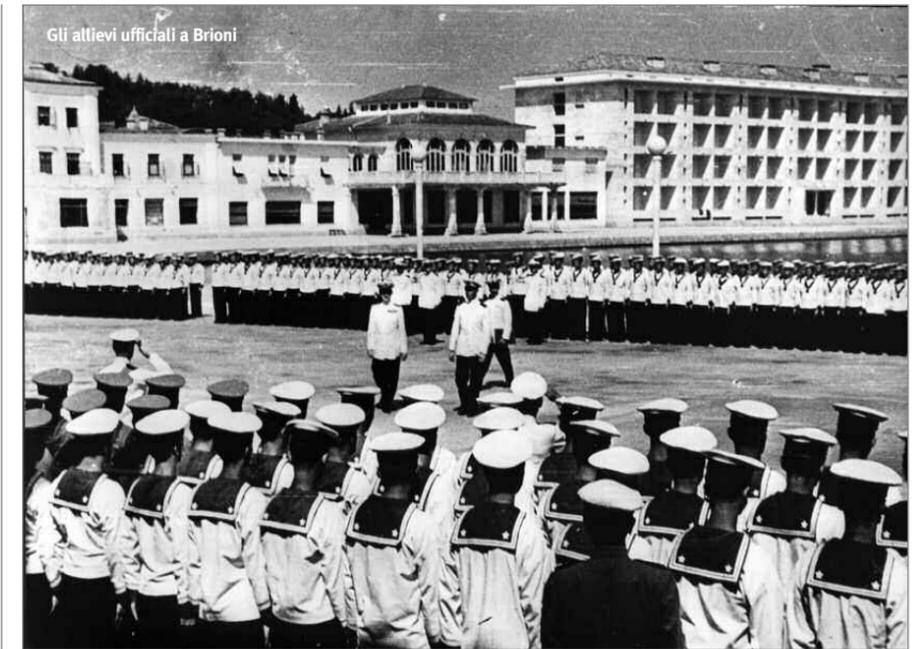
Pertanto la ricerca ha avvertito la necessità di indagare i motivi del rifiuto, anche per chiarire le ragioni di quel comportamento apparentemente così contrario all'istinto di sopravvivenza innato nell'uomo. La scelta degli I.M.I. fu analizzata con metodo sociologico da G. Caforio e da M. Nuciari ("NO!": i soldati italiani internati in Germania: analisi di un rifiuto, Milano, Angeli, 1994), i quali per la prima volta spostarono la ricerca dal piano della memorialistica (talora priva della necessaria obiettività) a quello più rigoroso dell'indagine scientifica. Gli autori, nell'esaminare i diversi moventi, non mancarono di rilevare come i punti di riferimento più importanti fossero la fedeltà al giuramento,



Ten. Col. Alberto Guzzinati

la fede religiosa, l'attesa e la speranza del ritorno, l'esempio dei superiori, l'ideologia, la stanchezza della guerra e il desiderio di farla terminare con la sconfitta tedesca, l'ostilità e la diffidenza verso tedeschi ed emissari della repubblica, l'avversione all'idea di combattere contro altri italiani. Certamente la forte coesione trovata fra gli internati in certi lager si dovette anche alla presenza di un Anziano del Campo (una delle poche figure che i tedeschi riconoscevano in una certa misura, in analogia con l'articolo 43 della Convenzione di Ginevra del 27 luglio 1929) di valore e prestigio personale: a Sandbostel la resistenza si organizzò soprattutto intorno al tenente di vascello Giuseppe Brignole, medaglia d'oro al valore militare, che seppe cementare un forte spirito di fermezza e di solidarietà che poi fu portato dai vari gruppi di ufficiali negli altri campi in cui essi furono trasferiti successivamente (cfr. A. Ferioli, *Giuseppe Brignole: un comandante italiano nei campi di prigionia*, "Rivista Marittima", n. 3/2003). Un altro personaggio di grande rilievo fu il tenente colonnello Alberto Guzzinati, che nel Campo di Fallingbostel marcò la resistenza al lavoro con le parole lapidarie, inserite in una protesta da presentare al comando tedesco, che rimasero per sempre impresse nei suoi ufficiali: "Noi non vogliamo, non dobbiamo, non possiamo riconoscere il governo di Mussolini; noi ci consideriamo nemici della Germania e della repubblica italiana

[di Salò, ndr]; noi non vogliamo né possiamo lavorare per la resistenza tedesca e rifiutiamo ogni collaborazione". Un altro importante ufficiale fu il tenente colonnello Pietro Testa, anziano nell'*Oflag 83* di Wietendorf e, come tale, punto di riferimento degli ufficiali resistenti di cui poi egli stesso scrisse la storia in un'ampia relazione (P. Testa, Wietendorf, Leonardo, Roma 1947, 2ª ed., CSDI, Roma 1973). Per la R.S.I. il problema dell'assorbimento dei militari già in servizio – effettivi, di complemento o di leva – era vitale per un buon avvio della nuova realtà statale. Difatti l'adesione dei militari doveva apparire come la prova più evidente della legittimità del nuovo Stato e della continuità, per lo meno istituzionale, con il vecchio regime: se i militari dovevano fedeltà alla Patria, cui erano vincolati dal giuramento prestato, il loro passaggio alle dipendenze della R.S.I. avrebbe costituito il più vistoso riconoscimento della repubblica sia in politica interna che nelle relazioni internazionali; inoltre avrebbe legittimato un eventuale arruolamento di militari di leva, disincentivando gli antifascisti che già cominciavano le prime azioni. Tale operazione investì soprattutto gli I.M.I., che rappresentavano una consistente forza combattente catturata in territorio metropolitano e sui vari fronti di guerra. Cosicché Mussolini, con l'Ordine del giorno n. 7 del 17 settembre, dichiarò gli ufficiali liberi dal giuramento prestato al Re, mentre in seguito, con l'articolo 8 settembre: morte della monarchia, spiegò che la R.S.I. serviva per mantenere fede "a un impegno solenne preso a nome del popolo dall'ex-re", ossia quello assunto con l'entrata nel conflitto. Alla fedeltà al legittimo Capo dello Stato si cercava quindi di sostituire una diversa concezione di fedeltà: alla patria invasa, all'ex alleato tedesco e all'onore individuale. Gli internati militari, quindi, negando l'adesione alla R.S.I. ne minarono la legittimità alle fondamenta e rifiutando talvolta apertamente di riconoscere come connazionali i militari italiani coi gradi repubblicani, o contestandone il grado, negandone la legittimità anche davanti all'opinione pubblica nazionale e alla diplomazia internazionale. Alcuni internati vissero situazioni estreme: 860 furono inviati a lavorare come schiavi nel lager di Dora-Mittelbau, dove lo scienziato Wernher von Braun, poi passato alla NASA negli anni della conquista dello spazio, aveva impiantato la fabbrica di armamenti missilistici V1 e V2 (cfr. A. Ferioli,



Gli allievi ufficiali a Brioni

Dal lager sotterraneo alla luna, "Rivista Militare", n. 3/2003, pp. 76-85). Non pochi, inoltre, finirono in terribili campi di punizione per avere alimentato la resistenza o per essersi opposti platealmente ai tedeschi. È il caso dei 44 ufficiali che nel "Campo 83" presso Wietendorf, nella Bassa Sassonia, il 24 febbraio 1945 si offrirono al posto di 21 colleghi prescelti per la decimazione in conseguenza del rifiuto di massa di avviarsi ai lavori cui i tedeschi cercavano di obbligarli: condannati a morte, i 44 furono inviati nel campo di concentramento di Unterliss. Lì subirono vessazioni dalle guardie e dai prigionieri di altre nazionalità, cosicché alla liberazione del Campo da parte degli inglesi il gruppo registrava sei deceduti. L'unico reduce ancora in vita, Michele Montagano, è stato recentemente insignito dell'onorificenza di Cavaliere di Gran Croce dell'Ordine al Merito della Repubblica per iniziativa personale del Capo dello Stato (cfr. A. Parodi, *Gli eroi di Unterliss. La storia dei 44 ufficiali IMI che sfidarono i nazisti*, Milano, Mursia, 2016). Va inoltre osservato che quella degli I.M.I. fu una resistenza in buona parte di giovani e giovanissimi. Cresciuti sotto il fascismo ed educati nelle scuole al culto di valori astratti e alla propaganda di regime, essi furono costretti ad appropriarsi improvvisamente della loro stessa vita, assumendosi la responsabilità di ogni atto e compiendo scelte gravide di conseguenze letali.

Ricordo soltanto due esempi. Il primo è quello degli allievi ufficiali di complemento del IX Corso Preliminare Navale dell'Accademia Navale di stanza a Brioni, che dopo l'armistizio furono praticamente consegnati senza resistenza di sorta, benché si trovassero su territorio italiano occupato illegalmente dai tedeschi dopo la dichiarazione d'armistizio. Da Pola furono trasferiti a Venezia e lì caricati su un convoglio che lungo la linea Venezia-Treviso-Udine li condusse fino alla *Stammlager 317* di Markt Pongau in Austria dove, tolti i fuggitivi e una trentina di aderenti alle SS, i rimanenti furono avviati ai campi di lavoro, a gruppi, prendendo direzioni differenti (una settantina in Austria e la gran parte nella Germania settentrionale) e occupazioni lavorative diverse (i più furono utilizzati in fabbriche, altri a scavare canali e gallerie o nella costruzione di strade). Alla loro vicenda è dedicato il romanzo di Oreste del Buono, *Racconto d'inverno* (1945), diversi volumi di reduci e un mio articolo (*L'armistizio a Brioni e la cattura degli allievi dell'Accademia Navale*, "Noi dei Lager", n. 3-4/2013). La legge n. 858 del 18 dicembre 1973 ricobbe ai frequentatori del IX Corso che non avevano completato l'iter formativo il grado di guardiamarina. Il secondo esempio da ricordare è quello dei 244 sottotenenti di cavalleria di prima nomina che non avevano ancora prestato il giuramento e che a Przemyl di Neribka, nel novembre del '43, chiesero al colonnello Luigi De

Gli allievi ufficiali a Brioni



Micheli di poterlo prestare nel lager per rinforzarsi nella decisione di non aderire alla Repubblica Sociale. Va evidenziato che qualche giorno più tardi si presentarono allo stesso De Micheli anche tre soldati, che ancora non avevano giurato e che chiesero di poterlo fare davanti a lui, a conferma che il significato del giuramento non era appannaggio soltanto degli ufficiali. Il fatto costò all'ufficiale superiore l'invio prima a un campo di concentramento e poi al carcere a vita a Torgau, dove fu liberato dagli Alleati (Il lungo inverno dei lager. Dai campi nazisti trent'anni dopo, a cura di P. Piasenti, ANEI, Roma 1976, pp. 127-129). Rispetto del giuramento e disciplina sono quindi le doti più preziose che gli I.M.I. hanno consegnato al personale delle Forze Armate e alla Nazione. Nonostante le vessazioni e i decessi, la resistenza degli I.M.I. acquistò una certa incisività col trascorrere dei mesi: il loro rifiuto di combattere sottraeva uomini all'esercito di Salò e quello degli ufficiali di lavorare impediva di avviare al fronte i giovani tedeschi. Il 20 luglio 1944, durante l'incontro dopo il fallito attentato, Mussolini e Hitler concordarono la cessione degli internati alla Germania per l'impiego in attività produttive: gli internati divennero perciò "liberi lavoratori" e dal mese di agosto il termine di internato fu sostituito con quello di lavoratore civile: una nuova condizione di libertà che, in effetti, si ridusse pressoché soltanto alla perdita delle stellette, ma che sgravava la sedicente potenza protettrice (cioè la R.S.I.) dall'obbligo formale di versare alle famiglie l'acconto di un terzo dello stipendio. Si trattava di un espediente per escludere in maniera definitiva i nostri soldati da qualsivoglia tutela internazionale e dai controlli che da più parti si richiedevano.

Anche qui, comunque, gli I.M.I. in buona parte non furono passivi. Gli appunti di diario di Alberto Gorni (Diario della mia prigionia: appunti di un internato militare italiano in Germania 1943-1945, a cura di A. Ferioli, Il Mascellaro, Castel Maggiore 2009) sono eloquenti: il 26 agosto 1944 egli scrive che "c'è stata l'adunata e ci è stato chiesto se eravamo disposti a firmare per passare civili: nemmeno uno ha aderito"; un mese dopo, domenica 24 settembre, annota che in occasione della libera uscita "ci dicono che siamo civili". Anche nel caso degli allievi ufficiali di Brioni il passaggio alla nuova condizione fu effettuato senza neppure avvertirli, cosicché i più ne vennero a conoscenza casualmente leggendo una copia del periodico filonazista "La voce della patria" (M. Fumarola e S. Ghezzi, *Quelli di Brioni... I figli degli anni terribili*, Besa Editrice, s.l., s.d., p. 81). La firma d'accettazione alle dichiarazioni di adesione fu in molti casi estorta con la promessa d'un miglioramento delle condizioni di vita o con le minacce, mentre laddove gruppi compatti di militari resistettero a qualunque intimidazione fu la polizia stessa a firmare per loro. Ecco il grande successo diplomatico della R.S.I.: la civilizzazione fatta d'ufficio, per via meramente burocratica e di nascosto. La questione del lavoro fu tra le più delicate per gli ufficiali internati, poiché a partire dalla fine di luglio 1944, stante il ridotto numero di volontari racimolati, i tedeschi cominciarono le precettazioni di giovani ufficiali di complemento, forzandone molti al lavoro "obbligatorio" nonostante il loro deciso rifiuto: a ragione il tenente colonnello

Testa stabilì perciò la definizione di tale procedura come avviamento coatto al lavoro imposto o forzato. A partire dalla fine di ottobre cominciarono a Wietzendorf le coercizioni di massa, e dal 24 gennaio 1945 un ordine superiore obbligò al lavoro tutti gli ufficiali, compresi quelli superiori e gli effettivi: dal giorno successivo una commissione "di autentici negrieri" cominciò a selezionare gli ufficiali da avviare al lavoro in base alle condizioni fisiche. Il risultato fu quello che Testa definì un vero e proprio "mercato degli schiavi", che fu praticato pressoché in tutti i campi per gli ufficiali. Sulla questione del lavoro, quindi, si combatté una delle battaglie morali più importanti per gli ufficiali internati e proprio su di essa insistette l'attività resistenziale degli intellettuali impegnati nei campi. Anche dopo la liberazione dei lager da parte degli Alleati a Ovest e dei Russi a Est, dovettero passare ancora mesi prima che si compissero le operazioni di rimpatrio. Non è mai lecito generalizzare, ovviamente, ma va detto che per gli internati militari l'impatto al ritorno in patria fu amaro, sia per le difficoltà di reinserimento tipiche dei reduci della Seconda Guerra Mondiale (si veda il libro di S. Frontera, *Il ritorno dei militari italiani internati in Germania: dalla "damnatio memoriae" al paradigma della Resistenza senz'armi*, Ariccia, Aracne, 2015) sia perché i simboli delle Forze Armate, e forse specialmente quelli della Marina, che molti di essi ancora indossavano erano considerati per antonomasia quelli della fedeltà alle istituzioni, talché l'epiteto di "badogliano" e l'aggettivo "regio" continuarono talora ad accompagnare sfavorevolmente i reduci nelle relazioni con le nuove autorità.

Da parte tedesca abbiamo oggi il riconoscimento, sempre più completo, del complesso di crimini commessi ai danni degli italiani dopo l'8 settembre. Grazie anche all'A.N.E.I. e all'A.N.R.P. - le due associazioni che hanno raccolto gli ex internati e ne custodiscono la memoria storica - la rivendicazione della resistenza degli I.M.I. è oggi riconosciuta appieno dalla Germania, perché scevra da rivalse antistoriche nei confronti di quello che oggi è uno Stato democratico, ma condotta nell'ottica della realizzazione di una memoria condivisa nell'amicizia e nel dialogo fra i popoli.



Raduno di marinai a Wietzendorf dopo la liberazione



Associazione Nazionale Marinai d'Italia
in collaborazione con MSC Crociere



Crociere 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 "Crociere 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 tutte le informazioni, l'organizzazione tecnica e le prenotazioni, la Presidenza Nazionale, in accordo con MSC Crociere, ha dato l'incarico all'agenzia "I Viaggi delle Meraviglie S.r.l." sita in Roma in Viale Trastevere, 117-121 (contattabile via telefono allo 06.53.27.43.74 oppure all'indirizzo e-mail info@iviaggidellemeraviglie.com) che opererà attraverso un service dedicato a disposizione dei Soci ANMI dal lunedì al venerdì dalle 10,00 alle 13,00 e dalle 15,00 alle 18,00.

Per motivi di semplicità ed omogeneità organizzativa si raccomanda a tutti i Gruppi e/o Soci di fare esclusivo riferimento alla citata agenzia la quale, tra l'altro, per chi lo desidera, offre modalità agevolate di pagamento (da richiedere e valutare direttamente).

LE ATTIVITÀ PROGRAMMATE SARANNO RISERVATE ESCLUSIVAMENTE AI PRENOTATI PRESSO QUESTO UNICO REFERENTE

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

www.marinaiditalia.com

Crociera dei Marinai d'Italia 2018

MSC POESIA

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 9,00 alle 16,30

Domenica 7 ottobre - Bari arrivo ore 10,00





Le cartoline raccontano...

Roberto Liberi
A.I.C. (r) e Socio del Gruppo di Livorno

Scorrendo il nostro album vediamo che nel 1924 l'editore Alberto Mei ha pubblicato una fortunata serie di cartoline che ritraggono l'Accademia, le aule, i locali di vita, insomma tutto quello che un genitore con il figlio in Accademia vorrebbe vedere per immaginarsi la vita dell'allievo.

In queste cartoline mancano solo gli allievi che, come ai miei tempi, erano evidentemente tenuti ben nascosti quando fotografi, visitatori o giornalisti giravano nell'istituto!

Ovviamente queste cartoline erano molto usate dagli allievi per scrivere a casa o agli amici e fra le tante ne ho scelte qualcuna usata da Carluccio Maccaferri per comunicare con il fratello e la sorella.

La prima, scritta il 23 ottobre 1924, ci mostra il parlatorio così com'era in quegli anni.

Carluccio, che frequenta la prima classe, racconta al fratello come siano andati a bordo dell'Amerigo Vespucci (non l'attuale ma il precedente, rimasto in attività fino al 1928), da poco rientrato dalla campagna estiva e gli chiede il favore di spedirgli la Domenica del Corriere

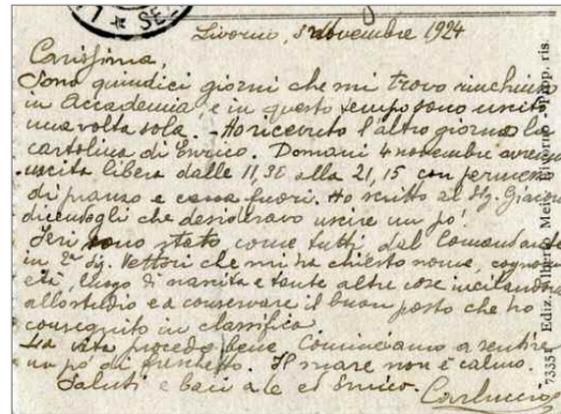


Livorno - R. Accademia Navale - Sala da pranzo Allievi

(precisando che è permesso!) in quanto non poteva comprarla perché non erano ancora usciti in franchigia (evidentemente erano entrati da pochi giorni).

La seconda cartolina, del 3 novembre, è indirizzata alla sorella e ci mostra l'austera sala da pranzo allievi.

Il primo impatto con l'Accademia è un po' brusco, a quanto pare: in quindici giorni è uscito una volta sola ma l'indomani è il 4 novembre e c'è la possibilità di avere "pranzo e cena fuori" (CPF!) con uscita dalle 11.30 alle 21.15.



Ma c'è un problema da superare, Carluccio ha ancora quindici anni e per poter uscire deve esserci un genitore... il Sig. Giacomo che evidentemente era il "raccomandatario" del ragazzo.

I raccomandatari erano, a norma di regolamento, persone maggiorenti (normalmente di buona famiglia e che comunque dovevano avere il gradimento del Comando dell'Accademia) che venivano delegati dai genitori che non dimoravano a Livorno per rappresentarli presso il Comando dell'Istituto.

E in questo caso dovevano prelevare il pargolo assumendosene la responsabilità per la franchigia.

In questi giorni Carlo era anche stato presentato al Comandante in seconda, il capitano di Vascello Gustavo Vettori, che l'aveva spronato allo studio per conservare il buon posto in graduatoria conquistato nel concorso.

Ricordo, per inciso, che il comandante Vettori aveva partecipato alla Prima



Livorno - R. Accademia Navale - Sala interna - Parlatorio



Livorno - R. Accademia Navale - 12° Dormitorio (lo sono nel 1° nel letto 28)

Guerra Mondiale meritando la medaglia d'Argento al Valor Militare quale comandante di una squadriglia di torpediniere costiere nel Basso Adriatico ed al termine del conflitto, al comando dell'esploratore *Riboty* (foto in basso), aveva preso i primi contatti con le popolazioni delle Isole Curzolari effettuandone l'occupazione il 2 novembre 1918, prima che entrasse in vigore l'armistizio (attività per la quale sarà insignito della Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia).

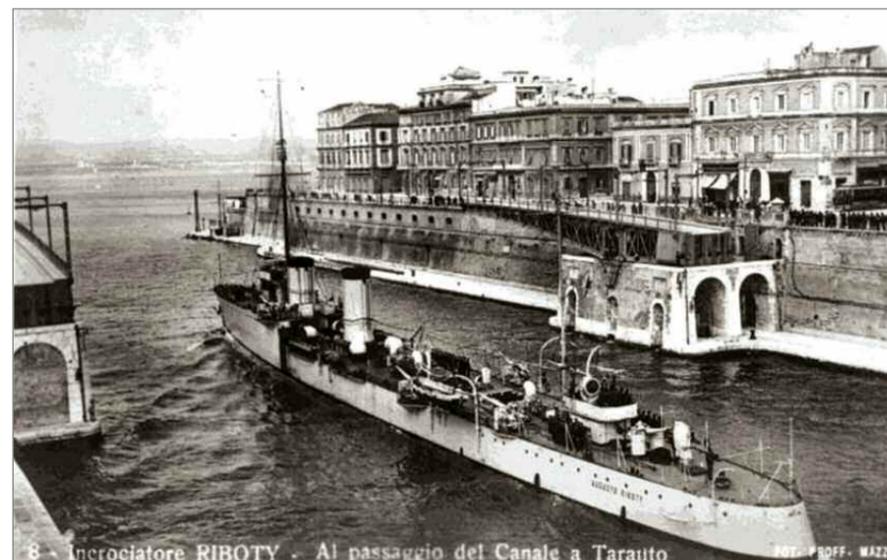
Ma torniamo a Carluccio con questa cartolina del 9 novembre che ci mostra un dormitorio allievi (il dormitorio 12) con i suoi letti di ferro battuto e semplici sedie al posto dei comodini.

Carlo è nel dormitorio 1, che è comunque identico, tanto che segna con una x il suo letto (il quart'ultimo nella fila di sinistra) a vantaggio dell'immaginazione dei familiari.

Il 6 novembre sono iniziate le lezioni e c'è stato un giro di vite nella libertà degli allievi che adesso potranno scrivere a casa solo nei giorni di franchigia, il giovedì e la domenica!

Vengono anche enumerate le materie di studio: Italiano, Storia, Geografia, Algebra, Geometria, Disegno geometrico, Fisica, Scienze naturali, Francese e Inglese; completano la formazione del giovane ufficiale Scherma, Ginnastica e Ballo.

La sala da ballo (ufficialmente sala di pattinaggio) ci viene mostrata nella cartolina del 13 novembre nella quale la mano di Carluccio aggiunge appunto "e ballo" al titolo. Ma manca ancora qualche decennio perché le porte dell'istituto si schiudano al gentil sesso e quindi le lezioni di ballo non avevano nulla di romantico, come possiamo constatare dalla foto in basso tratta dal libro del cinquantenario dell'Accademia!



8 - Incrociatore RIBOTY - Al passaggio del Canale a Taranto





Livorno - R. Accademia Navale - Sala di pattinaggio e ballo.



Dal testo della cartolina possiamo trarre anche altri spunti; ad esempio si può notare come anche a quei tempi in Marina non tutti i comandanti fossero grandi navigatori, lo dimostra il cacciatorpediniere sul quale gli allievi dovevano fare un'uscita di ambientamento, che va ad incagliarsi per essersi troppo avvicinato a riva (questi incidenti nel passato non erano infrequenti al contrario di quanto si potrebbe immaginare). E poi la rivista in città, una cosa che si è persa nel tempo, della quale riporto una cartolina di inizio '900. Se mi ricordo le tante ore di "ordine chiuso" fatte in prima classe per arrivare a marciare a Santa Barbara, mi chiedo cosa avranno fatto fare a quei ragazzini per "farsi onore" nella rivista in città l'11 novembre!

L'ultima cartolina di questa serie che propongo è datata 30 novembre e mostra una vera sala polifunzionale, la "Sala di ginnastica e scherma", denominazione alla quale la mano di Carluccio ha aggiunto "... cinematografo e cappella". Infatti nel 1924 l'Accademia non aveva ancora la sala cinema e per le funzioni religiose usava la vicina chiesa di S. Jacopo e, evidentemente, anche questo locale. Nella cartolina Carlo parla dell'uscita in mare su una torpediniera, del poco tempo libero a disposizione ("scrivo poco per mancanza di tempo" ... e non è l'unico che ho visto lamentarsi di questo aspetto) e della franchigia: "Oggi probabilmente uscirò assieme ad altri con un

Capo e giovedì col Sig. Giacomo". Avevo già detto come Carluccio, non avendo ancora compiuto i sedici anni, non poteva uscire da solo. Ma il raccomandatorio (il sig. Giacomo) era disponibile il giovedì per andarlo a prendere mentre quella domenica l'unico modo previsto dal regolamento era di uscire assieme ad altri ragazzini con un sottufficiale (il Capo) che aveva la responsabilità del gruppo e poteva fare gli acquisti per loro!

Carlo Maccaferri uscirà dall'Accademia nell'estate del 1929: lo attendeva una brillante carriera, conclusasi nel 1968 nell'incarico di Comandante di Marisardagna nel grado di ammiraglio di squadra.

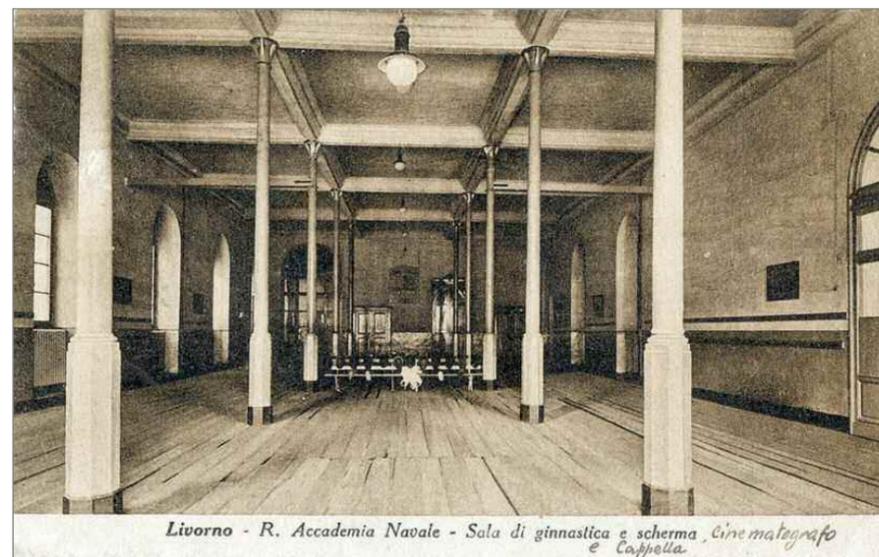
Durante la Seconda Guerra Mondiale meriterà due medaglie di Bronzo ed una d'Argento al Valor Militare, sempre impegnato nella snervante attività di scorta ai convogli. La prima in qualità di direttore del tiro dell'incrociatore *Duca degli Abruzzi*, le altre due quale comandante della torpediniera *Cigno*. Ne riporto qua di seguito le motivazioni. Medaglia di Bronzo al V.M.

"Sul campo - Direttore del tiro di incrociatore, colpito da offesa subacquea nemica durante una missione di scorta a convoglio, reagiva con vivace spirito combattivo e sereno coraggio a reiterati attacchi di aerosiluranti avversari, dirigendo tempestivamente e proficuamente l'intensa azione di fuoco contraerea.

Nell'ardua prova dimostrava noncuranza del pericolo ed elevate virtù militari"

(Mediterraneo Centrale, 21 novembre 1941)
Incrociatore *Duca degli Abruzzi*
Medaglia di Bronzo al V.M.

"Comandante di silurante di scorta a convoglio attaccato ripetutamente da aerei, contribuiva con azione decisa all'abbattimento di due velivoli avversari e, durante la notte, ad effettuare pronta e vivace reazione contro moto siluranti avversarie. Colpiti da siluro due piroscafi scortati, perdurando la minaccia avversaria, ed in particolari



Livorno - R. Accademia Navale - Sala di ginnastica e scherma, cinematografo e Cappella.

condizioni di luce e di mare, dirigeva con perizia e decisione le operazioni di ricerca e recupero di numerosi naufraghi".

(Acque di Biserta, 10 aprile 1943)

Torpediniera *Cigno*
Medaglia d'Argento al V.M.
"Sul campo - Comandante di Sezione Torpediniere di scorta a convoglio diretto oltremare, avvistati nella notte due grossi CT avversari in fase di attacco, li attaccava con pronta contromanovra attirandone l'azione offensiva. Lanciati i siluri reagiva con efficace azione di artiglieria infliggendo gravi danni ad uno dei CT che fu abbandonato ed affondato.

Inutilizzata la sua torpediniera da colpi in caldaia e poco dopo colpita da siluro che la spezzava in due parti, faceva proseguire dai superstiti il fuoco col cannone di prora finché non si sommergeva anche la metà anteriore della nave. Il valoroso comportamento ed il sacrificio delle siluranti nazionali consentiva al convoglio loro affidato di raggiungere il porto di destinazione"

(Canale di Sicilia, 16 aprile 1943)
Torpediniera *Cigno*



STORIA MILITARE

La più diffusa rivista italiana per gli studiosi e per i veri appassionati di storia militare

Fondata da Erminio Bagnasco
Diretta da Maurizio Brescia

TUTTI I MESI IN EDICOLA DAL 1993

68 pagine - € 7,00
www.edizionistoriamilitare.it

In ogni numero, rigorosi articoli dedicati agli avvenimenti, agli uomini e ai mezzi (terrestri, navali e aerei) che hanno fatto la storia, accompagnati da un imponente apparato illustrativo. L'immagine d'epoca, sempre puntuale e di elevato livello tecnico, è infatti una delle caratteristiche salienti di questo mensile che si avvale della collaborazione dei più affermati specialisti nei vari settori storico-militari

Edizioni Storia Militare srl

STORIA MILITARE Bimestrale in edicola dal 1° marzo del 2012
Publicazione dedicata a specifici argomenti storico-militari

DOSSIER

Armada del Venezuela: una marina che parla italiano

Giuliano Da Frè
Giornalista

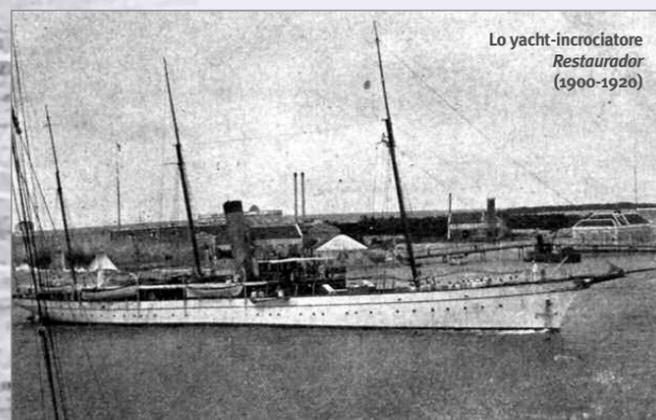


Caccia leggeri
classe Almirante Clemente
(1956-2011)

Sino agli anni '50 del secolo scorso, la Marina Venezuelana (o Armada Nacional, dal 2008 Armada Bolivariana), non è mai stata una realtà di particolare peso, nonostante l'importanza che il mare e i commerci hanno per il Paese divenuto indipendente nel 1830. Ancora nel 1845, acquistando una dozzina di unità guardacoste, il Governo aveva privilegiato piccoli velieri (brigantini e golette), e un solo vapore a ruote. Durante le sanguinose guerre civili succedutesi tra il 1858 e il 1870, furono acquisite 4 cannoniere a vapore, ed entro fine secolo si aggiunsero altre unità: ma sempre tutte destinate alla sorveglianza costiera e al trasporto truppe. Tra la fine dell'800 e la Seconda Guerra Mondiale le cose non cambiarono molto: i 3 "incrociatori" acquistati tra 1898 e 1920 erano, rispettivamente, un ferrovicchio ex-spagnolo dismesso dalla *US Navy*, una cannoniera e uno yacht armato promossi di rango. Anche i 2 posamine classe "Ostia", costruiti nel 1925-1926 e venduti al Venezuela dalla Regia Marina nel 1938, trasformati in cannoniere - classe "Soublette" - furono talvolta spacciati per "incrociatori", restando in servizio sino al 1950.

La Seconda Guerra Mondiale pertanto sorprese il Venezuela, già importante produttore di petrolio la cui linea costiera si estendeva in una regione cruciale per gli Alleati, con una flotta da operetta. Nel 1942 fu impossibile respingere un attacco lanciato da 7 sommergibili tedeschi e italiani contro le linee di navigazione che collegavano l'isola olandese di Aruba e il porto di Maracaibo, conclusosi con 6 petroliere affondate e 2 danneggiate, comprese alcune unità venezuelane. Quando il 15 febbraio 1945 il governo di Caracas dichiarò (ormai pro forma) guerra all'Asse agonizzante, la Marina comprendeva ancora 2 dei presunti incrociatori - il più vecchio con 58 anni sulle vecchie ossature - e i 2 ex posamine/cannoniere italiani, più qualche guardacoste e mercantile armato. Uniche unità moderne, 4 cacciatorpediniere classe "Antonio Diaz" cedute dagli Stati Uniti nel 1944.

Questa mossa tardiva e il surplus di navi moderne creato dalla fine della tumultuosa smobilitazione bellica, fornirono anche al Venezuela il destro per creare un primo nucleo navale decente - e recente. Un primo passo fu compiuto grazie alle 7 corvette tipo "Flower" cedute dal Canada già nel 1945-1946. A dispetto di un inizio sfortunato (la capoclasse *Carabobo* andò perduta quasi subito, la *Libertad* nel 1949), si trattava di unità da 1.280 t. costruite nel 1940-1941, con un buon armamento antiaerei e antisom, asservito a radar e sonar, e che negli anni '50 fu aggiornato con nuovi cannoni da 76 mm. Tra 1953 e 1956 altre 2 unità furono disarmate per cannibalizzazione; le 3 superstiti restarono in servizio sino al 1962.



Lo yacht-incrociatore
Restaurador
(1900-1920)



La nave scuola
Simon Bolivar

Sempre nel 1946 la *US Navy* cedette anche una LST "Type-542" da 4.080 t., costruita nel 1944: ribattezzata *Capana*, fu impiegata sino al 1957 anche come nave-scuola, mentre la forza anfibia passava da una compagnia creata nel 1943 a 2 battaglioni. Tuttavia il vero passo in avanti giunse negli anni '50, dominati da un nuovo boom petrolifero e da una decennale dittatura militare, protrattasi dal 1948 al 1958, quando il regime fu rovesciato da una rivolta: guidata proprio da un ammiraglio, nonostante alla Marina non fossero state lesinate le risorse. Nel 1949 in effetti la Giunta aveva varato un programma che definire ambizioso, per una flotta che annoverava ancora certo impiegato solo come nave guardaporto: l'incrociatore protetto *Sucre* del 1887, appare utopistico. La lista della spesa in effetti comprendeva una portaerei leggera, un incrociatore, 3 cacciatorpediniere di squadra e 6 di scorta, 4 sommergibili, e poi dragamine, navi anfibe, pattugliatori.



Il caccia *Nueva Esparta*
(1953-1978)

Il primo contratto fu comunque firmato già nel 1950 con i cantieri inglesi Vickers-Armstrong, che nel 1953-1956 consegnarono all'Armada i previsti 3 caccia di squadra classe "Nueva Esparta", unità da 3.300 t. capaci di raggiungere i 35 nodi e armate con 6 cannoni da 114 mm, pezzi antiaerei Bofors da 40 mm radar guidati, oltre a lanciasiluri e sistemi antisom. Tra il 1959 e il 1964 sarebbero stati modificati alcuni sensori e installati 2 lanciabombe ASW al posto dei siluri, mentre nel 1969 il capoclasse avrebbe ricevuto 2 sistemi missilistici sup/aria quadrinati "Sea Cat" (con 16 missili) e nuove armi antisommergibili.

Nel 1954 fu poi firmato un secondo, ricco contratto con l'italiana Ansaldo, che a Livorno avrebbe realizzato tra 1954 e 1957 i 6 cacciatorpediniere di scorta (classificati poi come fregate) classe "Almirante Clemente". Unità sofisticate, da 1.500 t. e capaci di raggiungere i 34 nodi, armate con 4 cannoni da 102 mm a guida radar, e con diversi sistemi antisom, ma rivelatesi di costruzione troppo leggera. Nel 1954-1956, inoltre, furono costruite in cantieri francesi e locali, la nave da trasporto *Los Aves*, e 8 guardacoste classe "Rio", rimasti in servizio sino al 1983.

Pur senza raggiungere i livelli programmati nel 1949, si trattava di un salto notevole, da rugginosa *Brown Water Navy*, a *Green Water Navy* di tutto rispetto, con una prima linea che nel 1960 era formata da 9 unità di moderna costruzione su 12.

Proprio nel 1960 la Marina Venezuelana entrò anche nel club dei "delfini" sudamericani, sino a quel momento frequentato solo da Argentina, Brasile, Cile e Perù; quando, come previsto nel piano del 1949, ottenne il *Carite*, un ex "Balao" della *US Navy*, aggiornato allo standard "GUPPY" dopo il trasferimento nel 1960-1962. Tra 1959 e 1960 gli Stati Uniti trasferirono al Venezuela anche 4 navi anfibe tipo LSM da 1.100 t. (classe "Los Monjes"), e un paio di unità idrografiche: per oltre 10 anni, queste sarebbero state le ultime unità ad entrare in servizio nell'Armada, che nel frattempo



Nave anfibia
Capana



Due fregate tipo Lupo
classe Mariscal Sucre
consegnate nel 1980-82

avrebbe radiato il naviglio più datato, comprese le restanti 3 corvette ex-canadesi.

Negli anni '70 e '80, l'Armada conobbe un nuovo processo di modernizzazione, alimentato sia con naviglio di seconda mano, sia nuovo di pacca, mentre nel contempo venivano radiate unità anche di recente realizzazione, come 7 dei 9 cacciatorpediniere degli anni '50.

Ancora una volta, la maggior parte del naviglio usato giunse dalla US Navy. Nel 1972-1973 entrarono in servizio un sommergibile tipo "Balao" del 1945, il *Tiburón*, "guppyzzato" nel 1948, e un più recente "Tench", impostato nel 1944 ma completato già aggiornato nel 1951, e ribattezzato *Picua*.

Nel 1973-1974, gli Stati Uniti trasferirono anche 2 cacciatorpediniere tipo "Allen Sumner" (classe "Falcon"), costruiti nel 1944-1945 ma aggiornati allo standard FRAM-II nel 1960.

Tra il 1971 e il 1978 furono anche acquisiti la LST anfibia da 5.800 t. *Vernon County* (classe "Terrebonne Parish", ribattezzata nel 1973 *Amazonas*), costruita nel 1952-1953, e 3 vecchi rimorchiatori tipo

"Achowami" del 1944-1946, impiegati anche come pattugliatori guardapesca (classe "Felipe Larrazabal", l'ultimo dei quali radiato nel 2009). Di seconda mano giunsero anche motovedette, naviglio ausiliario locale, e nel 1986 una nave da trasporto misto costruita in Norvegia come mercantile nel 1972, la *Puerto Cabello*, da 13.000 t. Tuttavia, come accennato, negli stessi anni venivano pensionate numerose unità: vecchie, come i 3 sommergibili *Carite* e *Picua*, nel 1977-1978, e il *Tiburón* (nel 1987), i caccia ex-US Navy, nel 1981, e le 4 unità anfibe classe "Los Monjes": 3 nel 1979-1980, mentre l'unica conservata andava perduta per incendio nel 1984, dopo che un incidente aveva danneggiato anche la più recente *Amazonas*, poi riparata. Meno scontata, dati gli standard sudamericani, dove si sono viste navi da guerra vecchie di 50 o 60 anni ancora in servizio attivo, la decimazione cui furono sottoposte le unità frutto del programma del 1949. Non solo entro il 1983 uscirono di scena le 8 vedette classe "Rio" e la nave da trasporto *Los Aves*, anche i cacciatorpediniere classe "Nueva Esparta" furono tutti radiati tra 1975 e 1978 (uno dopo appena 19 anni di servizio, e compreso il capoclasse trasformato nel 1969), mentre eguale sorte conoscevano 4 degli "Almirante Clemente", disarmati nel 1976-1978 dopo una media di 20 di vita, e cannibalizzati a favore della capoclasse e del *General Moran*, ricostruiti tra 1968 e 1976 con assistenza italiana, rimotorizzati con un apparato tuttodiesel, e aggiornati con nuovi sensori e armi, compresi 2 cannoni Compatti da 76/62 mm di OTO-Melara e un CIWS Breda-Bofors da 40/70 mm, associati al radar Selenia RTN-10X, oltre a una nuova suite sonar con lanciasiluri Whitehead. Nuovamente ammodernati nel 1983-1986, furono poi trasferiti alla Guardia Costiera, dove restarono in servizio a lungo, come vedremo, potendo contare sulle 4 unità cannibalizzate.

Tuttavia, la sostituzione di 7 *destroyer* ancora moderni, fu ancora una volta affidata all'industria italiana, con un programma che fu il culmine dei piani di ammodernamento avviati negli anni '70. Un primo passo era stato fatto introducendo naviglio armato di missili, ossia 3 delle 6 unità d'attacco classe "Constitución" costruite da Vosper Thornycroft nel 1973-1975, da 170 t. e 30 nodi allestite in 2 configurazioni, con armi e sensori sempre "made in Italy": 2 lanciamissili Otomat Mk-1 e cannone Bofors da 40 mm nella versione motomissilistica, o con Compatto da 76/62 mm le cannoniere, ma tutte e 6 equipaggiate con radar RTN-10X ed elettronica Elsag. Nel contempo, veniva avviata l'espansione della componente di sorveglianza costiera, con una sessantina di vedette (comprese le 18 "Rio Orinoco" progettate dalla IMA italiana) acquisite tra 1973 e 1985, e rinnovata la linea di supporto, grazie a 4 nuove unità anfibe tipo LST da 4.070 t. classe "Capana" costruite in Corea del Sud, e 2 più piccole LCU classe "Orchila", tutte consegnate nel 1984, il tre alberi nave-scuola *Bolívar* realizzato in Spagna nel 1980, e infine la nave oceanografica *Punta Brava* (1991).

I programmi più ambiziosi, come accennato, furono tuttavia quelli relativi a una nuova generazione di unità alturiere, e al rinnovamento (almeno qualitativo) della componente subacquea, che fu anche il primo ad essere avviato quando ancora non erano arrivati gli altri 2 battelli ceduti dalla US Navy.

Nel 1971 furono infatti ordinati alla tedesca HDW due "Type 209/1300", consegnati nel 1976-1977 e ribattezzati *Sabalo* e *Caribe*, tuttora in linea come la quasi totalità dei sommergibili di questo modello acquistati dai paesi latino americani per complessivi 21 esemplari, in varie versioni, entrati in servizio tra il 1974 e il 2006.

Cannoniera *General Urdaneta* (1938-1951), un ex posamine italiano





Quindi, nel 1975 Caracas si rivolse agli allora Cantieri Navali Riuniti per ordinare 6 fregate lanciamissili tipo "Lupo", all'epoca già in costruzione per la Marina Militare e per l'Armada peruviana.

Consegnate nel 1980-1982, le nuove fregate della classe "Marsiscal Sucre" presentavano alcune differenze rispetto alle unità italiane come il sistema di difesa missilistico sup/aria "Albatros/Aspide" al posto dei meno prestanti "Sea Sparrow", mentre a poppa la struttura risultava modificata, anche per la presenza di un hangar fisso e non telescopico. Le unità, vendute nell'ambito di un "pacchetto" comprendente anche parti di ricambio, 100 missili Otomat "Teseo" Mk-2 e altrettanti "Aspide", siluri A-244S, e 9 elicotteri AB-212ASW equipaggiati anche con 12 missili "Marte" Mk-1 (cui si sono aggiunti più tardi 2 esemplari dismessi da cannibalizzare), da 35 anni sono la spina dorsale della flotta venezuelana.

Come accennato, in questo periodo di potenziamento (alimentato come negli anni '50 dal boom petrolifero) fu anche attivata, nel 1974, una componente aeronavale autonoma dall'Aeronautica che fu equipaggiata oltre che dai ricordati elicotteri AB-212 di Agusta con 11 aerei da pattugliamento e trasporto "Casa C-212/200" e "400" (consegnati a lotti tra 1981 e 1996) e 3 elicotteri Bell-206 da addestramento, più una decina di aerei "Cessna" e "King Air" da collegamento. Un rafforzamento decisivo, tenendo conto che nel 1987 le forze aeree e navali di Venezuela e Colombia sfiorarono lo scontro armato per una disputa sui confini marittimi nel Golfo del Venezuela.

Dopo il 1990, mentre per il Venezuela si apriva un decennio di crisi economica e politica (insanguinata dalla rivolta di piazza del 1989 e dai colpi di stato del 1992, e chiusa con l'elezione del colonnello filo-castrista Hugo Chavez, poi al potere dal 1999 al 2013), l'Armada ha di nuovo conosciuto un lungo periodo di stasi, con la quasi assenza di nuovo materiale entrato in servizio fino al 2010, eccezion fatta per un indispensabile rifornitore di squadra, il *Ciudad Bolivar*, costruito nei cantieri sudcoreani Hunday nel 1999-2001 (e ammodernato nel 2012-2014), da 9.750 tonnellate, capace di trasportare 4.500 t. di combustibile, 1.000 di materiali e rifornimenti vari. A questa unità si aggiunsero 24 vedette acquisite tra 1996 e 2000, il ricordato secondo lotto di "C-212", mentre veniva rinnovata la componente anfibia con nuovo equipaggiamento per i fanti di Marina, più 8 elicotteri tattici "Bell-412EP" (1999-2007), e 6 da trasporto Mi-17 "Panare", acquistati dalla Russia nel 2009.



Pattugliatore della Guardia costiera Guaicamacuto (2005)

Gli ammiragli venezuelani si sono pertanto concentrati sull'ammmodernamento e mantenimento del naviglio acquisito negli anni '70 e '80: 6 fregate, 2 sommergibili, 6 unità d'attacco, 4 navi anfibe più la linea logistica, ma ad esempio senza acquisire mezzi per la guerra alle mine o per il supporto ai sommergibili.

Già nel 1992 era stato programmato un piano di ammodernamento per le fregate, e nel 1997 fu firmato un contratto con il raggruppamento americano Northrop Grumman e Ingalls Shipbuilding, che prevedeva la loro rimotorizzazione (con la revisione delle turbine Fiat-GE LM-2500, e la sostituzione dei motori diesel), l'ammodernamento della piattaforma e dei sistemi d'arma, con i missili sup/aria portati allo standard "Aspide-2000", mentre venivano acquistati dall'israeliana Elbit il radar di ricerca aerea EL/M-2238 "Star", sistemi di comando e controllo ENTCS 2000 ed ECM/ESM Elisra NS 9003/9005, lancia-chaff da 130 mm; Northrop Grumman avrebbe poi fornito il nuovo sonar a scafo 21HS-7.

Tuttavia, solo 2 unità, la capoclasse e la *Almirante Brion*, furono sottoposte nel 1998-2002 al previsto *upgrade*. Per le altre 4 si è proceduto a normali interventi manutentivi negli anni successivi, con le navi spesso fuori servizio: tra 2013 e 2017 sono state revisionate nei cantieri Dykes e Astilleros Nacionales (DIANCA) di Puerto Cabello le fregate *General Salom* e *General Urdaneta*, mentre nel 2015 è stato firmato un contratto da 105 milioni di dollari per l'ammodernamento di *General Soublette* e *Almirante Garcia* presso i cantieri navali Granma di Cuba.

Con oltre 40 anni di servizio sulle spalle, anche i 2 sommergibili "Type-209" sono stati sottoposti a vari aggiornamenti: a quello che nel 1990-1995 aveva visto l'adozione di un nuovo sonar CSU-83 di Atlas Elektronik, è seguito un *upgrade* avviato nel 2004, per poi segnare il passo. Il *Sabalo* è infatti tornato operativo solo nel 2011, mentre il *Caribe* è stato riconsegnato nel 2015, proprio mentre il capoclasse iniziava un nuovo turno di lavori (sempre nei cantieri DIANCA) per il periodo 2015-2017.

Anche le "Constitucìon" sono state mantenute efficienti il più possibile con vari interventi: nel 1992-1995 furono aggiornati tutti i sistemi, mentre sulle motomissilistiche i missili originari sono stati sostituiti con i Mk-2 "Teseo", e i Bofors da 40 mm col "Compatto" Breda da 30/82 mm, mentre tra il 2000 e il 2002 si è proceduto alla rimotorizzazione con diesel di nuovo modello. Nel 2014 è stato avviato un nuovo programma di manutenzione straordinaria, mirato soprattutto alla revisione generale di piattaforma, sistemi, e degli apparati propulsori.

Il primo passo verso nuove acquisizioni è avvenuto il 28 novembre 2005, quando è stato siglato con la spagnola Navantia un megacontratto da 1,2 miliardi di euro, per 8 pattugliatori d'altura portaelicotteri: 4 tipo "AVANTE-2400", classe "Guaiqueri", destinati alla Marina per il controllo della ZEE, e 4 per la Guardia Costiera, del più piccolo modello "AVANTE-1400" (classe "Guaicamacuto").

I "Guaiqueri", da 2.450 t., sono stati consegnati nel 2011-2012: potenti motori diesel li spingono a 24 nodi, e sono caratterizzati da design *stealth*. Gli spazi disponibili e una buona dotazione sensoristica marca Thales (radar multifunzione 3D "Smart" Mk-2, e per la littoral warfare tipo "Scout" Mk-2, sistemi ESM/ECM, apparati per la direzione del tiro "Mirador" e EO Mk-2 "Sting") possono supportare armi più prestanti di quelle per ora imbarcate: un 76/62 mm Compatto-SR di OTO Melara/Leonardo nella nuova torretta *stealth*, e un CIWS da 35 mm Rheinmetall-Oerlikon GDM-008 "Millennium", cui si aggiungono 2 mitragliatrici da 12,7 mm, mentre a poppa un hangar e un ampio ponte di volo



Pattugliatore-fregata leggera Guaiqueri (2011)

permettono l'impiego di un elicottero medio-pesante e 2 RHIB. Le 4 navi sono quindi già predisposte per essere trasformate in fregate leggere, con una piazzola destinata ad accogliere un modulo VLS a 8 celle per missili sup/aria a corto raggio, mentre a centro nave, accanto ai lancidecoys del sistema di contromisure Mk-36 SRBOC, c'è spazio per l'installazione di 2 lanciatori quadrinati per missili antinave, e lungo le fiancate si possono vedere i portelli dei sistemi di lancio trinati per siluri ASW da 324 mm, pensati per l'eventuale impiego di sistemi come il Mk-32 o l'ILAS-3. Già nel 2014 era in effetti stata annunciata l'intenzione di riconfigurarle, ipotizzando di imbarcare un sonar rimorchiato (si è parlato del VDS-2087 CAPTAS Mk-4) e sistemi missilistici e antisom ancora non meglio definiti, anche a causa dei problemi politici e finanziari in cui il Paese si dibatte. Nell'ottobre 2016 è poi stato avviato un negoziato con la China National Aero-Technology Import & Export Corporation, per un progetto non ancora definito. Per quanto riguarda i "Guaicamacuto", i 3 realizzati in Spagna sono stati consegnati tra 2010 e 2011, mentre il quarto (intitolato al defunto presidente Chavez) è in costruzione dal 2009 nel cantiere DIANCA di Puerto Cabello, dove ha accumulato non pochi ritardi, con la consegna rimandata al 2017. Si tratta di unità da 1.720 t. di dislocamento a pieno carico, più lente (20 nodi) e con maggiore autonomia, mentre a poppa si trova il ponte di volo, ma privo di hangar.

Anche la dotazione di armi e sensori è più spartana, con un semplice radar di sorveglianza, un cannone da 76/62 mm ma non in torretta *stealth*, il CIWS "Millennium", e 2 mitragliatrici da 12,7 mm, e nessuna predisposizione per sistemi più paganti. Nel 2012 e 2014 sono poi stati firmati una serie di contratti con

l'olandese Damen per 12 guardacoste tipo "Stan Patrol" nelle versioni "4207" e "5009", 18 vedette "Interceptor-1102" e per 12 unità anfibe da 60 metri tipo "Stan Lander-5612" (classe "Los Frajles"). Sempre Damen aveva consegnato all'Armada, nel 2007, il rimorchiatore/nave appoggio *Almirante Miranda*.

Restano in sospenso i programmi più ambiziosi, mirati a sostituire fregate e sommergibili, ormai con età comprese tra i 35 e i 41 anni. Per le prime, si è ipotizzata un'evoluzione dei "Guaiqueri", con il possibile ordine per un secondo lotto; ma anche una versione "customizzata" delle fregate "F-110" che Navantia sta progettando per Madrid, o i più avanzati modelli realizzati da Russia e Cina, paesi che con Caracas hanno rapporti privilegiati: e molto dipenderà anche dalle scelte della rivale Marina Colombiana, a sua volta impegnata in un programma per 4-8 nuove unità, cui partecipa anche Fincantieri.

Strada che sarà probabilmente percorsa anche per i sommergibili. Sin dal 2006, infatti, nell'ambito dei cambi di alleanze decisi dal regime bolivariano allora guidato da Chavez, Caracas ha annunciato l'intenzione di investire 500 milioni di dollari per l'acquisto di 3/5 sottomarini dalla Russia, puntando su "Amur" e "Kilo" versione "636M"; e durante il boom delle entrate petrolifere, si è arrivati a ipotizzare l'acquisto di un massimo di ben 9 battelli.

Ma il progetto si è arenato sulle secche della crisi socio-economica scoppiata nel 2013, e per ora si parla – me senza ancora contratti definiti – di 3 soli sommergibili, magari con propulsione "AIP". Molto dipenderà dall'evoluzione della difficile situazione interna, che nel 2017 si è pericolosamente inoltrata sul piano inclinato di una strisciante guerra civile.

Regio Sommersibile *Leonardo Da Vinci*

Tra mito e leggenda

Vittorio Emanuele Dalla Bella - Vice Presidente del Gruppo di Caorle

Settantacinque anni fa, esattamente il 23 maggio 1943, scompariva in Oceano Atlantico, assieme a tutto il suo equipaggio, una delle figure più carismatiche che la Marina italiana abbia mai avuto nella sua storia ultracentenaria e a cui molti ufficiali sommergibilisti negli anni a venire si sono ispirati: era il CC Gianfranco Gazzana Priaroggia. Milanese di nascita, ma ligure di adozione, visto che la famiglia si trasferì a Rapallo quando era ancora adolescente, Gianfranco Gazzana fu l'emblema, assieme a Carlo Fecia di Cossato, Luigi Angelo Longanesi Cattani, Primo Longobardo, Enzo Grossi, della guerra subacquea che intraprese l'Italia in oceano Atlantico a fianco dell'allora alleato germanico, guerra che vide parteciparvi ben 32 sommergibili italiani (30 operativi), dislocati presso la grande base nella città francese di Bordeaux, denominata in codice BETASOM, simbolo ed orgoglio di tutti gli ufficiali, sottufficiali e marinai che hanno prestato e prestano tuttora servizio nei sommergibili. Tutti questi battelli, a parte il *Guglielmotti*, il *Perla*, l'*Archimede* ed il *Ferraris*, che arrivarono

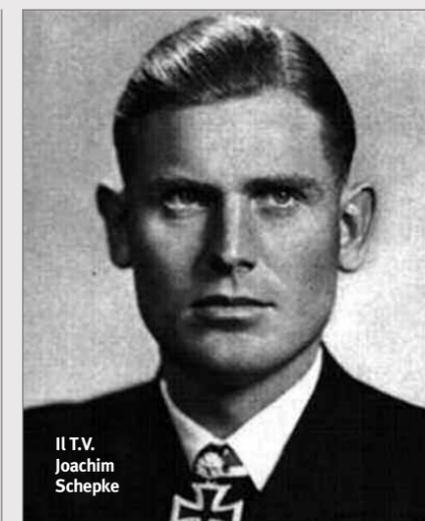
a Bordeaux dalla base Italiana di Massaua in Eritrea, dopo la caduta della stessa in mano inglese circumnavigando l'Africa, passarono lo stretto di Gibilterra per oltre 40 volte, sia in uscita dal Mediterraneo che in entrata, senza mai essere intercettati dalle forze navali inglesi che pattugliavano lo stretto di giorno e di notte con decine di unità navali e aeree. La carriera di ufficiale sommergibilista di Gianfranco Gazzana Priaroggia iniziò in Mediterraneo ma ebbe il suo apice in Oceano Atlantico, prima come c.te in 2^a a bordo del Regio sommergibile *Enrico Tazzoli* e successivamente come titolare dell'*Archimede* e del *Da Vinci*. A bordo del *Tazzoli*, comandato da quello fu il suo maestro, il CC Carlo Fecia di Cossato, che con 86.000 t.s.l. di naviglio affondato sarà il secondo comandante italiano per affondamenti del secondo conflitto mondiale, svolse quattro missioni di guerra, contribuendo all'affondamento di dieci navi per un totale di 54.362 t.s.l.. Essendoci a BETASOM grande carenza di comandanti di unità subacquee, visto che la gran parte di essi erano impegnati in

Mediterraneo a protezione dei convogli che quasi tutti i giorni trasportavano materiali presso i porti di Bengasi e Tobruk, nella Libia Italiana, fu deciso dal comando sommergibili di assegnargli il comando del Regio sommergibile *Archimede*, battello con cui compirà una missione di guerra nell'Atlantico centrale e che oltre all'affondamento di un mercantile di 5.586 t.s.l. porterà al danneggiamento di un incrociatore americano della classe "Pensacola" da circa 10.000 t. Nell'agosto del 1942 gli fu assegnato il comando del *Da Vinci*, lasciato vacante dall'ormai veterano di molte missioni, Luigi Angelo Longanesi Cattani, che con questo battello aveva affondato 6 mercantili. Nel settembre dello stesso anno fu lui a dirigere le prove di appontaggio e sgancio del piccolo sommergibile classe "CA2" che il *Da Vinci* stesso avrebbe portato presso le coste americane e precisamente all'interno del porto di New York per attaccare e colpire la flotta statunitense in casa propria, missioni già provate con successo sia dai mini sommergibili giapponesi a Pearl Harbour, ma ancor meglio dall'*U-boot 47*



Dopo la visita di Rossetto i due sommergibili sono pronti a proseguire le rispettive missioni

(classe VIIC) comandato dal CC Ghunter Prien che riuscì a penetrare nella baia inglese di Scapa Flow, nelle isole Orcadi, ed affondare la corazzata HMS *Royal Oak*, riuscendo poi ad uscire dai fitti sbarramenti che ostruivano quella che era considerata una rada inespugnabile. L'onta subita dalla *Royal Navy*, metterà Prien ed i suoi uomini in cima alla lista dei battelli da affondare a qualsiasi costo. La cattura dell'*U110* del comandante Fritz Julius Lemp, morto eroicamente mentre cercava di far affondare il battello, non riuscendoci, ed il ritrovamento a bordo della macchina "Enigma", permetterà agli inglesi di venire a sapere tutti i movimenti degli *U-boot* in missione. Solo a fine conflitto si verrà a sapere la verità sull'*U-110*,



Il T.V. Joachim Schepke



Il C.C. Otto Kretschmer

battello che per i tedeschi era andato perduto con tutto l'equipaggio, macchina "Enigma" compresa. La notte del 7 marzo 1941, mentre si portava all'attacco del convoglio "HX112", assieme al classico "Branco di lupi" presso le coste Islandesi, l'*U-47* veniva intercettato ed affondato con tutto l'equipaggio dal CT *Volverine*. Quella notte per la *Kriegsmarine* dell'ammiraglio Karl Doenitz sarà devastante. Oltre a Prien, quarto affondatore della Seconda Guerra Mondiale con 31 navi per 191.919 t.s.l., verrà affondato con tutto l'equipaggio l'*U-100*, al comando del TV Joachim Schepke, 12° affondatore

il battello italiano attaccò a colpi di cannone avendo finito la scorta di siluri, il *Da Vinci* era pronto a salpare per una nuova missione. Quindi il 20 febbraio 1943 lasciò BETASOM per percorrere ancora una volta il canale della Gironda ed addentrarsi nel golfo di Biscaglia per quella che sarebbe stata l'ultima volta. L'ordine di BETASOM era ben chiaro. Il battello avrebbe operato lungo le coste dell'Africa e, doppiato il capo di Buona Speranza, avrebbe quindi pattugliato per alcuni giorni in Oceano Indiano (esattamente tra Durban, Port Elizabeth e lo stretto di Madagascar) acque che per prima

Oceano Atlantico, 20 marzo 1943. Il comandante del *Finzi*, Mario Rossetto, si reca a bordo del *Da Vinci*

Il C.C. Gianfranco Gazzana Priaroggia. Oceano Atlantico 23 maggio 1943





volta venivano solcate in combattimento da un sommergibile italiano. Per una simile missione della durata di circa 90 giorni, anche se la capienza dei serbatoi per la nafta era abbastanza elevata (alcune tonnellate furono aggiunte anche nei doppifondi) fu inviato a supporto del *Da Vinci* il Sommergibile *Giuseppe Finzi*, comandato da quello che all'epoca era il più giovane ufficiale in Atlantico: il TV Mario Rossetto.

La notte del 14 marzo, il *Da Vinci* colò a picco con due siluri il grande transatlantico inglese *Empress of Canada* di 21.500 t.s.l.: la nave più grande affondata sino a quel momento dai sommergibili italiani nei circa due anni e mezzo di permanenza

danti a decidere di sospendere il trasbordo per non mettere in pericolo l'incolumità degli uomini.

Gazzana e Rossetto si incontrarono a bordo del *Da Vinci*. Con l'occasione dell'incontro tra i due sommergibili, veniva trasbordato anche il Tenente medico Vittorio del Vecchio, tratto a bordo del *Da Vinci* dopo l'affondamento dell'*Empress of Canada*.

Terminate le operazioni il giorno 21, i due battelli si separarono.

Il *Finzi* diretto a Nord, il *Da Vinci* a Sud (nel viaggio di rientro il *Finzi* affonderà due navi per circa 9.000 t.s.l.).

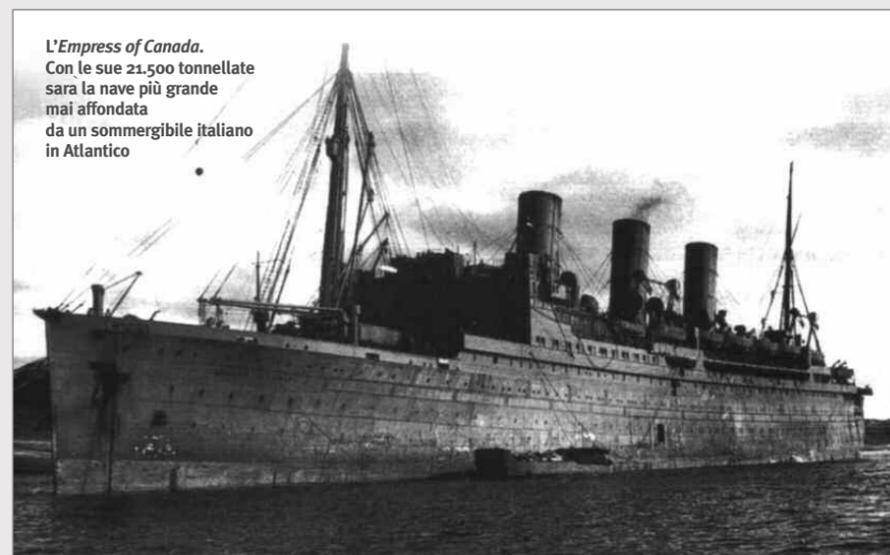
Entrato in Oceano Indiano, il *Da Vinci* affondò il 17 aprile il piroscafo *Sembilan* di



Il T.V. Mario Rossetto (1915-2015) sarà l'ultimo ufficiale italiano a vedere in vita Gazzana



Il *Da Vinci* e l'*Archimede* pronti a partire per quella che per entrambi sarà l'ultima missione di guerra



L'*Empress of Canada*. Con le sue 21.500 tonnellate sarà la nave più grande mai affondata da un sommergibile italiano in Atlantico

in oceano. Questa era partita da Durban (Sudafrica) ed era diretta a Freetown, in Sierra Leone, carica di prigionieri, tra questi circa 500 italiani e truppe di varie nazionalità, la gran parte purtroppo annegate per il rapido affondamento della grande nave.

Ripresa la rotta verso Sud, il 19 marzo affondò il piroscafo *Lulworth Hill* di 7628 t.s.l.. Il giorno 20 ci fu l'incontro programmato nei piani della missione al largo delle coste dell'Angola con il *Finzi*. Messo a traino, il *Da Vinci* fu rifornito di nafta, olio, acqua e viveri, furono inoltre trasbordati tre siluri, operazione che in mare succedeva per la prima volta tra sommergibili nazionali. Questa operazione aveva lo scopo di passare più siluri possibili al *Da Vinci*, ma il repentino alzarsi del vento e di conseguenza anche delle onde, costrinse i due coman-

6566 t.s.l., il 18 il piroscafo *Manaar* di 8007 t.s.l., il 21 la motonave *John Drayton* di 7.177 t.s.l. e il 25 la cisterna *Doryssa* di 8078 t.s.l.. Rimasto privo di siluri e con pochi colpi di cannone, intraprese la via del ritorno senza incontrare insidie, cosa sperata da tutti vista l'impossibilità di difendersi in caso di un attacco. Il *Da Vinci* si stava avviando alla base con un bottino mai ottenuto da nessuno dei sommergibili stanziati a BETA-SOM. 6 navi affondate per 59.160 t.s.l., ottava missione più prolifica tra tutte le marine contendenti. Davanti a Gazzana Priaroggia alcuni tra i più grandi comandanti del Terzo Reich.

Il giorno 6 maggio venne comunicato al *Da Vinci* la promozione di Gianfranco Gazzana da TV a CC. Per la prima volta un ufficiale veniva promosso di grado ancora in missione di guerra.

Il giorno 22 maggio il *Da Vinci* comunicava l'imminente attraversamento del 15° meridiano, posizione da cui i battelli rientranti dalle missioni in Atlantico intraprendevano la navigazione occulta: di notte navigazione in superficie per caricare le batterie e di giorno in immersione per non essere scoperti dal nemico ormai presente 24 ore su 24 con navi ed aerei in tutto il Golfo di Biscaglia.

Verso le 11,30 del 23 maggio, in superficie per motivi sconosciuti, ma molto probabilmente legati all'usura delle batterie, quindi bisognose di essere ricaricate più spesso, fu individuato durante una repentina schiarita, visto che il tempo era molto instabile, dalle navi inglesi *Ness* e *Active*, di scorta ad un convoglio diretto probabilmente in Mediterraneo.

Immersi rapidamente, fu subito messo sotto caccia con decine di bombe di profondità. Appena scoccato mezzogiorno, due potenti esplosioni fecero tremare le due navi inglesi che lo stavano ormai braccando.

Alcune cariche innescate a 600 piedi (180 metri di profondità) avevano probabilmente colpito il sommergibile, quindi alle navi non rimaneva che attendere l'emergere di qualsiasi cosa che ne certificasse l'avvenuto affondamento.

È molto strano che delle cariche fossero innescate a simili profondità, visto che i battelli italiani erano collaudati per immergersi a circa 100 metri, ma probabilmente gli inglesi erano convinti di aver attaccato un *U-boot*, che pur avendo delle grandi profondità di collaudo simili ai nostri sommergibili, spesso si spingevano a profondità prossime ai 300 metri.

Disse allora Lieutenant G.P. Kriek, comandante della *Ness*, intervistato dallo scrittore Giulio Raiola agli inizi degli anni 70:

"Mandai alcuni uomini con una scialuppa a recuperare alcuni relitti venuti in superficie. Dopo 20 minuti tornarono a bordo con parecchie prove dell'avvenuto affondamento; c'erano quattro scatole di caffè italiano, alcune cinture di salvataggio, dei pezzi di legno con dei chiodi non arrugginiti... Ma la prova più importante, anche se macabra, ma che accertava l'avvenuto affondamento, era costituita da un paio di polmoni umani appartenuti probabilmente ad un componente dell'equipaggio del sommergibile".

Per anni l'affondamento del *Da Vinci* è rimasto avvolto nel mistero, ma all'apertura dei dossier di guerra inglesi alcuni anni dopo la fine del conflitto si poté constatare che furono proprio la fregata *Ness* ed il CT *Active* ad affondarlo perché era l'unico

battello che si trovava in quel tratto di mare in quel momento. Non poteva essere comunque un *U-boot* sia per la conferma del "BDU" (Comando dei sommergibili tedeschi) che nessun battello tedesco si trovava in quella zona, sia per via delle cinture di salvataggio in dotazione alla marina italiana e per le scatole di caffè anche queste di marca italiana.

Ho avuto la fortuna di conoscere alcuni anni orsono il comandante Mario Rossetto, una persona speciale che con i suoi consigli e le molte notizie di cui ero all'oscuro, ha dato ulteriore slancio alla mia già ottima conoscenza storica sulle vicende dei nostri sommergibili nella Seconda Guerra Mondiale.

Durante una delle mie ultime visite presso la sua casa di San Donato Milanese ci eravamo soffermati a discutere su un passaggio dell'intervista citata prima, fatta al tenente Kriek, dove dallo stesso veniva

spiegato in maniera chiara a Giulio Raiola che ci volle oltre mezz'ora prima che salissero in superficie i primi rottami dopo che si erano verificate le due esplosioni. Ricordo bene le parole che mi disse il comandante del *Finzi*:

"Caro Dalla Bella, sa bene anche lei che un salvagente o qualsiasi cosa che al suo interno contenga dell'aria o del polistirolo, non può impiegare così tanti minuti per arrivare ad emergere in superficie da soli 180 metri. Secondo una mia ipotesi, il Da Vinci fu colpito subito dalle bombe lanciate dalle due navi inglesi, molto probabilmente ai timoni, quindi impossibilitato a fermarsi ad una quota stabile ha continuato la sua discesa verso l'abisso. La sua discesa verso il fondo ha avuto il suo apice quasi certamente ad una quota molto superiore ai 600 piedi, dove la pressione dell'acqua è talmente forte da comprimere qualsiasi oggetto, rallentandone di molto la sua risalita.

L'implosione del Da Vinci è avvenuta ad una quota che non oso pensare. Molto spesso mi sono messo nei panni di Gazzana e dei suoi uomini, ed essendo stato anch'io un sommergibilista, mi immedesimo nelle sofferenze che quei ragazzi hanno passato.....i suoi occhi diventarono lucidi...e piangemmo entrambi".

Su quella bara d'acciaio, posata sul fondo dell'Oceano Atlantico a circa 300 miglia da Capo Finisterre (Spagna), giace il corpo del CC Gianfranco Gazzana Priaroggia e dei 62 ufficiali, sottufficiali e comuni che facevano parte dell'equipaggio del Regio Sommergibile *Leonardo Da Vinci*, tra questi anche un giovane marinaio di Caorle, mio concittadino: Gusso Giovanni (Perillo) classe 1921.

Dei 32 sommergibili che operarono in Atlantico dall'ottobre 1940 all'8 settembre 1943, 16 non torneranno alla base.

Gianfranco Gazzana Priaroggia, con 11 navi affondate per oltre 90.000 t.s.l. sarà il primo comandante non tedesco per affondamenti della Seconda Guerra Mondiale.

Il Regio Sommergibile *Leonardo Da Vinci*, con 17 navi affondate per oltre 120.000 t.s.l. sarà il primo sommergibile non tedesco per affondamenti della Seconda Guerra Mondiale.

Dall'ottobre del 1940 all'8 settembre 1943 i sommergibili italiani affonderanno, in oceano Atlantico e Indiano, 109 navi per circa 600.000 t.s.l.



Il c.t. inglese *Active*. Assieme alla fregata *Ness* affonderà il *Da Vinci* il 23 maggio 1943 a circa 300 miglia da capo Finisterre (Spagna)

Idro (volanti) nemici abbattuti e catturati

Ciro Paoletti - Storico

Aversari dell'aviazione della Regia Marina furono gli apparecchi della Imperiale e Regia Marina da Guerra austro-ungarica. Questa, già dotata di una componente aerea fin dall'inizio del conflitto la sviluppò passando però dalla superiorità pressoché assoluta del maggio-giugno del 1915 ad una sostanziale situazione di equilibrio a partire dalla metà del 1916, sbilanciata poi a netto e crescente favore dell'aviazione navale italiana dall'estate del '16 in poi.

In totale l'Austria-Ungheria perse 130 aerei: 8 negli otto mesi di guerra del 1915, 29 nel 1916, 47 nel 1917 e 46 negli ultimi dieci mesi di combattimenti nel 1918. Da parte sua inflisse alla Regia Marina la perdita di soli 38 apparecchi e due dirigibili, con la morte di 119 fra piloti e osservatori italiani.

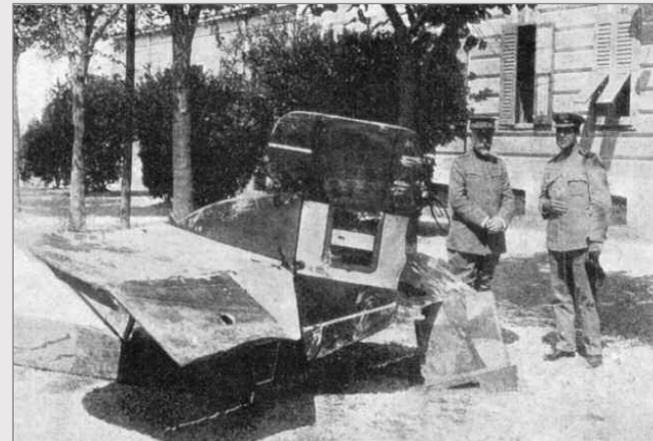
Gli idrovolanti austriaci furono di vari (ma non numerosi) tipi, raggruppati secondo una di otto sigle alfabetiche seguita dall'ordinale d'immatricolazione. I *Lohner*, identificati dalla "L", erano entrati in linea nel 1914-15; avevano un motore Austro-Daimler, o Hiero-Warchalowski, o Rapp da 140-160 e poi 180 cavalli, toccavano i 200 chilometri orari, salivano in quota a 1.000 metri in 18-20 minuti, portavano un pilota, un osservatore, una mitragliatrice e un carico utile di 100 o 200 kg di bombe. Erano usati per bombardamento e ricognizione con un'autonomia massima di 4 ore.



1916. Lohner 47 catturato

Gli *Hansa Brandenburg*, distinti dalla lettera "K", erano di due tipi, entrambi nati da un progetto dell'Imperiale e Regia Marina da Guerra. I primi, consegnati nel 1916-17, avevano un motore da 180 cavalli Austro-Daimler, o Rapp, o Mercedes, con un'autonomia di volo di 6 ore a tutta velocità. Toccavano i 135-140 chilometri orari. Salivano a 1.000 metri in 9 minuti, a 2.000 in 24 e a 3.000 in 45; servivano al bombardamento e all'esplorazione, portando due persone di equipaggio e 200 kg di carico utile.

Gli altri, entrati in linea nel 1917, erano identici in tutto ai precedenti salvo che la velocità massima era aumentata a 145 km/h, mantenendo intatte autonomia massima e velocità di salita alle varie quote.



L'ammiraglio Thaon di Revel e l'addetto navale inglese vicino ai resti dell'idrovolante K 220 abbattuto nella Laguna di Grado il 28 luglio 1917

La sigla "A" comprendeva gli "A" e gli "A-Phönix". Erano tutti biplani da caccia *Hansa Brandenburg*, idrovolanti i primi ed aeroplani terrestri i secondi, con motori da 200-220 HP.

La velocità massima degli "A" era di 170 km/h mentre quella dei "Phönix" di 180. Portavano, ovviamente, solo il pilota e avevano una diversa velocità di salita: gli "A" salivano a 3.000 metri in 25-30 minuti; i "Phönix" a 1.000 in 3 minuti, a 2.000 in 7 e a 3.000 in 12, con una quota massima di volo di 5.000 metri.

Esistevano pure i modelli "KG", "S" ed "E", di cui però non abbiamo immagini. Il "KG" era un *Brandenburg*, prodotto nel 1917-18, con un motore da 350 cavalli Austro-Daimler, un'autonomia di 6 ore a tutta velocità e con carico di 400 kg, che scendevano a 4 con 700 kg di carico utile e salivano a 7 se si andava più piano. Toccava i 150 all'ora. Saliva a 1.000 metri in 10 o 19 minuti, secondo il carico, a 2.000 in 25-30, a 3.000 in 50-60. Serviva al bombardamento e all'esplorazione e portava due o tre persone di equipaggio e una mitragliatrice.

La "S" identificava tutti i tipi di idrovolante-scuola che, prima della comparsa dell'*Deffag* nel 1918, erano tutti i prototipi, i tipi sperimentali e quelli ritirati dalla linea di combattimento per obsolescenza. La "E" infine stava ad indicare i *Lohner Werke* costruiti nel 1913-14, con motore Hiero da 85 cavalli, 90 Km/h e 4 ore d'autonomia alla massima velocità. Raggiungevano i 1.000 metri di quota in 25 minuti. l'equipaggio era composto da due uomini; il peso utile, da 30 a 50 kg senza la mitragliatrice.

Comunque fosse, sia per la modernità del mezzo sia per l'impressione creata dai bombardamenti aerei, giudicati particolarmente inumani e dannosi sia, infine, per la difficoltà d'abbatterli, la cattura o la distruzione di un aereo nemico, idrovolante o meno, faceva sempre notizia e la stampa degli anni di guerra ne parlò, limitandosi spesso a pubblicare la foto dell'apparecchio catturato o abbattuto. Vediamone alcuni e cominciamo dai due *Lohner*, "L47" ed "L78".

L'idrovolante "L47" iniziò ad operare contro l'Italia fin dal principio della guerra. Nel giugno del '15, pilotato dal Sottotenente di Vascello Fontaine, fece parecchi voli di ricognizione e d'attacco tra le foci del Po e dello Sdobba, nella regione dell'Isonzo e su Salvo, Grado e San Canziano.

L'8 giugno, pilotato dal Sottotenente di Vascello Goffredo de Banfield, partì da Pola e attaccò la base dirigibili italiana di Campalto.



Resti dell'idrovolante K 228 abbattuto presso Venezia il 14 agosto 1917



I resti dell'idrovolante K 222 abbattuto a Brindisi l'11 agosto 1917 galleggiano in rada. Sullo sfondo la corazzata *Dante Alighieri*, riconoscibile dai fumaioli accoppiati



Recupero dei resti dell'idrovolante K 222 abbattuto

Idrovolante L78 catturato dopo la fallita incursione nemica del 27 marzo 1916 contro le città italiane





Idrovolante K 307
catturato a Brindisi
il 27 settembre 1917

Il 7 luglio, sempre pilotato da de Banfield, scampò a stento all'inseguimento di un *Nieuport* italiano mentre bombardava San Giorgio di Nogaro. Il 12 luglio de Banfield lo usò per attaccare un aereo italiano, sparando "con fucile e pistola" e costringendolo a desistere dall'inseguimento. Il 27 agosto de Banfield, con questo apparecchio, scoprì e bombardò un sommergibile nei pressi del campo minato di Primero, notando poi delle strisce di nafta. Il giorno dopo, sempre con l'"L47", ritrovò un sommergibile che perdeva nafta immerso nello stesso punto e scoprì una linea di torpedini italiani.

Nell'ottobre del 1915 l'"L47" effettuò delle ricognizioni dalle foci dell'Isonzo a quelle del Piave. Il 24 ottobre, pilotato dal Sottote-

nente di Vascello Drakuli, partecipò da Trieste a un volo di squadriglia da Pola su Venezia, dove furono colpite la stazione ferroviaria, la centrale elettrica e il Forte di Tre Porti.

Nel gennaio del 1916 effettuò altri voli di ricognizione e il 4 gennaio il pilota scoprì un banco di mine nella zona di Grado.

Il mese seguente, pilotato dal Guardiamarina Schivanovits, fece voli di esplorazione e il 19 febbraio 1916 partecipò all'intercettazione, senza successo, d'un aereo italiano che riuscì nel disimpegno. Nella notte dal 17 al 18 aprile, pilotato dal Sottotenente di Vascello Ernest barone von Schonberger (Sottotenente di Vascello E. F. Hrdina come osservatore), il velivolo partecipò al bombardamento di Treviso; qui fu abbattuto e venne catturato anche tutto l'equipaggio.

Il mese prima era stato perso il *Lohner* "78".

Entrato in servizio alla fine del 1915, l'"L78" fu inserito nella linea dell'Alto Adriatico, di base a Trieste, e cominciò ad operare a gennaio del 1916. Il 17 di quel mese, pilotato dall'aspirante Freiburger e col Tenente di Vascello Toncich come osservatore, fu uno degli otto idrovolanti che attaccarono Ancona bombardando la stazione, la centrale elettrica e le caserme. Il 12 febbraio, sempre con Freiburger e Toncich, effettuò l'attacco, insieme ad altri tre idrovolanti, dell'impianto delle idrovore di Codigoro mentre il 15, con altri quattro velivoli, eseguì il bombardamento della fabbrica di munizioni e la raffineria di zolfo di Rimini.

Il 27 marzo venne impegnato contro i ponti sul Piave fra San Donà di Piave e Ponte di Piave, ma l'azione fallì per la scarsa visibilità. L'idrovolante venne colpito e catturato con tutto il suo equipaggio: Freiburger e l'osservatore, aspirante Igalfy von Igaly.

Passiamo ai "K", dalle maggiori prestazioni.

Il "K220" entrò in servizio nella primavera del 1917 e fu basato alla Stazione Idrovolanti di Trieste. Partecipò ad alcune azioni di guerra sul litorale controllato dagli austro-ungarici nella seconda metà di maggio e, in giugno, ad azioni contro il litorale controllato dagli Italiani, cioè su Palazzo, Monfalcone, Grado, Porto Roseta, San Giorgio di Nogaro, le foci del Tagliamento e su tutta la Laguna di Venezia.

Fu abbattuto sulla laguna di Grado il 28 luglio 1917, durante l'azione in cui 21 idrovolanti delle stazioni di Trieste, Pola e Parenzo sganciarono tre tonnellate di bombe. La sua distruzione fu resa pubblica grazie ad una foto ricordo del Capo di Stato Maggiore, ammiraglio Thaon di Revel, insieme all'addetto navale inglese davanti ai rottami dell'apparecchio.

Alla stessa operazione partecipò, ma con più fortuna, almeno in quella azione bellica, il "K228".

Entrato in linea operativa abbastanza tardi, nell'estate del 1917, era stato assegnato alla Stazione Idrovolanti di Parenzo. Fu impiegato in luglio contro Piave Vecchia, le foci del Tagliamento e, il 28, nell'azione contro Grado in cui fu appunto abbattuto il "K220".

Nella notte del 9 agosto, pilotato da Wachtel (osservatore il sottotenente Ziegel), si alzò in volo per contrastare l'incursione aerea italiana su Pola. Nello stesso mese compì delle incursioni su Pontelagoscuro e Contarina. Fu abbattuto su Venezia il 14 agosto 1917, durante l'incursione compiuta da 20 idrovolanti della Imperiale e Regia Marina e 20 aerei dell'Esercito, sostenuti da cinque navi e cinque torpediniere.



Idro A 91 abbattuto
da Calvello
il 4 maggio 1918

Anche nel Basso Adriatico le operazioni aeronavali erano intense, partendo da Cattaro, Kumbor e Sebenico; anche lì le perdite austriache furono sensibili.

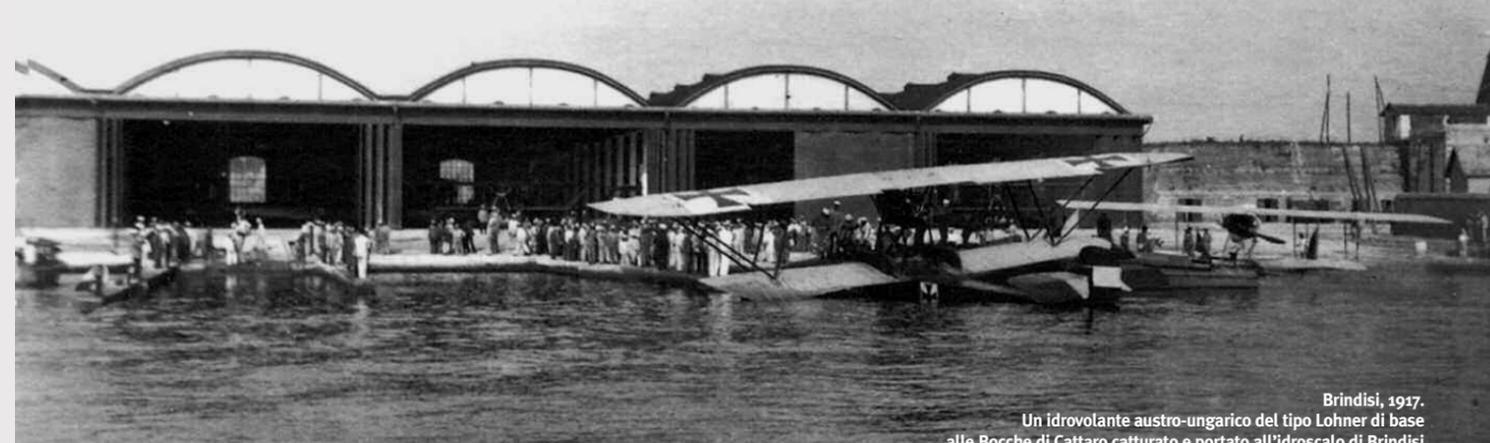
Cominciamo dal "K222". Entrò in servizio nella tarda primavera del 1917 e fu basato alla Stazione Idrovolanti di Kumbor, in Montenegro, non lontana da Cattaro. Pilotato dal volontario Traxelmayer e col tenente Toich come osservatore, partecipò ad alcune azioni di guerra sul litorale italiano. Il 7 giugno fece parte della formazione che attaccò Taranto. In agosto, pilotato dal sottufficiale Kniewallern col sottotenente Engel come osservatore, agì contro Manfredonia e Brindisi, nella cui rada fu abbattuto l'11 di quello stesso mese.



Idrovolante austriaco K 383
catturato il 19 marzo 1918



Traino d'un idro austriaco,
forse il k 388,
abbattuto dagli aviatori di Marina
il 19 marzo 1918



Brindisi, 1917.
Un idrovolante austro-ungarico del tipo Lohner di base
alle Bocche di Cattaro catturato e portato all'idroscalo di Brindisi



Questa fotografia, presa sullo scalo della stazione idrovolanti di Sant'Andrea a Venezia, nel 1918, davanti all'hangar N. 2 della 260a Squadriglia, mostra, in primo piano, un idrovolante da caccia austro-ungarico del tipo Hansa Brandenburg A caduto in mani italiane

Stessa sorte attendeva il "K307". Entrato in servizio nell'estate del 1917, fu basato anch'esso alla Stazione Idrovolanti di Kumbor. Pilotato da Ierch, con Leuti come osservatore, il 27 settembre 1917 partecipò al bombardamento di sei idrovolanti austriaci su Brindisi, colpendo i moli delle siluranti e dei sommergibili e i campi di volo, ma fu abbattuto e catturato insieme all'equipaggio.

In questa foto si noti, sullo sfondo, l'incrociatore corazzato *San Giorgio*



Torniamo a nord, alla Stazione Idrovolanti di Trieste dove era assegnato il "K383" entrato in linea nel tardo autunno del 1917. In novembre fu impiegato sulla costa fra Cortellazzo, Mestre e Chioggia, come pure sull'entroterra di Treviso. In dicembre partecipò ad alcune crociere di protezione e all'inseguimento di alcuni MAS. Nel corso d'una missione sui depositi materiali di Maranzano, il 19 marzo 1918, fu abbattuto e catturato con tutto l'equipaggio, composto dal pilota Adam e dall'osservatore Nagy. E veniamo al "K388". In realtà la foto, comparsa senza altra didascalia che "idrovolante nemico abbattuto dagli aviatori di Marina" pone un problema d'identificazione. Fu pubblicata il 2 giugno del 1918, due settimane prima dell'incursione austriaca su Mestre del 15 giugno; perciò è da escludere che possa riferirsi a quella incursione. Di conseguenza bisogna cercarne un'altra precedente; l'unica possibile, perché è prossima alla data di pubblicazione ed è una azione in cui gli avversari lamentino la perdita di un idrovolante nelle vicinanze di Venezia, sembrerebbe quella del 17 aprile 1918. Se così fosse, l'aereo dovrebbe essere per l'appunto il "K388". Ammettendo che lo sia, si trattava d'un apparecchio entrato in linea da circa quattro mesi e che operava da Trieste. Il 17 aprile 1918 partecipò al bombardamento della caserma della Regia Guardia di Finanza alla foce del Piave (insieme a cinque idrovolanti in aerocooperazione coll'Armata dell'Isonzo) e lì fu abbattuto, con la cattura dei tre componenti l'equipaggio: il pilota Keber ed il meccanico Kuschel (feriti), l'osservatore Simentlasch (illeso). Questo spiegherebbe anche il successivo trasferimento dei resti dell'aereo a Venezia, dove venivano concentrati gli apparecchi catturati.

Ed ecco l'unico "A", l'"A91", al quale è legato il ricordo d'una vittoria aerea italiana notevole, almeno per l'epoca. Il 4 maggio 1918 gli idrocaccia italiani si scontrarono coi loro avversari, guidati dall'asso dell'aviazione di marina austro-ungarica, il barone triestino Goffredo de Banfield.

La pattuglia dell'aviazione navale italiana, guidata dal Tenente di Vascello Federico Carlo Martinengo e composta, oltre che da lui, dal Sottotenente di Vascello Umberto Calvello, dal 2° nocchiero Andrea Rivieri, dal 2° capo Guido Jannello e dal marinaio pilota Giuseppe Pagliacci, stava scortando un *Macchi* "M.5" in ricognizione fotografica su Trieste e faceva parte di una formazione di 14



Il Guardiamarina Alberto Briganti sul Lohner 127 austriaco consegnatosi il 3 giugno del 1918

aerei italiani, con un MAS sotto di loro. Fu assalita da quattro idrocaccia austriaci *Hansa Brandenburg* del tipo "A": l'"A78", l'"A83", l'"A82" (pilotato da de Banfield) e l'"A91" di Niedermayer. I piloti italiani rivendicarono l'abbattimento di tre idrocaccia. Gli Austriaci ne ammisero due: l'"A91" e l'"A78" perché furono costretti ad ammarare e catturati insieme ai loro equipaggi dalle due torpediniere italiane apparse nelle acque dello scontro. Tacquero sul terzo, l'"A82" di de Banfield, che era stato costretto ad ammarare sotto costa; per cui gli aerei abbattuti dall'Aviazione Navale italiana effettivamente erano tre. Questo in foto è l'"A91", obbligato all'ammarraggio da Calvello e fotografato dopo la cattura. Infine arriviamo al *Lohner* "L127"; e si vedrà fra poco perché sia stato volutamente lasciato per ultimo.

Entrò in servizio nell'autunno del 1916. Fu messo in linea nell'Alto Adriatico e basato a Pola. Cominciò ad operare a ottobre con dei voli di ricognizione e d'attacco su San Giorgio di Nogaro. Svolse attività di routine. Non prese parte a nessuna delle operazioni più importanti dell'aviazione di marina austro-ungarica e, forse anche per questo, giunse agli ultimi mesi di guerra in buone condizioni. Era tanto in buone condizioni che la mattina del 3 giugno 1918 la base dell'Aviazione Navale della Regia Marina di Ancona ricevette una telefonata: due marinai italiani della "K.u.K. Kriegsmarine" avevano disertato, venendo in volo da Lussinpiccolo a Fano con l'"L 127"!

Il Tenente di Vascello Pellegrini ordinò al Guardiamarina Briganti d'accompagnarlo a Fano con un "FBA" (*Franco-British Aviator Company*, idroricognitore biplano utilizzato sia dal servizio aeronautico della R Marina che dal R. Esercito) per prendere in consegna l'aereo nemico. Partirono alle 9 e arrivarono in mezz'ora. Pellegrini si fece spiegare dai due marinai come si pilotava il *Lohner* e, scortato dal "FBA" di Briganti, lo trasferì in Ancona verso mezzogiorno. Briganti – lo vediamo qui – si fece fotografare sull'aereo nemico, che poi venne rinchiuso in un hangar e ci restò fino... alla fine della Guerra? No, un po' di più, un bel po' di più; perché se lo dimenticarono, per settant'anni. Finché non fu ritrovato, restaurato e, privo del motore, esposto nel museo dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, sul Lago di Bracciano, dove ancora si trova; ultimo sopravvissuto di tutti gli idro nemici abbattuti e presi dall'Aviazione della Regia Marina durante la Grande Guerra.

Giannutri Il relitto dell'Anna Bianca

Andrea Mucedola

www.ocean4future.org/archives/13393



Le strutture del mercantile sono ancora ben visibili e abitate da diverse forme viventi: all'interno della sala macchine osserviamo grandi scorfani rossi, eleganti musdee e molti gronghi. Uno in particolare è noto a tutti i suoi subacquei anche per il suo carattere un po'... irascibile.



Vedere ma non toccare... non provate ad accarezzarlo se non si vogliono portare in superficie i segni dei suoi denti. Non è raro incontrare anche grandi aragoste, astici nella parte più profonda e qualche pesce di passo. Ci fiancheggiano due grossi dentici che provocano la fuga in tutte le direzioni di un branco di castagnole. Sono predatori temibili, piuttosto frequenti sul relitto. Lungo la poppa osserviamo varie tubolature sulle quali fanno capolino alcune murene Helena incuriosite dal nostro arrivo e molti spirografi di grandi dimensioni. La tentazione di penetrare nel suo interno non manca ma la presenza di numerosi cavi ci fa cambiare idea. Il pericolo di restare intrappolati non vale la candela.



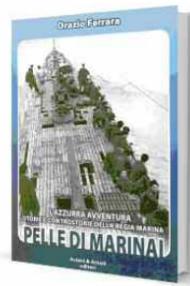
Procedendo verso la prua della nave, può essere osservato il punto in cui avvenne lo spezzamento del relitto, e si riscontrano sul fondale alcune lamiere e parti della prua che troveremo più avanti ad una profondità di circa 52 metri. Decidiamo di tornare verso la costa con il fondale che risale fino ad una zona di coralligeno ricca di cavità geologiche vivamente popolate da castagnole rosse, ricca di biodiversità animali e vegetali se vogliamo è anche un modo per scaricare l'azoto accumulato ed osservare begli esemplari di gorgonia bianca (*Eunicella stricta*) e spirografi di notevoli dimensioni. In sintesi, un'immersione che fa la gioia dei fotografi subacquei che hanno modo di sbizzarrirsi, nell'ultima parte dell'immersione, in acque relativamente basse con molti soggetti interessanti con un'ottima visibilità.

Una storia mai completamente chiarita

Come spesso accade per i relitti, la storia legata al loro affondamento è avvolta nel mistero o, meglio dire, in fatti mai completamente chiariti. Era il 3 aprile 1971, la *Anna Bianca* andò ad urtare contro la scogliera di Giannutri ed affondò, spezzandosi in due. C'è chi dice che il mare era calmo, altri che un forte vento l'aveva spinta sugli scogli. Gli abitanti raccontano che la mattina seguente la scogliera era completamente ricoperta di polvere bianca. La leggenda dice che i locali pensarono si trattasse di droga in realtà era la polvere della pietra pomice che il cargo trasportava. Che fosse stata affondata dall'equipaggio per ottenere un lauto rimborso dalla compagnia assicuratrice o se fu dovuto alle pessime condizioni meteorologiche marine, di fatto avvenne una esplosione che divise in due il mercantile facendolo affondare in pochi minuti. Ora giace sul fondo del mare offrendo alle creature marine riparo e protezione e ai subacquei un bel punto di immersione.

L'isola di Giannutri ci regala sempre sorprese e, anche in presenza di tempo inclemente le immersioni non mancano, basta cambiare lato. Oggi parliamo del relitto della *Anna Bianca*, una bella immersione piena di spunti per subacquei e fotografi subacquei. Il relitto della "*Bianca*" si trova a circa cento metri dalla costa, all'interno della parte nord di Cala Ischiaiola su un fondo sabbioso, sulla costa occidentale dell'isola. Certo è un'immersione non per tutti, viste le profondità in gioco che vanno nel lato più distante da terra ad oltre i 45 metri. Quello che inganna i visitatori è la visibilità subacquea che spesso è maggiore di 30 metri ed invita all'esplorazione dello scafo.

Il subacqueo poco accorto si potrebbe trovare facilmente oltre la curva e nel caso dovrà affrontare lunghi minuti di decompressione. Come sempre la pianificazione è essenziale ma ne vale la pena. Per il supporto di superficie, si consiglia di rivolgersi a diving professionali (noi ci siamo serviti dell'ottimo Diving "Il Nostromo" di Porto Santo Stefano). Scendiamo lungo la cima dell'ancora, sulla verticale della poppa del relitto che si presenta in più tronconi, partendo dai circa 35 metri della poppa fino ad oltre i 50 metri della prua. Immergendosi, il primo troncone del relitto che troveremo è quello di poppa che prosegue verso sud ad una profondità di circa 35 metri.



Orazio Ferrara
PELLE DI MARINAI
Aviani e Aviani Editori - Udine
€ 18,00

Già il titolo del libro è accattivante, poiché ricorda il più celebre "Pelle d'Ammiraglio" di Alberto Da Zara. Non contrapposizione, però, ma completamento delle "pelli": a quelle degli Ammiragli devono aggiungersi quelle dei marinai, per completare il quadro delle vicende della Marina Italiana nel corso del secondo conflitto mondiale. Orazio Ferrara è noto ai nostri lettori: originario di Pantelleria, ha curato il volume - qui già presentato - di Giuseppe Ferrara "Memorie di un Secondo Capo della Regia Marina", arricchendolo con quell'ultimo, prezioso ed esauriente capitolo sulla resa di Pantelleria. Questo volume racconta storie di eroismo, da quello silenzioso degli equipaggi a quello dei nostri straordinari Comandanti in mare, cui l'autore ha voluto associare pagine non esaltanti di certe "poltrone" di Supermarina. Tutte storie della nostra guerra sul mare, oggi possiamo dire amara e a volte "sfortunata", spesso per la pochezza dei nostri capi più che per l'avverso destino. Sempre una Storia fatta di sacrifici, eroismo e abnegazione cui avrebbe potuto e dovuto corrispondere migliore sorte, storie "nostre" che, piaccia o no, che fanno parte del nostro tessuto sociale e nazionale, ne dovrebbero esaltare la trama e dalle quali non è giusto né corretto stralciare a nostro piacimento quelle che non ci piacciono. Storie, alcune, forse minimali - ma non per chi le ha vissute - ma certamente cariche di straordinaria umanità. Non vuole essere una raccolta apologetica né un nuovo libro denigratorio o accusatorio, solo una serie di storie di vita vissuta e sofferza sul mare, sulla "pelle" appunto, di uomini e mezzi della nostra Regia Marina. E come tutte le storie che riguardano fatti e uomini veri,

sono "impastate di fango e di cielo", come conclude giustamente l'autore. Egli non giudica, perché per giudicare occorre conoscere i fatti, gli antefatti e le vere connessioni: partiamo allora, sembra suggerire Ferrara, dalla conoscenza, poi potremo trarre, ciascuno di noi, le conclusioni. Se poeticamente l'autore apre con la storia della Preghiera del marinaio, quasi fosse il collante di tutto, gli dobbiamo un grazie per aver riportato all'attenzione la vicenda della Motonave "Umbria" e del suo comandante Lorenzo Muesan, così come quelle del R. Smg. "Perla" in Mar Rosso e del R.Smg. "Lafolé" in Mediterraneo. Anche le più note operazioni che videro i nostri sommergibili atlantici, come il "Morosini", il "Tazzoli" e il "Da Vinci" sono qui riprese per individuarne ed esaltarne aspetti particolari e carichi di pathos. La storia che riguarda Capo Amendola, trucidato nelle foibe tiane, serve a richiamare la dolorosa vicenda dei nostri italiani d'Istria e di Dalmazia, il cui esodo solo di recente ha avuto il riconoscimento della memoria nazionale. Ferrara ci ha ormai abituato alle chiuse drammatiche ed anche in quest'occasione non si smentisce: leggere della fuga e del "travestimento" in abiti borghesi del Contrammiraglio Priamo Ugo Leonardi, il comandante della munitissima base di Augusta all'apparire degli Alleati, riporta alla già citata resa di Pantelleria, con la medesima drammaticità. E termina poi con l'angosciosa e mai definitivamente chiarita, nonostante i processi e le commissioni d'inchiesta, questione "Maugeri", l'ammiraglio decorato dopo la guerra dagli Americani "per la condotta eccezionalmente meritevole nel compimento di superiori servizi resi al governo degli Stati Uniti in qualità di Capo del servizio informazioni navali e come capo di stato maggiore della marina prima e dopo la seconda guerra mondiale". La ferita ancora sanguina nel costato della Marina, che lo ebbe come suo Capo nell'immediato dopoguerra ma che lo annoverava capo delle informazioni prima dell'8 settembre e dunque sicuramente coinvolto in quell'orribile, infamante e mai punita fornitura di "servizi" all'allora nemico, per colmo d'ignominia resa non perseguibile dall'art.16, del trattato di pace impostoci dagli Alleati (in sprezzo alla consegna della flotta e alla cobbelligeranza).



Boetto Cohen
L'ARTE DI SFIDARE IL TEMPO
Eberhard & Co.
Una grande storia di uomini e orologi
Rizzoli editore

Il libro celebra i primi 130 anni di storia della Eberhard, produttore svizzero di orologi assurti a mito del settore. La casa ha impostato i festeggiamenti sulla produzione di una serie limitatissima del suo cronometro più prestigioso, cui ha voluto abbinare una pubblicazione che, oltre a ricordare i passi storici dell'azienda, riportasse all'attenzione i legami tecnici e storici con il mondo della Marina, dell'Aeronautica e dell'automobilismo. A noi è molto piaciuta che la parte al mare connessa sia stata dedicata al decano dei sommergibilisti italiani, Mario Rossetto, già secondo in comando (meglio "tenente", come lo si chiamava allora) dell'asso degli affondatori Carlo Fecia di Cossato nel corso della battaglia dell'Atlantico sul mitico "Tazzoli". L'originale racconto, che intercala ricordi e racconti a cronache odierne legate a riprese televisive e visite a Bordeaux, delinea l'animo del sommergibilista meglio di tanti scritti o narrazioni. Rossetto infatti, il nostro amato "Comandante" che ci ha onorato della sua stima ed amicizia fino agli ultimi istanti della sua vita, non ostante, non enfatizza, non mitizza:

descrive mirabilmente l'animo di un giovane che imbarca sui battelli "perché è bello essere sommergibilisti, perché lì si deve imparare presto e a trent'anni si prende il comando". E, ammette senza reticenze, si può avere anche paura, una paura tremenda sotto un bombardamento di profondità, forse la cosa più spaventosa che un uomo possa provare. Il "Finzi", suo primo comando, lui il più giovane comandante della flotta, inviato nel mezzo dell'Oceano Atlantico, fra l'Africa ed il Brasile ad incontrare il mitico "Da Vinci" di Gianfranco Gazzana Priarogga, per rifornirlo di viveri e siluri. E con i mezzi di allora, senza GPS, senza strumenti sofisticati, sembra quasi una scommessa, però vinta dalla tenacia e dalle volontà. Poi, a missione assolta, è il suo turno di attacchi ai mercantili, di salvataggio dei naufraghi, in una guerra vissuta in ogni suo meandro di eroismo e di cameratismo. E la mente va al suo equipaggio, stretto intorno al suo Comandante, "dentro un tubo d'acciaio a sua volta ripieno di tubi, dove non entra mai la luce del sole". Un sistema uomo-macchina scandito dalla misura del tempo, dai turni di guardia alle veglie delle vedette, dalla carica batterie la più rapida possibile per sfuggire ai radar ed agli aerei ai calcoli di longitudine. E Rossetto ricorda che "il mio Eberhard mi è particolarmente caro perché me lo ha regalato mio padre il giorno del diploma in Accademia Navale ed è tra le poche cose personali che posso portare con me in missione, la più preziosa". Ricordi di guerra, nostalgia di persone lontane, dovere da compiere e compiuto con tutte le proprie energie e capacità: uno splendido esempio, privo di ogni retorica, di virtù del marinaio italiano.

Ristampa del romanzo storico
SOMMERGIBILE DA VINCI
MISSIONE FINALE
narrante l'ultima missione di questo sommergibile italiano.

Il libro si potrà acquistare presso Tuttostoria.it di **Ermanno Albertelli Editore**, oppure rivolgendosi direttamente all'autore, **V. Emanuele Dalla Bella** emanueledallabella@libero.it



OROLOGIO CRONO
Impermeabilità: WR 5 ATM - Vetro: minerale piatto
Cassa: metallo lucido 42 mm Corona: serrata a pressione Movimento: Seiko Vd54 - Cinturino: pelle, stampa cocco Quadrante fondo opaco con guilloché.



ACQUISTO RISERVATO
AI SOLI SOCI

Per ordinare telefonare ai numeri
06 60.67.46.18 - 335 84.44.113
oppure inviare una mail a:
info@pubbligest.com
pubbligestroma@gmail.com

Seguici su Facebook

Altri articoli si possono trovare su:
www.pontedicomando.com



OROLOGIO UOMO
Cassa: in acciaio con lunetta unidirezionale, diametro 40 mm Fondello: in acciaio serrato a pressione Corona: a vite Bracciale: 22 mm acciaio satinato e lucido Quadrante: lucido, indici in rilievo

Su: www.pontedicomando.com
è attiva la nuova sezione
«oggettistica»



POLO IN COTONE
con colletto tipo solino
Taglie dalla S alla XXXL

BORSA DONNA
Tessuto nylon 600D .Patta con chiusura in velcro
Fodera interna e tasche interne porta oggetti.
Dimensione: cm. 32 x 25 x 10

BERRETTUCCIO
Tessuto 100 cotone. Chiusura con cinturino in tessuto e fibbia.

POLO SOMMERGIBILISTI
Colletto blu da un lato dall'altro lato con tricolore. Inserto tricolore su manica dx.
Tessuto 100% cotone piquet. 210 gr



GILET TECNICO SOFTSHELL
Tessuto triplo strato morbido ed elasticizzato. 96% poliest. 4% spandex.
Resistenza colonna d'acqua 1000 mm.

GIACCA ANTI PIOGGIA LEGGERA
Interno foderato in rete. Sistema a scomparsa nella tasca. Tessuto esterno 190T poliestere. Fodera in mesh poly 70 g.

GIUBBINO NAUTICO IDROPELLENTE
Tessuto esterno 100% nylon, fodera in poliestere e micro pile. Imbottitura medio-leggera. Cuciture termo nastrate.

FELPA
Cerniera divisibile. Cuciture ribattute in contrasto. Costine elasticizzate.
Tessuto 80% cotone, 20% poliestere

Prodotti disponibili a prezzi scontati per
appartenenti ANMI

www.rodorigoeditore.it

0666166539

info@rodorigoeditore.it

