



# Marinai d'Italia

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

MENSILE  
DELL'ASSOCIAZIONE  
NAZIONALE  
MARINAI D'ITALIA

## Varo di Nave Trieste a Castellammare di Stabia



Anno LXIII

**n. 6/7 • 2019**  
**Giugno/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





## I Marinai all'adunata degli Alpini a Milano

Cesare Manstretta - Segretario del Gruppo di Milano

Quest'anno era stato previsto che l'Adunata degli Alpini, cadendo nel 100° anniversario della costituzione dell'Associazione Nazionale Alpini (A.N.A.), si tenesse nella città dove l'A.N.A., nel 1919, venne fondata: Milano! Dunque, un'Adunata significativa, importante, prestigiosa. Tanto che, per i tre giorni dell'Adunata, erano attesi a Milano ben 500.000 tra Alpini e familiari.

E i Marinai, di certo, non potevano sfigurare! Ecco, dunque, che il Coordinatore del "Gruppo Equipaggi Nave Alpino" lancia, da bordo, una sagola di ausilio al Gruppo di Milano: occorre presentarsi all'Adunata in un bel numero di soci per rappresentare fieramente la Marina Militare innanzi ai fratelli Alpini.

E da parte del Gruppo di Milano la sagola viene immediatamente agguantata, diramando non solo ai propri soci (componenti del ROC) ma anche ai Gruppi ANMI vicini una chiamata generale sul ponte di coperta, che subito riscuote una risposta entusiastica e corale.

Ebbene, domenica 12 maggio, ben 54 Marinai hanno sfilato davanti alla folla ed ai curiosi!

Un bel plotone suddiviso tra: la squadra inquadrata dietro lo striscione di "Equipaggi Nave Alpino", i vessilli inquadrati nei ranghi di AssoArma, ed un rappresentante inquadrato nei ranghi del Nastro Azzurro. Oltre - naturalmente - ai "ragazzi" di Nave Alpino, del plotone facevano parte anche



"ragazzi" di Milano, Biella, Brivio, Carate, Castellanza, Como, Corsico-Abbiategrosso, Crema, Gorgonzola, Lissone, Melzo, Monza e Rho: un variegato ma vero equipaggio!

Nella squadra "Equipaggi Navi Alpino", dietro lo striscione di Nave Alpino, era presente il Nocchiere al Fischio (Nostromo) e la Bandiera Navale. Ai prescritti comandi fischiate dal Nostromo, il Bandierone veniva alzato e poi abbassato, per la gioia del pubblico e dei curiosi: veramente... un bel vedere!

Il percorso: Corso Venezia, Piazza San Babila, Via San Paolo, Corso Vittorio Emanuele, Piazza Duomo (con la tribuna d'onore davanti al Palazzo Reale), via Orefici, Via Dante e Piazza Castello. 2,5 Km di applausi e grida festanti!

Innanzitutto alla tribuna d'onore, dal Nostromo, dopo aver fatto alzare il Bandierone, è partito il fischio dell' "Attenti-a-sinistra!", indi il "Fissii!", che hanno colpito il pubblico, con un applauso scrosciante. Al termine, in Piazza Castello, foto di fine defilamento e, poi, tutti nella Cittadella Alpina appositamente allestita, per un buon "bicerin" di grappa alpina!

Al tramonto, in piazza Duomo, Ammaina Bandiera solenne ed il rito formale ma goliardico del passaggio della stecca alla prossima città ospitante, Rimini, che, peraltro, è città di mare, e dove Gruppo Equipaggi Nave Alpino e tutti i Marinai sono già stati vivamente invitati!

È stata, quindi, una gran bella giornata, intensa, ricca di emozioni; giornata di fraternità marinara e di fraternità alpino-marinaresca nonché di buon auspicio per il nostro imminente Raduno Nazionale che si terrà a Salerno il prossimo 29 Settembre!

Che dire?

VIVA GLI ALPINI! VIVA NAVE ALPINO! ... VIVA TUTTI I MARINAI!



### LE MILLE MIGLIA IN TERRA MATILDICA

La più famosa corsa del mondo ha onorato il Monumento ai Marinai d'Italia che si trova in località La Fratta (San Polo) costruito attorno all'ancora della Corvetta Salvatore Todaro F 550 andata in disarmo il 30 novembre 1995.

Il responsabile della Sezione distaccata di San Polo d'Enza dell'ANMI di Reggio Emilia, Rag Remo Valdessalici fece parte del primo equipaggio della Corvetta quale Sottufficiale, lo cura come meglio non si può.



Il socio Antonio Sanson dona il tagliando del Gruppo ANMI di Grado (GO) ai coniugi Auriemma, noti navigatori in Oceano Pacifico. Antonio gestirà l'imbarcazione degli Auriemma coadiuvandoli nella cura della barca.

## La Storia la fanno i vincitori...



In questo mese molti nostri figli, nipoti, parenti entrano nella psicosi dell'esame di maturità che, pensiamola come vogliamo in merito alla sua difficoltà (sembra sempre di sentire "ai miei tempi sì che era difficile, mica come oggi!") rimane comunque una tappa fondamentale, uno scoglio da superare. Mi sono chiesto come la metteranno gli studenti che dovessero eventualmente affrontare un tema storico, scritto o orale, riguardo alla conclusione della Seconda Guerra Mondiale, ammesso che i programmi in vigore per le attuali scuole superiori la comprendano. Me lo sono (ironicamente) chiesto dopo avere visto, sui maggiori quotidiani, la fotografia dei Capi di Stato invitati alla celebrazione del 75° anniversario dello sbarco in Normandia. Nella foto vi compaiono, a buon diritto, il rappresentante del vero vincitore, il Presidente degli USA, la regina del Regno Unito con il suo erede al trono, il presidente francese (ammesso che gli si possa attribuire la patente di vincitore, tagliando corto alle polemiche ancora vive sul ruolo della Francia). Con essi, altri capi di Stato del Commonwealth e di altre nazioni coinvolte ed alleate. Lo stupore però è grande, così come l'indignazione, per almeno tre motivi: il primo, deriva dalla clamorosa assenza del Presidente della Russia, allora Unione Sovietica, che patì il più elevato numero di vittime nel corso del conflitto. Si potrebbe però obiettare che i russi non erano presenti sulle due sponde della Manica. Allora assumerebbe un ruolo di conciliazione storica ora per allora la presenza - oltretutto in bella prima fila, col sorriso sulle labbra - della cancelliera tedesca Angela Merkel, ma così ragionando, non può passare sotto silenzio l'assenza assordante di qualsivoglia rappresentante dell'Italia. Vediamo di fare chiarezza sul mio stupore.

In primis, se era una riunione dei vincitori allora doveva esserci anche Putin. Se avesse dovuto vedere riuniti i soli partecipanti allo sbarco, allora la Merkel c'entrava come i cavoli a merenda. Se si fosse inteso invitare i protagonisti del "D-Day" su entrambi i fronti, allora giusto non invitare i Russi ma doveva esserci anche l'Italia, perché su quel fronte erano presenti reparti italiani (vi ricorda qualcosa il nome di un tale Walter Chiari? Ebbene, era lì, con tanti altri italiani, accanto ai camerati tedeschi). Insomma, più che una celebrazione, mi è sembrata l'ennesima "conventio ad excludendum" per ribadire, ancora una volta, che la Storia la fanno i vincitori e la manipolano come vogliono. Cari studenti, siamo ancora una volta di fronte ad uno spudorato gioco delle tre carte, che la Storia ci insegna a maneggiare con attenzione: i nemici di ieri (tedeschi) possono essere (e come!) gli amici di oggi e viceversa, gli amici di ieri (russi) possono essere i nemici di oggi. Unico dato certo ed in comune con entrambe le sfaccettature della realtà è che, purtroppo e come sempre, ancor oggi... l'Italia non c'è, né in una né nell'altra, come sempre non conta nulla (forse non deve contare nulla) e non sa farsi valere. Il Comandante Junio Valerio Borghese, forse il più eroico Comandante di sommergibili italiani, ha lasciato scritta una frase che mi ha sempre affascinato: "In guerra, conta poco se si vince o si perde, conta di più come si vince o come si perde". Credo che, sull'onda di questa condivisa affermazione, noi ancora paghiamo, al tavolo della Storia, non solo la pretesa di avere vinto (col voltafaccia della cobelligeranza) quanto il modo in cui abbiamo perso. Gli inglesi ci hanno anche coniato un nuovo verbo, "to badogliate". Non sarebbe ora di risollevarla la testa e tornare al posto che ci compete fra le maggiori Nazioni del mondo?





**In copertina**  
25 maggio 2019.  
Varo a Castellammare di Stabia della LHD *Trieste* alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella

**Direttore responsabile**  
Giovanni Vignati

**Vicedirettore**  
Angelo Castiglione

**Redazione**  
Alessandro Di Capua, Gaetano Gallinaro, Massimo Messina, Innocente Rutigliano, 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** 37.500

**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 O  
IBAN: IT 7400760103200000026351007  
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

**L'informativa sul trattamento e protezione dei dati personali è riportata sul sito dell'Associazione www.marinaiditalia.com sezione "informativa privacy"**

# MARINAI D'ITALIA DIARIO DI BORDO

**Avvisi ai Naviganti**

## Nuova iniziativa editoriale

**A**lcuni mesi orsono, per commemorare degnamente il 75° anniversario del tragico epilogo navale consumatosi il 9 settembre 1943, consumatosi nelle acque del Golfo dell'Asinara, la redazione del Giornale ha intrapreso l'iniziativa di allegare la stampa riportante la silhouette della corazzata *Roma*, e nel numero a seguire quella dei Cacciatorpedinieri *Da Noli* e *Vivaldi*.

In considerazione dell'alto gradimento pervenutoci da numerosi soci, la Redazione ha deciso di perseguire tale iniziativa e di continuare a fornire ai Soci una serie di scatti fotografici delle Unità Navali della Marina Militare che ogni giorno, solcando i mari, rappresentano il cuore pulsante della nostra Forza Armata e proiettano nel mondo una immagine di tangibile professionalità e tecnologia di altissimo livello.

A partire dal numero di Marzo del Giornale, il lettore ha quindi trovato la stampa fotografica di una Unità Navale della Marina Militare di nuova generazione (ma anche di foto o disegni storici). Dopo la pubblicazione di *Nave Bergamini* (nr di Marzo), *Nave Aquila* (nr di Aprile), *Nave Andrea Doria* (nr di Maggio), alleghiamo a questo numero il disegno storico del Sommersibile *Scirè*, decorato di M.O.V.M.

## Norme per la collaborazione

**L**a collaborazione è aperta a tutti. Gli elaborati, inediti ed esenti da vincoli editoriali, esprimono le opinioni personali dell'autore che se ne assume la responsabilità.

La Direzione si riserva il diritto di dare agli articoli il taglio editoriale ritenuto più opportuno. Gli articoli pubblicati non sono retribuiti.

Tutti i diritti sono riservati. Testi e foto non possono essere riprodotti senza l'autorizzazione della redazione.

LA REDAZIONE



## Sommario



**1 Editoriale** del Presidente Nazionale

**4 Varata a Castellammare di Stabia** l'unità anfibia multiruolo *Trieste*

**6 Perché sognare fa rima con mare**

**10 L'Egitto si proietta sul mare**

**16 La portaerei *Aquila*, ovvero l'opera incompiuta**

**18 Una Principessina sul Lago di Vico**

SPECIALE - XX Raduno ANMI - SALERNO

**21 Disposizioni di massima**

**29 Crociera dei Marinai d'Italia 2019**  
*MSC Lirica*

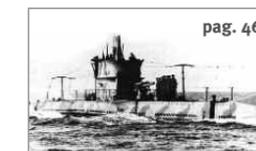
**32 La Regia Marina nel Mar Nero**

**38 Il Sebino salato**

**42 Rata e Maui,**  
un viaggio ai confini del mondo

**45 La squadra italiana vince**  
il 20° *Military Cross* di Bellinzona

**46 Isola di Tinos (Grecia) - 15 agosto 1940**  
Tre siluri come prodomi alle operazioni belliche





25 maggio 2019

# Varata a Castellammare di Stabia l'unità anfibia multiruolo Trieste

Articolo tratto dal comunicato stampa Fincantieri

Alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, accolto dal Presidente di Fincantieri Giampiero Massolo e dall'Amministratore delegato Giuseppe Bono, si è svolta oggi, presso il cantiere di Castellammare di Stabia, la cerimonia di varo di nave *Trieste*, unità anfibia multiruolo e multifunzione, concepita, fin dalla fase preliminare del progetto, per essere uno strumento flessibile, *multi-purpose by design*, modulare, e a basso impatto ambientale. Si tratta di un'unità di tipo LHD (*Landing Helicopter Dock*) per le sue capacità d'impiego di aeromobili e mezzi anfibi, grazie alla disponibilità di un ponte di volo e un bacino allagabile interno alla nave. La nuova unità sarà consegnata nel 2022 e rientra nel Programma navale per la tutela della capacità marittima della Difesa, deciso dal Governo e dal Parlamento e avviata nel maggio 2015 ("Legge Navale"). La Madrina della nave è stata **Laura Mattarella**, figlia del Presidente della Repubblica.



Nave *Trieste* sarà certificata da "RINA Services" in accordo con le convenzioni internazionali per la prevenzione dell'inquinamento sia per gli aspetti più tradizionali come quelli trattati dalla Convenzione MARPOL, sia per quelli non ancora cogenti, come quelli trattati nella Convenzione di Hong Kong relativamente alla emissione del "Green Passport".

## Caratteristiche dell'unità: LHD - Landing Helicopter Dock

L'unità ha una lunghezza di 214 metri e sviluppa una velocità massima di 25 nodi; è dotata di un sistema di propulsione del tipo CODLOG (*COmbined Diesel eLectric Or Gas*) che utilizza la propulsione elettrica per le andature a basse velocità, in linea



con la *policy* ambientale della Marina Militare ("Flotta Verde"). Le caratteristiche costruttive e di armamento di nave *Trieste* le consentiranno di proiettare e sostenere – in aree di crisi – la forza da sbarco della Marina Militare e la capacità nazionale di proiezione dal mare della Difesa, di assicurare il trasporto strategico di un numero elevato di mezzi, personale e materiali e di concorrere con la Protezione Civile alle attività di soccorso alle popolazioni colpite da calamità naturali, essendo anche in grado di fornire acqua potabile, alimentazione elettrica e supporto sanitario.



## NUOVO CONSIGLIO DIRETTIVO ASSOCIAZIONE NAZIONALE MARINAI D'ITALIA DI TRIESTE

RICEVUTI IN MUNICIPIO DAL SINDACO ROBERTO DIPIAZZA, AVVIATA LA PROCEDURA PER CONSEGNARE LA BANDIERA DI GUERRA ALLA NUOVA AMMIRAGLIA DELLA MARINA ITALIANA TRIESTE

Il Comune ha attivato la procedura per consegnare la Bandiera di Combattimento alla *Trieste*, la nuova ammiraglia della Marina Militare Italiana. La conferma è stata data dal sindaco Roberto Dipiazza che ha ricevuto il 10 giugno nel salotto azzurro del Municipio, il nuovo Consiglio direttivo dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia – Gruppo di Trieste, guidato dal presidente Roberto Belaz. Nel corso del cordiale incontro – al quale sono intervenuti anche l'assessore Michele Lobianco, il vicepresidente dell'Associazione Guido Amodeo con i consiglieri Paolo Aere, Mario Cicogna e Livio Selvi, nonché il C.N. Giorgio Seppi e il D.R. Roberto Semi – sono stati ribaditi i profondi vincoli di amicizia e collaborazione tra l'Associazione Marinai d'Italia e il Comune di Trieste. Un rapporto nel segno di un sempre concreto e costruttivo impegno a servizio della città.

L'unità navale potrà inoltre assolvere le funzioni di comando e controllo nell'ambito di emergenze in mare, evacuazione di connazionali e assistenza umanitaria. Con oltre 1.000 posti letto disponibili, la nuova LHD è dotata di un ponte di volo per elicotteri, di circa 230 metri, per assicurare l'operatività di un battaglione di 600 uomini e di un ponte garage in grado di ospitare 1200 metri lineari di veicoli gommati e cingolati, sia civili che militari. Il bacino allagabile, lungo 50 metri e largo 15, consentirà alla nave di operare con i più moderni mezzi anfibi in dotazione alle Marine NATO e dell'Unione Europea. Le varie aree di stivaggio del carico saranno accessibili tramite gru, rampe poppiere e laterali, e la movimentazione del carico sarà affidata a rampe interne ed elevatori. A bordo anche un ospedale completamente attrezzato, con sale chirurgiche, radiologia e analisi, gabinetto dentistico e zona degenza per 27 ricoverati gravi (ulteriori ricoveri sono possibili in moduli container opportunamente attrezzati).



## Perché sognare fa rima con mare

Angelo Castiglione - Socio del Gruppo di Roma  
Roberto Domini - Socio del Gruppo di Vittorio Veneto

**P**er l'anagrafe sono Angeo Castiglione; talvolta, ammetterlo, sono proprio "bastian contrario" perché su alcuni argomenti non la penso come tantissimi altri.

Hitler e sua moglie Eva Braun, ad esempio, sono veramente morti nel bunker di Berlino ed i loro corpi subito dopo dati alle fiamme affinché non cadessero in mani nemiche? Ciò è realmente accaduto, non v'è dubbio, ma sono convinto che i due corpi furono quelli di due delle tante controfigure di cui sia il Führer sia la moglie in quegli anni si sono serviti per le più svariate esigenze. Hitler e la sua consorte sono sbarcati in Argentina, poco prima del crollo del Terzo Reich, da un *U-boot*. E con loro, su un altro battello, gran parte dell'oro germanico raziato 2<sup>a</sup> Guerra Mondiale durante. In Argentina, contornati da una folta, riservata ed affidabile comunità tedesca, Hitler e la sua consorte hanno vissuto per oltre un decennio prima che la morte giungesse in modo del tutto naturale. È la teoria che viene documentata da Abel Basti, giornalista argentino poco più che sessantenne, autore del libro "sulle tracce di Hitler", pubblicato nel 2015 da "Eden Editori". Libro che mi ha conquistato e poi totalmente convinto.

Starete già sorridendo, se non sghignazzando, immagino. E che dire del fatto che mi sto sempre più avvicinando alla teoria sostenuta dai "terrapittisti"? Non basterebbero le 48 pagine di questo numero per spiegare le loro motivazioni che

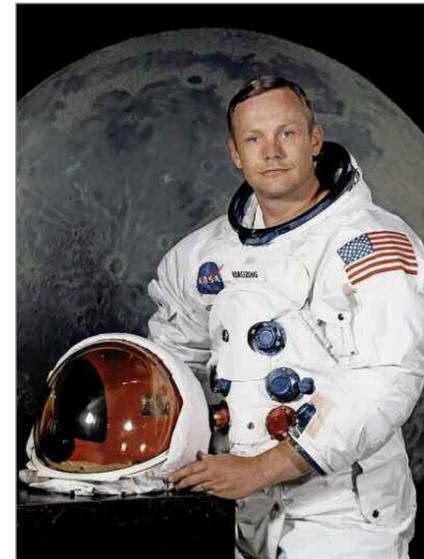


trovo assolutamente condivisibili; per curiosità: andate a dare un'occhiata sul loro sito (<https://www.tfes.org/>), possibilmente senza pregiudizi di sorta... Non siete ancora sazi? Questo anno ricorre il cinquantesimo anniversario della conquista della luna da parte dell'uomo: a luglio del lontano 1969 l'astronauta americano Armstrong posò per la prima volta nella nostra storia i piedi sul terreno lunare. Almeno così ci vogliono far credere. Ma mi faccia il piacere, direbbe il grande Totò! È stata tutta una finzione! Per carità, scenografia ottimamente organizzata ed interpretata da attori (alla bisogna anche astronauti). Non credo che l'uomo sia mai sceso sulla luna, non cambio idea a riguardo. Ma grazie a Roberto Domini, anche lui mio grande amico e prezioso compagno di Corso, al quale, proprio in previsione di questo evento, è stato chiesto l'articolo che segue, ho realmente compreso il valore, l'importanza e la singolarità della professione più bella in tutto l'universo: ufficiale di Marina!

Per l'anagrafe sono Roberto Domini. Quando la redazione dei "Marinai d'Italia" ti chiede di scrivere un "pezzo" per la

nostra rivista l'interlocutore vorrebbe amaliarti, cerca sempre di trovare le parole giuste per farti fare il salto e trovare *in primis* lo stimolo e poi le idee da comporre in quel magnifico puzzle che sulla carta si trasforma magicamente nell'articolo. "Il primo uomo sulla luna è stato... un marinaio" è il titolo che inizialmente era stato

un piccolo modulo chiamato "LEM" (*Lunar Excursion Module*). I nostri sogni di gloria erano basati tutti su termini marittimi come nave, navicella, sbarco, navigazione, mare della tranquillità, ecc.. Insomma era chiaro a tutti che viaggiare nello spazio non era assimilabile a un volo (di per se piuttosto limitato nello spazio



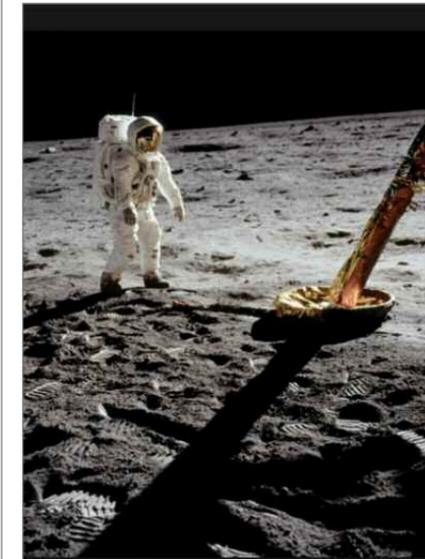
e nel tempo) ma a una lunga navigazione come se lo spazio fosse il mare in cui coraggio e determinazione i requisiti per accedervi.

Molti di quei ragazzi leggevano Jules Verne ed erano pazzi per un romanzo di fantascienza da lui scritto dal titolo: "Dalla Terra alla Luna". Era la prima parte di una storia raccontata in due libri distinti poco prima della Guerra franco-prussiana, quando le artiglierie cominciarono a essere così potenti che Verne pensava potessero sparare un proiettile direttamente sulla luna.

Verne era però soprattutto uno scrittore di mare e portava nel suo testo la stessa voglia di avventura, di andare al di là dei limiti allora presenti nella conoscenza. Il mare fu certamente centrale nella sua lunga lista di romanzi.

Parte di questa sua passione nasceva dai suoi approfondimenti sia culturali sulla letteratura marinara e sulla figura di un grande marinaio come Cristoforo Colombo, del quale scrisse un romanzo assai preciso e corrispondente alle verità storiche, sia reali nella ricerca dell'avventura attraverso viaggi a bordo delle navi del tempo. Ciò gli consentì di conoscere a

fondo la cartografia e la tecnologia nel campo delle costruzioni navali. Amore per l'avventura quindi, coraggio indomito, conoscenza e volontà di andare oltre ai limiti, questo è il modello di marinaio o potremmo dire leader che Verne ci presenta. Il Capitano Nemo è proprio così un comandante la cui tecnologia è al servizio



degli esseri viventi, un amante del mare proteso a proteggere questo meraviglioso ambiente naturale.

Qualcuno immagina che la figura di Nemo sia vicina a quella di Colombo, ma non credo sia così. Colombo ha certamente molti meriti vista l'impresa da lui compiuta, ma se parliamo di marinai forse quello che più di tutti gli si avvicina è Magellano. Guerriero e Comandante, aveva determinazione e coraggio da vendere e soprattutto la stessa tensione interiore. Il suo desiderio era quello di scoprire la rotta che portasse alle Molucche navigando verso occidente. Così facendo sperava di aprire una nuova via di comunicazione marittima alternativa a quella che passava dal Capo di Buona Speranza e che avrebbe consentito agli spagnoli di gestire il mercato delle spezie a spese dei suoi connazionali portoghesi.

Magellano lasciò Siviglia il 10 agosto del 1519 per dirigere verso l'ignoto. Non fece ritorno in patria e non rivide più la moglie Beatriz Barbosa né poté abbracciare il figlioletto Rodrigo, nato quando lui era lontano e morto prematuramente. Morì alle Filippine, dopo aver superato la metà del suo viaggio ed essere stato il





### Personal Preference Kit

Piccola borsa di nylon che i piloti di Apollo 11 erano autorizzati dalla NASA a portare sulla luna

**Armstrong** portò con sé un pezzo di legno proveniente dal motore sinistro dell'aereo costruito dai fratelli Wright nel 1903, un pezzo del tessuto proveniente da una delle ali dello stesso velivolo e l'*astronaut pin* con diamante donatogli dalle vedove degli astronauti morti nel rogo di Apollo 1.

**Aldrin** portò con sé il necessario per fare la Comunione sulla Luna: un piccolo calice d'argento, un contenitore in plastica con il vino e un pezzo di pane consacrato durante una messa.

**Collins** portò con sé tre piccole bandiere, una americana, una del District of Columbia e una della US Air Force.



primo europeo a navigare nell'Oceano Pacifico, nel 1521.

La nave che rientrò in Spagna al comando di Juan Sebastian Elcano si chiamava *Victoria* e aveva a bordo i pochi sopravvissuti, 23 di 234 partiti. Tra essi il vicentino Pigafetta che scrisse una relazione di altissimo valore storico-culturale. Con questo viaggio si determinò definitivamente

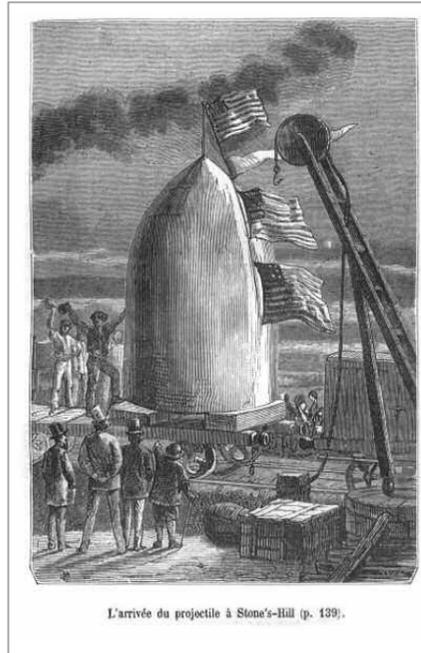
che la terra era sferica, che era molto più grande di quanto si pensasse, che esisteva un passaggio a Sud delle Americhe e che se si navigava verso Ovest si perdevano 24 ore.

500 anni fa partiva Magellano per il suo viaggio che apriva la strada alla scoperta del nostro globo, 50 anni fa partiva il razzo Saturno della missione "Apollo 11" che ha aperto la strada alle scoperte dello spazio. Due momenti fondamentali della storia umana che ricordiamo quest'anno. Siamo fortunati perché entrambi i Comandanti della spedizione erano marinai ed erano dotati delle virtù che così bene Verne aveva individuato nella figura del Capitano Nemo, un uomo coraggioso, tecnologico e guerriero che aveva affrontato i misteri del mare e i rischi e le paure che ciò comporta. Sebbene vi siano una serie di incongruenze sulla figura di Nemo nei due libri che lo vedono protagonista: *20.000 leghe sotto i mari* e *L'isola misteriosa*; la nascita di Nemo pur sconosciuta potrebbe essere avvenuta proprio nel 1819, il che farebbe pensare al duecentesimo anniversario della sua nascita.

Abbiamo quindi tre ricorrenze legate a tre uomini di mare da ricordare: i cinquecento anni dalla partenza per il giro del mondo di Magellano, comandante che solca le acque del globo e apre nuovi orizzonti sulla superficie del mare; i duecento anni dalla nascita (presunta) del capitano Nemo, sommersibilista e comandante del *Nautilus*, che apre la via alla scoperta degli abissi ed i cinquant'anni della discesa sulla luna effettuata da un comandante che con il suo gesto ha aperto la via della ricerca e dei viaggi nello spazio.

Ma perché vi faccio questo raffronto impossibile? Semplice: da bambino ho letto quasi tutti i libri di Giulio Verne e Nemo era il mio personaggio preferito, tra i libri che più amavo vi era una biografia di Magellano e alle pareti della mia stanza avevo le foto di Armstrong che allunava nel *Mare della Tranquillità*. Queste tre figure rendono merito al marinaio che naviga, si immerge e vola sulle, sotto e sopra le acque del mare. Una volta entrati in questo mondo non si riesce più ad abbandonarlo, si è completamente coinvolti.

Ecco perché ero così preso al punto da dedicare moltissimo tempo a immaginare il viaggio sulla luna, ricostruendone le fasi e, quando possibile, a costruire piccoli missili che poi facevo partire come fossero il "Saturno V". Altre volte ricostruivo

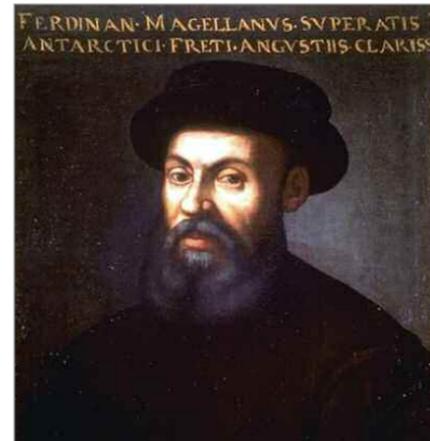


L'arrivo del proiettile a Stone's-Hill (p. 139).

l'"Apollo 11" con il Lego e mimavo le fasi di distacco e successivo allunaggio del "LEM".

Ma torniamo al protagonista del nostro racconto: Neil Alden Armstrong. Quando scese dal "LEM" sul *Mare della Tranquillità* aveva quasi 39 anni, essendo nato il 5 agosto del 1930. Lo accompagnava Buzz Aldrin, già frequentatore di West Point ovvero l'Accademia Militare statunitense, e con lui effettuò una passeggiata lunare di circa tre ore.

Neil, appassionato del volo sin da bambino, decise di studiare ingegneria aeronautica laureandosi nel 1955 presso l'Università di Purdue. Dal 1949 al 1952 prestò servizio in Marina come pilota. Dopo l'addestramento a Pensacola, partecipò alla guerra di Corea come pilota di F9 della



*USS Essex*. Partecipò a 78 missioni per un totale di 120 ore di volo. Lasciando la Marina passò nella Riserva Navale nel grado di STV sino al 1960.

Dopo la laurea fu assunto come collaudatore al *National Commitee for Aeronautics High Speed Flight Station* dove volò per 2.400 ore anche a quote elevate. Nel 1962 entrò alla "NASA" e navigò a bordo del "Gemini 8" come comandante per poi passare sull'"Apollo 11" e diventare il primo uomo ad allunare sul satellite della terra. Tra i suoi meriti è da considerare il fatto che fosse un ingegnere che sapeva anche pilotare e pure molto bene, che si fosse salvato da innumerevoli incidenti, il che forse lo identificava come particolarmente fortunato ma soprattutto le sue virtù come il coraggio, la sua ferma determinazione la cortesia e l'umiltà.

Non è un caso che una delle sue frasi sull'evento si concentrasse sulla liberazione provata dopo essere allunati, della meraviglia provata nell'essere proprio lì sulla luna e sorpreso che tutto fosse andato così come sperato. Quando l'*Eagle* (Aquila) – così era stato chiamato il modulo lunare – si posò sul Mare della Tranquillità, dopo una discesa che aveva lasciato tutti con il fiato sospeso, Armstrong avvisò il controllo della missione sinteticamente e semplicemente: «Houston, qui Base della Tranquillità, l'aquila è al suolo». Tra le altre frasi che lo hanno reso famoso sarà sempre ricordata quella relativa alla sua passeggiata lunare che il nostro grande giornalista Tito Stagno nel suo servizio televisivo per primo ci tradusse: «*That's one small step for (a) man, one giant leap for mankind*».

Quel momento fu visto da oltre 450 milioni di persone (1/7 dell'intera umanità), tutte incollate al televisore per condividere un sogno divenuto realtà.

Neil Armstrong era un uomo onesto che non si arricchì, ne ricercò la fama. Mi fa piacere ricordare che durante un viaggio di ben 24 giorni, a seguito del Presidente Lyndon B. Johnson, attraverso oltre 11 stati del Sudamerica, fosse capace di sorprendere i dignitari locali per la sua cultura e la capacità di adattamento al punto di ringraziare in guaraní in Paraguay e parlare degli eroi brasiliani dell'aria con il Presidente del Brasile. Era quindi uomo educato, colto e adattabile con doti di *leadership* e guida carismatica fuori dal comune. Doti che dovrebbero essere proprie degli ufficiali di Marina.

Alla sua morte la famiglia volle ricordarlo così: «*era un eroe schivo che servì con onore la sua Patria, come pilota di caccia nella Marina, come pilota collaudatore, e come astronauta. Mentre piangiamo la morte di un uomo davvero buono, celebriamo anche la sua straordinaria vita, nella speranza che serva come esempio a tutti i giovani del mondo che possano lavorare duro affinché i loro sogni diventino realtà, che siano disposti ad esplorare e superare i propri limiti, e di servire senza interesse personale una causa più grande di loro. Per coloro che potrebbero chiedersi cosa possano fare per onorare Neil, abbiamo una semplice richiesta. Onorate il suo esempio di servizio, il traguardo e la modestia, e la prossima volta che doveste camminare all'aperto in una notte chiara e vedere la Luna sorriderci, pensate a Neil Armstrong e fategli un occholino.*»

la scoperta e il superamento dei confini della conoscenza, perdiamo anche la speranza e il piacere della vita. Pochi anni dopo lo sbarco sulla luna dell'"Apollo 11", le missioni divennero normali, nessuno sembrava essere più interessato alle imprese successive. La missione di "Apollo 13", anch'essa comandata da un ufficiale di Marina, divenne interessante per televisione e stampa solo dopo l'incidente che mise a rischio la vita dei tre astronauti. Parlare dei 50 anni dallo sbarco mi solleva questi interrogativi. Perché non proviamo più le stesse emozioni di allora? In fondo grazie ad esse, alle letture e ai miei sogni, sono diventato ciò che sono: un ufficiale di Marina. Ecco perché il giorno 20 luglio 1969 alle ore 20.18 ora di Greenwich è per me un giorno speciale, un giorno pieni di emozioni.



Sepoltura in mare di Neil Alden Armstrong

Il suo amore per il mare non venne meno nemmeno alla sua morte e infatti le sue ceneri furono disperse nelle acque dell'Oceano Atlantico.

Guardando oggi la figura di un personaggio così centrale nella storia dell'umanità da una prospettiva diversa da quella di un ragazzo che sognava l'impossibile, rimane che lo sbarco sulla luna fosse un sogno.

Neil Armstrong ci ha insegnato quanto sia importante e formativo credere nella capacità di sognare. Tale approccio non deve essere perduto, se noi uomini perdiamo la capacità di sognare, di sorprenderci di qualcosa di entusiasmante come

Non finirò quindi mai di ringraziare Neil Armstrong, perché ha permesso che il suo sogno di scoperta diventasse realtà. Che il suo coraggio e umiltà siano sempre di stimolo a coloro che operano sul mare, che si affacciano a una professione come quella di ufficiale di Marina nella quale i sogni non finiscono mai. E proprio perché i sogni possano continuare, guardate la luna e fatele l'occholino così come chiesto dalla famiglia di Armstrong; ricorderete così un collega coraggioso con un gesto scanzonato e simpatico, tipico proprio di chi ama il mare.

# L'Egitto si proietta sul mare

Giuliano Da Frè - Giornalista e Socio del Gruppo di Monza

**S**in dall'inizio del XIX secolo, Muhammad Ali Pasha, sovrano di fatto dell'Egitto dal 1805 al 1848 (ufficialmente quale Khedive, ossia viceré in nome del sultano turco), e l'abile figlio Ibrahim, proiettarono anche sul mare le loro ambizioni geopolitiche, creando una flotta moderna di vascelli e fregate secondo gli standard occidentali. Una flotta distintasi contro i Greci, poi decimata a Navarino nel 1827, ma di nuovo in azione nelle due guerre combattute contro la Turchia nel 1831-1833 e 1839-1841. Alla vigilia dell'inaugurazione del Canale di Suez, Ismail Pasha (al potere dal 1863 al 1879) non aveva esitato ad ordinare in Francia e Austria ben 6 corazzate di vario modello, poi cedute alla Turchia per ragioni politiche e finanziarie. Dopo la breve guerra con la Gran Bretagna del 1882, l'Egitto sarebbe rimasto un protettorato – di fatto o *de jure* – sino al 1956, restando sotto la "tutela" della *Royal Navy*, che ad Alessandria creò una importante base navale, sede della *Mediterranean Fleet*.

## L'età delle guerre con Israele

Nel 1948, il Regno egiziano si apprestava ad affrontare Israele nella prima di cinque guerre combattute in un quarto di secolo, con un esercito e una forza aerea molto temuti dal neonato governo sionista, ma una flotta decisamente sotto-equipaggiata, dovendo poi operare in due scacchieri navali distinti, ossia il Levante del Mediterraneo e il Mar Rosso. Nave ammiraglia di re Farouk I era una vecchia corvetta da 1.400 t., l'*Amir Farouq*, costruita nel 1926 in Inghilterra sulla base del progetto delle "Flower" della Grande Guerra, ma armata solamente con un cannone da 57 mm e alcune mitragliatrici. Il resto della Marina Egiziana comprendeva 2 vecchie cannoniere fluviali

a ruote (della flottiglia creata a fine '800 per combattere il Mahdi in Sudan, lungo il Nilo), 6 motovedette costruite tra 1925 e 1938, una ventina di piccoli mezzi da sbarco ceduti dagli Stati Uniti nel 1948 e 2 dragamine ex-britannici da 900 t. tipo "Bangor": questi ultimi, realizzati nel 1940-1942, venivano impiegati (formando la classe "Matrouh") anche come corvette antisom essendo equipaggiati con radar, sonar, cannoni da 102, 76 e 40 mm, e scarica-bombe; erano le navi migliori della flotta reale, che a conflitto iniziato ottenne un terzo "Bangor" e i primi 2 dragamine costieri tipo "YMS", cui entro il 1950 se ne aggiunsero altri 7 formando la classe "Arish".

Nel corso del conflitto del 1948-1949 gli incursori israeliani, anche impiegando barchini esplosivi ex-italiani della Xª MAS (con istruttori veterani come Fiorenzo Capriotti), affondarono l'*Amir Farouq* e un dragamine tipo "YMS".

Londra, appena cacciata dalla Palestina a suon di bombe dagli Israeliani, all'epoca appoggiava l'Egitto dove ancora manteneva truppe e basi: e dopo il 1949 continuò a fornire all'alleato naviglio. Oltre ai citati 8 dragamine, nel 1949-1950 furono consegnate 6 moderne fregate: la *Farouq*, da 1.950 t. del 1943, tipo "Black Swan" (in servizio attivo sino al 1980, e impiegata per addestramento sino al 2003), le 2 "Mohammed Ali" – tipo "Hunt" del 1940, una delle quali rimasta in linea sino al 1986, e le 3 "Rashid", tipo



La corvetta *Emir Farouk*, nave ammiraglia egiziana affondata nel 1948

La battaglia di Navarino, cui nel 1827 partecipò la flotta egiziana



Il C.T. israeliano *Eilat*, affondato nel 1967 da motomissilistiche egiziane



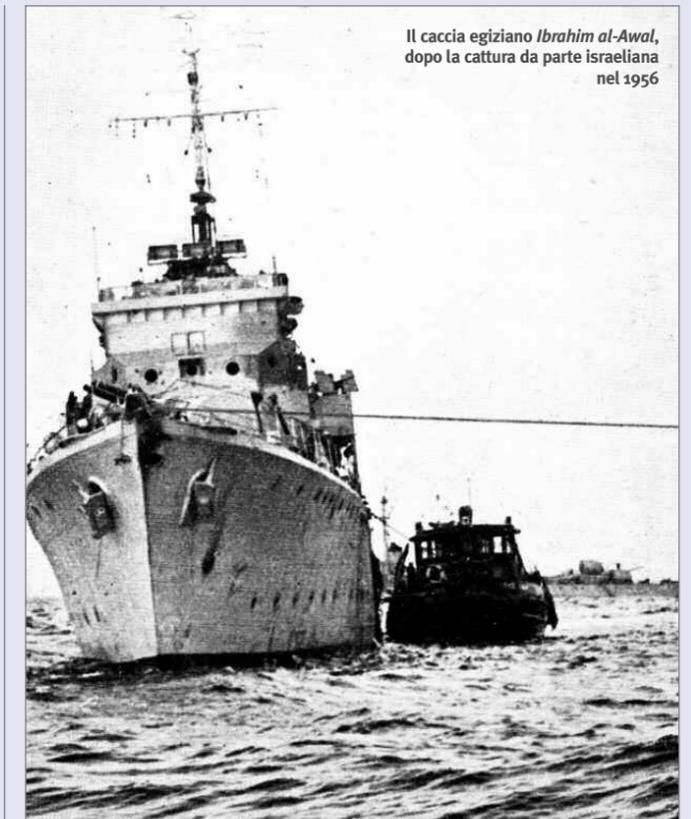
"River" da 2.200 t. del 1942-1943, l'ultima delle quali radiata nel 1994. Ad affiancarle, la corvetta *As Sudan* (tipo "Flower-II" del 1940, in servizio sino al 1975), 2 motosiluranti, una "LST" anfibia (l'*Aka*), e naviglio minore. Infine, nel 1955 furono acquistati dalla Gran Bretagna 2 cacciatorpediniere di squadra tipo "Z" del 1944, revisionati e consegnati nel 1956, poco prima dello scoppio della "crisi di Suez", innescata dalla nazionalizzazione operata da Nasser dell'omonimo canale, e dalla seconda guerra con Israele. Per la Marina Egiziana, all'epoca composta da due cacciatorpediniere, 6 fregate<sup>1</sup>, 3 corvette<sup>2</sup>, 8 motosiluranti – erano appena state immesse in servizio 6 unità tipo "Higgins" acquistate in Jugoslavia – una nave anfibia e 8 dragamine, quel nuovo conflitto rappresentò un salasso operato dalle forze aeree e navali anglo-francesi e israeliane.

La fregata *Ibrahim El Awal*, tipo "Hunt", fu danneggiata e catturata dagli Israeliani al largo di Haifa il 31 ottobre 1956; il giorno seguente, delle 3 "River", la *Rashid* fu affondata dall'incrociatore inglese *Newfoundland*, e la *Aboukir* fu auto-affondata nel Canale, al pari della "LST" *Aka*, e di 2 fregate ex-*US Navy* in fase di riarmo, mentre anche 2 motosiluranti venivano distrutte dagli anglo-francesi.

### Note

- (1) Altre 2, ex *destroyer escort* classe "Tacoma" acquistate dalla *US Navy* nel 1950 e ai lavori dal 1953, erano incomplete e furono affondate nel Canale assieme ad altre unità militari e civili per ostruirlo
- (2) Anche uno dei dragamine/corvetta tipo "Bangor" era affondato nel 1953 per incidente

Il caccia egiziano *Ibrahim al-Awal*, dopo la cattura da parte israeliana nel 1956





La battaglia navale tra unità lanciamissili egiziane e israeliane di Baltim (1973)



Una motomissilistica tipo Osa-I; l'Egitto ne acquistò diversi esemplari

L'Egitto di Nasser si era tuttavia alleato con Mosca, nel 1956: e dall'URSS iniziò a ricevere ingenti quantitativi di materiale bellico, che avrebbero alimentato le successive tre guerre contro Israele. In campo navale i trasferimenti furono notevoli e continui, con naviglio dello stesso tipo ceduto in più lotti e varianti.

Soprattutto, con l'aiuto di Mosca gli ammiragli egiziani procedettero alla costituzione di una numerosa componente subacquea che, alla vigilia della Guerra del Kippur, nel 1973, schierava ben 11 sommergibili. I primi a giungere erano stati, nel 1957, un piccolo battello costiero tipo "Project-96", impiegato sino al 1971 per il solo addestramento, e 2 poco sofisticati ma robusti sommergibili medi tipo "Whiskey" (Project-613), seguiti da altri 3 esemplari nel 1958, e un nuovo lotto di 3 nel 1962-1965. Cinque battelli sarebbero stati restituiti a Mosca nel 1966-1968, che a sua volta ne cedette altri 2 in versione migliorata, consegnati nel 1971-1972. Tutti costruiti nel 1953-1957, i battelli restanti sarebbero stati radiati tra anni '80 e '90. D'altra parte, la restituzione di 5 "Whiskey" fu compensata dall'arrivo, nel 1966-1967, di 6 battelli tipo "Romeo", più avanzati, realizzati nel 1958-1959<sup>3</sup>: questi sarebbero stati disarmati solo nel 1989-1996 e cannibalizzati per supportare i similari "Type-033" cinesi, di cui poi parleremo.

La componente di superficie, decimata nel 1956, fu rafforzata con i caccia antisom da 3.000 t. tipo "Skory", realizzati nel 1950-1952: 6 unità (classe "Nasser") trasferite a lotti di coppie, nel 1956, 1962 e 1968, le ultime 2 in versione modernizzata appositamente per l'Egitto con nuovi sensori e apparati ASW, e la cui cessione coincise con la restituzione di altrettanti caccia dei primi lotti. I caccia parteciparono ai conflitti contro Israele tra 1967 e 1973 e furono radiati nel 1985.

Un'altra componente potenziata fu quella leggera d'attacco. Si iniziò già nel 1956 trasferendo 12 motosiluranti tipo "P-6" quasi nuove (2 affondate il 4 novembre 1956), cui tra 1960 e 1970 se ne aggiunsero altre 24, trasferite in 3 lotti e anche queste decimate nei conflitti successivi, con 4 esemplari affondati nel 1967 e altrettanti durante la "guerra d'attrito" nel 1969-1970. Ammodernate negli anni '70, furono radiate tra 1980 e 1986, anche se 5 unità nel 1991 sono state riattivate e trasferite alla propria Guardia Costiera. Tra il 1962 e il 1967 furono poi cedute dall'URSS 8 nuove

motomissilistiche classe "Komar", armate con 2 missili antinave "Styx": 3 saranno affondate dagli Israeliani nel 1970 e 1973, ma fu una coppia di queste unità a colpire al largo di Port Said il caccia israeliano *Eilat*, prima nave da guerra ad essere affondata da un missile (21 ottobre 1967). Nello stesso periodo, Mosca cedette alla Marina Egiziana anche 8 cacciasommergibili da 200 t., seguiti da altri 4 nel 1971: tutti costruiti nel 1958-1960, ammodernati negli anni '70 e radiati nel 1986.

Un ulteriore passo avanti nel potenziamento del naviglio leggero, fu l'entrata in servizio nel 1966-1968 di 9 motomissilistiche tipo "Osa-I", più grandi e prestanti delle "Komar" e armate con 4 missili, uscite però decimate al pari delle loro consorelle siriane dalla guerra del Kippur, con 4 unità perdute, 3 delle quali nella battaglia di Baltim, combattuta la notte dell'8-9 ottobre 1973<sup>4</sup>. Sempre tra il 1967 e il 1970, infine, l'URSS cedette all'Egitto 6 moderne motosiluranti classe "Shershen" che, più volte ammodernate e convertite in cacciasommergibili, e con un esemplare cannibalizzato, sono ancora in inventario, mentre le 6 anziane "P-4" degli anni '50, consegnate nel 1970, oltre a vedere 2 esemplari affondati nel 1973, furono radiate nel 1983.

Anche la componente di *mine warfare* fu potenziata, attraverso la cessione, in più lotti tra 1956 e 1970, di 8 dragamine tipo "T-43": di questi (tutti costruiti negli anni '50), uno fu restituito e uno affondato nel 1970, 3 radiati nel 2002-2004; 3 risultano essere ancora in servizio. Nel 1962 giunsero anche 2 piccoli dragamine costieri tipo "T-301", radiati nel 1991, seguiti nel 1970-1971 da 4 moderni "Yurka" da 560 t., appositamente realizzati per la Marina Egiziana e pure in servizio.

Soprattutto in vista delle operazioni anfibe legate all'attraversamento del Canale, brillante e riuscita mossa d'apertura egiziana nell'ottobre 1973, Mosca – accanto ad altro naviglio ausiliario e materiale da ponte – trasferì all'Egitto 3 "LST" tipo "Polnocny" costruite in Polonia, in aggiunta a 15 "LCU" già cedute negli anni '60.

**Note**

(3) Seguiti secondo alcune fonti da 2 battelli in disarmo per cannibalizzazione  
(4) Si veda anche G. Da Frè: *I grandi condottieri del mare*, Newton Compton, Roma 2016; pp. 672-686

**La guerra del Kippur e i nuovi fornitori, per la Marina del XXI secolo**

Nell'ottobre 1973 l'Egitto scese in guerra pertanto con 11 sommergibili, 5 caccia, 4 fregate, 16 motomissilistiche, 56 tra motosiluranti e cacciasommergibili, 8 dragamine, 3 navi da sbarco, perdendo tuttavia 9 tra lanciamissili e siluranti e un paio di unità minori. All'epoca l'alleanza con l'URSS si era già allentata, con l'espulsione di una missione di assistenza militare che aveva toccato quota 25.000 effettivi sovietici schierati in Egitto col controllo di settori strategici dell'apparato militare di Sadat. Pragmatico e senza le ambizioni ideologiche del predecessore Nasser – scomparso improvvisamente nel 1970, poco dopo aver gettato la spugna nella "guerra d'attrito" – Sadat si rivolse ad altre fonti per riprendere l'ammodernamento della flotta, guardando a Occidente e alla Cina all'epoca riavvicinatasi agli Stati Uniti in funzione anti-sovietica.

Proprio Pechino prese il posto di Mosca quale fornitore principale di naviglio alla Marina Egiziana: materiale poco sofisticato e spesso copia di progetti sovietici ma di costruzione più recente. Tra il 1983 e il 1985 entrarono così in servizio 4 sommergibili "Type-033", derivati dai "Romeo", 2 fregate leggere antisom "Type-053H1" (classe "Al Zafir"), 6 motomissilistiche "Type-024" simili alle "Komar", 8 cacciasommergibili da 400 t. classe "Hainan" e 4 pattugliatori costieri tipo "Shanghai-II", più naviglio ausiliario. Tuttavia, Sadat – ucciso nel 1981 – e il suo successore Hosni Mubarak (al potere sino al 2011, e decisamente più filo-occidentale), guardarono sin dalla fine degli anni '70 all'Europa per migliorare gli standard della flotta. Nel 1982 furono acquistate dalla Spagna 2 moderne corvette multiruolo tipo "Descubierta", armate con sofisticati missili antinave e SAM (il sistema



Fregata Tushka, tipo Perry

italiano "Albatros/Aspide"), consegnate nel 1984 come classe "El Suez", mentre già nel 1977 erano state ordinate all'inglese "Vosper Thornycroft" 6 potenti motomissilistiche da 300 t. (classe "Ramadan"), completate nel 1981-1982 e caratterizzate da armamento – missili Otomat-2, Compatto da 76/62 mm e Breda/Bofors da 40 mm – *made in Italy*. Sistemi d'arma in parte adottati anche sulle 6 più piccole motomissilistiche costruite nell'arsenale di Alessandria tra 1975 e 1982, basate sulle "Komar" e con assistenza inglese, mentre pure di copia sovietica erano 9 cisterne da 1.200 t. tipo "Toplivo" realizzate localmente



Esercitazione di sbarco da una LCT classe Vydra



La corvetta *El Fateh*, tipo Gowind, alle prove in mare



La LHD *Sadat*, una delle due *Mistral* acquistate nel 2016

negli anni '80. Tra 1980 e 1989 entravano anche in servizio 12 guardacoste di costruzione nazionale e 6 vedette dell'italiana "Crestitalia".

Negli anni '90, ormai consolidato il patto di ferro con Washington, anche grazie all'intervento di un corpo d'armata egiziano nella guerra contro l'Iraq del 1991, gli Stati Uniti presero il posto di Mosca e Pechino nel supportare il rinnovamento della flotta egiziana che all'epoca stava radiando il grosso del naviglio ex sovietico.

Il governo americano cedette pertanto all'Egitto prima 2 vecchie fregate classe "Knox" del 1974 (classe "Damyat", 1994), quindi, nel 1996-1998, 4 decisamente più sofisticate fregate tipo "Perry" con appena 15 anni di vita, con capacità di difesa aerea di zona. La crisi delle mine rilasciate (forse dalla Libia) nel Mar Rosso, nel 1984, comportò anche un ammodernamento nel settore *mine warfare*, presieduto all'epoca da un buon numero di unità ma ormai superate: nel 1990 fu pertanto ordinato al cantiere americano "Swiftships" un "pacchetto" di 5 imbarcazioni costiere: 2 mezzi di controllo e appoggio classe "Safaga" e 3 cacciamine classe "Dat Assawari"; navi simili tra loro, con scafo in "GPR" e moderni sistemi antimine – come i "ROV" *Pluto* italiani – e consegnate tra 1994 e 1997.

Assistenza e tecnologia americana permisero anche, tra gli anni '90 e 2000, l'ammodernamento radicale dei 4 sommergibili "Type-033" (che tra 1993 e 1997 furono riequipaggiati con sensoristica allo stato dell'arte, e l'integrazione dei missili antinave "Sub-Harpoon"), di fregate e corvette cinesi e spagnole, e di parte del naviglio leggero d'attacco. Quest'ultimo veniva rafforzato acquisendo da Montenegro e Finlandia altre 9 "Osa I-II" (4 convertite in pattugliatori/dragamine), e dalla Germania 5 motomissilistiche dei primi anni '70 classe "Tiger", facenti parte di un "pacchetto" comprendente anche 2 vecchie unità logistiche;

tutte navi trasferite tra 2002 e 2007, anno in cui giunsero dagli Stati Uniti 2 moderni cacciamine oceanici classe "Osprey", derivati dai "Lerici/Gaeta" italiani, costruiti nel 1994-1998, e ribattezzati classe "Al Siddiq".

Ma sono i programmi lanciati nell'ultimo decennio che stanno ormai cambiando la fisionomia della Marina Egiziana.

In un primo tempo è arrivato dalla Francia il grosso delle piattaforme destinate ad ammodernare la componente alturiera di superficie, incentrata – alla vigilia della rivolta popolare del 2011 – su 10 tra fregate e corvette degli anni '70 e '80, mentre la Germania ha inizialmente gestito solo il rinnovamento della componente subacquea, anche se sono stati gli Stati Uniti a supportare il primo passo della marcia degli ammiragli egiziani nel XXI secolo.

Nel 2008 infatti furono ordinate all'americana "VT Halter Marine" 3 piccole corvette d'attacco tipo "Ambassador Mk-3", più una quarta in opzione, confermata nel 2010: sofisticate unità "stealth" da 62 metri e 780 t., 35 nodi di velocità, armate con ben 8 missili "Harpoon", un sistema antiaereo "Sea Ram" più CIWS "Phalanx", Compatto-SR da 76/62 mm e un'avanzatissima *suite* sensoristica. Consegnate tra 2013 e 2015, le 4 unità hanno formato la classe "Suleiman Ezzat" che potrebbe essere ampliata con nuovi ordini per una versione più avanzata.

Nel 2011 il Governo egiziano, col supporto finanziario di vari paesi (Arabia Saudita compresa), avviava poi i progetti più ambiziosi, ordinando alla tedesca "TKMS/HDW" i primi 2 sottomarini "Type-209/1400", consegnati come *S-41* e *S-42* nel 2016-2017, seguiti da un secondo ordine nel 2014 per altri 2 battelli, in costruzione dal 2016 e che saranno consegnati entro il 2019, per un valore complessivo di circa 1,5 miliardi di euro.

Il rinnovamento della componente d'altura è invece stato avviato nel 2014 con un ordine all'allora "DCNS" per 4 fregate

leggere/corvettoni multiruolo da 2.600 t. tipo "Gowind-2500", più altre 2 in opzione. Il contratto, del valore di 1 miliardo di euro, prevede la realizzazione della prima unità (la *El Fateh*, consegnata il 22 settembre 2017) nel cantiere di Lorient, mentre le altre vengono costruite ad Alessandria con adeguato trasferimento di *know-how*, e consegna nel 2019-2021.

Nel giugno 2015 è poi entrata in servizio la fiammante fregata *Tahya Misr*, una delle FREMM in costruzione per la Marina Francese, acquistata direttamente dal Governo egiziano mentre era ai collaudi, dopo alcune modifiche (è stata consegnata senza missili "cruise" e *suite* di guerra elettronica JASS): e mentre a bordo della sua fiammante ammiraglia il nuovo rais egiziano Al-Sisi inaugurava il raddoppiato Canale di Suez assieme all'allora presidente francese François Hollande, i due capi di Stato hanno annunciato l'acquisto da parte egiziana anche delle 2 grandi "LHD" anfibe da 23.000 t. tipo "Mistral" impostate nel 2013 per la Russia, ma poi sottoposte a embargo, e girate all'Egitto per 950 milioni di euro, in parte finanziati dall'Arabia Saudita che ha ottenuto le isole di Tiran e Sanafir, nel Mar Rosso, occupate dal Cairo nel 1949, e la possibilità di usare le 2 "LHD". Rimossi i sistemi d'arma e i sensori russi<sup>5</sup>, le 2 unità, ribattezzate *Nasser* e *Sadat*, sono entrate in servizio nell'estate 2016.

Da sottolineare come alla Marina Egiziana siano arrivate anche alcune unità di seconda mano: nel 2015 la piccola corvetta d'attacco *Fadel*, una "Molnya" ex russa completata nel 2000 cui si è poi aggiunta la corvetta antisom *Shahab Misr*, ex-sudcoreana

Note

- (5) Le 2 "LHD" imbarcheranno tuttavia elicotteri russi "Kamov Ka-52", appositamente acquistati nel 2015 in 46 esemplari, in consegna entro il 2019
- (6) E non dimentichiamolo, versione "combat" dei pattugliatori medi tipo "Saetia", venduti a Malta, Iraq e Panama

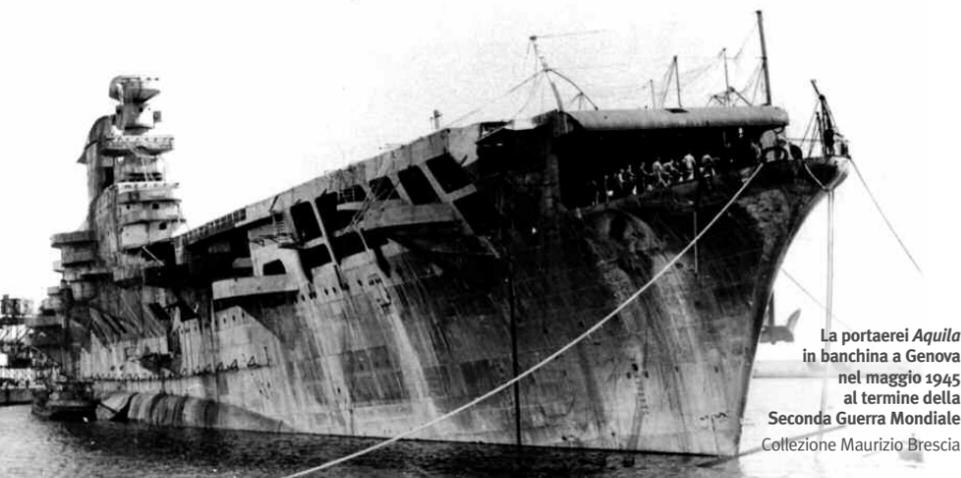
classe "Pohang", del 1988, trasferita nel 2017 per rafforzare i legami tra Seul e il Cairo.

Al di là dei possibili trasferimenti di altre unità usate, gli ammiragli egiziani stanno considerando di rinnovare la numerosa flottiglia di unità leggere d'attacco: restano in servizio o in riserva 31 motomissilistiche e 18 tra motosiluranti e cacciasommergibili, usciti dai cantieri tra 1966 e 1984; mentre dal 2011 hanno iniziato a entrare in servizio 6 vedette di progettazione turca, e 6 pattugliatori da 150 t. della "Swiftships", simili a 12 unità realizzate per la Guardia Costiera egiziana tra 2006 e 2014. Inoltre, per supportare le ambizioni da *Blue Water Navy* della Marina Egiziana, che dal 2015 è impegnata con le unità della squadra del Mar Rosso nelle operazioni belliche nello Yemen, occorrerebbero moderne unità logistiche e di appoggio.

Per dare risposta a queste esigenze è in corsa anche Fincantieri; l'industria italiana è rimasta sinora ai margini di questo gigantesco sforzo di ammodernamento avviato dalla Marina Egiziana, limitandosi a fornire sistemi d'arma e sensoristica, come era già accaduto negli anni '80: e per le nuove unità leggere d'attacco, un certo interesse è stato espresso per le "Falaj-2", già acquistate in 6 esemplari di due diverse varianti da Emirati Arabi e Qatar<sup>6</sup>. Per il potenziamento della componente alturiera, invece, nessun successo ha avuto (a meno che non rientri in gioco la versione antiaerea) l'offerta di ulteriori FREMM italiane o francesi, mentre anche l'opzione per ulteriori 2 "Gowind" è congelata. Infatti, nell'aprile 2019 è arrivata a conclusione la trattativa con la Germania per l'acquisto di ben 6 fregate tipo "MEKO A-200" (simili a quelle acquistate da Algeria e Sudafrica), da realizzarsi in parte nei cantieri egiziani, con adeguato trasferimento di *know-how* tecnologico, per un valore di circa 3 miliardi di euro.

# La portaerei *Aquila*, ovvero l'opera incompiuta

Michele Cosentino - Consigliere Nazionale Lazio Settentrionale



La portaerei *Aquila* in banchina a Genova nel maggio 1945 al termine della Seconda Guerra Mondiale. Collezione Maurizio Brescia

La tragedia di Capo Matapan (28-29 marzo 1941) evidenziò le condizioni di arretratezza tattica e tecnica della Regia Marina nei confronti della *Royal Navy*, soprattutto la completa im-preparazione al combattimento notturno e l'indiscutibile insufficienza della cooperazione aeronavale. Di fronte a questa situazione, Mussolini autorizzò la costruzione di una portaerei e, spinti dall'urgenza, gli organi tecnici della Marina misero mano agli studi sulla trasformazione della turbonave *Roma* avviati già diversi anni prima ma mai concretizzati. La *Roma* aveva una lunghezza massima di 215 metri e sviluppava una velocità massima di 21 nodi; alquanto modesta per permettere il decollo dei velivoli, obbligando quindi a un processo di trasformazione che avrebbe comportato anche la sostituzione dell'apparato motore originario. A metà del 1941 iniziò lo sbarco di numerosi arredi e materiali d'allestimento e i lavori di trasformazione furono affidati ai "Cantieri Ansaldo" di Genova, che avevano collaborato alla stesura del progetto definitivo; ormeggiata presso le Officine Allestimento e Riparazioni Navi (OARN, un'azienda consociata con l'Ansaldo), sull'unità furono avviati i lavori di demolizione delle vecchie strutture non più necessarie e lo sbarco dell'intero apparato motore originario.

## Il progetto dell'*Aquila*

Il progetto della portaerei, che a febbraio del 1942 sarebbe stata ufficialmente battezzata *Aquila*, si discostava nettamente da quelli realizzati in precedenza per la trasformazione della *Roma* perché l'obiettivo era un'unità di elevate prestazioni in termini di velocità e autonomia, adatta a fornire alle forze navali la necessaria copertura aerea con velivoli da caccia e a concorrere alle operazioni offensive con un reparto di velivoli d'attacco, possibilmente comprendente sia cacciabombardieri, sia aerosiluranti, oppure un velivolo in grado di svolgere entrambi i ruoli. Basandosi sulla non molta esperienza acquisita con un progetto di massima risalente al 1936, quello dell'*Aquila* prevedeva un'unità con ponte di volo esteso completamente per tutta la lunghezza dello scafo e privo di catapulte, ma raccordato armonicamente con il dritto di prora. L'isola era sistemata in posizione centrale sul lato dritto, risultava di dimensioni alquanto ridotte e incorporava essenzialmente il fumaiolo, il torrione e la struttura di sostegno della plancia. La lunghezza del ponte di volo coincideva con quella fuori tutto (pari a 223,8 m), mentre le controcarenne necessarie per migliorare la protezione avrebbero portato a una larghezza massima di circa 29 m; il dislocamento in carico massimo normale avrebbe

raggiunto le 25.500 t. Il progetto iniziale non prevedeva la presenza di catapulte e cavi d'arresto, ma dopo una fitta serie di colloqui con la Marina tedesca e il consolidamento del numero di velivoli da imbarcare - 51 velivoli, di cui 26 normalmente parcheggiati all'interno dell'hangar, 15 sospesi al cielo dell'hangar e 10-12 normalmente rizzati sul ponte di volo - fu possibile installare due catapulte e una serie di cavi d'arresto di provenienza germanica.

Per il nuovo apparato motore, la soluzione fu trovata imbarcando i due impianti destinati agli incrociatori *Paolo Emilio* e il *Cornelio Silla*, la cui costruzione era stata annullata. L'apparato dell'*Aquila* sarebbe stato dunque formato da otto caldaie e quattro gruppi turboriduttori, per una potenza complessiva di 140.000 cavalli, ritenuti sufficienti per raggiungere 30 nodi di velocità. La disposizione dell'apparato motore fu sviluppata in base a un innovativo concetto di affidabilità e efficienza globale, concentrando in un unico locale le caldaie e le turbine collegate a uno dei quattro assi dell'unità, in modo da facilitare la conduzione e il controllo degli apparati, semplificare le tubolature associate e intraprendere rapidamente i provvedimenti necessari a fronteggiare le avarie. I locali dell'apparato motore erano inoltre separati l'uno dall'altro da una doppia paratia stagna, con un'intercapedine interposta: questa soluzione conferiva una maggior resistenza strutturale a tutto l'insieme e rendeva più semplici le manutenzioni e le verifiche di tenuta stagna. Le doppie paratie limitavano anche la possibilità di allagamento contemporaneo di due locali contigui, non solo perché la distruzione di una paratia non comportava la distruzione anche di quella adiacente ma anche grazie alle accresciute condizioni di resistenza rispetto a una singola paratia.

Lo scafo modificato fu suddiviso verticalmente in sette ponti (di cui quello superiore era il ponte di volo e quelli sottostanti denominati da "A" a "F") con andamento per lo più continuo: come già detto, la protezione subacquea era affidata alle due lunghe controcarenne, in parte riempite con cemento armato, materiale usato per riempire anche i doppi fondi della nave sino all'altezza del galleggiamento: si trattava di una tecnica completamente nuova, applicata per la prima volta proprio sull'*Aquila* e la cui bontà era stata confermata dai risultati positivi delle prove effettuate su modelli in scala. Il ponte di volo aveva una lunghezza di 211,6 m ed era esteso fino a poco più di

18 m dall'estrema prora: a poppa, esso presentava una leggera pendenza per facilitare l'appontaggio dei velivoli. La larghezza massima del ponte di volo era invece pari a poco più di 26 m, naturalmente sviluppata nella zona centrale, e che si andava leggermente restringendo verso le due estremità. L'hangar sottostante aveva una lunghezza complessiva di 160 m, presentava una larghezza uniforme di 18 m, un'altezza di 5,50 m ed era suddiviso in quattro sezioni. La zona prodiera del ponte di volo e l'area sottostante erano invece occupate dalle catapulte pneumatiche tipo "Deutsche Werke": esse erano lunghe circa 23 m e a esse facevano capo le due diramazioni dal binario centrale di collegamento con gli elevatori: per il decollo, gli aerei venivano installati su carrelli, secondo una metodologia completamente superata e abbandonata da tempo dalle altre Marine in possesso di portaerei. I cavi d'arresto dell'*Aquila* erano quattro e i relativi verricelli, costruiti dalla "DEMAG", erano posi-



Alcuni dettagli della conversione della turbonave *Roma* nella portaerei *Aquila*. Collezione Maurizio Brescia

zionati nella zona poppiera del ponte di volo. Il collegamento fra hangar e ponte di volo avveniva fra due elevatori, sistemati lungo l'asse longitudinale della nave.

L'isola della portaerei *Aquila* era formata da tre ordini di tughe a scalini che sorreggevano il fumaiolo e il torrione di comando, per un'altezza massima di circa 25 m rispetto al ponte di volo. In cima al torrione era prevista l'installazione di un radar tipo "EC 3/ter Gufo", frutto di una lunga stagione di prove e sperimentazioni eseguite presso le strutture della Marina: il sistema era dotato di due grandi antenne quadrate a imbuto che ruotavano sui 360° in modo solidale alla struttura del telemetro sottostante. L'armamento artiglieresco definitivo dell'*Aquila* era concepito esclusivamente in funzione antiaerei e di contrasto a unità leggere di superficie. Il progetto definitivo prevedeva 8 impianti singoli scudati

da 135/45 mm antinave (sistemati a gruppi di due su una serie di mensole posizionate nella zona centrale delle murate, al disotto del ponte di volo), 12 impianti singoli da 65/64 mm antiaerei (anch'essi disposti su varie mensole collocate nelle zone prodiera e poppiera delle murate) e 132 mitragliere da 20/65 montate su 22 complessi a sei canne, disposti sulle tughe all'estremità dell'isola e su numerose altre strutture posizionate prevalentemente nella zona centrale della portaerei.

Il velivolo prescelto per l'*Aquila* era il "Re.2001/OR", un caccia derivato da un modello terrestre sottoposto a un'intensa campagna di prove nell'aeroporto di S. Egidio, presso Perugia: se fossero stati disponibili aerei ad ali ripiegabili, la portaerei sarebbe stata in grado di imbarcare un totale di 66, dimensionalmente simili al "Re .2001/OR". I velivoli imbarcati, appartenenti alla Regia Aeronautica, sarebbero stati pilotati da personale di quest'ultima agli ordini diretti di un ufficiale superiore che era il coadiutore del comandante della nave: anche quasi tutto il personale tecnico e operativo per la condotta e la manutenzione dei velivoli imbarcati sarebbe stato dell'Aeronautica.

La tabella d'armamento dell'*Aquila* comprendeva perciò personale della Marina e dell'Aeronautica. In particolare, erano previsti 65 ufficiali e 1.110 fra sottufficiali, graduati e comuni della Marina, più 44 ufficiali e 293 fra sottufficiali, graduati e avieri dell'Aeronautica; a questo personale si aggiungevano 30 civili, portando il totale dell'equipaggio a 1.532 uomini. Le principali dimensioni definitive dello scafo dell'*Aquila* sarebbero state le seguenti:

Lunghezza fuori tutto (m)	231,4
Larghezza massima fuori carena (m)	30,05
Altezza di costruzione (ponte di volo) (m)	23,50
Dislocamento standard (t)	23.350
Dislocamento in carico massimo normale (t)	27.800
Dislocamento in sovraccarico nafta (t)	28.800
Immersione in carico massimo normale (m)	7,39

Per quanto riguarda la procedura di lancio del velivolo, esso era rifornito e approntato in hangar e posizionato sul carrello di lancio, il quale a sua volta veniva sistemato su un secondo carrello a ruote orientabili per la manovra dentro l'hangar: una volta giunto sul ponte di volo tramite l'elevatore, il carrello di manovra/trasporto veniva tolto, il carrello di lancio veniva inserito sulla rotaia di collegamento con le catapulte e

inviato infine verso una di esse per approntare al lancio il velivolo. Dopo il decollo di quest'ultimo, il carrello di lancio sarebbe sceso in hangar attraverso un piccolo elevatore asservito a ciascuna catapulta. Per riutilizzarlo per uno dei velivoli successivi, il carrello di lancio sarebbe stato recuperato attraverso un piano inclinato a 45° all'interno, verso l'asse longitudinale della nave, dal bordo estremo del ponte di volo al sottostante ponte "B": tuttavia, per velocizzare la procedura, anziché attendere il recupero del carrello usato per il lancio precedente, il velivolo successivo avrebbe impiegato uno dei carrelli di lancio appositamente stivati sul cielo di un recesso posto all'estremità prodiera dell'hangar. Con un addestramento adeguato, si prevedeva di lanciare una squadriglia di 8 caccia in 4 minuti: in ogni caso, e come già accennato, la procedura era alquanto complessa e macchinosa e una sua attuazione operativamente efficace avrebbe richiesto un addestramento molto intenso per il personale destinato a operare sia sul ponte di volo, sia in hangar.

Alla fine di agosto 1943, lo stato di approntamento dell'*Aquila* era il seguente: scafo 99%, apparato motore 98%, allestimento 70%, mentre molto arretrati erano invece i lavori per la sistemazione a bordo dell'armamento previsto. Al momento dell'armistizio, l'*Aquila* fu catturata dalle truppe tedesche che la depreदारono di tutto ciò che poteva essere loro utile e quindi la abbandonarono. Il 16 giugno 1944 la portaerei fu colpita da velivoli statunitensi, danneggiata in maniera non grave nella zona prodiera e infine spostata dall'ormeggio originario. Per evitare che i tedeschi potessero usarla per bloccare gli accessi al porto di Genova, la Regia Marina decise di affondare l'unità in banchina, ma l'azione condotta nella notte del 19 aprile 1945 dai mezzi d'assalto non riuscì e l'unità rimase a galla, leggermente sbandata sul lato dritto. Al momento della liberazione del capoluogo ligure, l'*Aquila* fu trovata abbandonata a bloccare completamente lo stretto passaggio che separa la zona del vecchio porto di Genova dal nuovo bacino di Sampierdarena, nella parte occidentale della città. Rimasta a Genova fino al 1949, la portaerei fu trasferita a rimorchio alla Spezia dove, dopo esser rimasta per qualche tempo ormeggiata nella rada del Varignano, nel 1951 fu trasferita a Cadimare e l'anno successivo ne fu avviata la demolizione.

# Una Principessina sul Lago di Vico

Piero (Pierino) Chiossi - Socio del Gruppo di Ronciglione

Tutto inizia nell'estate del 2016 quando Marco Petrucci<sup>1</sup>, al termine della terza edizione del Palio di Vico, in relazione ai miei trascorsi in Marina ed alla mia attiva partecipazione all'organizzazione del Palio, mi chiama per aiutarlo a reperire un'imbarcazione per poter far cimentare i vogatori del Palio sulla voga con lance a 10 remi, disciplina apprezzata dallo stesso in occasione del gemellaggio avvenuto in precedenza con l'Associazione remiera "Polisportiva Taras" di Taranto.

Avviata la "rete" informativa verso il Comando Logistico della Marina Militare di Napoli, dopo varie ricerche presso gli Arsenali, vengo a conoscenza della probabile presenza di alcune motolance dismesse presso l'officina lance a remi dell'Arsenale della Spezia e, a seguito di richiesta formale, insieme al Presidente ci rechiamo alla Spezia dove verificiamo la presenza di una motolancia in procinto di essere

rottamata con la sigla "IAN 2829" dismessa da qualche anno nientemeno che da "Sua Maestà" Nave *Amerigo Vespucci*, le cui precarie condizioni generali e le consistenti modifiche da apportare non ci impedivano tuttavia di indirizzare la nostra attenzione sulla stupenda opportunità di poter disporre di un'imbarcazione di tale "lignaggio".

Pur consapevoli dell'immane impegno necessario per conseguire questo prestigioso obiettivo in rapporto alle scarse risorse disponibili, decidiamo comunque di avviare le necessarie richieste per acquisirla a titolo oneroso e finalmente dopo alcuni mesi, espletate tutte le formalità, nel novembre 2017 ritiriamo l'imbarcazione dall'officina della Spezia e con un trasporto speciale iniziamo il viaggio alla volta di Civitavecchia, presso il Cantiere dell'Associazione "La Bilancella - Onlus" che si occupa dell'inclusione sociale di persone svantaggiate mediante laboratori di costruzione e restauro di imbarcazioni



in legno d'epoca - dove, una volta posizionata sulle selle sarebbero iniziati il progetto, la pianificazione ed i lavori di trasformazione e restauro grazie alle sapienti mani del Maestro d'Ascia Giorgio D'Andrea, presidente di detta Associazione.

Il progetto di restauro/trasformazione appare da subito decisamente impegnativo per le difficoltà rappresentate dal dover mantenere inalterate le linee dell'imbarcazione di Nave *Vespucci* e la necessità di eliminare le paratie divisorie nonché modificare totalmente il profilo delle falchette per consentire il contenimento delle scalmiere fisse per i remi.

Al primo impatto i costi delle lavorazioni appaiono già molto più impegnativi di quelli inizialmente preventivati e man mano che la pittura viene via via asportata purtroppo compaiono numerose marciscenze sul fasciame che aumentano drammaticamente i costi d'intervento ben oltre le nostre disponibilità economiche.

Decidiamo così di attivare una raccolta volontaria su Facebook (Crowdfunding) ma nonostante la lodevole partecipazione di alcuni contribuenti nonché l'impegno personale di alcuni volontari del Palio all'esecuzione di alcune lavorazioni, a fine febbraio 2018 la situazione arriva ad un punto di stallo per esaurimento dei fondi. Dopo alcune riflessioni decidiamo però di proseguire comunque per raggiungere l'obiettivo grazie soprattutto all'impegno personale del Presidente.

Mentre continuano le lavorazioni seguite dal Presidente, cerco di sapere qualcosa di più della storia dell'imbarcazione e scopro così che si tratta di una delle motolance che erano a bordo quando da allievo prima classe dell'Accademia ho avuto il privilegio di partecipare alla campagna di istruzione del Bicentenario degli Stati Uniti nella primavera-estate del 1976 e dove molto probabilmente ero salito più volte durante l'addestramento alla condotta delle motolance cui ogni allievo di Stato Maggiore veniva sottoposto.

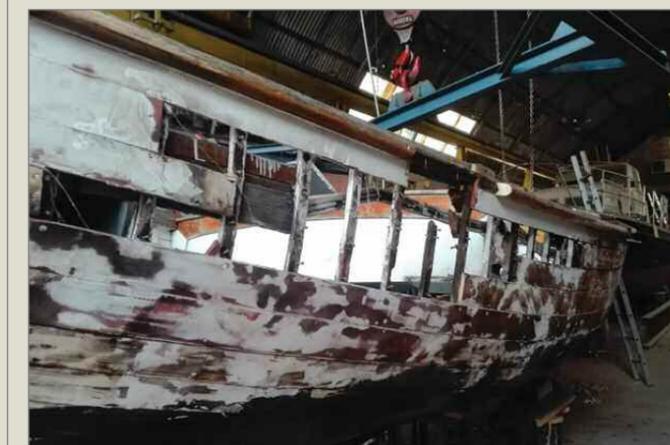
Dalle reminiscenze relative all'incarico di Capo servizio marinaresco avuto da giovane Guardiamarina, mi metto quindi alla ricerca del libretto matricolare di cui doveva essere dotata l'imbarcazione, che in prima battuta risultava non più reperibile ma che da qualche parte doveva pur essere!

**Nota**

(1) Ideatore della manifestazione nonché Presidente della Associazione Palio di Vico - Città di Ronciglione, che si svolge ogni anno l'ultimo fine settimana di luglio e vede misurarsi nove piccole imbarcazioni a remi - con remata di coppia - con i colori delle nove Contrade di Ronciglione

Finalmente grazie alla perspicace azione condotta ed alla collaborazione di vari ufficiali di Nave *Vespucci* e dell'Arsenale, riuscivo a reperirlo ed a farvi registrare anche il formale passaggio dell'imbarcazione dell'Arsenale della M.M. della Spezia all'Associazione "Palio di Vico". Inoltre, data l'usura ed il cattivo stato del libretto provvedevo a farlo sottoporre a restauro presso la più antica tipografia di Ronciglione, che lo realizzava gratuitamente, ed a reperire sul mercato un idoneo cofanetto in tipico stile Marina per la conservazione dello stesso, il tutto naturalmente tenuto ben celato alla presidenza del Palio per assicurarne la sorpresa al momento opportuno.

Nel frattempo, allo scopo di contenere i costi per l'acquisto dei remi, il presidente coinvolge alcune professionalità di Ronciglione per la realizzazione degli stessi che si offrono gratuitamente a





collaborare al progetto; un architetto progetta e disegna i remi su "autoCAD" e, acquisito il necessario legname adeguatamente stagionato, una falegnameria locale dotata di attrezzature di toritura avanzate li realizza materialmente.

Nel giugno del 2018 finalmente l'imbarcazione è pronta e si organizza il trasporto dal Cantiere al Lago di Vico per la messa in acqua prima della cerimonia ufficiale che sarebbe avvenuta durante la manifestazione del Palio 2018.

Il giorno 28 luglio 2018 viene finalmente presentata a tutti i partecipanti del Palio, la nuova "IAN 2829" che, grazie ad un primo armamento di provetti vogatori, sfilava davanti al pubblico con l'eleganza che contraddistingue le sue origini. Alla presentazione partecipa una rappresentanza della Marina Militare che in una semplice ma emozionante cerimonia consegna nelle mie mani il cofanetto che successivamente dono al Presidente dell'Associazione Marco Petruccioli, all'interno del quale vi avevo posto il libretto matricolare dell'imbarcazione, quale simbolo del passaggio di consegne dell'imbarcazione dalla Marina Militare all'"ASD Palio di Vico", richiamando in qualche modo e molto più modestamente, le nobili tradizioni marinare alla consegna della bandiera di combattimento delle unità navali.

Naturalmente da subito dopo il Palio, la "IAN 2829" ha destato l'interesse di curiosi ed ospiti, tanto da dover organizzare ogni domenica brevi gite a remi sul lago, ma soprattutto dei vogatori dell'Associazione, che consapevoli del prestigio e della tradizione dell'imbarcazione hanno costituito il primo armamento con remata di punta ed hanno iniziato con entusiasmo gli allenamenti

per cimentarsi con tale nuova tipologia di voga i cui risultati non sono tardati ad arrivare.

L'Associazione "Palio di Vico" è stata formalmente accolta nella "FICSF" (Federazione Italiana Sedile Fisso) ed invitata alla seconda edizione del "Palio del Mare" organizzato da MARINA-SUD a Taranto nello scorso mese di ottobre, dove alla sua prima uscita la lancia a 10 remi armata dall'equipaggio del "Palio di Vico" è giunta terza, dopo un appassionante testa a testa con l'imbarcazione della Marina Militare che si è aggiudicata il Trofeo e, più recentemente, lo stesso equipaggio ha partecipato a maggio, sempre a Taranto, alla tappa di Coppa Italia nella disciplina "Gozzo Nazionale", ottenendo il secondo posto dopo la società "Urania" di Genova, società Campione Italiana in carica.

Inutile dire che i risultati conseguiti stanno dando i frutti sperati poiché sulle rive del Lago di Vico è ora attivo il circolo "Palio di Vico" con annessa scuola di voga dove anche bambini e ragazzi, assieme ad una sana attività sportiva, potranno apprendere quei principi di socializzazione e solidarietà tipici della cultura marinara.

Naturalmente chi dovesse percorrere la strada provinciale che da Ronciglione porta a San Martino al Cimino costeggiando le rive del lago, posando uno sguardo tra i boschi o meglio fermandosi a rido delle varie spiagge, potrà ammirare, ormeggiata in prossimità della riva, questa figlia di sua maestà Nave Amerigo Vespucci dalle linee inconfondibili, apparendo inequivocabilmente per quella che è: una Principessa sul Lago di Vico.



# Disposizioni di massima per il XX Raduno Nazionale ANMI

Salerno 28/29 settembre 2019

## Premessa

**O**ccorre definire cosa sia il Raduno per poterlo organizzare al meglio delle proprie capacità. Perché radunarsi deve pur avere un significato profondo, se migliaia di persone si muovono dalle loro case, da nazioni estere per convenire in una città e vivere insieme questo evento. Per noi marinai, persone legate dal profondo sentimento di attaccamento al mare ed la suo fascino, alla divisa blu ed al servizio prestato alla Patria, al lavoro sulle navi mercantili, negli uffici, nelle basi e negli stabilimenti, ritrovarsi e vivere di nuovo ore, giorni, momenti insieme a tanti altri come noi è in ogni occasione,

più che un semplice incontro, una gioia o, come si diceva a bordo, "un intimo gaudio". Quando poi il Raduno è Nazionale, rivolto a tutti i Marinai, allora l'occasione è un gaudio al quadrato perché riguarda tutti e ciascuno.

Penso sia il primo dovere di ogni socio pensare per tempo come fare a recarsi al Raduno Nazionale, informando e convincendo gli uomini e le donne del Gruppo, gli amici, le autorità del luogo, accantonando per tempo le risorse necessarie, mettendo in moto tutte le conoscenze per organizzare, nella maniera più efficace, il trasporto, il soggiorno, l'attività. Credo sia già bella questa fase preparatoria, il "sabato del villaggio", che determina le

attese, genera aspettative, prepara gli animi al grande evento. E giunge così il tempo di andare a ritrovare altri come noi, contare quanti siamo e quanta altra gente prova i nostri stessi sentimenti, l'orgoglio marinaro, la fierezza di far parte della "meglio gioventù", della grande e onorata famiglia marinara italiana.

Il Raduno Nazionale è parte fondante dell'etica e della cultura del mare, di cui c'è bisogno estremo nella nostra società. Ecco allora spiegato cosa sia, per tutti noi, il Raduno Nazionale, ancora una volta impegno personale, proprio contributo al di là delle chiacchiere, dovere compiuto ancora una volta e finché ne siamo e ne saremo capaci e convinti. L'Italia merita il nostro sacrificio,

## Allegato 2 - Percorsi BUS





personale, familiare, finanziario, perché ha bisogno di vedere, di toccare con mano che ci sono ancora cittadini esemplari e coscienti, come i marinai sono sempre stati, sono oggi e sempre saranno, nella buona e nell'avversa sorte. Tutti insieme, come una volta, ogni quattro anni risaliamo per un giorno il barcarizzo di bordo, al richiamo del fischio del nostromo che trilla "assemblea a poppa" della nostra amata Nave Italia, equipaggio schierato, pronti alla rassegna. Equipaggio at-tenti, alza Bandiera, per noi, per le nostre famiglie, per quelli di noi che non ci sono più, alza Bandiera, che sventoli fiera e visibile a tutti, questa nostra Bandiera. Bisogna andare al Raduno Nazionale, per quello che è e per cosa significa.

### Lineamenti generali

Il Raduno Nazionale ha luogo, di massima, ogni quattro anni in una Città scelta dal C.D.N. tra quelle candidate dai singoli Gruppi (Art. 51 dello Statuto), secondo un criterio di alternanza Nord, Centro, Sud e Isole. L'organizzazione del Raduno fa capo alla Presidenza Nazionale per la parte generale e amministrativa, mentre la parte operativa di dettaglio, in particolare sotto l'aspetto logistico, compete al Gruppo della Città scelta per il Raduno, che assolve all'incombenza a mezzo di un "Comitato Organizzatore del Raduno". Il Raduno Nazionale, oltre a dare dimostrazione della compattezza, serietà e unità d'intenti degli iscritti, intende fornire l'occasione per unire tra loro tutte le componenti della "Famiglia Marinara" per manifestare insieme i valori etici e professionali che li accomuna. Il XX Raduno Nazionale si terrà a Salerno e, nella circostanza, è stata altresì indetta dal C.D.N. l'Assemblea Nazionale dei Presidenti di Gruppo, massimo Organo deliberante dell'Associazione (Art. 26 dello Statuto).

### Programma

#### Sabato 28 settembre

**09.30 Apertura Visite a bordo**  
(Porto Mercantile)

Compatibilmente con eventuali impegni operativi, lo Stato Maggiore Marina ha previsto la presenza in porto di Nave *Vespucci*

ed una Unità tipo FREMM. Qualora gli impegni operativi lo consentissero, è prevista la presenza anche di altre Unità. I Gruppi ANMI avranno la priorità nelle visite a bordo, prenotazioni e coordinamento visite a cura Gruppo di Salerno che designerà e renderà noto l'apposito punto di contatto.

**09.30/13.00 Verifica Poteri, Assemblea Nazionale dei Presidenti di Gruppo**  
(ex Chiesa dell'Addolorata)

Avranno luogo presso la ex Chiesa dell'Addolorata in Largo Abate Conforti, 21. Partecipano: Presidente Nazionale, Segretario Generale, Consiglieri Nazionali, Sindaci Nazionali, Proviviri, Delegati Regionali e Presidenti di Gruppo/Delegati secondo le disposizioni dell'Art. 26 dello Statuto. Al termine, è previsto un buffet per i partecipanti.

**14.00 Visite a bordo**  
(Porto Mercantile)

I Gruppi ANMI avranno la priorità nelle visite a bordo, prenotazioni e coordinamento visite a cura Gruppo di Salerno.

**16.30 Santa Messa in Duomo in suffragio dei Marinai salpati per l'ultima missione**

Celebrazione officiata dall'Ordinario Militare. È caldamente raccomandata la presenza dei Gruppi.

**18.30 Concerto della Banda Musicale della Marina Militare**

(Piazza della Concordia)  
Partecipazione libera per tutti. Nel settore riservato alle Autorità prendono posto, su invito: Presidente Nazionale, Segretario Generale, Consiglieri Nazionali, Sindaci Nazionali, Proviviri, Delegati Regionali, Presidente del Gruppo di Salerno, Presidenti dei Gruppi nazionali esteri e Presidenti IMC.

**20.30 Ricevimento di benvenuto offerto dal Sindaco di Salerno Dott. Vincenzo Napoli**

(Salone dei Marmi del Palazzo Comunale)  
Invito e lista invitati a cura del Sindaco.

**22.30 Spettacolo pirotecnico su Lungomare Trieste** (tbd)

Partecipazione libera per tutti.

### Domenica 29 settembre

**09.00 Inizio afflusso dei Gruppi ANMI nella zona di schieramento**  
(Piazza della Concordia - Lungomare Trieste)

**10.00/13.00 Veleggiata acque antistanti in Lungomare**

**10.30 Completamento dello schieramento statico**

**10.30 Ora prevista arrivo invitati ed Autorità invitate sul Palco Autorità**

**10.45 Arrivo della Massima Autorità e rassegna dello schieramento statico**

Cerimonie di consegna M.O.M.M. al Vessillo ANMI e decorazione Vessilli Gruppi di Milano e Torino saranno oggetto di comunicazione a parte.

**11.00 Allocuzione massima Autorità**

Udibili su rete amplificata.

**11.15 Inizio del defilamento**  
(da Piazza della Concordia a Piazza Umberto I percorso di deflusso come da Allegato 4)

**14.00 Vin d'honneur**  
(a bordo di una U.N. presente in porto, offerto dal CSMM)

Partecipano Autorità civili e militari presenti alla cerimonia, Presidente Nazionale, Segretario Generale, Consiglieri Nazionali, Sindaci Nazionali, Proviviri, Delegati Regionali, Presidente del Gruppo di Salerno, Presidenti dei Gruppi esteri e Presidenti IMC.

**15.00 Visite a bordo**  
I Gruppi ANMI avranno la priorità nelle visite a bordo, prenotazioni e coordinamento visite a cura Gruppo di Salerno.

**18.00 Eventuale Concerto di chiusura della Banda Centrale dell'ANMI**  
(Largo S. Teresa - Lungomare Trieste)

Partecipazione aperta a tutta la cittadinanza (tbd).

### Accentramento dei partecipanti

#### Generalità

Come già disposto a tutti i Presidenti di Gruppo via e-mail tutti i pullman dei radunisti, a cura dei rispettivi autisti/agenzie di viaggio, dovranno **obbligatoriamente** effettuare la registrazione al sito: [www.booking.salernomobilita.it](http://www.booking.salernomobilita.it) per poter acquisire tutte le informazioni e scaricare la documentazione necessaria per l'instradamento dei pullman in Salerno il giorno 29/9, il punto di sbarco dei radunisti ed il punto di imbarco.

In **Allegato 2**, a titolo puramente indicativo, sono riportati i percorsi che i pullman dovranno seguire con punto di sbarco in Piazza Mazzini, riposizionamento in Via Li-gea e punto di imbarco in Piazza Umberto.

**Dalle ore 08.00 del 29 settembre saranno operativi:**

- posti tappa nei punti nevralgici dei percorsi stradali, presidiati da Soci ANMI di Salerno, Vigili Urbani e personale aggiunto del Comune di Salerno preposto alla viabilità;

- un Gruppo di Ricezione nella zona di arrivo dei pullman riservata allo sbarco dei partecipanti al defilamento (Piazza Mazzini), composto da personale addetto alla mobilità del Comune di Salerno/VV.UU.;
- un Nucleo di Pronto Soccorso, dotato di ambulanza.

Saranno, infine, predisposte, per la mattina del 29 settembre, idonee aree attrezzate con servizi igienici biologici, punti di rifornimento di acqua nei giardini prospicienti Lungomare Trieste riservati allo schieramento.

In **Allegato 3** sono riportati i luoghi di interesse per il Raduno.

#### Attivazione Centrale Operativa

In occasione della **Settimana del Mare** e del **XX Raduno Nazionale** sarà attiva presso la sede del Gruppo di Salerno in Lungomare Trieste n. 13, una Cellula Operativa per eventuali richieste di informazioni e segnalazioni da parte dei Gruppi (Presidente B. Catino cell. 333.6490601 • V. Presidente G. Palatucci cell. 393.5692456 - e-mail: giuseppalat@libero.it • Segretario M. Parisi cell. 333.9949318 - e-mail: mimmoparis9@libero.it).

### Arrivo in pullman

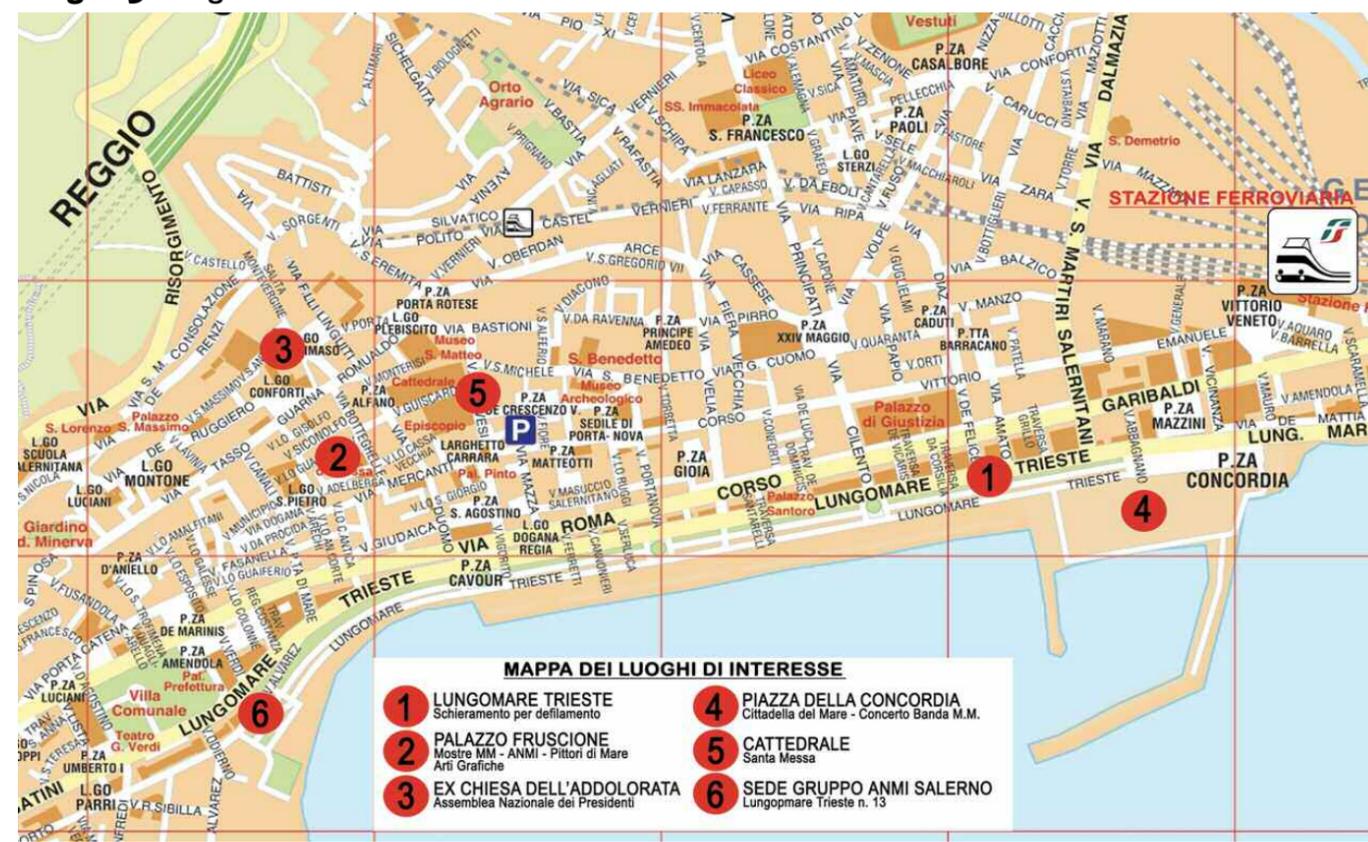
Gli arrivi in pullman e le operazioni di sbarco devono essere completati entro le 09.30. I pullman dei Gruppi che alloggiano a Salerno, o zone limitrofe, dovranno arrivare tra i primi, così da non ostacolare l'arrivo dei pullman che arrivano da più lontano.

Per facilitare le attività di controllo e di instradamento, i pullman dovranno riportare ben visibile, sul parabrezza e sul vetro posteriore, un **cartello col nome della Delegazione/Gruppo** oltre a quanto indicato al sito di iscrizione.

I Presidenti di Gruppo, od i designati Capi Comitativa, hanno la responsabilità dei movimenti dei pullman e dei loro occupanti. A tal fine, essi devono mantenere sempre un collegamento telefonico attivo con l'autista del mezzo, quando il personale è a terra.

Devono, inoltre, predisporre ed attuare una rapida operazione di sbarco dei radunisti in Piazza Mazzini. Quando i pullman arrivano nell'Area di sbarco, gli autisti dovranno seguire le istruzioni per il parcheggio che saranno loro impartite dagli Addetti alla mobilità e alla sosta dei mezzi. A fine defilamento, i partecipanti raggiungeranno i pullman nell'area di imbarco a Piazza Umberto.

### Allegato 3 - Luoghi di interesse





### Arrivo con auto private/camper

I radunisti che intendono raggiungere Salerno, il giorno del defilamento, con auto private, dovranno dirigere allo Stadio Arechi ed usufruire dei parcheggi ivi dedicati. Successivamente potranno raggiungere il Lungomare Trieste con la metro di superficie. Le autovetture delle Alte Autorità/invitati potranno parcheggiare in Piazza Amendola (previa esposizione dell'apposito cartello). Per facilitare le attività di controllo ed instradamento, i Soci che utilizzano autovetture private dovranno già indossare la divisa sociale. L'area riservata a coloro i quali arrivano a Salerno con il proprio camper è l'area del Parco del Mercatello provvista di 40 piazzole, videosorvegliata e recintata. L'area offre la possibilità di allacciamento elettrico pozzetto scarico acque grigie e nere. Per ulteriori dettagli visitare l'apposito sito web.

### Arrivo in Treno

La Stazione Ferroviaria di Salerno, ubicata in Piazza Vittorio Veneto, è prossima all'area destinata allo schieramento dei radunisti, pertanto chi arriva in treno non dovrà fare altro che uscire dall'ingresso principale della Stazione, dirigere verso il Lungomare

(200 mt. circa) e raggiungere il settore destinato alla propria Delegazione, riconoscibile dallo striscione antistante il punto di ammassamento.

### Schieramento statico e rassegna

#### Schieramento

Le Delegazioni ANMI saranno schierate in Lungomare Trieste. In Piazza della Concordia saranno schierate le Rappresentanze Marinare ed i Reparti Militari; l'area riservata allo schieramento statico ed al successivo defilamento è riportata in **Allegato 4**.

La successione delle Delegazioni nello schieramento, riportata in **Allegato 5**, è in ordine alfabetico inverso e tiene conto degli accorpamenti realizzati per mitigare la ridotta partecipazione numerica di alcune Delegazioni. L'area impegnata per lo schieramento delle Delegazioni è costituita da una fascia lunga circa 500 m. che comprende il marciapiede (ed i giardini) di Lungomare Trieste compresi tra Piazza della Concordia e Via Cilento.

Entro le 10.30, sotto il controllo del proprio Delegato Regionale, ogni Delegazione assumerà il seguente schieramento:

- Consigliere Nazionale e Delegato Regionale posizionati al centro, **davanti alle transenne**;
- Presidenti di Gruppo con i Vessilli, in prima fila **dietro le transenne**, seguiti dai Soci con i Cartelli dei Gruppi;
- i 12 soci designati a portare la Bandiera Nazionale e quella dell'ANMI, posizionati **dietro le transenne** dopo i Soci con i Cartelli dei Gruppi;
- tutti i restanti Soci a seguire, posizionati **dietro le transenne** in modo continuo ed ordinato.

### Partecipazione raggruppamenti di ex Equipaggi

Si intendono tutte quelle organizzazioni spontanee o regolamentate che, sempre riconoscendosi nell'ANMI, indicano e perseguono come scopo quello di riunire appartenenti a ex equipaggi di Nave, (es. di amici di Nave Ardito, Nave Alpino, Nave Impavido, ecc.). Questi sodalizi, pur rimanendo autonomi nello stabilire e controllare la reale esistenza delle condizioni di iscrizione o appartenenza

al sodalizio stesso, per avanzare domanda di partecipazione alle attività organizzate dall'ANMI (ivi incluso il Raduno Nazionale) ed essere quindi inseriti nello schieramento delle cerimonie, devono assicurare che tutti coloro che interverranno come tali siano iscritti all'ANMI ed indossino la prescritta divisa sociale (non sono ammessi elementi o capi di vestiario particolari che richiamino l'appartenenza ad equipaggio o simile). I Sodalizi interessati devono comunicare alla Presidenza Nazionale il nominativo del responsabile interno dell'organizzazione e della disciplina, che fungerà da p.d.c. e referente con la PN, i nominativi dei partecipanti con specificato il Gruppo ANMI di iscrizione e l'accettazione delle disposizioni emanate dalla PN. Lo striscione identificativo che il Sodalizio, una volta autorizzato dalla P.N., potrà portare al Raduno ed esibire nello schieramento statico e successivo defilamento dovrà essere di colore di fondo blu e dimensioni analoghe a quelle degli striscioni delle Delegazioni (circa m. 6 x 1). Durante la rassegna statica e nel defilamento gli striscioni dovranno prendere posto al termine dello schieramento delle Delegazioni ANMI, dopo la Delegazione

Campania e prima della rappresentanza del Gruppo di Salerno che chiederà tradizionalmente il defilamento. Dovranno essere portati da sei Alfieri in divisa sociale ANMI senza alcun simpatizzante al seguito (eventuali altri simpatizzanti del Sodalizio in questione dovranno prendere posto nell'ambito del Gruppo ANMI di appartenenza).

### Cerimonia

- 10.30 Completamento dello schieramento statico
- 10.35 Ingresso Labari, Gonfaloni, Medagliere e Bandiere
- 10.40 Ora limite arrivo Invitati ed Autorità
- 10.50 Arrivo della Massima Autorità, rassegna dello schieramento statico ed assunzione dello schieramento per il defilamento
- 11.00 Allocuzioni
- 11.15 Inizio del defilamento.

### Ammassamento e defilamento

#### Ammassamento

L'ammassamento intende predisporre sul percorso del defilamento i Reparti Militari, le Rappresentanze Marinare e le Delegazioni ANMI secondo l'ordine di successione riportato in **Allegato 6**.

Ultimata la rassegna dello schieramento da parte dell'Alta Autorità, i Reparti Militari e le Rappresentanze Marinare per primi convergeranno sulla carreggiata di Lungomare Trieste, assumendo la formazione per il defilamento, in modo da consentire alla testa dello schieramento delle Delegazioni ANMI di occupare l'area lasciata libera sul marciapiede del Lungomare Trieste, consentendo così di allargare gli spazi tra le Delegazioni e cominciare ad assumere sul marciapiede stesso un primo embrione di formazione per il defilamento.

I Reparti Militari e le Rappresentanze marinare defileranno quindi da Piazza della Concordia lungo Lungomare Trieste passando davanti alle Delegazioni ANMI ancora schierate sul marciapiede, per raggiungere

Allegato 4 - Schieramento statico e defilamento



Allegato 5 - Successione delle Delegazioni nello schieramento





## Allegato 6 Ordine del defilamento

### 1° Settore "Bandiere"

- Banda Musicale Marina Militare in Divisa Storica
- Grandi Invalidi
- Comandante schieramento
- Bandiera della Marina Militare e delle Forze Navali
- Bandiera della Marina Mercantile
- Stendardo delle Capitanerie di Porto
- Rappresentanza ex Capi di Stato Maggiore Marina/ex Comandanti Generali CC.PP.
- Medagliere Marina Militare
- Rappresentanza Eredi Medaglie al Valore di Forza Armata
- Medagliere Nastro Azzurro
- Compagnia SOC

### 2° Settore "Gonfoloni"

- Gonfalone delle 4 Repubbliche Marinare
- Gonfaloni delle principali Città marinare
- Gonfalone della Regione Campania
- Gonfaloni di Capoluoghi di Provincia della Campania
- Gonfaloni della Provincia e Comune di Salerno

### 3° Settore "Istituti di Formazione"

- Reparto Scuola Navale "Morosini"
- Reparto Scuola Nautica
- Guardia di Finanza - Nunziatella - Carabinieri
- Compagnia degli Istituti Nautici
- Associazioni e Federazioni nautiche e sportive

### 4° Settore "La Marina Militare"

- Gruppo Bandiere di Bompresso
- Compagnia in Uniforme Storica
- Bandiera Marina Militare di 1ª grandezza (orizzontale)
- Bandiera di Combattimento della Brigata San Marco
- Reparto della Brigata San Marco
- Bandiera di Combattimento delle Forze Aeree
- Bandiera di Combattimento del Comsubin
- Reparto Sommersibili
- Reparto missioni estere
- Reparto Unità Navali
- Reparto Capitaneria di Porto

### 5° Settore "Componenti Marittime"

- Reparto Carabinieri per la Marina
- Reparto Guardia di Finanza di Mare
- Reparto Polizia di Stato (Polmare)
- Reparto Polizia Penitenziaria
- Reparto Vigili del Fuoco
- Reparto Infermiere Volontarie della C.R.I.AER
- Reoparto Marina Mercantile

### 6° Settore "ANMI"

- Banda Musicale dell'ANMI
- 1° Tricolore Italiano con scorta in divisa storica
- Bandiera donata all'ANMI dalla Presidenza della Repubblica con scorta
- Presidente e Vice Presidenti Nazionali e Vessillo Nazionale ANMI
- Presidenti delle Componenti specialistiche con Labari
- Gruppi Esteri (in ordine alfabetico)
- Delegazioni (in ordine alfabetico)
- Componenti Specialistiche Associazione
- Rappresentanza ex equipaggi Unità Navali
- Rappresentanza familiari "Caduti del Monte Serra"
- Delegazione Campania
- Gruppo di Salerno
- Bandiera Marina Militare di 1ª grandezza (or.)
- Bandiere Regia Marina e Marina Militare
- Striscione con scritta "I marinai che non sono rientrati alla base"

il punto di partenza del defilamento vero e proprio (in prossimità incrocio con Via Cilento - vds. **Allegato 4**).

Una volta defluiti i Reparti Militari e le Rappresentanze Marinare l'ordine alle Delegazioni di uscire dalle transenne e di riposizionarsi sulla carreggiata di Lungomare Trieste sarà impartito in successione dai Delegati Regionali, d'intesa con il personale ANMI preposto all'inquadramento.

L'ammassamento delle Delegazioni si svilupperà mantenendo lo stesso ordine di successione dello schieramento statico precedentemente attuato sul marciapiede, nell'ordine Gruppi esteri, Veneto Occ. etc.. Le Delegazioni dovranno posizionarsi per l'ammassamento attraverso gli ampi varchi tra le siepi disposte lungo tutto il percorso e su indicazioni del Delegato Regionale e del personale di ANMIPRES.

Raggiunta la posizione di ammassamento, ogni Delegazione assumerà, seppur a ranghi serrati, la formazione di defilamento stabilita. A schieramento per il defilamento completato, ogni Delegato Regionale informerà il personale della Presidenza Nazionale addetto all'inquadramento.

Iniziato il Defilamento delle Delegazioni che precedono, rendendosi man mano disponibile dello spazio nella direzione di marcia, lo schieramento sarà gradualmente adeguato per quanto riguarda le distanze interne alla formazione.

Così facendo si contraggono al massimo i tempi di attesa e la formazione può procedere lentamente verso la linea di partenza, pronta a partire nel corretto assetto di marcia, all'ordine del personale ANMI addetto.

## Formazioni

I Delegati Regionali sono responsabili dell'assunzione della formazione per il defilamento della propria Delegazione. Nel caso di più Delegazioni accorpate, la Presidenza Nazionale designerà il Delegato Regionale responsabile della formazione, che sarà ovviamente coadiuvato nei compiti dagli altri Delegati Regionali partecipanti. Sono state previste due formazioni di defilamento in funzione del numero di partecipanti delle singole Delegazioni, la prima nel caso defili una sola Delegazione (**Allegato 7**) e la seconda nel caso defilino più Delegazioni accorpate (**Allegato 8**).

Nel primo caso, lo striscione della Delegazione sarà preceduto dal Consigliere Nazionale e Delegato Regionale.

Nel secondo caso, gli Striscioni delle Delegazioni accorpate, ciascuno preceduto dal

proprio Consigliere Nazionale e Delegato Regionale, si succedono con lo stesso ordine previsto durante lo schieramento statico. In entrambe le formazioni, dopo lo/gli striscione/i, seguono la Bandiera Nazionale, portata orizzontalmente da sei persone con il verde in avanti e la corona turrita orientata a sinistra (lato della Tribuna d'Onore) e la Bandiera dell'ANMI, anch'essa portata da sei persone con la corona turrita orientata a sinistra. In entrambe le formazioni, seguono i Presidenti di Gruppo con il Vessillo ed il Cartello del proprio Gruppo, disposti in ordine alfabetico, per tre su ogni fila, da sinistra a destra (eventuali Sindaci presenti con fascia tricolore si posizioneranno a fianco del rispettivo Presidente).

A 10 metri di distanza, seguono tutti i Soci della formazione, senza distinzione di Delegazione/Gruppo di appartenenza, schierati in modo continuativo su un fronte di 9 persone. In coda ai Soci, se partecipanti, si posizionano i famigliari dei Soci.

**Eventuali Bande o gruppi folcloristici al seguito delle Delegazioni si posizioneranno dopo i Presidenti di Gruppo e prima dei Soci.**

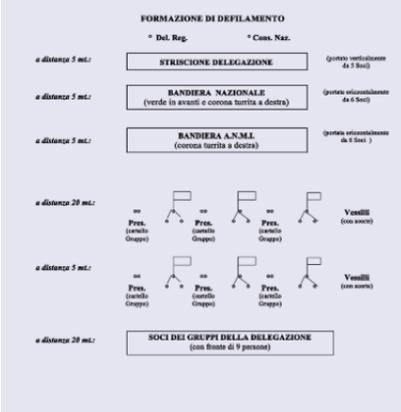
Tenuto conto delle "schede di partecipazione" pervenute, per il defilamento sono state stabilite le seguenti formazioni, e relativi accorpamenti di Delegazioni:

- **Gruppi esteri** • Veneto Orientale • Veneto Occidentale/Trentino Alto Adige • Toscana Meridionale • Toscana Settentrionale • Sicilia • Sardegna • Puglia Meridionale • Puglia Centrale • Puglia Settentrionale/Basilicata • Piemonte Orientale • Piemonte Occidentale/Valle d'Aosta • Marche/Umbria • Lombardia S.E. • Lombardia N.E. • Lombardia S.O. • Lombardia N.O. • Liguria • Lazio Meridionale • Lazio Settentrionale • Friuli Venezia Giulia • Emilia-Romagna • Calabria • Abruzzo/Molise • Campania • Componenti specialistiche ed Ex Equipaggi • Gruppo di Salerno.

## Striscioni e Bandiere

Prima dell'ammassamento, i Delegati Regionali designano le cinque persone della propria Delegazione incaricate di prelevare lo striscione dalle transenne (dove sarà sistemato a cura PN - Gruppo Salerno), di portarlo durante il defilamento e di riconsegnarlo a fine percorso sull'apposito mezzo. Per quanto riguarda la Bandiera Nazionale e la Bandiera ANMI, i Delegati Regionali predispongono ed effettuano il loro ritiro il giorno prima, durante l'Assemblea Nazionale,

## Allegato 7 - Delegazione con consistente numero di partecipanti



firmando contestualmente una ricevuta. Al termine del defilamento, un gruppo di addetti di ANMIPRES provvederà a ritirare gli Striscioni e le Bandiere, rendendo la ricevuta ai rispettivi Delegati Regionali.

## Grandi Invalidi e Soci Anziani

Laddove richiesto dai Gruppi con la Scheda di Partecipazione, la Presidenza Nazionale predisporrà dei mezzi idonei a consentire il defilamento dei Grandi Invalidi.

I Soci Anziani che non desiderano defilare possono:

- ritornare all'area di imbarco sui pullman al termine della Rassegna;
- spostarsi presso la Villa Comunale per ricongiungersi con il proprio Gruppo al termine del defilamento.

## Defilamento

Le Delegazioni partiranno all'ordine dell'Ufficiale addetto all'inquadramento, quando la precedente Delegazione sarà a circa 50 m. di distanza.

Durante il defilamento, il Delegato Regionale responsabile della propria formazione, regolerà il passo per mantenere invariata tale distanza.

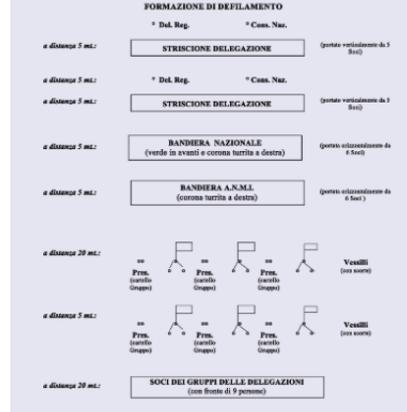
In prossimità del palco delle Autorità, cui rendere gli onori con "attenti a dest", il passo sarà mantenuto dall'aliquota di Banda M.M. che rimane fissa a lato del palco.

## Bande musicali

Le eventuali "Bande marcianti" al seguito delle Delegazioni devono porre la massima attenzione a non interferire tra di loro.

Sarà cura della Banda Musicale della Marina Militare, posta in prossimità della Tribuna d'Onore, regolare le proprie esecuzioni in modo da evitare sovrapposizioni con le Bande marcianti.

## Allegato 8 - Accorpamento di delegazioni con ridotto numero di partecipanti



## Onori alle Autorità

Ogni sezione, all'interno della formazione, renderà gli onori alle Autorità automaticamente durante l'intervallo di passaggio della sezione stessa davanti alla Tribuna d'Onore (inizio e fine della tribuna).

Gli onori saranno resi dalle Sezioni nel modo seguente:

- I Consiglieri Nazionali ed i Delegati Regionali salutano militarmente;
- La Bandiera Nazionale e la Bandiera ANMI vengono alzate all'altezza delle spalle;
- I Vessilli dei Gruppi vengono inclinati a 45°, quindi riposizionati verticalmente;
- I Soci ruotano il viso di 90° a destra e fissano le Autorità con lo sguardo.

## Termine del defilamento

Il percorso del defilamento si conclude in prossimità della Villa Comunale ove è situata la postazione degli addetti di ANMIPRES destinati al ritiro degli Striscioni e delle Bandiere. Al fine di non interferire con le formazioni che seguono, si raccomanda ai Delegati Regionali di:

- predisporre per la rapida riconsegna degli Striscioni e delle Bandiere, garantendo nel contempo che la propria formazione prosegua la marcia senza rallentare;
- rompere le righe solo quando la formazione ha consegnato gli Striscioni e le Bandiere in prossimità del varco della Villa Comunale, invitando i Soci a proseguire speditamente, in ordine sparso, verso Piazza Umberto per l'imbarco sui pullman.

## Varie

### Tenuta dei Soci

**Per l'Assemblea Nazionale, il concerto ed il ricevimento di sabato 28 settembre la**

tenuta è la **Divisa Sociale** di cui al Capo 2° - art. 4 - punto 4 - Allegato 6 del Regolamento (abito di colore blu - in alternativa giacca di colore blu e pantalone grigio scuro - camicia di colore bianco, scarpe, calze e cintura di colore nero, cravatta sociale, distintivo da occhio o distintivo di carica).

**Per la deposizione corone di venerdì 27 settembre la tenuta è la Divisa Sociale da cerimonia** di cui al Capo 2° - art. 4 - punto 4 - allegato 7 del Regolamento (costituita dalla predetta Divisa Sociale completata da solino, basco ed eventuali nastri delle decorazioni).

**Per il defilamento di domenica 29 settembre la tenuta è la Divisa Sociale da cerimonia con medaglie** di cui al Capo 2° - art. 4 - punto 4 - Allegato 8 del Regolamento (costituita dalla predetta Divisa Sociale da cerimonia con le eventuali decorazioni metalliche al posto dei nastri).

I Soci appartenenti alle Componenti specialistiche "Componente Nazionale Sommergebilisti", "Varignano - Incursori", "Leone S. Marco" e "X Mas" possono indossare la divisa sociale modificata di cui al Capo 2° - art. 4 - punto 5 - Allegato 13 del Regolamento. Non essendo stato possibile approvvigionare guanti, cavigliere e cinture bianchi nel numero necessario a soddisfare le esigenze di tutti i Gruppi, per assicurare la necessaria uniformità nella tenuta i soli Alfieri dovranno indossare i suddetti accessori mentre le scorte dei Vessilli di Gruppo defileranno in Divisa Sociale da cerimonia.

## Partecipazione di familiari

La partecipazione al defilamento, per quanto auspicata, è facoltativa. Chi aderisce deve comunque:

- indossare un abbigliamento adeguato alla manifestazione ed alla Divisa Sociale indossata dai Soci (per le signore possibilmente con camicetta bianca e gonna, o pantalone, di foggia tradizionale e di colore grigio scuro o blu con foulard ANMI);
- posizionarsi in coda ai Soci della propria Delegazione, senza creare discontinuità;
- mantenere disinvolatamente il passo di marcia (per le signore si suggerisce di indossare scarpe comode o con tacco basso), senza separarsi dagli altri Soci.

Chi non desidera partecipare al defilamento, può assistere alla manifestazione con il pubblico in Lungomare Trieste e ricongiungersi con il proprio Gruppo presso la Villa Comunale al termine del defilamento.

Settimana del Mare • Salerno 20/29 settembre

Lineamenti generali

Una certezza. Un riferimento, come per la stella polare: il Raduno Nazionale, tra le molteplici attività che caratterizzano la vita della nostra Associazione è quella più importante, ricca di significato. Non è solo il piacere di incontrarsi dopo quattro anni, di essere orgogliosi di appartenere alla "grande famiglia marinara"; scopo di questo rilevante evento, dedicato principalmente al grande pubblico, è quello di evidenziare molteplici temi del vasto settore marittimo e navale. Ecco quindi che al di là della giornata *clou*, domenica 29 settembre p.v., quando oltre diecimila persone tra reparti in armi, istituti nautici, addetti al settore della marineria e "Marinai d'Italia", tutti convenuti a Salerno, defileranno davanti alle Alte Autorità presenti, è stata organizzata una intera settimana, denominata per l'appunto "settimana del mare", nel corso della quale verrà mostrato alla popolazione e soprattutto ai giovani ed agli studenti, quanto la conoscenza dell'elemento mare sia fondamentale per l'economia ed il progresso di un Paese come l'Italia che, non bisogna dimenticarlo, da esso in buona misura dipende per ciò che concerne il costante flusso di materie prime che importiamo e, una volta sottoposte al ciclo di trasformazione, vanno esportate.

La "settimana del mare", grazie soprattutto alla preziosa, corposa e sinergica partecipazione della Marina Militare per tutta la durata del Raduno Nazionale, sarà caratterizzata da una sequenza di manifestazioni, condensati in un fitto programma, tutti a tema marinaro: tra le più significative, l'*Amerigo Vespucci*, il "veliero più bello del mondo", ma anche la nuovissima Fregata *Federico Martinengo* sono le due Unità di punta tra quelle della Squadra Navale che faranno tappa a Salerno. In porto, saranno ogni giorno aperte alle visite a bordo per la gioia delle decine di migliaia di visitatori; la mostra istituzionale della Marina, comprensiva anche dei modelli di Unità Navali e di una selezione di quadri famosi dei "pittori di Marina", presso Palazzo Fruscione e la Stazione Marittima; quella altrettanto importante della Presidenza Nazionale dell'ANMI sempre a Palazzo Fruscione; il Centro Mobile Informativo nella centralissima Piazza Sedile di Porta Nova per la comunicazione promozionale della Forza Armata; l'esibizione di soccorso e salvamento in mare in sinergia tra la locale Capitaneria di Porto-Grande, Protezione Civile, Vigili del fuoco, ecc.; attività convegnistica incentrata su tematiche di grande attualità di geopolitica navale, della portualità futura della bellissima Città che ci ospita. I giovanissimi studenti della provincia salernitana daranno sfogo alla loro creatività in un concorso a premi incentrato su temi marini (pittura, componimenti, ecc.). Sul lungomare, nei pressi di Piazza della Concordia, la tradizionale "cittadella del mare" dove i Soci ed i visitatori potranno godere delle locali attrattive commerciali quali prodotti artigianali ed agroalimentari di ispirazione marinara; sempre sul lungomare Marconi, all'altezza dell'ex-ostello della gioventù, la cerimonia di piantumazione di quattro alberi (che richiamano quelli del *Vespucci*: bompresso, trinchetto, maestra e mezzana) quale segno, unitamente ad un'ancora munita di spezzone di catena, di ringraziamento alla cittadinanza per aver ospitato questo Raduno Nazionale. E ancora: il trofeo "il mare nel...piatto!", giunto alla sua terza edizione; una vivace gara gastronomica tra sei blasonati istituti alberghieri provenienti da tutta Italia, ospitati presso il "Roberto Virtuoso" di Salerno, che grazie alla sapiente conduzione dello *chef* Fabio Campoli vuole testimoniare l'amore ed il rispetto dei Marinai d'Italia nei confronti di questo meraviglioso elemento naturale che abbiamo il dovere non solo morale di difendere e continuare a preservare al meglio. Di più, il concerto che la Banda Musicale della Marina sabato 28 sera offrirà alla Città.

Una "settimana del mare", in sintesi, così pregevole di avvenimenti che possa essere a lungo ricordata; e non solo dai nostri Soci. Un Raduno Nazionale, questo XX dell'ANMI, animato dallo spirito di elevare Salerno, fosse anche per un solo giorno, a ruolo di "Capitale italiana della marineria"!

Programma generale

Nell'arco della settimana dal 20 al 29 settembre 2019 sono previste le seguenti attività, il cui programma dettagliato verrà pubblicato e tenuto aggiornato in tempo reale sul sito [www.marinaiditalia.com](http://www.marinaiditalia.com):

- Veleggiata acque antistanti il Lungomare;
- Mostra istituzionale della Marina Militare e dell'ANMI;
- Stand con Annullo Postale;
- Mostra Pittori di Mare;
- Concorso nazionale di cucina (*Il mare... nel piatto*) presso Istituto Alberghiero "Virtuoso" di Salerno;
- Show di fuochi di artificio;
- Concerti e spettacoli;
- Concorso di arti grafiche per gli studenti della Provincia;
- Concorso per la migliore vetrina di negozio arredato a tema marinaro;
- Attività promozionale e conferenze divulgative su temi marinari;
- Convegno su temi di medicina subacquea ed iperbarica, storici, culturali tutti a temi marinari;
- Dimostrazione di attività di Ricerca e Soccorso in mare (dedicata agli studenti);
- Cittadella del Mare con stand di artigianato e gastronomia locale;
- Visite alle Unità Navali presenti in sede.

Programma della giornata inaugurale

Mercoledì 25 settembre

15.00 • Inaugurazione della Cittadella del Mare

Sarà inaugurata, con taglio nel nastro tricolore, la Cittadella del Mare allestita a Piazza della Concordia.

Partecipano, su invito, con consorte:

Presidente Nazionale, Segretario Generale, Consigliere Nazionale e Delegato Regionale per la Campania, Presidente del Gruppo ANMI di Salerno, Autorità civili e militari locali.

16.00 • Inaugurazione delle Mostre

Saranno inaugurate, in successione, con taglio del nastro tricolore:

- Mostre istituzionali della Marina Militare e dell'ANMI a Palazzo Fruscione e alla Stazione Marittima;
- Mostra Pittori di Mare.

Programma degli eventi Marina Militare

Il programma è ancora in corso di definizione. Per il periodo della Settimana del Mare è prevista la presenza della Mostra Istituzionale e del Centro Mobile Informativo. È prevista altresì la presenza di Nave *Vespucci* e Nave *Martinengo* (ormeggiate alla Banchina della Stazione Marittima/Porto Commerciale) con visite guidate a bordo delle scolaresche nelle ore mattinali e visite per la popolazione nelle ore pomeridiane. I Gruppi ANMI avranno la priorità previa prenotazione e coordinamento a cura del Gruppo di Salerno.

Il giorno di **giovedì 26 settembre** in mattinata è prevista una conferenza a favore degli studenti delle Scuole Medie Superiori da parte di Ufficiali M.M. e CC.PP. mentre lo stesso giorno è prevista una dimostrazione di attività di ricerca e soccorso e Protezione Civile nelle acque antistanti la spiaggia di Santa Teresa.

Il giorno di **venerdì 27 settembre alle ore 12.30** verrà effettuato l'Alza Bandiera solenne in Piazza Amendola ed il giorno **28 settembre alle ore 18.30** verrà tenuto il tradizionale concerto della Banda della Marina Militare in Piazza della Concordia.

In occasione del defilamento, saranno presenti:

- Reparti degli Istituti di Formazione;
- Reparti degli Specialisti di Forza Armata;
- Sorvolo di Harrier;
- Lancio di paracadutisti di Comsubin con bandiera.



Associazione Nazionale Marinai d'Italia  
in collaborazione con MSC Crociere



# Crociiera dei Marinai d'Italia 2019

## MSC LIRICA

Proseguendo nell'iniziativa che tanto successo ha sempre riscosso, la Presidenza Nazionale organizza ancora una volta, in collaborazione con MSC CROCIERE che ha concesso tariffe speciali per i Soci ANMI, la "Crociiera dei Marinai d'Italia 2019" quest'anno dedicata, con un itinerario nel Mediterraneo Orientale, alla commemorazione dei marinai italiani caduti in combattimento nelle acque dell'Egeo e del Dodecaneso, con speciale riferimento al simbolo dell'eroismo subacqueo italiano, il R. Smg. *Sciré*



Per tutte le informazioni, l'organizzazione 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 (REFERENTE: dott. Armando Pietroni) contattabile allo 06.53.27.43.74 oppure all'indirizzo e-mail [crociera@iviaggidellemeraviglie.com](mailto:crociiera@iviaggidellemeraviglie.com). L'agenzia opera 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).

TUTTE LE ATTIVITÀ PROGRAMMATE A BORDO E A TERRA  
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](http://www.marinaiditalia.com)

# Crociera dei Marinai d'Italia 2019

## MSC LIRICA

28 ottobre ÷ 10 novembre



Venezia

CROAZIA

ITALIA

Ragusa  
(in croato Dubrovnik)

Mar Nero

Le operazioni  
della Regia Marina  
nel Mar Nero

Bari

ALBANIA

Mar Tirreno

Mar Ionio

Mar Egeo

Rodi e i Cavalieri  
di S. Giovanni

La tragedia  
di Matapan

Mykonos

Mar Mediterraneo

L'azione  
di Suda

Rodi

CIPRO

Limassol

CRETA

Heraklion

Le operazioni  
della Regia Marina  
nell'Egeo

Le imprese del  
R. Smg. Scirè

Haifa

ISRAELE

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

28 ottobre - Venezia partenza ore 16,30 • 29 ottobre - Bari partenza ore 17,00

a seguire l'itinerario prevede:

30 ottobre  
navigazione

31 ottobre  
Heraklion - Creta (Grecia)  
dalle 08,00 alle 18,00

1 novembre  
navigazione

2 novembre  
Haifa - Israele  
arrivo ore 7,00

3 novembre  
Haifa - Israele  
partenza ore 21,00

4 novembre  
Limassol - Cipro  
dalle 8,00 alle 18,00

5 novembre  
Rodi - Grecia  
dalle 9,00 alle 18,00

6 novembre  
Mykonos - Grecia  
dalle 08,00 alle 18,00

7 novembre  
navigazione

8 novembre  
Ragusa - Croazia  
(in croato Dubrovnik)  
dalle 07,00 alle 14,00

9 novembre  
Venezia

10 novembre  
Bari

# La Regia Marina nel Mar Nero

1918/1920

Ciro Paoletti - Storico

L'attività in Mar Nero iniziò coll'armistizio di Mudros. La Turchia si arrendeva agli Alleati e apriva alle loro flotte gli Stretti e il Mar Nero, con i suoi terminali fluviali, carboniferi e petroliferi, sia turchi sia russi.

A causa della rivoluzione bolscevica, l'area era nel caos. Le formazioni bianche e le bolsceviche si combattevano furiosamente nella Russia Meridionale e nell'Ucraina. Le province a sud del Caucaso avevano dichiarato la propria indipendenza in altrettante Repubbliche, di cui le più importanti erano la Georgia e l'Armenia.

Le forze turche erano in ritirata, quelle inglesi stavano arrivando dal Kurdistan e quelle francesi da Salonicco si stavano spostando verso il Mar Nero. Ben presto si delineò con chiarezza l'intento franco-britannico di fermare la rivoluzione bolscevica e, già che ci si trovavano, di ritagliarsi delle aree d'influenza in tutta la zona compresa tra il Mar Nero, il Caspio, il Golfo Persico e il Mediterraneo.

La prima mossa consisté nell'insediare a Costantinopoli gli Alti Commissari delle Potenze vincitrici e una serie di commissioni interalleate a capo delle comunicazioni e delle banche per controllare l'Impero Ottomano e le vie d'acqua da e per il Mar Nero e la Russia. Questo consentiva di mandare truppe a sostenere i

"Bianchi", a occupare i terminali petroliferi, le basi carbonifere e le foci dei fiumi principali, spingendosi fino al Caspio e ai suoi campi petroliferi, per tramutare all'occorrenza l'occupazione postbellica in un mandato o in una colonizzazione vera e propria. Ovviamente lo strumento di maggior utilità per la sua flessibilità d'impiego era per tutti la Marina e, come al solito, la Regia Marina fece la sua parte.

La sua primissima azione postbellica fu l'arrivo a Mudros della 2ª Divisione della Squadra da Battaglia, proveniente dall'Adriatico, agli ordini del Contrammiraglio Mortola e composta dalle Regie Navi *Vittorio Emanuele*, *Roma*, *Libia*, *Nievo*, *Ardente* e *Bassini*: due corazzate, un incrociatore e tre caccia.

La 13ª Divisione si presentò a Costantinopoli, vi sbarcò i marinai del Battaglione Grado, destinati al presidio dell'Ambasciata, delle scuole e dell'Ospedale italiano e un gran numero d'ufficiali degli stati maggiori, nominati componenti delle varie commissioni interalleate che si stavano formando. Però il Governo italiano si tenne fuori da questa corsa al guadagno economico e diede ordini in merito. L'Italia non aveva interesse ad accaparrarsi territori sul Mar Nero o sul Caspio. Cercava di rafforzarsi nel Mediterraneo Orientale, specie sulla costa anatolica e su quella medio orientale di fronte al suo possedimento del Dodecaneso.

Il Governo fissò degli obiettivi da perseguire, diversi per importanza ed urgenza: il primo fu il rimpatrio dei prigionieri italiani, sia nazionali, sia ex-austro-ungarici, sparsi in quello che era stato l'Impero russo e in altre parti dell'Europa orientale o della Turchia.



Corazzata *Duilio* in navigazione



L'incrociatore *Pisa*

Il secondo fu la cooperazione delle Forze Italiane con quelle alleate per ripristinare l'ordine in Russia e mantenere la sicurezza in Turchia. Infine si cominciò a preparare lo spostamento delle truppe in quelle che sarebbero state le aree di influenza italiane. La Regia Marina partecipò al perseguimento di tutti e tre gli obiettivi e si organizzò istituendo a Costantinopoli una propria base per la Squadra operante nel Mar Nero, la Divisione Navale del Levante che fu messa in collegamento radio con Roma; entrarono in funzione una Capitaneria di porto italiana ed un Ufficio Tecnico del Genio Navale, con incarico interalleato e la responsabilità del traffico di tutte le navi requisite.

Subito le Regie Navi cominciarono a visitare i porti del Mar Nero ed a raccogliere informazioni, scoprendo e recuperando i soldati italiani già prigionieri degli Austro-Tedeschi. In Turchia ce n'erano pochi – un paio di centinaia di cui 40 furono ricoverati all'ospedale italiano – ai quali se ne aggiunsero altri 500 provenienti dall'Anatolia e 100 dalla Bulgaria, ma poi si seppe che ce n'erano ben 11.000 in Romania, dov'erano arrivati scappando dai campi austro-ungarici.

I primi, insieme ad alcuni ufficiali e a una sessantina di soldati austriaci provenienti dalle province redente, furono rimpatriati col piroscafo *Indiana*. Gli altri, quelli della Romania, vennero aumentati da 1.500 irredenti che si riunirono a Odessa, rendendo il problema del rimpatrio ancora più difficile. Si decise di requisire i piroscafi ex-nemici presenti nel Mar Nero, ma occorre un po' di tempo per accordarsi cogli Alleati, visto che si trattava di prede comuni di guerra. Alla fine, tra il dicembre del 1918 e il febbraio del 1919 3.000 ex-prigionieri tornarono in Italia a cura del Regio Esercito, viaggiando in treno fino a Salonicco, mentre gli altri 9.000 venivano imbarcati. Gli stati maggiori delle Regie Navi *Bassini* e *Agordat* si erano accordati coi Franco-Inglesi e avevano requisito tra Odessa e la foce del Danubio otto piroscafi. Li armarono e rifornirono di vettovalie e carbone e li avviarono a Costantinopoli, dove li attendeva il *Vittorio Emanuele* che provvede al ripianamento viveri ed al carbonamento prima dell'ultimo tratto fino all'Italia. Contemporaneamente stavano arrivando a Roma le prime informazioni sulla situazione nell'area e non erano promettenti.

Cominciò il regio console a Mosca, Majoni<sup>1</sup>, e di fatto confermò quanto i comandanti, elaborate le informazioni raccolte nelle località da loro visitate, stavano comunicando sulla situazione russa. Come esempio basterà un rapporto del Capitano di Vascello Giovannini, comandante della corazzata *Roma*: "È da ritenere che l'Italia debba astenersi da un intervento militare nella Russia

*Meridionale. Esso sarebbe dispendioso, soprattutto inefficace e ci frutterebbe soltanto le antipatie che già in larga messe stanno raccogliendo le truppe alleate di occupazione: è opportuno inoltre salvaguardare le nostre truppe dalla pericolosa propaganda anarchica che con larghi mezzi è fatta a Odessa e Sebastopoli fra le truppe alleate...*

*Al contrario un nostro intervento commerciale sollecito può riuscire di grande vantaggio alla Russia ed al nostro Paese e servirà a ricostituire quelle salde basi economiche che gli italiani per primi avevano stabilito nei porti del Mar Nero."*<sup>2</sup>

In base a documenti come questo, il Governo del Re decise di non farsi coinvolgere militarmente in Crimea, lasciando alla squadra solo il compito di proteggere la colonia italiana e seguire gli eventi.

## Le ragioni politiche interne d'un intervento pacifico e la situazione nel Mar Nero

A parte l'aspetto militare, esistevano ragioni di politica interna italiana che sconsigliavano l'impegno bellico in Russia.

Quando, nel Novembre del 1919, si svolsero le prime elezioni del dopoguerra, i socialisti presero più del 32% dei voti e, con 156 deputati su 508 alla Camera, divennero il partito di maggioranza relativa.

Nell'inverno 1918-19 tutto questo ancora non si sapeva, ma se ne vedevano i segni. Di conseguenza il Governo, preso fra i guai economici del dopoguerra, l'intesa antitaliana ormai evidente fra Inglesi, Francesi e Americani e il progressivo aumento delle tensioni politiche interne, cercò d'evitare ulteriori grane e decise di non intervenire militarmente contro i bolscevichi sovietici, per non irritare i socialisti italiani che in loro vedevano dei compagni e un esempio da seguire.

### Note

(1) Il Regio Console Generale a Mosca in missione a Odessa Majoni a S.E. il Ministro degli Esteri barone Sidney Sonnino, rapporto riservato 193/43 da Odessa del 25 Febbraio 1919, in *Ministero degli affari esteri, Documenti Diplomatici Italiani*, Sesta Serie 1919-1922, vol. II: 18 gennaio – 23 marzo 1919, Roma, Libreria dello Stato, 1980, pag. 346-348.

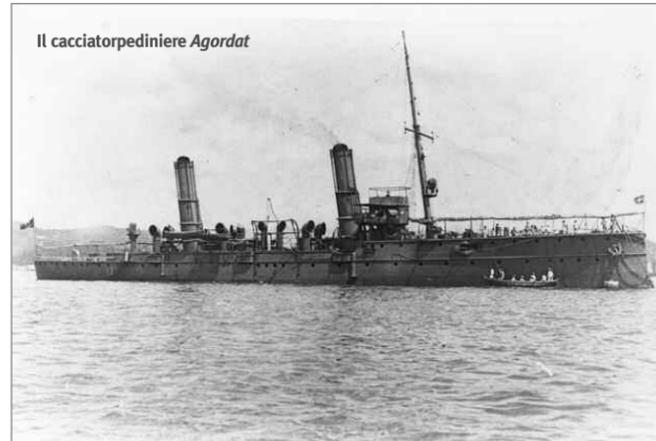
(2) Rip. in G., DUCCL, *La Marina italiana in Levante*, su "Rivista Marittima", anno LXIX, fascicolo III, marzo 1936, XIV E. F., pag. 267.

Corazzata *Giulio Cesare* con mare mosso





La corazzata Roma



Il cacciatorpediniere Agordat

Nel suo citato rapporto a Odessa, il regio console Majoni aveva fornito a Roma un ampio panorama della situazione. Raggiunta Novorossijsk il 19 febbraio sul caccia *Agordat*, era andato a Ekaterinodar a incontrare Denikin, considerato da tutti come l'unico potere riconosciuto. Un volta là, s'era accorto che il Mar Nero in pratica era già stato spartito tra Francia e Gran Bretagna. La prima s'era presa l'Ucraina e la Crimea, la seconda la Georgia, il Caspio, il Kuban, il Governatorato del Mar Nero e la regione del Don. In Georgia c'erano 30.000 inglesi, mentre i Francesi, sostenuti da alcuni battaglioni greci, occupavano Odessa e la zona circostante. Secondo Majoni questo non bastava: i "Rossi" erano forti e avanzavano, i "Bianchi" non superavano i 100.000 uomini; i cosacchi del Don stavano un po' meglio ma erano minati dalle diserzioni e tirava una brutta aria. C'era da aspettarsi la caduta d'Odessa e al massimo si potevano stabilire delle relazioni commerciali da cercare di mantenere qualsiasi fosse in futuro il governo di quelle zone.

## Le operazioni della Marina

Data la situazione, ovviamente la prima operazione italiana fu a Odessa, tenuta dagli Alleati e dai "Bianchi" e minacciata sempre più da vicino dai bolscevichi. Mentre la loro morsa si stringeva sulla città, il 20 febbraio 1919 il contrammiraglio Mortola lasciò il comando al parigrado Salazar.

Il 16 marzo Salazar comunicò a Roma che le cose peggioravano: i bolscevichi stavano arrivando, i Francesi erano chiaramente non in grado di fermarli e si temeva l'insurrezione di 100.000 operai per cui sconsigliava qualsiasi intervento che non fosse di salvataggio dei connazionali.

Il 2 aprile, in seguito a una vittoriosa offensiva bolscevica, si decise l'evacuazione alleata d'Odessa e Salazar si trovò a sovrintendere allo sgombero. I comunisti chiesero la consegna dei volontari "Bianchi", ma la replica del generale francese, comandante il contingente franco-ellenico-polacco che presidiava la piazza, fu secca: nessuno sarebbe stato consegnato e la città sarebbe stata bombardata al minimo segno di disordine.

Gli Italiani cooperarono all'evacuazione con uomini e navi. Insieme alle compagnie da sbarco delle navi francesi *Justice* e *France*, fu messa a terra una compagnia di 100 marinai al comando del sottotenente di vascello Biondi, che sorvegliò il molo nuovo e quello militare dove si temevano atti di sabotaggio da parte

bolscevica. Altri uomini furono destinati all'armamento del piroscafo russo *Imperatore Nicola I*, al carbonamento di un'altra nave ed al ritiro di molte tonnellate di merci di proprietà italiana non ancora sdoganate. Mentre i piroscafi italiani *Nippon*, *Albania* e *Bulgaria* caricavano militari alleati e volontari antibolscevichi, materiali ed armi, gli esploratori *Guglielmo Pepe* e *Domenico Poerio* trasbordavano sul *Roma* la colonia italiana, quella americana, alcuni "Russi Bianchi", l'agente diplomatico italiano, il console spagnolo e, finalmente, la compagnia da sbarco.

L'8 aprile 1919, lasciata indietro la corazzata *Roma* su richiesta dei Francesi, per dimostrare l'accordo fra le Potenze Alleate, la squadra italiana e le navi mercantili mollarono gli ormeggi, rotta ad Ovest, mentre i marinai e gli ufficiali intonavano "La canzone del Piave."

Qualche giorno dopo anche la corazzata rientrò a Costantinopoli, trainando il piroscafo italiano *Levanzo*, che non si era voluto lasciare ai bolscevichi nonostante avesse il timone in avaria e fosse privo della macchina e degli assi dell'elica.

Da un punto di vista generale, i Francesi erano nei guai, perciò chiesero aiuto agli Italiani; domandarono l'invio in Crimea dell'intero Corpo di Spedizione italiano che aveva fatto la guerra sul fronte balcanico. Davanti allo scarso entusiasmo di Roma, Parigi rilanciò: due sole Brigate? D'accordo col Governo, il 31 marzo Diaz in persona disse seccamente di no. Fu consentita solo la presenza d'una piccola missione militare, capeggiata dal generale Bassignano, che stava là già da anni per il rimpatrio dei prigionieri austriaci di nazionalità italiana.

Nel frattempo i guai stavano toccando Sebastopoli. L'ammiraglio Salazar vi mandò la corazzata *Roma* ed il caccia *Poerio* a presenziare all'evacuazione delle truppe alleate. La prima ripartì il 29 aprile portando 150 profughi. Una parte li sbarcò a Tuapse il 1° maggio, il resto a Novorossijsk, dove si rifornì di tutto.

Il *Poerio* invece proseguì per Yalta e Theodosia. Là il capitano di fregata Dilda diresse lo sgombero prima dell'arrivo dei bolscevichi; inoltre imbarcò e portò a Costantinopoli più di 100 profughi.

## Il Caucaso

Nel frattempo il *Roma* stava dirigendo su Batumi per incontrare la "Commissione Gabba"; e qui occorre fare un passo indietro.

Nel novembre del 1918, visto quanto si stava decidendo alla Conferenza di Pace, l'Inghilterra aveva offerto di far rilevare le

proprie truppe in Transcaucasia da quelle italiane, lasciando alla Regia Marina il compito di sovrintendere ai servizi navali di Batumi e più in generale del Caspio, dove si trovava naviglio russo "bianco", armato e sostenuto dagli Inglesi.

Per questo era partita dall'Italia la "Commissione Gabba", incaricata di studiare i quattro piccoli Stati appena creati, in particolare la Georgia, e preparare il necessario per un Corpo di spedizione che si stava allestendo in Italia. Si parlava di forze ingenti: non meno d'un corpo d'armata, più probabilmente due; ed occorreva avere le idee chiare.

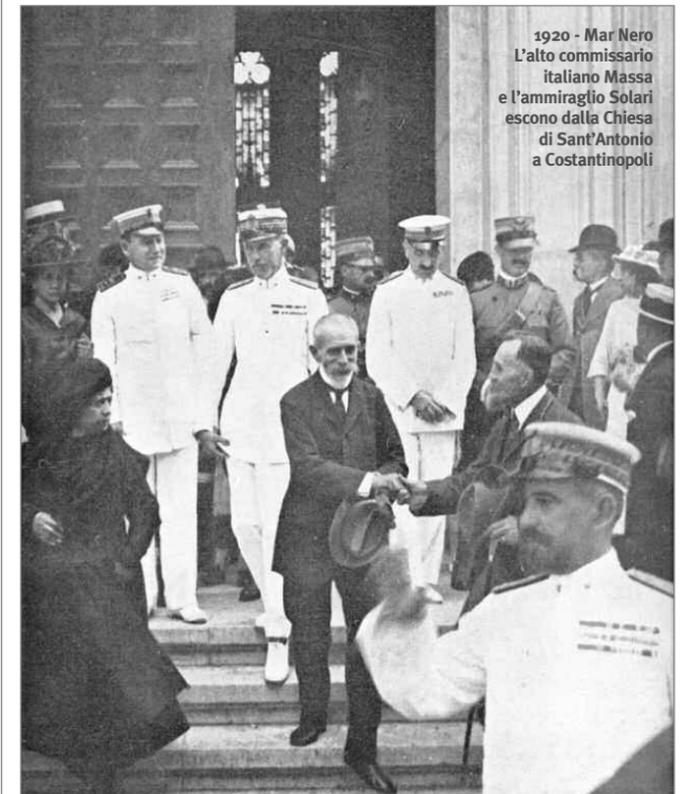
Mentre la Commissione era in viaggio sul piroscafo *Melfi*, l'ammiraglio Salazar, a contatto con la situazione e per nulla entusiasta, inoltrò a Roma un altro rapporto del comandante Giovannini, molto concreto e assai poco promettente. La mossa era quanto mai opportuna perché Orlando aveva pensato a una presenza italiana in Georgia, ma in giugno il suo gabinetto era stato sostituito da quello di Nitti il quale fuggiva da qualsiasi complicazione, perciò, quando arrivò a Roma il rapporto Giovannini, gli fornì la ragione per cancellare l'intervento in Georgia. Ed era un'ottima ragione. Scriveva infatti Giovannini che gli Inglesi davano per scontata la sostituzione cogli Italiani, avevano iniziato l'avvicendamento dei loro uomini con unità indiane, ma "la tranquillità e l'ordine nel Paese non sono state ripristinate, la carestia continua ad infierire e le difficoltà politiche rendono precaria la situazione degli Inglesi."

Il recente insuccesso dell'occupazione francese nella Russia Meridionale è un esempio che gli Inglesi hanno l'amor proprio di non voler imitare; con quanti ufficiali britannici ho avuto occasione di intrattenermi sull'argomento, essi mi hanno manifestato, con un velo di cortese ironia, la loro gioia di andarsene e lasciare il posto a noi.<sup>3</sup> Infine "Se l'Italia vuole essere in accordo con il partito di ricostituzione della Grande Russia... occorrerà dare garanzia che la nostra occupazione sarà temporanea. D'altra parte il nostro intervento nel Transcaucaso sarebbe gradito e facilitato dagli abitanti della regione soltanto quando essa ne garantisca l'indipendenza. Vi è quindi un contrasto fondamentale fra le due condizioni."<sup>4</sup>

Il rapporto ebbe un'eco immediata fra i militari. Il 30 giugno il ministro della guerra generale Albricci scrisse al presidente del consiglio e al ministro degli Esteri "Il Comitato di guerra, nella riunione tenuta il giorno 26 c.m., ha deciso di non dar più corso all'intervento militare italiano già divisato nel Caucaso."<sup>5</sup>

1920 - Mar Nero  
Bambini sul Roma a Sebastopoli

Lo yacht Capitano Verri

1920 - Mar Nero  
L'alto commissario italiano Massa e l'ammiraglio Solari escono dalla Chiesa di Sant'Antonio a Costantinopoli

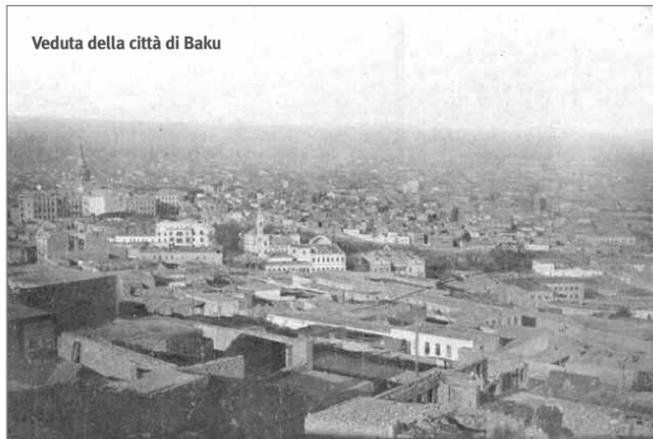
Nonostante questo le opinioni del Governo non cambiarono. Lo si vide quando arrivarono gli ordini dell'ammiraglio Thaon di Revel, capo di Stato Maggiore della Regia Marina, il quale, il 20 giugno 1919, scriveva all'ammiraglio Solari, comandante in capo della Squadra da Battaglia: "informo che probabilmente si effettuerà fra breve tempo la spedizione di un Corpo di truppe italiane nel Caucaso, ove già si trova una Missione Militare Italiana di cui è a

### Note

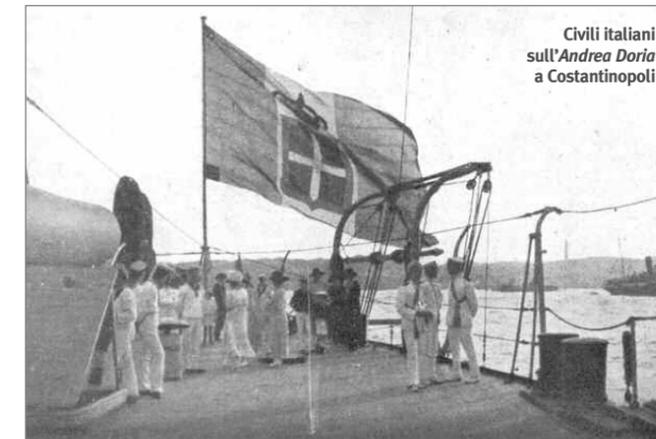
(3) Rip. in DUCCI, op. cit., pag. 136.

(4) Rip. in DUCCI, op. cit., pag. 136.

(5) Il Ministro della Guerra, Albricci, al Presidente del Consiglio Nitti e al ministro degli Esteri, Tittoni, a Parigi, Disp. Riservato 9485. Roma, 30 giugno 1919, in *Documenti Diplomatici Italiani*, VI serie (1918-1922), vol. IV, n. 39, pag. 32.



Veduta della città di Baku

1920 - Mar Nero  
Rifornimento di carbone a Galata  
per gli esploratori *Nibbio* e *La Farina*Il cacciatorpediniere *Nino Bixio*Civili italiani  
sull'*Andrea Doria*  
a Costantinopoli

capo il Colonnello Gabba ... Quando sarà decisa la spedizione militare nel Caucaso, la Regia Marina dovrà provvedere a sostituire la Marina Britannica nei servizi navali di Batum e del Mar Caspio, dove si trova naviglio russo armato in guerra ed equipaggiato attualmente dagli Inglesi.”<sup>6</sup>

Nel frattempo la Regia Marina aveva cambiato la propria organizzazione in Levante, prevedendo che ai primi di luglio del 1919 si dislocasse a Costantinopoli la Squadra da Battaglia. Questa allineava le tre corazzate *Andrea Doria*, *Giulio Cesare* e *Caio Duilio*, gli esploratori *Sparviero* e *Nibbio*, i cacciatorpediniere *Giacomo Medici* e *Domenico La Farina* e lo yacht *Capitano Verri* e doveva assorbire le forze navali del Comando Superiore Navale del Dodecanneso e tutta la Divisione del Levante, meno le corazzate *Vittorio Emanuele* e *Roma*, destinate a rimpatriare col contrammiraglio Salazar.

Si trattava d'un dispositivo imponente che mal si atteggiava a un disimpegno; ma la crescente tensione fra l'Italia e gli altri tre alleati e un attento esame della situazione alla fine portò proprio al disimpegno nell'area del Mar Nero.

Il 9 luglio 1919 il segretario generale agli Esteri De Martino preavvisò il capo di Stato Maggiore della Marina che la Marina non avrebbe partecipato ad azioni contro i bolscevichi nel Mar Nero. Poi la stessa comunicazione fu fatta dal ministro degli Esteri Tittoni agli Inglesi formalmente.

Infine lo stesso Presidente del Consiglio Nitti bloccò l'iniziativa. Perciò il 28 luglio Tittoni scrisse all'ambasciatore a Londra di avvertire gli Inglesi che l'Italia non avrebbe loro tolto le castagne dal fuoco.

Venuta meno la possibilità dell'intervento italiano, agli Inglesi non restò che abbandonare Baku, Tiflis e Gagri nell'estate del '19, restando a Batum fino al 10 luglio del 1920.

Intanto nella Russia Meridionale le operazioni contro i bolscevichi proseguivano tra alti e bassi. I territori persi nella primavera del 1919, inclusa Odessa, furono rioccupati dai "Bianchi" nell'estate del medesimo anno, arrivando a Nord fino a Orel, dove però lo slancio si esaurì e cominciò la ritirata verso Sud. Contemporaneamente, nel novembre del 1919, il grosso della Squadra da Battaglia, cioè *Doria*, *Cesare* e *Duilio* lasciò il Mar Nero e il comando passò al contrammiraglio de Grossi.

1920 - Mar Nero  
L'ammiraglio Solari  
coi bambini delle scuole italiane  
di Costantinopoli

Anche lui alzò la sua insegna sulla corazzata *Sardegna* e tenne alle sue dipendenze l'incrociatore *Pisa*, i caccia *Bixio*, *La Farina* e *Medici*, gli esploratori *Nibbio* e *Sparviero*, il rimorchiatore *Luni*, la cisterna *Cocito*, lo yacht *Capitano Verri* e due vedette. La base principale rimase a Costantinopoli, dove continuavano a funzionare sia la Capitaneria di Porto italiana sia l'Ufficio Tecnico del Genio Navale, sempre coi medesimi incarichi interalleati.

Alla fine del 1919 il regio console Maffei chiese per telegrafo uomini e navi per l'imminente nuova evacuazione d'Odessa. L'ammiraglio mandò il *Pisa*, che giunse il 1° gennaio del 1920 ma, pescando troppo, non poté entrare in porto e il 23 gennaio fu sostituito dal *Medici*, che bastava a portare in salvo la piccola colonia italiana.

L'occorrenza si presentò otto giorni dopo, quando, il 31 gennaio, il capitano di corvetta Vescia, comandante del *Medici*, fu invitato dal generale inglese Shilling a partecipare alla riunione in cui ci si doveva accordare su come difendere Odessa. Vescia rispose che aveva chiari ordini del Governo del Re: nessun intervento militare contro i bolscevichi, tranne in caso d'aggressione; ma piena disponibilità a portare via profughi di qualsiasi nazionalità, sia col caccia che con un piroscafo italiano appositamente trattenuto in porto.

Dal 3 al 5 febbraio furono imbarcati gli averi della colonia italiana; il 6 le navi inglesi cominciarono a sparare contro i bolscevichi in arrivo, il 7 la città cadde e, imbarcati tutti i profughi che poterono, le navi italiane partirono per Costantinopoli insieme a quelle alleate.

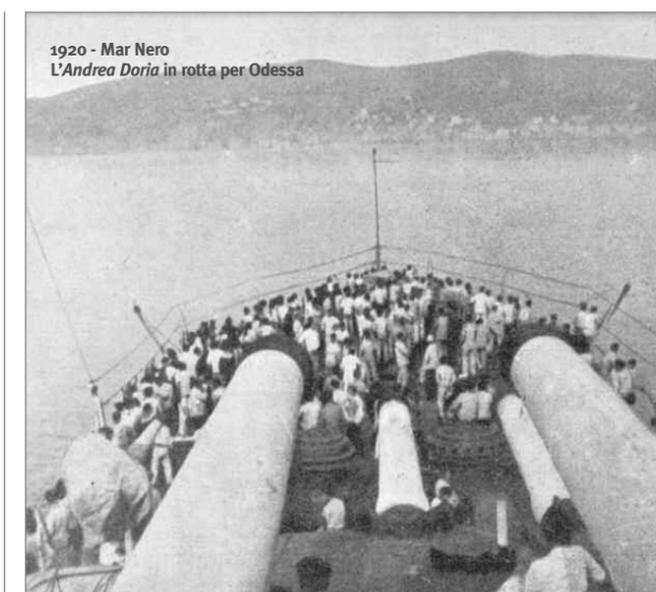
Poi toccò a Novorossisk, sulla sponda nordorientale del Mar Nero, subito fuori dell'imbocco del Mar d'Azov. Vi si trovava la Missione Militare italiana guidata dal generale Bassignano sostenuta dal Regio Incrociatore *Etna*, del comandante Gustavo Ponza di San Martino. Anche qui gli Inglesi e i Francesi assicuravano il nerbo della difesa, ma anche qui – come a Odessa – non bastavano. Il 27 febbraio il generale Bassignano aveva ordinato a tutti gli Italiani di prepararsi a partire. Il 21 marzo, davanti all'incombente pericolo, l'*Etna* si era staccato dal pontile, ancorandosi nelle acque del porto e proteggendo da vicino il piroscafo *Città di Venezia* che imbarcava i connazionali, i materiali della Missione e i beni della colonia italiana.

Il 26 cominciarono i combattimenti, col tiro indiretto delle navi anglo-francesi oltre la città, mentre il *Città di Venezia* lasciava il pontile e si ancorava in rada, seguito nella notte dall'*Etna*.

Il giorno dopo la situazione peggiorò ancora e, verso le 9 del mattino, l'*Etna* e il *Città di Venezia* salparono per Poti. Da là, d'ordine del Governo del Re, l'*Etna* fu rimandato a Novorossisk per saggiare la situazione e intavolare relazioni amichevoli coi Bolscevichi, i quali si dimostrarono per quelli che erano. Avevano invitato pubblicamente le navi alleate a presentarsi; quando l'*Etna* il 21 aprile lo fece, chiesero se avesse un mandato ufficiale del Governo e, visto che non l'aveva, il 27 tentarono di bloccarlo in porto.

Accusarono il comandante di spionaggio, cercarono di trattenerlo a terra, gli intimarono d'accettare una guardia sovietica a bordo e di spegnere le macchine e lo minacciarono di cannoneggiamento se avesse tentato di partire.

Spaventato e preoccupato, Ponza di San Martino protestò, tempepoggiò, rientrò a bordo e diede disposizioni per partire e per la

1920 - Mar Nero  
L'*Andrea Doria* in rotta per Odessa

distruzione di codici e archivi se le cose fossero andate male. La situazione non era buona, visto che l'*Etna* disponeva solo di 4 cannoni da 57, ma lui non si scoraggiò.

Fece sparire tutta la gente e gli ufficiali dalla plancia, mise lentamente in pressione le caldaie, si preparò a filare l'ancora per occhio e, alle 20,30 del 27, avendo capito che se avesse aspettato ancora sarebbe stato perso con tutta la nave, levò l'ancora e mosse a tutta forza. Appena in moto, non meno di una dozzina di cannoni e molte mitragliatrici aprirono il fuoco sull'incrociatore, che a tutta forza e a luci spente imboccò l'uscita del porto e si mise in salvo. Restò sotto tiro per un'ora, incassò una cinquantina di colpi ed ebbe un ferito, ma evitò la cattura; e a Ponza di San Martino venne concesso l'Ordine Militare di Savoia.

Intanto gli Alleati avevano aperto trattative coi Paesi rivieraschi, sperando che qualcuno di loro accogliesse i moltissimi profughi dalla Russia; nel frattempo li concentrarono su varie isole del Mar di Marmara, date in amministrazione temporanea alle marine impegnate: alla Regia Marina toccò l'isola di Antigoni dove furono concentrati, curati e assistiti oltre mille profughi e col novembre del 1920 terminò l'intervento in Russia.

## Note

(6) Rip. DUCCI, op. cit. pag. 137.

# Il Sebino salato

Alberto Fiorentino - Socio del Gruppo di Iseo

La Val Camonica ed il lago di Iseo (Sebino), allargandoci alla vicina Franciacorta, vedono la presenza di numerosi Gruppi ANMI. Ragione per la quale, abitando in zona, ho iniziato a cercare storie, eventi, uomini e curiosità che presentino un nesso, un collegamento, tra queste aree così lontane dal mare ed il mondo militare navale. Spinto in questa ricerca anche dal clamore internazionale dato al Sebino dall'installazione temporanea "The Floating Piers" dell'artista Christo, che ha unito la terraferma con Montisola (isola lacustre più grande d'Europa). Ho avuto molti riscontri di storie di marinai che hanno servito la Patria fino all'estremo sacrificio, imbarcati su Unità come la Nave da Battaglia *Regina Margherita*, il C.T. *da Noli*, e molti altri, ma voglio soffermarmi su due riscontri che, riferiti ad aree di montagna e di lago, sono a dir poco particolari.

Il primo collegamento lo trovo, del tutto inaspettato, nientemeno riferito a duemila anni fa!

Siamo in piena epoca augustea, nel 15 a.C., quando Publio Silio Nerva, governatore dell'Illirico (in pratica corrispondente all'odierno territorio della ex-Iugoslavia e dell'Albania), procedette a completare la conquista romana del fronte alpino orientale, con l'assoggettamento delle valli da Como al lago di Garda, comprendendo il Sebino ed i Camuni della Val Camonica.



The Floating Piers di Christo che univa Sulzano con Montisola

Conquiste che vennero celebrate con la costruzione in Francia, a La Turbie nel Dipartimento delle Alpi Marittime, di un monumento chiamato Trofeo delle Alpi (detto anche Trofeo di Augusto), in latino *Tropaeum Alpium* o *Tropaeum Augusti* di cui si riporta la scritta integrale:

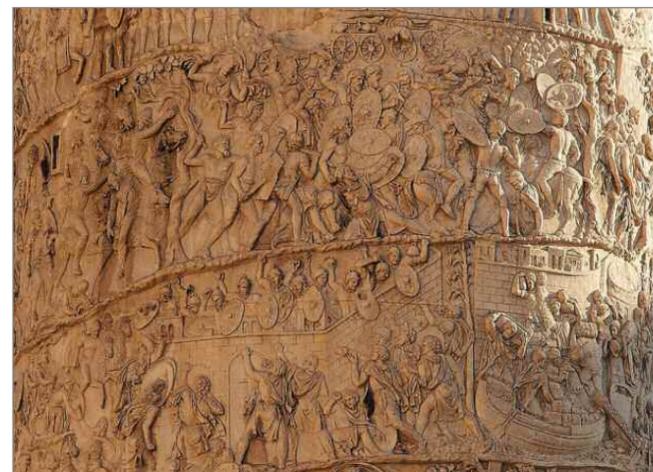
IMP · CAESARI DIVI FILIO AVG · PONT · MAX · IMP · XIII · TR · POT · XVII · S · P · Q · R · QVOD EIVS DVCTV AVSPICIISQVE GENTES ALPINAE OMNES QVAE A MARI SVPERO AD INFERVM PERTINEBANT SVB IMPERIVM P · R · SVNT REDACTAE · GENTES ALPINAE DEVICTAE : TRVMPILINI · CAMVNNI · VENOSTES (ndr: seguono i nomi delle altre 43 popolazioni sottomesse).

« All'imperatore Augusto, figlio del divo Cesare, pontefice massimo, acclamato imperatore per 14 volte, essendo investito per la 17ª volta della potestà tribunizia, il senato e il popolo romano poiché sotto la sua guida e i suoi auspici tutte le genti alpine, che si trovavano tra il mare superiore e quello inferiore sono state assoggettate all'impero del popolo romano. Genti alpine sconfitte: I Trupmilini, I Camuni, I Venosti, ...omissis... ».

Ciò, ancorché inatteso, non è del tutto singolare perché, come noto, i romani non solo esportavano la propria cultura, ma erano maestri nel saper cogliere a loro vantaggio gli aspetti delle culture locali e delle loro capacità e professionalità. E tra le capacità più importanti dell'Impero romano figurava sicuramente quella marittima anche se la "marina militare romana" (*classis*) che, pur nascendo durante la prima guerra punica cominciò ad operare in modo permanente nel Mar Mediterraneo e sui principali fiumi dell'Impero romano solo con l'avvento di Augusto, non godette mai del prestigio delle poderose ed invincibili legioni romane.

Nel corso della loro storia, i Romani rimasero principalmente "ancorati" alle truppe di terra, apprendendo da Cartaginesi, Greci ed Egizi l'arte del costruire le navi. Forse a causa di ciò la marina militare romana non fu mai del tutto assimilata dalla Repubblica e venne sempre gestita come un completamento dell'esercito romano "di terra".

Tanto che i romani inventarono i "corvi", ovvero delle passerelle dotate di un gancio (corvo) che, penetrando nella coperta



Particolare della Colonna Traiana - Roma, Fori imperiali

della nave nemica, agganciava le due navi rendendole solidali e permettendo così un combattimento corpo a corpo. In ogni caso, la *classis* ebbe un ruolo fondamentale con i suoi marinai, che rimanevano in servizio in modo permanente per almeno 26 anni.

Le due basi principali e permanenti erano a Miseno, nelle vicinanze di Napoli, (*Classis Praetoria Misensis*) per la difesa del Mediterraneo occidentale ed a Ravenna (*Classis Praetoria Ravennatis*) per la difesa di quello orientale, ognuna con circa 50 navi e 10 000 marinai (*classarii*).

A questo punto vi starete chiedendo il motivo di questa digressione storica. Semplice. È proprio nella flotta romana ravennate che trovo l'inaspettato collegamento tra la Val Camonica ed il mare. Vi è, infatti, traccia a Ravenna, in una epigrafe dell'epoca, che un anonimo "Camunnus" si arruolò (forse non troppo spontaneamente, suppongo) nella *Classis Ravennatis* e morì dopo 24 anni di servizio navale, all'età di 49 anni.

"nat(ione) Camunn(us) / milit(avit) ann(os) XXIII / vixit ann(os) XXXIX / hunc titulum / fecer(unt) Cale et Sa/turnina liber(tae) / sibi et patron(o) / de se bene m(erenti) / interveniente Bae/bio Sero vet(e)ran(o) h(erede)"

La presenza di un montanaro nella flotta romana si può forse spiegare con la necessità di avere molti carpentieri (*fabri navales*) esperti nel taglio del legno e le costruzioni che i romani trovarono nella valle li convinsero delle qualità dei lavoratori locali.

Ritengo che questo *Camunnus* non sia stato l'unico tra i *fabri navales* a lavorare presso l'Arsenale di Ravenna ed, escludendo con una buona dose di certezza che ci possano essere stati anche dei marinai imbarcati è sicuramente interessante che dei Camuni abbiano avuto un ruolo attivo nelle conquiste ad oriente dell'Impero romano.



L'idrovolante "Ca 316"

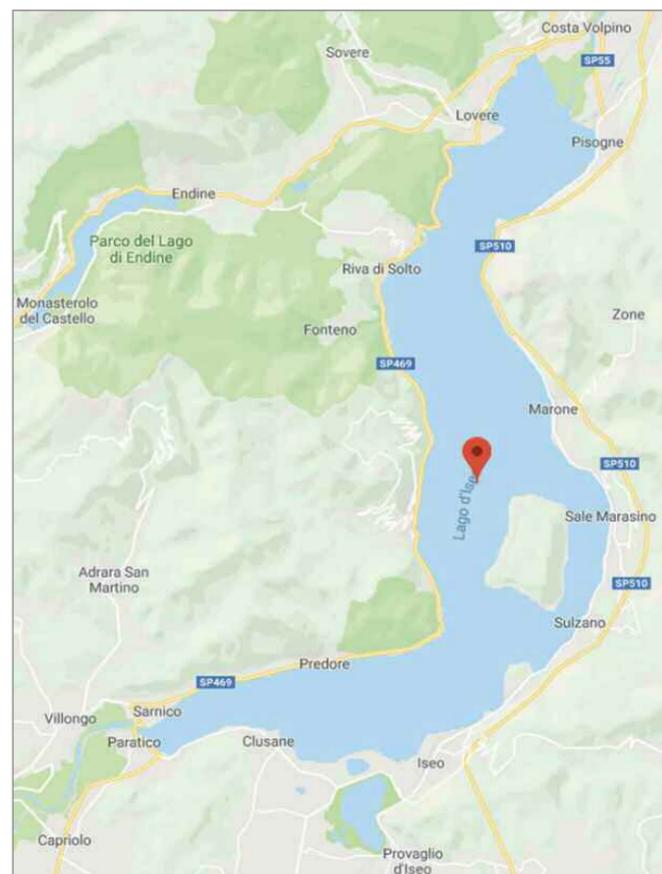
Troviamo, infatti, legioni (*vexillationes*) anche nel regno del Bosforo Cimmerio ed alcune *vexillationes* sembra che abbiano partecipato alla spedizione contro l'antica Persia, arrivandovi via mare. Infine, dal "porto di Classe" (Ravenna) sembra che abbia avuto inizio anche la seconda campagna contro i Daci (*Rumeni/Moldavi*) da parte di Traiano, come ben rappresentato sulla omonima Colonna ubicata a Roma ai Fori imperiali.

Il lago di Iseo riserva, però, ben altre sorprese, come la costruzione/presenza di idrovolanti per la Regia Marina e di minisommergibili.

Infatti, presso la cittadina di Iseo, in località Montecolino, sorgeva uno stabilimento della ditta Caproni che costruì 16 esemplari dell'idrovolante "Ca 316" destinati ai gruppi di osservatori ed operò la trasformazione di battelli della classe "CA", appunto dei minisommergibili. Sul "Ca 316" non vi è molto da scrivere perché presentò fin dall'inizio difficoltà di manovra e, dopo alcuni incidenti anche mortali, la sua costruzione fu abbandonata. È, invece, decisamente più interessante la storia dei minisommergibili "CA 1" e "CA 2".

Lo Stato Maggiore della Regia Marina, su un'idea del Tenente di Vascello Eugenio Wolk (già ideatore degli autorespiratori tipo "GAMMA" che evitavano la fuoriuscita di bolle d'aria durante la respirazione per l'utilizzo da parte degli operatori dei Siluri a Lenta Corsa - i famosi maiali - che tanto danno e beffe procurarono al nemico) decideva nei primi anni della Seconda Guerra Mondiale di modificare due mini sommergibili della Classe "CA" in modo da renderli trasportabili da sommergibili

maggiori. Minisommergibili che la ditta Caproni progettò nel 1937 suscitando da subito l'interesse della Regia Marina. Sebbene le prove effettuate a Venezia non abbiano messo in evidenza deficienze tecniche di particolare importanza, venne però subito rilevato che i piccoli battelli tenevano mediocrementemente il



Francia, La Turbie, Dipartimento delle Alpi Marittime. Trofeo delle Alpi (detto anche Trofeo di Augusto) Tropaeum Alpium



Il sommergibile "CA 1" alle prove a Venezia nel 1938



Il sommergibile CA 2 durante le modifiche in mezzo d'assalto in navigazione di prova sul Lago d'Iseo

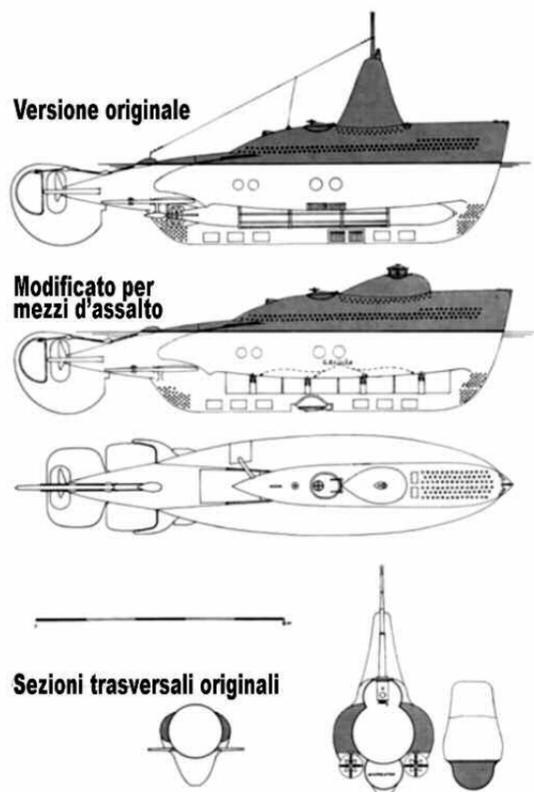


Minisommergibili classe CB a Sebastopoli (Mar Nero)



Trasporto su carro ferroviario di un mini sommergibile classe "CA"

Minisommergibili classe "CA 1-2"



mare e non riuscivano a mantenere la quota periscopica (periscopio fisso da m. 2,50) con mare forza tre; in tali condizioni di mare anche i movimenti di rollio e di beccheggio rendevano la vita a bordo intollerabile dopo poco tempo.

Ulteriori prove effettuate alla Spezia confermarono quanto emerso a Venezia e misero in particolare evidenza deficienze non facilmente eliminabili nelle sistemazioni per il lancio.

Dopo numerosi tentativi di modifica ai lanciasiluri, che non portarono a risultati soddisfacenti, le due unità vennero messe a secco (autunno 1939) riconoscendo in tal modo la loro insoddisfacente riuscita.

All'inizio del 1941 le due unità furono pertanto inviate presso il cantiere di Montecolino (Iseo) per essere modificate secondo le indicazioni della Regia Marina.

Le principali modifiche consistettero nella eliminazione del motore termico per la navigazione in superficie, che venne sostituito da un motore elettrico di notevole potenza, unico mezzo di propulsione del battello sia in superficie sia in immersione; nello sbarco del periscopio, dei siluri e delle sistemazioni per il lancio; ed infine nella sistemazione di un portello in chiglia per la fuoriuscita dell'uomo rana.

Al posto del periscopio fu sistemato un abitacolo con cupola a vetri; i siluri e i lanciasiluri furono invece sostituiti da speciali sistemazioni per otto cariche da 100 Kg. ubicate nella stessa posizione dei lanciasiluri.

Il "CA 2" fu pronto nel novembre 1941 ed il "CA 1" lo seguì nel febbraio 1942; la lunga serie di prove effettuate sul lago d'Iseo mise in evidenza tutta la delicatezza di queste piccole unità e furono necessari continui lavori per la messa a punto delle varie apparecchiature prima che fossero raggiunti risultati discretamente soddisfacenti.

La Regia Marina, dopo essersi resa conto che, messi bene a punto, sarebbe stato possibile impiegare i "CA" con buone probabilità di conseguire concreti risultati, nella primavera del 1942 ordinò altri due battelli alla Caproni, battelli che, tenendo conto dei difetti della prima serie, furono costruiti su piani leggermente diversi per quanto riguardava sia le dimensioni dello scafo, sia la sistemazione dei doppi fondi esterni che, nella nuova versione, conferirono allo scafo esterno forme più razionali ed avviate.

Le sistemazioni interne e quelle per la fuoriuscita del sommozzatore rimasero praticamente uguali a quelle della prima serie. Dopo la loro conversione in "mezzi speciali" ed il lunghissimo periodo di prove effettuate sul lago d'Iseo nel corso del 1941,



Il CA 2 posizionato a bordo del Da Vinci a Bordeaux

il "CA 1" e "CA 2" furono pronti per l'impiego. Poiché in Mediterraneo esistevano già, in relativa abbondanza, altri mezzi speciali ("MAS", "SLC", "Grilli") si pensò d'impiegare i "CA" per azioni contro i porti atlantici degli Stati Uniti, nei pressi dei quali avrebbero dovuto essere trasportati, come anzi detto, con un sommergibile atlantico appositamente adattato allo scopo.

Nel luglio del 1942 venne studiato un attacco della "X<sup>a</sup> Flottiglia MAS" al porto di New York. Fu scelto il sommergibile *Leonardo da Vinci* della base "BETASOM" di Bordeaux come mezzo avvicinatore. Il sommergibile avrebbe dovuto trasportare fino alla foce del fiume Hudson un piccolo sommergibile tascabile tipo "CA" (fu inviato via treno a Bordeaux, per l'operazione, il "CA 2") in un apposito "pozzo" ricavato al posto del cannone prodiero.

Il tenente di vascello Eugenio Massano avrebbe dovuto guidare il piccolo Classe "CA" con a bordo alcuni «uomini gamma» (sommozzatori d'assalto) e 28 cariche esplosive da 20 a 100 kg per il minamento del porto e delle navi.

I lavori furono effettuati nell'agosto 1942 e in settembre furono svolte le prove di rilascio del "CA 2" dal *da Vinci* con risultati apprezzabili nel corso delle quali il battello

in immersione a circa 12 metri riusciva a rilasciare il piccolo "CA" ed a recuperarlo. In realtà il recupero era un'ipotesi molto remota e si era già previsto che i membri del "Gruppo Gamma" avrebbero dovuto distruggere il mezzo al termine dell'operazione per poi raggiungere la terraferma.

La missione fu rinviata in seguito alla perdita del *da Vinci* il 23 maggio 1943 e poi annullata a seguito dell'armistizio di due mesi dopo.

Il "CA 2" rimase così inutilizzato a Bordeaux fino all'evacuazione della Francia da parte delle truppe tedesche; fu poi demolito dopo la fine del conflitto.

Il "CA 1" e le due unità della seconda serie, "CA 3" e "CA 4", ebbero un'attività limitata esclusivamente alle prove di collaudo e di accettazione.

All'armistizio del settembre 1943 queste tre unità si trovavano a La Spezia presso la sede della "X<sup>a</sup> MAS" e furono autoaffondate. Recuperate in un tempo successivo vennero rimesse in efficienza ma tenute in secco; una di esse fu prelevata dalla Marina Germanica a scopo di studio per la progettazione dei sommergibili tascabili "XXVII B" (*Seehund*).

Seppur le foto dell'epoca non siano nitide, credo che sia effetto vedere dei sommergibili navigare nelle calme acque del Sebino. Una sorta di mostri di Lochness nostrani.

Giunti a questo punto, ritengo che si possa affermare, senza timor di smentita, che la Val Camonica ed il lago di Iseo siano stati protagonisti di vicende che rimarranno negli annali della marineria militare italiana. Insomma, un Sebino "salato", dove si poteva respirare l'aria salmastra del mare.

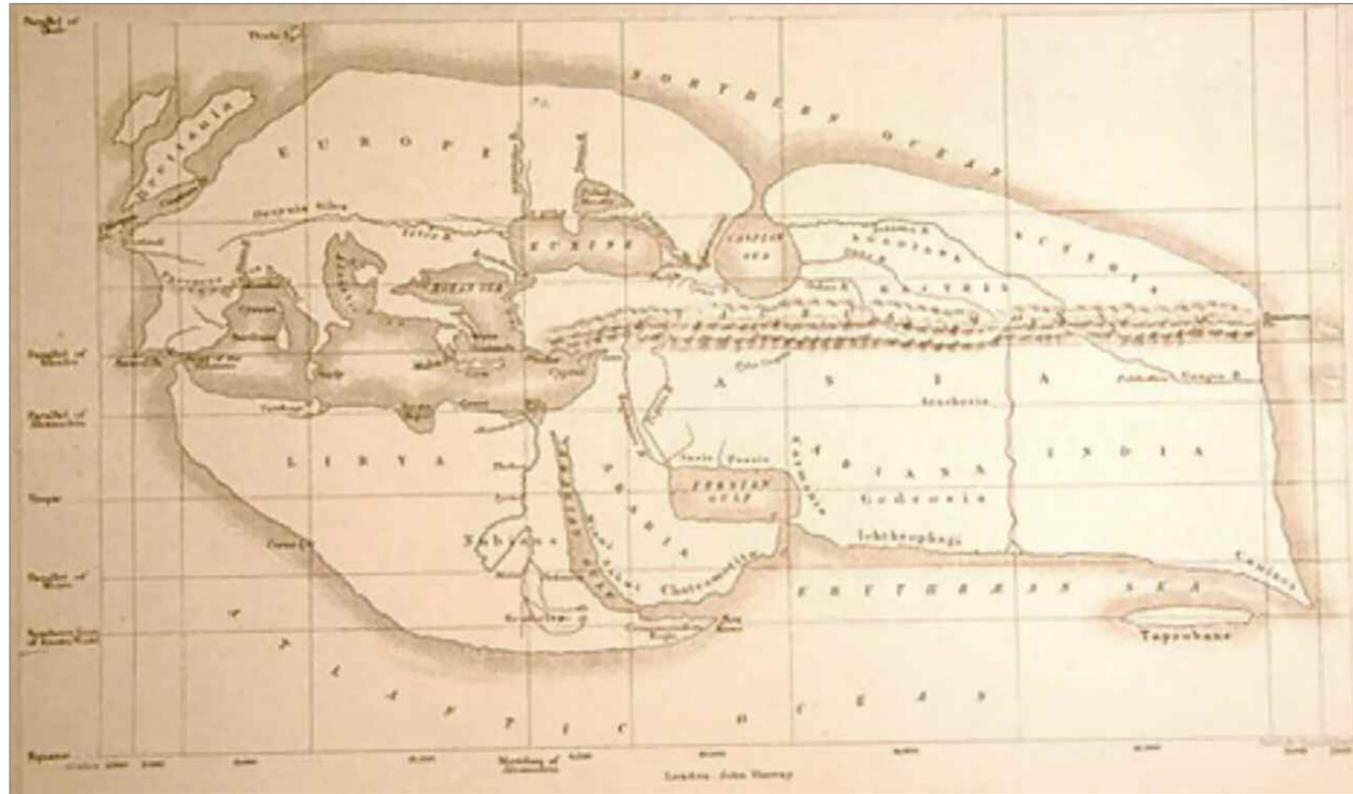
**Bibliografia**

- L. Giarelli, "Camunni: una popolazione alpina ai confini d'Italia" «Bollettino della Società Geografica Italiana», serie XIII, vol. IX, 2016, pp. 229-240
- Paolo M. Pollina "I sommergibili italiani" - USMM - 1963

**Sitografia**

- [www.stenos.it](http://www.stenos.it) (Montecolino, Iseo)
- [www.betasom.it](http://www.betasom.it)

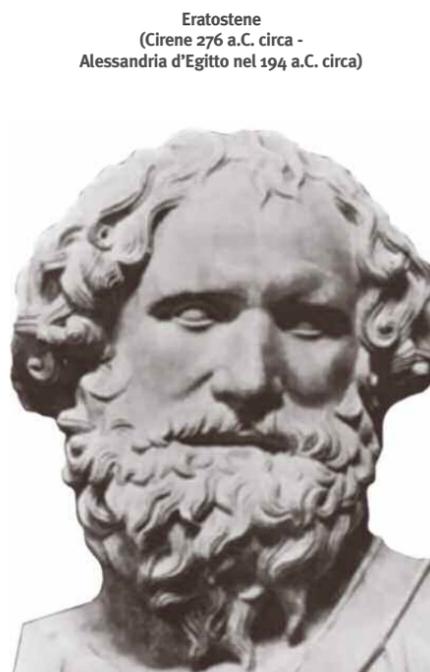




# Rata e Maui, un viaggio ai confini del mondo

Tratto dal blog *OceanFuture* (di Andrea Mucedola)

**E** sistono storie che narrano di spedizioni negli oceani in tempi antichi. Forse una delle più affascinanti fu raccontata da Eratostene di Cirene: matematico, astronomo, geografo e molto di più, del III secolo a.C. Sebbene fosse uno degli intellettuali più versatili della sua epoca, terzo bibliotecario della grande Biblioteca di Alessandria e precettore di Tolomeo IV Filopatore, ebbe anche lui i suoi denigratori che arrivarono a soprannominarlo "Beta" ovvero il secondo, in quanto non primeggiava in nessuna delle scienze in cui si applicava. Eppure a questo grande scienziato dobbiamo il fatto che misurò per primo e, con ottima approssimazione, le dimensioni della Terra. Misurò l'inclinazione dell'eclittica, effettuata con un errore di soli 7', e compilò un catalogo di 675 stelle purtroppo oggi andato perduto.

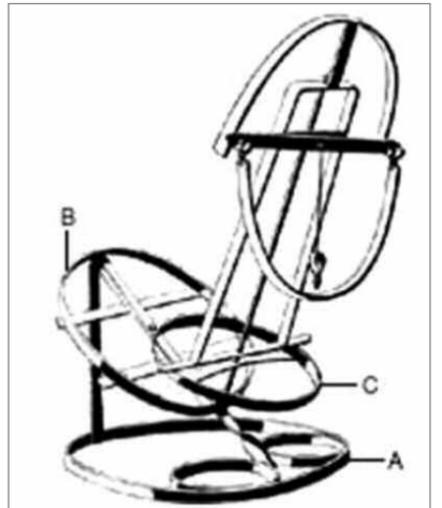


Eratostene  
(Cirene 276 a.C. circa -  
Alessandria d'Egitto nel 194 a.C. circa)

Si dice che intorno al 255 a.C. inventò la "sfera armillare", uno strumento per rappresentare la sfera celeste ed il moto delle stelle maggiori intorno alla Terra. Strabone riporta che Eratostene si occupò delle maree, studiandone il ciclo legato alle fasi della Luna ipotizzò che potesse influire sulle correnti negli stretti. Ad Eratostene va sicuramente attribuito il termine "geografia" con il significato di descrizione della Terra e l'applicazione delle coordinate sferiche necessarie per definire la latitudine e la longitudine di un punto sulla sfera terrestre. Non ultimo Eratostene compilò una mappa dell'Egitto che descriveva il percorso del fiume Nilo dal suo delta fino a Khartoum, ed una carta dell'intero mondo conosciuto, dalle Isole Britanniche fino a Ceylon e dal Mar Caspio fino all'Etiopia. Voglio sottolineare che questo avvenne nel II secolo a.C.

Tra le tante scoperte dei suoi studi la misura del meridiano terrestre fu certamente il risultato più eclatante, stimato in una lunghezza di 252.000 stadi, con un errore valutato tra il -2,4% e il +0,8% rispetto al valore corretto. Sebbene il suo processo deduttivo sia andato perduto, fu ritrovato un suo breve resoconto divulgativo scritto da Cleomede.

Eratostene ipotizzò che Siene fosse esattamente sul Tropico del Cancro. A mezzogiorno del solstizio d'estate (intorno al 21 giugno nell'emisfero settentrionale) il sole si sarebbe trovato allo zenit, con i raggi del sole perfettamente verticali. Misurando nello stesso tempo l'angolo di incidenza dei raggi solari ad Alessandria, è possibile ottenere in maniera geometrica l'angolo

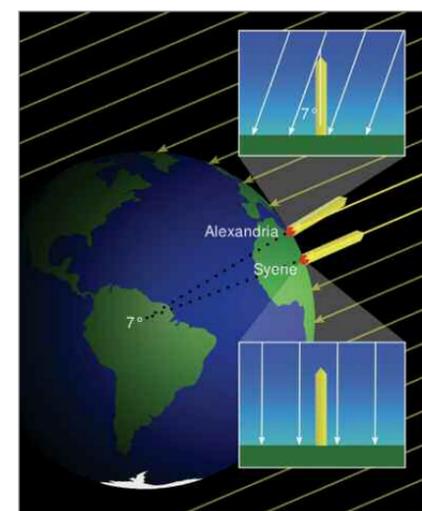


Un modello d'ottone del "Tanawa" di Maui, costruito dal Dr. Sentiel Rommel. La base (A), sul piano dell'orizzonte dell'osservatore, è orientata in modo che l'asse di simmetria sia parallelo al meridiano, (B) è il piano equatoriale, (C) è il piano dell'eclittica (visto di lato, nel disegno di Maui, appare come una linea).  
Disegno di Matt Makowski, in "The Epigraphic Society Occasional Publications", vol. 32, n. 29, feb. 1975

## Vediamolo in breve

Eratostene prese in considerazione due città, Alessandria e Siene, l'odierna Assuan, distanti tra di loro cinquemila stadi egizi.

La verticale di Alessandria dista con quella di Siene di 1/50 di cerchio



con il vertice al centro della Terra contenuto tra le semirette che congiungono le due città. Il suo valore era di 1/50 di angolo giro, di conseguenza la misura dell'intera circonferenza terrestre era di 250 mila stadi egizi (ottenuta da 50 per la distanza tra Siene e Alessandria). Essendo uno stadio egizio circa 157,5 metri si ottiene un valore di 39.375 km, con un'errore di circa 1,4% rispetto a quello reale. Una scoperta eccezionale che solo secoli dopo sarebbe stata compresa perfettamente. Ma sembrerebbe che la sua scoperta sia rimasta solo uno sforzo accademico.

## Raccontiamo ora la storia di una navigazione ai confini del mondo

La nostra storia inizia nel 232 a.C. quando Rata ed il navigatore Maui, due esploratori cirenei, partirono dall'Egitto con una flotta di sei navi per circumnavigare la Terra forse per verificare le teorie di Eratostene. Uno degli strumenti di navigazione che portarono a bordo era un misuratore angolare chiamato "Tanawa", usato per

determinare l'altezza degli astri rispetto all'orizzonte. Uno strumento che si ipotizza sia stato concepito per misurare l'altezza delle stelle in tre serie di coordinate: orizzontale, equatoriale ed eclittica. Lo strumento si ritrova con il nome di "torquetum" (o torqueto) ai tempi di Colombo e veniva ancora citato nel XVII secolo.

## Il viaggio

Secondo alcuni studiosi la spedizione viaggiò verso Oriente, effettuando numerose tappe attraverso l'Oceano Indiano e Pacifico. La spedizione raggiunse le coste delle Americhe che furono esplorate da Nord a Sud, per circa 7.000 chilometri, probabilmente dalla Baja California (alla latitudine del Tropico del Cancro) sino alle coste attuali del Cile (33° Sud), alla ricerca di un possibile passaggio verso Oriente.

## Fantasia o realtà?

Al di là dei racconti, alcuni archeologi ritengono di aver ritrovato numerose testimonianze dipinte o incise in alcune località del Pacifico. Testimonianze del loro





# Isola di Tinos (Grecia) - 15 agosto 1940

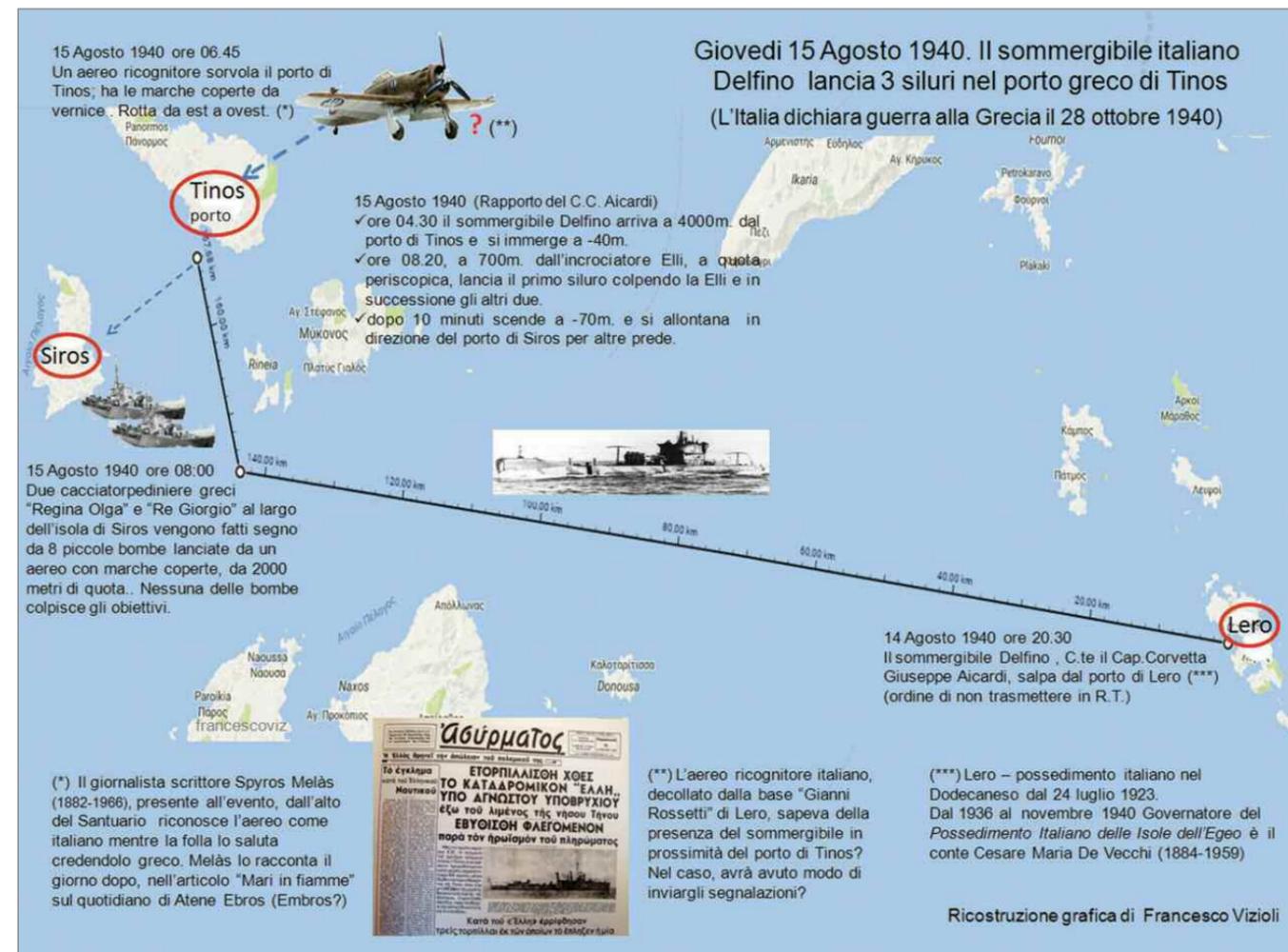
## Tre siluri come prodromi alla operazioni belliche

Francesco Vizioli - Socio del Gruppo di Ladispoli

**A**lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale la Grecia proclama la sua più stretta neutralità; il dittatore Ioannis Metaxas ambisce a una garanzia del rispetto dello *status quo* greco da parte di tutti i principali belligeranti, intrattenendo, in particolare, contatti con la Germania perché faccia da moderatrice delle mire italiane sul Paese. Al momento dell'entrata in guerra dell'Italia, il 10 giugno 1940, Mussolini rilascia vaghe dichiarazioni circa il rispetto della neutralità ellenica ma i vertici italiani continuano a mantenere un atteggiamento ostile verso la Grecia. Mentre ad Atene l'ambasciatore italiano Emanuele Grazi tenta di mantenere rapporti cordiali con il governo greco e rassicura Metaxas sul rispetto della neutralità del Paese, le autorità italiane denunciano ripetutamente veri o presunti atteggiamenti di connivenza dei greci nei confronti dei britannici. Il Governatore italiano del Dodecaneso, il quadrunviro Conte Cesare Maria De Vecchi, è tra i più accesi sostenitori di questa linea aggressiva, lanciando ripetute accuse

circa l'appoggio che le navi britanniche in navigazione nel mar Egeo potessero ricevere dai greci. Sono segnalati vari attacchi a sommergibili italiani da parte di navi o aerei britannici provenienti dalla terraferma greca, eventi mai del tutto verificati, e in varie occasioni aerei italiani attaccano navi greche in navigazione nell'Egeo. Un altro acceso sostenitore della necessità di muovere guerra alla Grecia è Galeazzo Ciano, Ministro degli Esteri: considera l'occupazione dell'Albania un suo successo personale e l'invasione della Grecia come un prolungamento naturale di questa impresa. L'11 agosto 1940, con il pieno sostegno del Luogotenente Generale del Regno d'Albania, Francesco Jacomoni (nel 1945 condannato, in Italia, a 24 anni di carcere per la dura repressione in Albania), Ciano dà il via a una massiccia campagna propagandistica anti-greca: con articoli sulla situazione della Ciamuria, regione dell'Epiro abitata da una minoranza di albanesi, sostenendo che fossero vittima di soprusi, massacri e deportazioni da parte delle

autorità greche occupanti. Viene esaltata la figura di Daut Hoggia, un albanese ricercato dalle autorità greche per brigantaggio e omicidio, assassinato in quel frangente da due suoi connazionali, dipinto invece dalla stampa italiana come un patriota del popolo ciamuriota e ucciso su mandato del Governo di Atene. Le azioni provocatorie contro la Grecia hanno il loro culmine il 15 agosto 1940. Il giorno prima il Capitano di Corvetta Aicardi, comandante del sommergibile *Delfino*, alla fonda nel porto di Lero, riceve l'ordine, da parte del Governatore De Vecchi e del contrammiraglio Luigi Biancheri, Comandante delle forze navali dell'Egeo, di portarsi in acque greche per attaccare navi mercantili (non specificate navi da guerra) impegnate nel trasporto di materiali bellici in favore dei britannici, come da direttiva dei vertici militari a Roma. L'attacco è pianificato in gran segreto; neppure il Ministro Ciano ne è informato. De Vecchi consiglia l'area delle isole di Tinos e Siros.

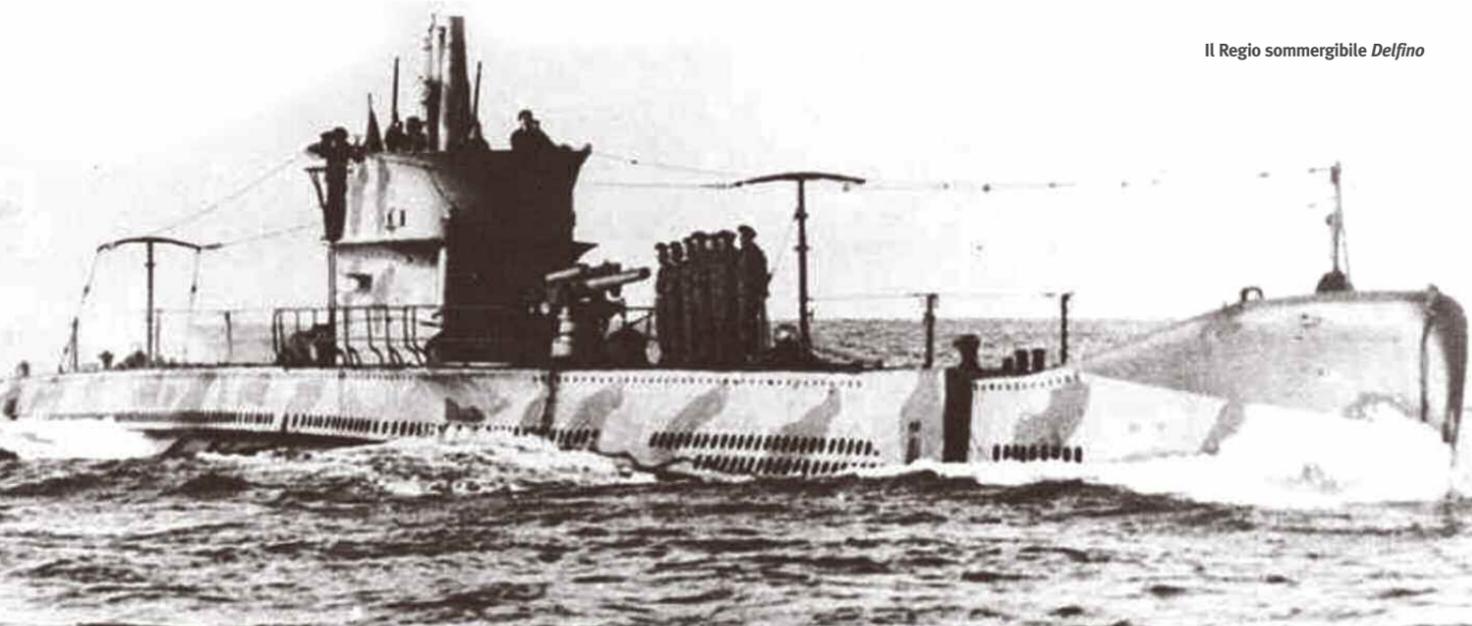


### Isola di Tinos, 15 agosto 1940

L'isola di Tinos ospita il Santuario mariano dedicato alla "Panaghia Evangelistria". Il 15 agosto si festeggia la ricorrenza della *Dormizione della Beata Vergine Maria* ("Theotokos") che richiama folle di pellegrini da tutta la Grecia, cattolici ed ortodossi. Dall'alba nella zona del porto è già radunata la folla dei fedeli, altri stanno giungendo in processione dal santuario, più di 10.000 pellegrini cristiani. Nella rada, accanto alle barche dei pescatori pavesate a festa, è ormeggiato il vecchio incrociatore leggero *Elli* (2.600 t., del 1914), della Marina Militare greca, fatto giungere nell'isola delle Cicladi come segno di devozione alla Vergine. In porto ci sono all'ancora anche due vecchie navi passeggeri, *Elsi* (1.375 t/1891) ed *Esperos* (1.461t/1917) che hanno trasportato sull'isola tanti pellegrini. Fuori i siluri di poppa 5, 6 e 7. Alle 08.25, si sentono tre boati; tra i fedeli si assiste a

scene di panico. La gente scappa e si accalca terrorizzata. L'incrociatore *Elli* viene colpito da uno dei tre siluri lanciati dal sommergibile *Delfino*.

Un Sottufficiale rimane ucciso, inoltre vi sono 4 dispersi e 24 feriti. Gli altri due siluri lanciati in rapida successione verso le due navi passeggeri si



Il Regio sommergibile *Delfino*



L'incrociatore leggero greco *Elli*



15.8.1940 - Tinos  
Esplosione caldaia incrociatore Elli

dirigono invece verso la diga foranea del porto; uno esplose creando un piccolo varco, l'altro, pur urtando la diga, non esplose affondando. Lo stesso verrà recuperato: porta ben impresso la nazionalità del mezzo.

Con l'esplosione del secondo siluro, tra la folla presa dal panico, una donna muore d'infarto.

Il comandante del *Delfino*, nel suo rapporto di missione, giustifica il siluramento della piccola nave da guerra con l'idea di neutralizzare in anticipo un eventuale aggressore nel quasi certo coinvolgimento della Grecia nel conflitto. Ora, però, al 15 agosto del 1940, si tratta di una nave appartenente ad un paese non belligerante e all'ancora, con il gran pavese, in una rada pacifica e non difesa.

Il Comandante riporta anche di aver silurato un mercantile; siluramento non confermato dai fatti: gli altri due siluri finiscono contro il molo.

A Tinos sono raccolti per l'occasione solo pellegrini, non già navi da carico al servizio degli Inglesi, come probabilmente il C.te Aicardi avrà rilevato dal periscopio del sommergibile immerso, ad appena 700 metri dal porto.

Al rientro nel porto di Lero l'equipaggio del *Delfino* resta consegnato a bordo e Aicardi condotto con un idrovolante a Rodi dall'Amm. Biancheri.

Nel suo diario, al 15 agosto 1940, il Ministro Ciano, ancora all'oscuro della nazionalità del sottomarino, già prefigura che sia stata opera "dell'intemperanza di quell'ubriaccone di De Vecchi".

Una interessante cronaca del siluramento è riportata nell'articolo "Mari in fiamme"

che il giornalista, scrittore, accademico greco Spyros Melàs (1882-1966) pubblica successivamente sul quotidiano di Atene "Embros".

Melàs è presente avanti al santuario, dall'alto della collina. Alle ore 06.45 circa vede un aereo ricognitore, con le marche coperte da vernice, provenire da Est, fare due giri intorno al porto, a 1.200 metri di quota, e dirigersi infine verso Ovest (con il sole in coda). Dalla sagoma lo riconosce, per sua esperienza di corrispondente di guerra, come aereo italiano, mentre la folla lo saluta come gradito ospite dell'aviazione greca. Il tutto è ben descritto in dettaglio.

Il giornalista, nell'articolo si chiede anche se il ricognitore abbia inviato segnalazioni,



15.8.1940 - Processione allo santuario di Tinos

magari attraverso il comando di Rodi, al sommergibile *Delfino* che alle 08.25 lancia sul porto i suoi 3 siluri.

Nelle stesse ore altro ricognitore, se non lo stesso, privo di marche, è segnalato in volo sul mare prospiciente l'isola di Siros dove, da circa 2.000 metri di quota, sgancia 8 piccole bombe sui cacciatorpediniere greci *Queen Olga* e *Re George* senza colpirli. Coincidenza, la stessa isola dove si dirigerà il sommergibile *Delfino* dopo l'attacco a Tinos.

Siamo al 15 agosto 1940, giorno di festa e il Governo italiano sembra anticipare l'Operazione "G" (invasione della Grecia) senza un atto formale di dichiarazione di guerra.

Il giorno dopo l'Assunzione, mentre gran parte dei Greci ha dei sospetti su chi e perché dell'aggressione, il Capo del Governo Metaxas riunisce gli editori di giornali nell'hotel "Grande Bretagne" ad Atene e annuncia che la nazionalità del sottomarino è italiano ma per ragioni politiche (non provocare l'Italia) dovrà essere pubblicato solo di un attacco di un sommergibile non identificato.

Il Governo greco rende noto la nazionalità del sottomarino solo il 30 ottobre 1940, due giorni dopo che l'Italia dichiara guerra alla Grecia; ormai non vi è alcuna necessità di mantenere la segretezza. Il siluramento di *Elli* crea, così, un clima di unità nazionale in Grecia e sentimenti di rabbia e indignazione contro Mussolini. Come osserva l'ambasciatore d'Italia in Grecia, Emanuele Grazi: "Il Governo italiano poteva vantarsi di essere riuscito a radunare in una compatta unicità di pensiero una nazione profondamente divisa da differenze politiche inconciliabili e di odii politici profondi e antichi, che aveva ispirato la ferma e coraggiosa volontà in tutto il popolo greco a morire per il proprio Paese, combattendo contro gli invasori del Pindo".



A guerra finita, la Grecia chiede e ottiene la cessione del moderno incrociatore leggero italiano *Eugenio di Savoia*, ribattezzato *Elli*.

Sull'isola di Tinos, all'interno del Santuario si trova un piccolo museo sacrario in ricordo delle vittime dell'incrociatore *Elli*. Vi è esposto il siluro italiano che colpì la nave.

Il 28 ottobre è festa di solennità civile in Grecia nel ricordo del "Giorno del No", "μέρα του όχι" riferito al rifiuto opposto dal Primo Ministro greco Ioannis Metaxas alla richiesta-ultimatum italiana di far entrare sul territorio greco le proprie forze armate.

Era il 28 ottobre 1940, iniziava la disastrosa campagna di Grecia che si trascinò per oltre sei mesi tra cocenti sconfitte e ritirate ben oltre i confini dell'Albania da cui le truppe italiane erano partite "per spezzare le reni alla Grecia".

Alla fine la Grecia capitolò ma solo grazie all'intervento della Germania di Hitler che con azioni fulminee invase la Jugoslavia e la stessa Grecia.



**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**

Altri articoli si possono trovare su: [www.pontedicomando.com](http://www.pontedicomando.com)

Per ordinare telefonare ai numeri **06 60.67.46.18 - 335 84.44.113** oppure inviare una mail a: [info@pubbligest.com](mailto:info@pubbligest.com) [pubbligestroma@gmail.com](mailto:pubbligestroma@gmail.com)

Seguici su Facebook



**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 SOMMERSIBILISTI**  
Colletto blu da un lato dall'altro lato con tricolore. Insetto 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 IDROREPELLENTE**  
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



# XX RADUNO NAZIONALE MARINAI D'ITALIA

**Ospitalità Turistica in Convenzione**

## **Organizzazione turistica & Sistemazioni**

Hotel con tariffe dedicate  
Eventi personalizzati  
Cena esclusiva al Castello  
Cena Spettacolo  
Teatro Musica Napoletana  
Trasferimenti personalizzati  
Assistenza sul Posto  
Biglietteria Aerea e Navale - Convenzionata  
Biglietteria Treni - Convenzionata

## **Per Informazioni e Prenotazioni**

 081 18 63 36 62 (Linea dedicata)

 [radunoanmi@akemonde.com](mailto:radunoanmi@akemonde.com)

## **Escursioni & Visite Guidate**

Napoli Half Day  
Napoli Full Day  
Napoli By Night  
Salerno Half Day  
Salerno Full Day  
Costiera Amalfitana  
Positano + Amalfi Full Day  
Ravello + Minori + Vietri sul Mare Full Day  
Amalfi + Ravello  
Amalfi e l'industria della carta  
Ercolano e Sorrento  
Costiera Amalfitana in battello  
Vietri sul Mare  
Capri  
Capri + Grotta Azzurra  
Capri in Hop On Hop Off

Anacapri  
Paestum Half Day  
Paestum Full Day  
Templi di Paestum + Museo Archeologico  
e lavorazione mozzarella  
Wine Tours alla scoperta dei vini del territorio  
Paestum + Agropoli Full Day  
Velia e la scuola Eleatica Half Day  
Certosa di Padula Half Day  
Pompei Half Day  
Ercolano Half Day  
Pompei + Ercolano Full Day  
Oplonti Half Day  
Pompei + Oplonti Full Day  
Caserta + Reggia Half Day  
Caserta e dintorni