

## CHIUSURA ESTIVA

La Segreteria Nazionale di Milano rimarrà chiusa al pubblico per tutto il mese di Agosto. Per ogni comunicazione potete contattare il sig. Pogliani (339 5240737), o inviare una email in segreteria.

## EDITORIALE

Anche la Redazione de La Cambusa va in vacanza: ecco perchè quello che state leggendo è il numero doppio che vi terrà compagnia durante Luglio e Agosto.

Per allietare il vostro relax sotto l'ombrellone, sul balconcino della vostra casa in montagna o magari in riva al lago vi abbiamo preparato un numero ricco; trovate infatti l'articolo della seconda conferenza sulla Decima che si è svolta il 5 Giugno scorso a Novara e un resoconto eccezionale: ovvero la prima immersione del sommergibile tascabile C.B. 19, scritta oggi dall'allora aspirante Sottotenente del Genio Navale Fernando Uffreduzzi. Ci auguriamo che questa testimonianza invogli i nostri Veterani ad aprire il loro "angolo dei ricordi".

Prosegue infine la nostra ricerca di foto storiche: in questo numero dedichiamo interamente la pagina 4 all'archivio della famiglia Zambruno.

Buona lettura, e naturalmente buone vacanze...

**SEMPRE DECIMA**

*La Redazione*

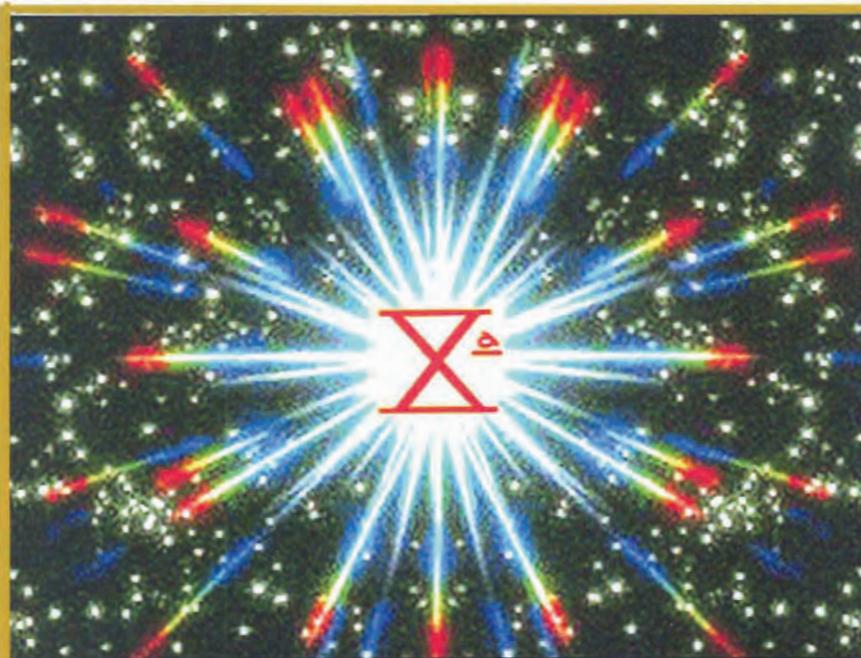
Per motivi di spazio la seconda parte dell'articolo sulla figura di J. J. Angleton verrà pubblicata sul numero di Settembre del nostro mensile.

# A NOVARA PER "LA SCELTA"

Sabato 5 Giugno 2010 presso la Sala conferenze dell'albergo Italia, a Novara, si è svolto il Secondo incontro di Storia con la X<sup>a</sup> Flottiglia MAS dal titolo: "La Scelta". Titolo estremamente impegnativo da svolgere nella giornata, ancor più per coloro i quali nel lontano Settembre 1943 dovettero prendere tale decisione al cospetto di uno Stato in totale disfacimento, di un

Esercito in dissoluzione e ribadisco, in totale assenza di ordini e di disposizioni, lo sbando dei soldati dopo lo sterile e ambiguo annuncio radio del maresciallo Pietro Badoglio, l'allora primo ministro del Governo Italiano: "...ogni atto di ostilità contro le forze anglo-americane deve cessare da parte delle forze armate italiane in ogni luogo.

*continua a pagina 2*



**"La nostra Decima  
luce di lealtà, onestà  
e ONORE per l'Italia."**

Desideriamo ringraziare il nostro socio Giovanni Savoini (Guardiamarina F.M. del Btg. Sagittario) del magnifico lavoro nel preparare un nuovo ricordo della nostra Decima.

*Il Presidente Mario Bordogna*

segue da pagina 1

## A Novara per "La scelta"

*Esse però reagiranno ad eventuali attacchi da qualsiasi altra provenienza...".*

Da osservare che si è reso necessario un secondo incontro a breve distanza dal primo per il profondo interesse che aveva suscitato il primo evento. Un vero successo di pubblico e di verità storiche indiscutibili, le quali per troppo tempo, quasi istituzionale sono state celate. Ogni persona è libera di pensare e di esprimersi in totale libertà su un argomento di tale portata, a patto che si abbia una conoscenza storica dei fatti pur minima ma che si ammetta senza ombre di dubbi e tentennamenti che ancor oggi gli avvenimenti ed i fatti scaturiti da quel fatidico 8 Settembre non sono stati chiariti obiettivamente e che la Decima dalla sua nascita dalle ceneri di uno Stato in totale dissoluzione morale e materiale sia stata avvolta volutamente da inesattezze storiche, accusata per ogni misfatto di quel periodo, totale mistificazione del suo essere soggettivo ed oggettivo. Il tentativo ineluttabile della mistificazione quale religione di Stato per far sì di ottenere e di avvolgere il tutto in quel velo che senza colore e suoni si chiama: oblio. A pochi mesi dal celebrare i 150 anni di Unità d'Italia,

### ERRATA CORRIGE

*Nel numero scorso abbiamo erroneamente chiamato l'istituto di formazione navale Collegio Navale Morosini, anziché SCUOLA NAVALE MILITARE "F. MOROSINI". Ce ne scusiamo con l'istituto e con i nostri lettori.*

onoriamo tale ricorrenza affrontando la Storia del nostro Paese in ogni suo aspetto e non limitiamoci a conoscerla come se fosse sempre a macchie di leopardo, o ancor peggio la scelta di argomentazioni storiche come fossimo davanti ad un banchetto in cui si assapora solo quello che ci possa far piacere ed interessare. Sottostare all'influenza di ideologie dottrinali partitiche di coloro che al solo sentire il pronunciare la parola revisionismo alzano barriere indossando abiti di falsi storici moralisti. La Storia è nei fatti, nelle testimonianze raccolte e vissute. Nella carne delle ferite dei Veterani, nelle pieghe del profondo animo di quelle persone che hanno perso un loro "caro". Durante il Secondo Incontro di Storia con la Decima, come nel Primo, la presenza dei "Veterani" ha dato quel carattere di immediatezza viva agli avvenimenti ed alle scelte di 67 anni fa. Il tempo si è fermato, rivivendo la drammaticità di quegli anni così carichi di fatti e di avvenimenti, che ancor oggi sono condizionati in alcuni aspetti. La paura della verità. Ma in tutti questi anni dagli avvenimenti principali, la verità era lì... presente. Bastava ascoltarla e raccoglierla nel rispet-

to e nel silenzio totale ed assoluto di coloro che hanno sacrificato la propria vita nel credere in un ideale sacrosanto, la difesa del territorio patrio. Retorica, pia illusione. No, coscienza di responsabilità. Scelta coerente. Mi vengono in mente le parole di un Presidente della Repubblica Italiana che esprimeva rispetto per il coraggio dei ragazzi della X<sup>a</sup> Flottiglia MAS, ma la causa che avevano cavalcato (quindi la scelta che avevano fatto) era sbagliata, sbagliatissima. Mi domando: morire per il proprio territorio nativo è meno valido di combattere per certe ideologie importate da est? Queste ultime all'esame ineluttabile della Storia si sono dimostrate castelli di sabbia, eretti su montagne di cadaveri di coloro, i quali non dividevano suddette idee. Ci sarebbe stato un Reparto o più Reparti del Sud atti a contrastare l'opera di penetrazione del IX Corpus titino? La Storia vera ha condannato inesorabilmente l'azione titina sconfessando i sostenitori nostrani.

Non è possibile disconoscere l'identità storica, morale e giuridica della X<sup>a</sup> Flottiglia MAS.

I suoi uomini non accettarono la resa a discrezione perché non sa-



Da sinistra: il Presidente Mario Bordogna, Fabio Masciadri, Iwan Bianchini, Giancarlo Panighini e Stelio Tagle.



rebbe stata una pace con ONORE ed essi giurarono, come ricordano le parole del loro inno, che avrebbero combattuto fino a quando non l'avessero ottenuto. E così è stato! Ma quanti italiani oggi sanno chi erano i ragazzi e le ausiliarie della X<sup>a</sup> Flottiglia MAS? Loro fecero una scelta ben più difficile, sapendo di aver perso una guerra, non alla ricerca del vil denaro ma alla conquista di una sola parola di valore infinito, ONORE, senza dimenticarsi della difesa e del mantenimento dei confini orientali dell'Italia.

Nell'incontro si ha avuto la fortuna ed il privilegio della presenza del sig. Mario Bordogna, Presidente dell'Associazione X<sup>a</sup> Flottiglia MAS, il quale dall'alto dei suoi 90 anni ci ha edotti su fatti avvenuti in quel tragico periodo della nostra Patria. Le sue parole scaturite da una mente lucida sono state chiare e precise, scevre da ogni incertezza di contesto lessicale e morale,

dando ancora il senso ed il peso di aggregazione al significato di appartenenza ancor oggi ed ancor di più alla X<sup>a</sup> Flottiglia MAS.

Alla domanda posta dal relatore:

*Nel momento di scegliere tra Mussolini ed il Re non ha creduto di venir meno al giuramento nei confronti di quest'ultimo?*

*Il Re fuggendo mi aveva liberato dal giuramento di fedeltà. Quando il comandante in capo fugge con il suo seguito di fedelissimi non si può seguirlo nell'onta e nel disonore.*

*Perché ha scelto di aderire alla X<sup>a</sup> Flottiglia MAS? Credeva ancora in una vittoria dell'Asse? C'erano altre motivazioni?*

*Al 9 settembre chiesi all'aiutante della Scuola Paracadutisti di Tarquinia di essere inviato a Trieste, in quanto ritenevo che in quella zona di nostro territorio si sarebbe compiuta la vera tragedia italiana. Sapevo già da tempo che la guerra era persa, ma la resa incondizionata non era nei miei pensieri. La resa*

*viene chiesta solo quando si è combattuto fino all'ultima cartuccia o si è colpiti a morte. Quando arrivai a Trieste il 12 settembre nulla si sapeva di Mussolini. Quello che io sapevo, è che bisognava combattere ancora per lavare il disonore della resa incondizionata.*

*Chi era il principe Junio Valerio Borghese?*

*Il vero "Comandante".*

Oltre al sig. Mario Bordogna hanno partecipato all'Incontro, portando altre testimonianze di vita vissuta al fronte. Ognuno con il proprio bagaglio di fatti, arricchendo le conoscenze dei presenti, i seguenti marò: Masciadri Fabio, Bianchini Iwan, Panighini Carlo, e Tagle Stelio. A completamento dei loro interventi si è dato svolgimento ad una ricca documentazione fotografica e video. Come si suol dire il tempo è tiranno, le tre ore di incontro sono volate. Un ringraziamento vada ancora una volta al Presidente del "Comitato quartiere centro Cav. Stefano Ciaramella" per il sostegno economico all'evento e per l'entusiasmo in cui ha vissuto l'incontro. Alla presenza sempre lieta dell'on. Gianni Mancuso (nella foto in alto primo da sinistra) da vero appassionato di Storia della Seconda Guerra Mondiale. Un grazie alle rappresentanze d'Arma presenti con labari ed iscritti, in special modo ai marinai e ad i Presidenti delle Sez. ANMI di Novara, Trecate e della Regione Piemonte (in foto a sinistra con il Presidente Bordogna). Un saluto a tutti i partecipanti che si traduce in un arrivederci presto a parlare della X<sup>a</sup> Flottiglia MAS.

R.M.P.



# La nostra storia in foto...



## Ezio Zambruno

Nelle foto a sinistra e in alto, Ezio Zambruno, allievo ufficiale, pilota di mezzi di assalto di superficie Decima Flottiglia Mas; secondo corso a Sesto Calende brevetto n. 57.

## Base Ovest Sanremo, dicembre 1944

*"Base nella quale erano stati trasferiti i piloti del secondo corso tra i quali Giancarlo Panighini (M.A.V.M.). Da qui oltre alle missioni che facevano quasi tutte le sere per perlustrare i quadrati di mare che venivano assegnati ai vari piloti, il 24 aprile 1945 salparono i mezzi per l'ultima missione denominata "ONORE" diretti in parte verso le coste della Francia (per esempio Mentone), e altri verso la Corsica, tra i quali papà; in quell'occasione utilizzò un M.T.S.M., al comando del tenente di vascello Fabiani Loris.*

*La missione era senza ritorno, e i piloti trovarono mare forza nove: entrarono nel porto di Aiaccio per l'attacco sotto il fuoco nemico alle 11.30 (nella mattina del 25 aprile 1945). I piloti si accorsero che la nave che doveva trasportare materiale bellico in realtà era una nave della croce rossa che trasportava bambini: alcuni mezzi d'attacco si lanciarono contro la banchina e si fecero catturare; papà e Fabiani, che trasportavano in una cassetta sigillata i vessilli, alcune medaglia d'oro, i piani di attacco e i disegni dei mezzi d'assalto, ritornarono fuori dal porto e in una baia affondarono la cassetta, spiaggiarono e incendiarono il mezzo per non consegnarlo. Furono catturati dai partigiani corsi che dopo averli massacrati di botte li consegnarono alla milizia che li processò e li incriminò. Furono condotti alle carceri di*



*Aiaccio e portati davanti al plotone di esecuzione per tre volte, forse per farli parlare. Dopodichè furono trasferiti nel campo di concentramento di Bon Rencontre in Francia. Di papà so che rientrò in Italia, se non erro, a gennaio o febbraio del 1946. Nessuno di loro disse una parola ma solo nome, cognome, grado e matricola. È a uomini come questi che l'Italia deve dire grazie. Per l'onore... Sempre Decima".*

Davide Zambruno



Questa vicenda è scritta da Uffreduzzi Fernando, illo tempore aspirante Sottotenente del Genio Navale della Marina della Repubblica Sociale Italiana (R.S.I.), in qualità di Direttore di Macchina del Sommergibile C.B. 19. Faccio notare che dei vari protagonisti nominati nelle loro funzioni non cito i nomi, in rispetto alla Loro memoria essendo morti nelle Foibe dell'Istria o altrove.

F. Uffreduzzi

## LA PRIMA IMMERSIONE DEL C.B. 19

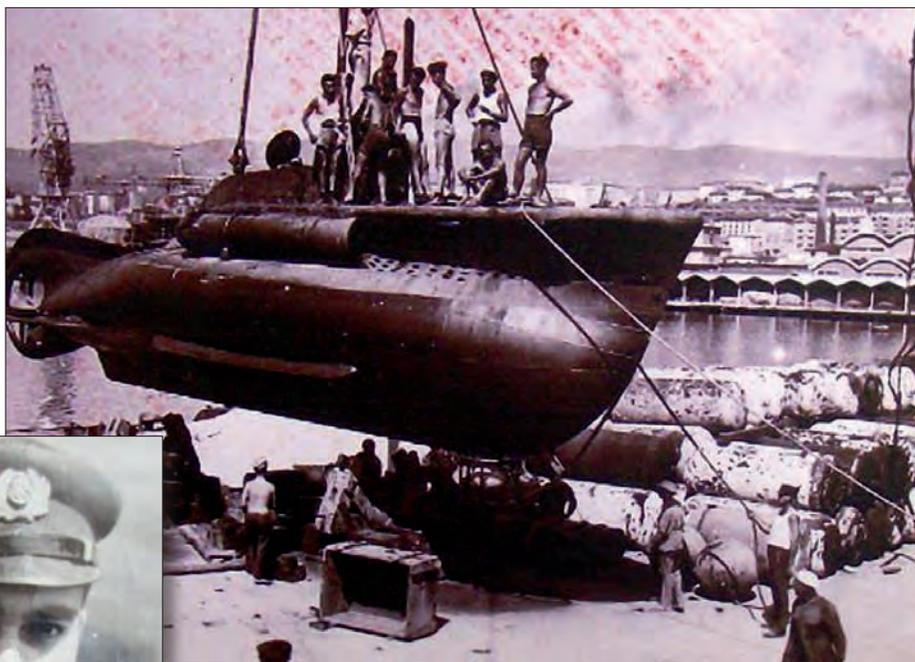
Il C.B. 19 era un sommergibile tascabile costruito dalla Caproni di Milano.

Era lungo, fuori tutto, 16 metri, dislocava 40 tonnellate, poteva raggiungere 80 metri di profondità. Aveva un equipaggio di 4 uomini (Comandante, Direttore di Macchina, Radiotelegrafista e Motorista), era armato con due siluri esterni da 430 millimetri di diametro; in superficie, con il motore termico, poteva raggiungere una velocità di 7 nodi mentre in immersione, con il motore elettrico, soltanto 3 nodi.

Lo scafo giunse a Trieste nel mese di Giugno del 1944, a mezzo ferrovia parzialmente allestito. I montaggi continuarono sul molo del Cantiere San Marco dei Cantieri Riuniti Dell'Adriatico.

Dopo la messa in acqua, a mezzo della stessa gru che l'aveva scaricato dal carro ferroviario, rimorchiato da una motobarca, poiché era ancora privo della batteria di accumulatori, fu trasferito presso lo Scalo Legnami, ove l'URSUS, una potente gru montata su pontone, lo sollevò ponendolo sul molo, per potere ultimare l'allestimento. Per ultimare i lavori mancavano ancora il periscopio e la sfera idrofonica, ma fu rimesso in acqua e iniziammo le prove di macchina: velocità, consumi e manovrabilità in superficie.

Per guadagnare tempo, in attesa del periscopio, si decise di effettuare la prova di tenuta in immersione. Fu scelto il luogo ove effettuare l'immersione; in base alle carte nautiche, nei pressi della diga, c'era una



Sommergibile Tascabile CB 19: la foto del sommergibile tascabile (in alto) risale all'agosto del 1944 a Trieste. Il CB 19 viene rimesso in mare dopo il montaggio della sfera idrofonica. In basso, nella foto, spunta una "capoccia" con berretto: è il Tenente del Genio Navale Uffreduzzi Fernando, Mezzi d'Assalto (visibile nella foto a sinistra).

profondità di 20 metri. Fu deciso quel punto. Un Tenente di Vascello esperto in C.B. che aveva operato alcuni mesi in Mar Nero, assunse il comando dell'operazione; il Comandante del C.B. 19 Sottotenente di Vascello (messinese) e il motorista restarono a terra perché a bordo non c'era spazio per loro e per motivi di assetto.

Personale imbarcato per questa operazione:

- Personale di bordo: Direttore di Macchina e Radiotelegrafista.
- Personale per la R.S.I.: Tenente di Vascello (genovese) e Tenente Genio Navale.
- Personale per la soc. CAPRONI: Capo Tecnico (genovese) e due operai.

In totale 7 persone, anziché 4.

Materiali imbarcati:

- alcuni salvagente.
- 2 Casse attrezzi.
- 5 pani zavorra in ghisa da 20 Kg/cd.

Con a rimorchio una lancia, equipaggiata per l'occasione, raggiungemmo il punto prestabilito per l'immersione.

Dopo aver controllato, ancora una volta, la posizione delle valvole di sfiato e di allagamento delle 5 casse zavorra, delle 2 casse emersione e delle 2 casse compenso siluri, il Comandante mi affidò la chiave per la manovra della valvola dell'aria ad alta pressione che avrei dovuto aprire in caso di emergenza.

Quindi il Comandante ordina:

- Chiudi portelli.
- Chiudi trombini (sulle tubazioni di areazione del locale batteria accumulatori).

- Chiudi farfalla (sul tubo di scarico gas combusto del motore termico).

- Accertarsi delle manovre avvenute.

- Apri parzialmente sfoghi d'aria e casse zavorra.

Il Battello iniziò ad emettere soffi d'aria sulla groppa e scese di qualche centimetro.

Il Comandante ordina:

- Chiudi sfoghi d'aria

- Ispezionare lo scafo (avevamo ognuno il notes e una matita).

Il Comandante ordina:

- apri sfogo d'aria cassa numero 5.

Seguirono: il rumore del servomotore di manovra della valvola di sfiato, il soffio tipo freno westinghouse delle ferrovie, la rotazione del battello intorno al proprio centro di carena, abbassando la prua e sollevando la poppa fino a fare uscire l'elica fuori dell'acqua, assumendo un'inclinazione di 30°.

Tutti noi, compreso l'equipaggio improvvisato, ci trovammo ammicchiati a prora addosso alle pompe dell'impianto idrodinamico, insieme alle casse attrezzi ed ai pani zavorra.

Dopo il primo sgomento la prendemmo a ridere e, aggrappandoci a tubazioni e valvole, ritornammo ai nostri posti.

Mentre i 2 operai trasportavano verso poppa i pani di ghisa e le casse attrezzi, io imbarcai acqua nella cassa assetto di poppa (per le variazioni di assetto avevamo 3 casse entro lo scafo resistente: una a prora, una al centro e una a poppa).

Con queste operazioni raggiungemmo un'inclinazione di 10°. Lo scafo, rispetto alla superficie era in questa posizione: scafo tutto immerso e torretta tutta fuori; cioè era nella condizione di emersione.

Il Comandante commenta: "Ora si va sul fondo".

Infatti, dopo una decina di minuti di scambio d'idee in dialetto genovese fra Comandante e Capo Tecnico, mi raccomandò di stare in guardia con la chiave dell'aria dell'al-

ta pressione e dette Lui stesso una sfogata alle casse emersione.

Il C.B. scese ancora, ma un pezzo di torretta era ancora fuori.

Altri commenti in genovese in cui si comprendeva soltanto "belin", quindi si decise di sfogare le casse compenso siluri le quali, trovandosi a proravia del centro di carena, procurarono un nuovo appruamento, sopperito con l'invio di un operaio a poppa. Finalmente il battello si mise pressoché orizzontale e iniziò a scendere un metro ogni dieci secondi; furono chiusi tutti gli sfoghi d'aria, (5 delle casse zavorra, 2 delle casse emersione e 2 delle casse compenso siluri).

Tutti avevamo un occhio sul manometro di profondità e l'altro che vagava in cerca di infiltrazioni attraverso le lamiere dello scafo. Fino ad ora nessuna perdita; quota 16 metri... 17 metri... 18 metri... 19 metri... 19,50...

Infine un'esclamazione del Comandante "Ghe semu". Fra me pensai: è un pezzo che ci siamo. Ma il Comandante intendeva dire: sul fondo.

Infatti avevamo toccato il fondo melmoso del porto di Trieste ma non mi rendevo conto come fece a stabilirlo così presto; pensai che il comandante avesse un sesto senso. Però, riflettendo, ammisero che il sesto senso avrei potuto averlo anche io se avessi visto la livella bolla d'aria che indica l'inclinazione del sommergibile in senso longitudinale. Quando la gabbia della sfera idrofonica toccò il fondo, la prora cessò la discesa mentre la poppa, invece, continuò creando l'inclinazione segnalata dalla livella.

Il Comandante mi fece imbarcare nella cassa assetto di centro 50 litri per evitare eventuali "scarrocciamenti" dovuti a correnti sottomarine. Il Comandante disse che tra 30 minuti saremmo tornati in superficie e di continuare nel frattempo l'ispezione. Presi la lampadina volante e mi inoltrai a

poppa estrema (luogo più angusto); sentivo che gli altri riferivano i loro rilievi negativi.

Fu quando il Capo Tecnico diceva al Comandante che la soc. Caproni lavorava con serietà e che qualche goccia d'acqua persa dai "pressatrecce" era eliminabile con una semplice stretta, che in camera manovra avvenne un'esplosione e rimanemmo al buio. Abbandonai notes, lapis, lampada volante (ormai spenta) e mi gettai dietro il motore termico per proteggermi da eventuali pericoli provenienti dalla camera di manovra.

Gli altri, in camera di manovra annaspando nel buio, cercavano gli interruttori dell'impianto d'illuminazione e gli accumulatori portatili, quando avvenne una seconda esplosione entro il quadro di manovra.

Un coro a sei voci angosciate gridò: "aria.. aria..aria!!!"

La chiave per manovrare la valvola dell'aria dell'alta pressione l'avevo appoggiata sopra il motore termico e nel riprenderla al buio l'avevo fatta cadere in sentina; la trovai subito e mi precipitai verso la valvola dell'aria dell'alta pressione.

Raggiunsi il volantino della valvola e l'aprii, non so più quanto oltre il necessario, (mi sembrò stare attualmente a bordo e sentire la prora alzarsi, come per vendicarsi dell'umiliazione subita durante l'immersione, essendo stata sempre più bassa della poppa). Le mie caviglie avvertirono la rapida variazione d'inclinazione e al sibilo dell'aria che si espandeva a valle della predetta valvola seguì un sussulto del battello e subito dopo il gorgogliamento dell'aria che usciva dagli allagamenti di tutte le casse già svuotate. La risalita durò pochissimi secondi, si udì uno schiaffo sull'acqua e il sommergibile si rimise orizzontale.

Il Comandante dopo il rituale "Ghe semu", salì sulla scaletta di prora, aprì il portello e ordinò:

- chiudi aria apri portello di poppa.
- venite tutti fuori.

• fuori i salvagente.

• Radiotelegrafista trasmetti alla lancia di avvicinarsi e chiedi soccorso al C.B. 18.

Mentre il C.B. 18 e la lancia si avvicinavano, togliemmo tutte le valvole fusibili dal quadro di manovra isolando completamente la batteria di accumulatori dagli impianti di bordo.

Ci rimorchiarono portandoci alla banchina d'ormeggio, ove eravamo attesi con ansia, dato che, non avendo perso di vista il punto in cui ci eravamo immersi, vedendoci riemergere a "pallone" e fare i segnali di soccorso, avevano pensato le cose peggiori.

Accertammo la causa dell'incidente; una

piccola infiltrazione d'acqua, non visibile perché nascosta dietro un ferro angolare, si raccoglieva entro una vaschetta formata da due angolari saldati fra loro.

Quando la vaschetta fu piena l'acqua traboccò e cadde nel quadro di manovra, sul circuito dell'illuminazione, causando la prima esplosione e l'oscuramento.

Dopo due giorni arrivò l'URSUS e ci rimise sulla banchina. La "falla" fu eliminata con una piccola saldatura; fu sistemata la zavorra a poppavia della chiglia secondo i calcoli rifatti in base ai risultati evidenziati dalla prova effettuata in immersione, quindi il battello fu rimesso in acqua.

Il giorno successivo il C.B.19 con a bordo il proprio equipaggio e con la presenza del Comandante (genovese) iniziò l'addestramento in immersione (pur senza periscopio). Si navigava a dieci metri di profondità, alla velocità di un nodo e ogni dieci minuti si emergeva per controllare se la rotta seguita con la girobussola era corretta o aveva subito deviazioni.

Dopo una settimana il Comandante ci giudicò idonei a sbrigarcela da soli.

*Sempre X  
Decimo Ufferta*  
19/6/10

## BOLOGNA SABATO 10 LUGLIO

Dopo le varie partecipazioni ad altrettanti inviti di fine maggio e inizio giugno c.a. riusciti sempre in maniera encomiabile ed elencati nel nostro mensile, ne era rimasto uno, nostro interno, che sembrava irrealizzabile anche per le difficoltà di coinvolgere la persona indicata, come una quasi sorpresa. La possibilità di trovare persone interessate ad una riunione che si potrebbe definire "di famiglia" coinvolgendo quella principale in una quasi sorpresa anche se in realtà non lo è stata, certamente le persone bastava invitarle.

Questa circonlocuzione è dovuta al non voler subito dire il nome nella descrizione di una riunione alla quale potevano essere gli interessati. Ci è mancata nell'immediatezza la ragione di questa riunione e ripensandoci è stata trovata nella partenza, per le annuali ferie, del Comandante Ing. Sergio Nesi che ha accettato questo "arrivederci" prima della partenza dalla Sua città.

Luogo di ritrovo un ristorante e qui si è creata con la partecipazione di varie persone provenienti da varie città, quell'atmosfera di cameratismo, di compagnia quasi goliardica che è stata la positività di questa giornata. La parte non veterana, quindi i più giovani, assetati



sempre di notizie da parte di chi le ha vissute, ha coinvolto subito il Comandante Nesi in approcci con continue domande da parte degli interessati e dettagliate risposte che quasi ci si dimenticava che in quel luogo, in quell'orario, era arrivato il momento di pensare al pranzo. Il Comandante accompagnato dalla figlia, la signora Anna Rita, la quale si è messa a tavola vicina al papà ma anche ai Veterani con i quali ha contribuito nell'intervento dei colloqui riguardanti l'attuale situazione dell'Associazione.

Purtroppo il tempo sempre avaro, specie con chi il viaggio l'aveva fatto in treno, non ci ha

permesso di oltrepassare certi limiti. I saluti, le foto ricordo (in foto sopra) hanno chiuso questa bella giornata ben riuscita, in una atmosfera da ricordare i tempi di quando l'Associazione Decima era la rappresentanza vivente del periodo bellico. Il nostro traguardo è sempre puntato verso la faticosa frase: "Ad maiora".

Alla fine dell'incontro il Comandante Nesi ha salutato gli ospiti: **"...Vi saluto alla vecchia maniera: DECIMA MARINAI". Tutti i presenti in piedi hanno risposto: "DECIMA COMANDANTE".**

I.M.B.

## LA DECIMA NEI MUSEI

A Rovereto, vi è la sede di un museo di guerra più rinomato d'Italia. In questo museo da dopo la fine del secondo conflitto mondiale è stato allestito un locale dedicato alla gloriosa Decima Flottiglia Mas. Sembra che l'afflusso di materiale che continua ad aumentare abbia messo in crisi lo spazio, all'inizio abbondante, ma attualmente divenuto esiguo. A detta del nostro Presidente sig. Mario Bordogna da noi della redazione interpellato

su questo problema, dopo essersi interessato presso la Direzione del museo, ci ha assicurato che detta Direzione ha deciso di allestire un nuovo locale maggiormente capiente e adibito **ESCLUSIVAMENTE** per la Decima Flottiglia MAS. Si spera che in un prossimo futuro la promessa fatta si realizzi in una effettiva realtà.

*La Segreteria Nazionale di Milano*



*Nelle foto vari "cimeli" dedicati alla Decima.*



### Associazione Combattenti

#### **X<sup>a</sup> FLOTTIGLIA MAS**

*Costituita il 21 giugno 1952*

*dal Comandante M.O.V.M.*

*Junio Valerio Borghese*

*Consociata con l'Associazione Nazionale Marinai d'Italia*

#### **Segreteria Nazionale:**

c/o Centro Identitario,

Via Bassano del Grappa, 32 - 20127 Milano

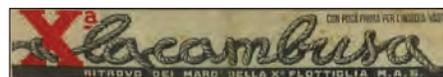
**Tel:** 02.26142615 - 02.28095855

**Fax:** 02.26890893

#### **Sito Internet:**

**[www.associazionedecimafloftigliamas.it](http://www.associazionedecimafloftigliamas.it)**

**e-mail:** [segreteria@associazionedecimafloftigliamas.it](mailto:segreteria@associazionedecimafloftigliamas.it)



**Anno II - Numero 11 - Luglio / Agosto 2010**

**Periodicità:** Mensile

**Reg. Trib. Milano** n° 198 del 24.04.2009

**Direttore responsabile:** N.P. Bianchini I.

**In redazione:** N.P. Avv. Fabio Masciadri, R.M.P.,

Sergio Pogliani, Marco Romagnoli, Davide Zambruno, Fernando Uffreduzzi

**Stampa:** Prontografiing - via S. Colombano, 9 - 20141 Milano

**Progetto grafico e impaginazione:** Marco Romagnoli

Nessuna parte della rivista può essere in alcun modo riprodotta senza autorizzazione scritta dell'Associazione Combattenti Decima Flottiglia Mas di Milano. Il contenuto di quest'opera, anche se curato con scrupolosa attenzione, non può comportare specifiche responsabilità per involontari errori e inesattezze. Nomi e marchi protetti sono citati senza indicare i relativi brevetti. Per tutte le foto (tranne dove citata): fonte Marco Romagnoli, Andrea Allegrini, Ivan Celli, Virgilio Sarti, Fernando Uffreduzzi, famiglia Zambruno e Associazione Combattenti Decima Flottiglia Mas di Milano. Produzione originale: Associazione Combattenti Decima Flottiglia Mas di Milano. Finito di stampare nel mese di Luglio 2010.