



Anno II - Numero 13 - Ottobre 2010

## RANCIO DI NATALE 2010

*Vi confermiamo ufficialmente che il Rancio di Natale, sarà il giorno **sabato 11 dicembre a Milano**. Vi avvisiamo con così largo anticipo per ovviare a problemi di concomitanza con altre eventuali manifestazioni. Dopo la metà di novembre sapremo il luogo definitivo. Per ogni informazione vi invitiamo a contattare la Segreteria Nazionale di Milano.*

## EDITORIALE

Il numero di Ottobre de La Cambusa viene dedicato alla figura del Capitano di Vascello Mario Arillo: grazie alla collaborazione con il Comandante Nesi (autore del pezzo principale del nostro mensile, e memoria storica della Decima) leggerete una breve ma intensa biografia di Arillo nel decimo anniversario della sua scomparsa.

Continuano invece a pagina 6 le "avventure" del Tenente del Genio Navale Uffreduzzi e il suo C.B.19.

Ma anche la vita associativa è in fermento: il Presidente Bordogna e il suo staff sono al lavoro per organizzare l'annuale Rancio di Natale che si terrà sempre a Milano sabato 11 dicembre. Nel prossimo numero del mensile comunicheremo il luogo stabilito. Vi ricordiamo che il Rancio sarà aperto a tutti ma occorrerà prenotarsi contattando la Segreteria Nazionale di Milano con una telefonata, o con una e-mail. Buona lettura. **SEMPRE DECIMA**

La Redazione

# IL COMANDANTE MARIO ARILLO

**I**l 26 settembre 2000 è deceduto a La Spezia il Capitano di Vascello Mario Arillo, autentico simbolo della Marina Militare italiana e, in particolare, dei Mezzi d'Assalto della Decima Flottiglia MAS.

Era nato a La Spezia il 25 marzo 1912. A quindici anni entrò all'Accademia Navale di Livorno, da dove uscì Guardiamarina nel luglio 1932.

Dopo vari imbarchi su diverse Unità (torpediniera Stacco, incrociatore Trieste, esploratore Da Verazzano, cacciatorpediniere Dardo, sommergibile H2, incrociatore Trento, incrociatore Duca degli Abruzzi, sommergibile Fieramosca), il 19 gennaio 1941, già Tenente di Vascello, assunse il comando del sommergibile Ambra, sommer-

gibile speciale attrezzato al trasporto degli S.L.C. (Siluri a Lenta Corsa), forse più comunemente noti con il nome di 'maiali', della X Flottiglia M.A.S., come i similari Iride, Gondar e Scirè. Appena imbarcato sull'Ambra, il Comandante Arillo fu inviato a pattugliare le coste della Cirenaica ad oriente di Ras el Tin, senza incontrare naviglio nemico, per spostarsi poi, nel febbraio 1941, a protezione del traffico nel Golfo di Taranto. Verso la fine di marzo, l'Ambra fu spostato ancora verso la costa egiziana per intercettare forze navali nemiche segnalate in quelle acque. Alle 02.37 del 31 marzo, mentre il battello aveva appena iniziato la navigazione di rientro alla base, le vedet-

*continua a pagina 2*

## MARÒ ALESSANDRO CONTE: PRESENTE

**È** mancato il Marò del Btg. Lupo Alessandro Conte, collaboratore fidato della Segreteria Nazionale di Milano, organizzatore instancabile di raduni e manifestazioni. Il Presidente Bordogna e tutta l'Associazione si uniscono al dolore della famiglia. Il Presidente unitamente al Consiglio Direttivo vorrebbe incontrare gli associati dell'Emilia per ricordare il marò Conte (e anche per organizzare le future manifestazioni) al prossimo Rancio di Natale. Per ricordare la sua figura e i suoi commilitoni del Btg. Lupo, vi proponiamo l'immagine qui a destra tratta dalla Domenica del Corriere del 3 dicembre 1944 - XXIII.

La Segreteria Nazionale di Milano



**GRAZIANI TRA I RAGAZZI DELLA "DECIMA"**

A Milano, il Maresciallo Graziani ha passato in rassegna il Battaglione «Lupo» della «X Mas» in partenza per il fronte, e, ricordata la gloria della «Decima» che non ha mai ammainato la bandiera, ha incitato i giovani al combattimento per l'onore della Patria. Preceduto dallo stesso Maresciallo Graziani, il Battaglione è sfilato poi per le vie della città, fra le calorose acclamazioni della folla.

segue da pagina 1

## Il Comandante Arillo

te avvistarono di prora, alla distanza di 2000 metri, una Unità, che procedeva verso Alessandria scortata da una silurante. Il Comandante Arillo, rimanendo audacemente in superficie per meglio apprezzare la situazione, si portò decisamente all'attacco e alle 02.44 lanciò contro quel bersaglio una salva di tre siluri. Due di essi raggiunsero l'Unità nemica, l'incrociatore Bonaventure (5.450 t.), che rapidamente affondò. Disimpegnatosi quindi in rapida immersione, il sommergibile fu sottoposto a violenta, ma inefficace, caccia antisom. Altre due missioni di agguato furono effettuate dall'Ambra nel mese di aprile, mentre dal 14 al 20 maggio il battello si posizionò poco a sud di Malta, senza incontrare alcun naviglio nemico. Altre sei missioni di

agguato furono effettuate nei mesi seguenti del 1941. A seguito dell'azione vittoriosa condotta nel dicembre di quell'anno dal Comandante Medaglia d'Oro al Valor Militare Junio Valerio Borghese contro il porto di Alessandria d'Egitto, azione conclusa con l'affondamento delle corazzate Queen Elizabeth e Valiant e della petroliera Sagona, il Comando della X Flottiglia M.A.S. pensò di ripetere l'operazione utilizzando, anziché il sommergibile Scirè, l'Ambra. Il Comandante Arillo con il suo battello, partito da La Spezia il 29 aprile 1942, arrivò a Lero il 5 maggio. Il mattino del 9 maggio, dopo avere imbarcato gli operatori degli S.L.C., fu ordinato l'inizio dell'attacco. Effettuato nei giorni 12 e 13 un regolare avvicinamento all'obiettivo con navigazione occulta, la sera del 14, alle 19.35, l'Ambra raggiunse il punto prescelto per la

fuoriuscita degli operatori, circa 1,5 miglia per 30° dal faro di Ras el Tin, ove si pose su di un fondale di circa 10 metri. Dopo una accurata ispezione fatta da uno degli operatori di riserva, fuoriuscito dalla garitta di prora, alle 20.25 il sommergibile venne in affioramento ed il Comandante Arillo procedette allo sbarco dei sei operatori ed alla fuoriuscita dei 'maiali' dai cilindri stagni. Recuperato quindi il personale di riserva, che si era portato accanto a quei contenitori per aiutare gli effettivi, circa alle 21.00 del 14 l'Ambra iniziò la navigazione di ritorno a La Spezia. Le vicende dei sei operatori esulano da questo scritto. In pieno accordo con il Comandante della X Flottiglia M.A.S., Capitano di Fregata M.O.V.M. Ernesto Forza e con il Comandante del Reparto Subacqueo, Capitano di Fregata M.O.V.M. Junio Valerio Borghese, il

## SECONDA COMUNICAZIONE A TUTTI GLI ISCRITTI DELL'ASSOCIAZIONE

**R**iflessioni su "Storia triste di un capolinea annunciato" apparso su una pubblicazione di G. Corsetti, avente in copertina una **BITTA** e dei **BARBETTONI** che unitamente ai **CAVI** ed alle **CIME**, portano il ricordo di noi "Militi Esenti" ai **NODI**, intesi come **GRUPPO** e non come unità di misura della velocità di navigazione. E come si suol dire "tutti i nodi vengono al pettine!" Detto articolo è stato chiuso con: "ogni commento è superfluo".

Parlano i fatti.

All'**AGGREGATO** e **NON EFFETTIVO** iscritto all'**A.N.M.I.** è **SALPATO** il senno?

Siamo obbligati a rispondere. La Segreteria di Milano dispone di un archivio storico dei nominativi dei Combattenti della Decima Flottiglia Mas (Marina Militare Italiana 1946). Inoltre disponiamo di elenchi dei sostenitori per la costruzione del Campo della Memoria, dell'acquisto di S. Angelo in Formis e di tutti i contributi volontari. Esiste anche un elenco di quote associative pagate, anche saltuariamente, e persino di alcuni individui che non hanno pagato i pranzi sociali pur avendone beneficiato. Per la vendita di gadget, vini, DVD, CD, cartoline ecc., non effettuate dalla Segreteria di Milano, abbiamo solamente molte segnalazioni da parte dei ns. soci, ma confermiamo di non aver mai ricevuto nessun versamento.

**Mai** titolo è stato più appropriato: **Storia triste..... !**

**1.** Il Corsetti ha presentato domanda d'iscrizione alla Decima Mas dopo 38 anni dalla costituzione, precisamente il 23 settembre 1989, con data di nascita NON veritiera e la tessera gli è stata consegnata in maggio del 1990. Come può impunemente parlare degli anni ottanta, quando non era nemmeno iscritto?

**2.** Afferma di essersi arruolato il 18 novembre del 1944, ma contemporaneamente dice di aver cessato il servizio nel febbraio del 1945 perché non ha potuto arruolarsi per mancanza del consenso dei genitori. **Non è mai stato arruolato**, come attestano i nostri elenchi storici e vi assicuriamo che la Decima Flottiglia Mas non teneva per 60 giorni un minorenni aggregato ai reparti, nemmeno per fare la "**SCOLTA** a una **GHIA**".

**3.** Il 27 aprile 1945 arriva al Collegio Navale. Non essendo arruolato cosa significa "rientrato"? Il Comandante Buttazzoni dice di aver raccolto e accompagnati a Venezia degli sbandati. Dichiarazione fatta dopo 50 anni, su richiesta del Corsetti. Sempre dopo 50 anni ha uno scritto di un appartenente (vero) del Btg. Serenissima che dice di averlo visto. **Un mai arruolato? Dove?**

**4.** Da maggio ad agosto del 1945, afferma di essere stato alla base Incursori a Sant' Andrea, a che titolo?

Comandante Arillo si accinse ben presto ad un nuovo attacco. Questa volta, però, oltre ai soliti operatori dei 'maiali', l'Ambra recava a bordo 10 operatori 'gamma' (nuotatori d'assalto), per un attacco in forze contro le unità da guerra e mercantili angloamericane presenti nella rada e nel porto di Algeri. L'operazione ebbe inizio il 4 dicembre 1942 con la partenza da La Spezia, operazione subito ostacolata da un mare in tempesta. Il Comandante Arillo, con quelle condizioni atmosferiche e di mare grosso, decise di soprassedere all'attacco, pur essendo giunto ormai nelle vicinanze di Algeri. Il giorno 11, essendo le condizioni del mare notevolmente migliorate, l'Ambra riprese l'avvicinamento a quella rada nemica. Nel pomeriggio avanzato iniziò la fase più delicata, in quanto l'avvicinamento avveniva su bassi fondali,

# TESSERAMENTO 2011

Sono disponibili presso la Segreteria Nazionale di Milano i nuovi bollini per il Tesseramento 2011. Ricordiamo a tutti gli iscritti (veterani e non) che il bollino verrà rilasciato **SOLO** dalla Segreteria Nazionale dopo che essa riceverà copia del bollettino postale (allegato al mensile) provante il pagamento della quota sociale; sarà anche possibile versare direttamente la quota associativa presso la Segreteria di Milano (o al Rancio di Natale), oppure effettuare un bonifico alle seguenti coordinate bancarie intestate all'Associazione Combattenti Decima Flottiglia MAS di Milano\*:

Codice IBAN

IT59 0076 0101 6000 0008 6527 868

Codice BIC/SWIFT  
BPPIITRRXXX

Ricordiamo inoltre che, **NON VERRANNO** ceduti bollini a nessuno in anticipo, ma **SOLO DOPO** aver provveduto a versare la quota. Per ogni informazione a riguardo potete contattare direttamente la Segreteria Nazionale di Milano.

*\*Certificato di Attribuzione della Denominazione dell'Associazione e P.IVA registrata al Ministero delle Finanze*

spesso strisciando sul fondo per sottopassare eventuali reti di ostruzione ed in presenza di una continua vigilanza antisom da parte di unità di superficie. Alle 21.45 l'Ambra giunse sul punto previsto, a circa un miglio dal-

la imboccatura sud del porto, su di un fondale di 18 metri. Effettuata la fuoriuscita dei 'maiali' e dei 'gamma' tra le 22.25 e le 23.30, il Comandante Arillo attese sul posto, come convenuto,

*continua a pagina 4*

**5.** Sino al novembre del 1946 in un Centro rieducazione per minorenni.

**6.** Dice di avere il congedo illimitato. Ma se il Distretto di Venezia dispone dell'estratto del foglio matricolare, si guarda bene dal richiederlo, dall'esibirlo o pubblicizzarlo.

**7.** Il NON arruolato, AGGREGATO A.N.M.I., ESPULSO dalla Decima Flottiglia MAS, finalmente si ferma.

**Noi, invece andiamo avanti.**

**1.** Il Centro Identitario **NON** ci ospita. Abbiamo due locali e paghiamo l'affitto, il telefono, la luce ecc. ecc. Non abbiamo legami politici con nessuno e tantomeno esperienza di passaggi dal MSI alla DC, dal PSI ad AN, per finire poi con i Monarchici. Roba da far sembrare il vecchio Badoglio e qualche onorevole come semplici dilettanti.

**2.** I nostri Sacrali sono estranei all'ammissione dei soci Aderenti, lo dimostrano le date e i fondi di denaro versati dai soci Veterani. Argomento totalmente estraneo all'individuo in questione.

**3.** E' vero che il Veterano Avv. Fabio Masciadri è iscritto all'Associazione dei Marinai d'Italia, dei Paracadutisti, all'Associazione Combattenti, ai Mutilati di Guerra e alla Decima Mas, ma ha sempre pagato le rispettive quote associative e non ha mai presentato nessun nuovo socio firmandosi "**Combattente Battaglia di**

**Tarnova**". Lo stesso è decorato con Croce di Guerra al V.M. sul Campo. Evitiamo penosi paragoni.

Come possiamo concludere? Ricordando le partecipazioni alle sfilate con esponenti Monarchici, **mai** autorizzate, pubblicate su Internet e poi cancellate (ci sono state inviate le copie di prima e dopo la cura). Le vendite effettuate in proprio, i duemila notiziari annunciati per due anni che sono stati in realtà 305 per il primo, 348 il secondo e 248 per l'ultimo con la **BITTA**? Oppure le fatture che ci rilasciava con IVA al 4% per i notiziari che ci stampava e i relativi documenti comprovanti le spedizioni avute dalla Poste Italiane di Venezia con quantità totalmente diverse? Ci sentiremo dire che l'ingente differenza evidenziata veniva consegnata a mano. Ma essendo "esenti dagli obblighi militari", a questa affermazione, preferiamo non rispondere come si dovrebbe e cioè con la dovuta terminologia da caserma. Il suo modo di fare "**SBOLINATO**" lo ha portato a spuntare "**SOPRAVENTO**" ottenendo l'inevitabile conseguenza. Regaliamogli qualche corpetto con un camiscaccio, così avrà la fotografia in divisa da aggiungere a quelle dei "Sette dell'Orsa Maggiore!!!" Non tutti sanno come si fa ad **IMBROGLIARE** ..... **CORRETTAMENTE LE VELE!**

*Ufficio legale Associazione Combattenti Decima Flott. Mas - Milano*



segue da pagina 3

## Il Comandante Arillo

fino alle 02.54 del giorno 12, l'eventuale rientro degli incursori. Non avendo potuto recuperare alcuno di essi ed avendo intuito che dovevano essere stati scoperti ed intercettati a seguito di una notevole reazione di fuoco di armi leggere e degli scoppi di bombe di profondità, il Comandante Arillo iniziò la manovra di disimpegno. La navigazione subacquea di allontanamento fu assai difficoltosa e si verificò anche una collisione contro un misterioso ostacolo avvenuta ad una quota di meno 30 metri, senza peraltro subire danni apprezzabili. Alla sera del 12 l'Ambra poté riemergere sufficientemente lontano dalla costa ed il 15 era già all'ormeggio a La Spezia. Questa è la sintetica narrazione dell'attacco ad Algeri, ma sarebbe interessante rileggere i rapporti ufficiali dell'Ufficio Storico della Marina, evidenziando tanti particolari che servono a mettere in luce la freddezza di quel Comandante e la sua grande perizia. Si riporta, come esempio, un breve stralcio del rapporto ufficiale: "...ore 21.45 - Il Tenente di Vascello Jacobacci (che era già fuoriuscito dal sommergibile in esplorazione - n.d.r.) mi segnala di fermarmi e mi comunica che il sommergibile si trova in mezzo ad un gruppo di sei piroscafi disposti su due semicirconferenze, di cui noi occupiamo il centro. - Le navi risultano vicinissime ...". (Per dare una idea di quanto fossero vicine si riporta il breve dialogo per cavo telefonico tra Jacobacci - dal soprannome di Maos - in superficie ed Arillo in camera di manovra, dialogo realmente avvenuto, anche se, per ovvie ragioni di... serietà, non viene riportato nei documenti ufficiali: "Maos, che senti?" - "Sento

odor di frittelle"). Il Comandante Arillo, per quella azione (che fruttò l'affondamento di quattro piroscafi per circa 22.000 t.) fu decorato di medaglia d'Oro al Valor Militare. Ai primi di gennaio del 1943 l'Ambra dovette entrare in Arsenale a La Spezia per riparare i danni subiti nel corso di quell'ultima missione a causa della violenta mareggiata e della misteriosa collisione subacquea. L'equipaggio fu avviato in licenza ed il suo Comandante, logicamente, fu sbarcato. Ma Arillo, dopo pochi giorni, si stancò di fare il disoccupato e decise di lasciare il comando del sommergibile, in attesa dell'allestimento dei nuovi battelli costruiti apposta come trasportatori di mezzi d'assalto e non già adattati, come i precedenti. Il Comandante in Capo dei sommergibili, Ammiraglio di Squadra Legnani, capì l'insofferenza di quel giovane ufficiale per quell'attesa che avrebbe potuto durare molti mesi e gli propose il comando del sommergibile Cagni, in quei giorni nell'Oceano Indiano al comando del C.C. Roselli Lorenzini. Al ritorno di quel battello a Bordeaux sarebbe avvenuto il cambio tra i due Comandanti. Nel frattempo, la Germania stava allestendo a Danzica nove sommergibili, che, con equipaggi italiani, avrebbero dovuto essere consegnati alla Regia Marina non appena ultimati. - Nell'attesa del ritorno del Cagni, Arillo accettò di andare a Danzica, come comandante dell'S5, uno dei nuovi battelli. L'8 settembre 1943, il Comandante Arillo (in assenza dei due Comandanti più anziani, uno a Berlino e l'altro in Italia) si trovò ad essere il Capo Gruppo dei nove equipaggi.

Il Comando della Kriegsmarine fu assolutamente comprensivo nei loro confronti, anche per le notizie che sta-

vano pervenendo da Bordeaux, dove il Comandante Grossi aveva immediatamente deciso di proseguire la guerra a fianco dell'alleato germanico. Arillo sfoderò in quel tragico frangente insospettite doti diplomatiche. Non avrebbe restituito i nove sommergibili. Una rappresentanza degli equipaggi sarebbe rimasta a bordo e la bandiera tricolore con lo stemma sabauda avrebbe continuato a sventolare sui battelli fintantochè la situazione non si fosse chiarita. Quando fu costituita la RSI, Mussolini ottenne il rimpatrio degli equipaggi. Il Comandante Arillo, sempre in accordo con il comando tedesco, mandò 'in licenza' un equipaggio ogni tre giorni. Con lo sbarco dell'ultimo marinaio di ogni battello venne ammainata la bandiera italiana. In questo modo, fino al 22 ottobre 1943 sventolò sull'Europa l'ultima bandiera sabauda ed in territorio tedesco. Mentre 5 ufficiali e 60 tra sottufficiali e marinai non vollero aderire alla RSI, furono quindi internati in Germania, gli altri circa 400, con alla testa i loro comandanti dai nomi prestigiosi (Longanesi, Cattani, Arillo, Galeazzi, Fraternali, Lesen Aston d'Aston, Rossetto, De Siervo) rientrarono regolarmente in Italia e costituirono il nucleo fondamentale della X Flottiglia M.A.S. Il Comandante della X Flottiglia M.A.S., Junio Valerio Borghese, affidò immediatamente ad Arillo il comando di tutto il Reparto Navale, con l'incarico di cercare di recuperare quanto possibile in fatto di naviglio e di mezzi d'assalto, di riorganizzare gli equipaggi, di ricreare le scuole degli operatori dei mezzi subacquei e di quelli di superficie (i 'barchini' siluranti ed esplosivi). A metà gennaio del 1944, il Comandante Arillo era già a Terracina

con una autocolonna di autocarri con pianali a rimorchio sui quali erano stati sistemati quattro barchini, che effettuarono quattro missioni di attacco al Golfo di Napoli. Il 23 gennaio, a seguito dello sbarco degli anglo-americani ad Anzio e Nettuno, Arillo non esitò a lanciare tre barchini siluranti (uno era stato affondato da una tempesta in mare) contro quella imponente forza navale (il S. Tenente Scardamaglia in quella occasione ottenne la prima Medaglia d'Oro al Valor Militare della Marina Repubblicana). In questa sede non si possono citare le oltre centoventi missioni di guerra effettuate dai Mezzi d'Assalto, dai M.A.S., dalle V.A.S. e dai 'gamma' nel corso dei venti mesi della RSI, alcune delle quali videro Arillo in persona affrontare il nemico anglosassone su fragili mezzi. Ma verso la fine del conflitto, nell'aprile del 1945, il Comandante Arillo dette prova ancora di quel grande senso diplomatico che lo aveva contraddistinto a Danzica. Essendo a conoscenza che il comando tedesco aveva predisposto la distruzione del porto di Genova mediante la collocazione di circa 80 mine di enorme potenza distruttiva, munite di collegamenti elettrici, prima di tutto si preoccupò di renderle inoffensive mediante l'intervento subacqueo di una squadra di 'gamma' e poi diede vita ad una operazione diplomatica presso le autorità germaniche perché desistessero da quel proposito, con una completa identità di vedute con il Comitato di Liberazione Nazionale. A tenere le fila di questi incontri fra parti così diverse fu il futuro Cardinale Siri, allora Vescovo Ausiliare, con l'intervento salutarario del Cardinale Boetto e di Mons. Pesci. Il riconoscimento ufficiale di quel rischio e di quel coraggio gli ven-

ne personalmente dal Vescovo Ausiliare Mons. Siri. Ma un riconoscimento spontaneo gli venne inaspettatamente anche dalla parte avversa. Alle ore 17.00 del 26 aprile la Marina Repubblicana ammainò per sempre la sua bandiera. Il Comandante Arillo, alla testa dei suoi Marinai, marciò verso il porto. Si provocò un notevole scompiglio. Gruppi di partigiani armati, con un fazzoletto rosso al collo, si fecero largo tra la folla ed irrupero sulla bandiera. Ci fu un momento di tensione, che si infranse in mille pezzi, quando i partigiani si schierarono in formazione e presentarono le armi al Comandante Arillo ed ai Marò. Arillo, avvolta la bandiera tricolore della RSI attorno ad un mitra, l'affondò nelle acque del porto. Poche ore prima aveva diramato l'ordine per quella che chiamò "Operazione Onore". Tutti i Mezzi d'Assalto, i M.A.S. e le V.A.S. erano usciti in mare per un'ultima missione di guerra, per la maggior parte di loro senza ritorno. La Regia Marina lo imprigionò, lo processò, lo radiò dai ruoli, gli tolse le decorazioni. Con l'avvento della Repubblica, la nuova Marina Repubblicana e le nuove generazioni di Ufficiali restituirono al Comandante Arillo la Medaglia d'Oro e quelle d'Argento e di Bronzo, restituirono al Comandante Arillo il grado di Capitano di Corvetta, quelle decorazioni e quel grado che aveva conquistato sul mare, in guerra. Poi la Marina, silenziosamente e senza clamore, lo iscrisse nella riserva navale e lo promosse Capitano di Fregata prima e Capitano di Vascello poi. Arillo non lo disse mai a nessuno: voleva rimanere per sempre, per i suoi marinai, il Capitano di Corvetta comandante del sommergibile Ambra e dei reparti navali della X Flottiglia M.A.S.

Alla sua morte, la Marina Militare gli ha tributato onori solenni, quasi un'apoteosi. I suoi marinai, gli ex operatori dei Mezzi d'Assalto, radunati sul sagrato della chiesa di piazza Benedetto Brin, lo hanno salutato per l'ultima volta con il loro "Decima, Comandante!..." e l'hanno visto sfilare nella sua bara deposta sull'affusto di un cannone, avvolta nella bandiera della Marina Militare, preceduto dalla Banda della Marina, da un picchetto armato di marinai, seguito da uno stuolo di Autorità civili, con due Sindaci fasciati dalla sciarpa tricolore, dall'Ammiraglio Comandante del Dipartimento dell'Alto Tirreno unitamente ad uno stuolo di altri Ammiragli ed Ufficiali, dai gonfaloni della Provincia e del Comune, dagli stendardi del Nastro Azzurro di cui era il Presidente Nazionale, di tante Associazioni d'Arma, dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia. Tra tutte queste bandiere, un piccolo e consunto gagliardetto: quello della Scuola dei Mezzi d'Assalto, dei suoi Mezzi d'Assalto. Lo reggeva un giovane alfiere, nipote di un pilota di quei 'barchini', scomparso nelle foibe dell'Istria. Alla fine della cerimonia in chiesa, prima che la Marina si impossessasse del suo Eroe e lo sottraesse ai suoi vecchi assaltatori, uno di loro, forse il più vecchio, si è avvicinato alla Vedova, Signora M. Agnese, e le ha consegnato una rosa rossa dicendole: "È la rosa del nostro scudetto. È quella di Teseo Tesei; per noi della X Flottiglia M.A.S. la morte ha il profumo di una rosa".

Comandante Ing. Sergio Nesi

**COMANDANTE  
MARIO ARILLO:  
PRESENTE**

# COLLISIONE FRA IL C.B. 19 DELLA X<sup>a</sup> FLOTTIGLIA MAS ED UNA MOTOZATTERA DELLA KRIEGSMARINE

A Trieste dopo il montaggio del periscopio, della sfera idrofonica e della riverniciatura esterna dello scafo, il sommergibile C.B. 19, continuò le esercitazioni entro la rada e solo durante gli allarmi aerei usciva fuori della diga. Si eseguivano: rapide immersioni, risalite a quota periscopica, navigazioni subacquee a varie profondità, rilievo di natanti rumorosi, che navigavano nel raggio di 3 o 4 miglia, con la sfera idrofonica e quanto altro poteva risultare utile all'addestramento dell'equipaggio. Durante queste esercitazioni si verificarono diverse avarie alle macchine e alla strumentazione, che venivano prontamente eliminate dagli operai della Caproni. Ci fu consegnata la Bandiera di combattimento e dopo la perdita del C.B. 16, operante nell'alto Adriatico (era di base a Pola) il C.B. 19 fu trasferito a Pola. Il Comandante era tipo austero, incuteva soggezione a tutto l'equipaggio di bordo; per Lui ero come un fratello: era venuto da Betasomm perché dopo l'8/9/43 lo destinarono al sommergibile Beilul, a quel tempo in cantiere a Monfalcone; un bombardamento distrusse il battello e Lui fu destinato a far parte del gruppo C.B. di Trieste.

A Pola trovammo un'efficientissima officina con siluristi specializzati; furono controllati i tubi di lancio esterni: calibro ed allineamento con l'asse longitudinale del battello.

Furono eseguiti lanci di siluri con la testa di esercizio; dopo il lancio, a fine corsa, il siluro restava a galla con la testa fuori dell'acqua. Una motobarca fungeva da

bersaglio ed alla fine dell'esercitazione recuperava i siluri lanciati.

Durante le nostre esercitazioni andarono perduti due siluri perché non funzionò l'alleggerimento della testa.

L'addestramento a Pola, si perfezionò: si fecero missioni fittizie di tre giorni; ci recavamo nei pressi delle isole di Brioni; di notte si pendolava fra due punti distanti 10 miglia, alla velocità di 5 nodi, si ricaricavano le batterie, a turno si saliva in torretta a fare la vedetta e respirare aria pura; di giorno si andava sul fondo a riposare ed aspettare il ritorno dell'oscurità per riemergere. Nel frattempo vennero a Pola il C.B.17, il C.B. 18 e il Comando del Gruppo con un Tenente di Vascello (napoletano): anche Lui l'8/9/43 si trovava a Bordeaux ed era destinato al comando del Beilul.

I siluristi approntarono sei ordigni destinati ai nostri battelli.

Il Comando in accordo con i nostri alleati decise una missione con la partecipazione delle tre unità.

Per tale data e ora i battelli dovevano essere riforniti di tutto il necessario per vivere a bordo per 3-5 giorni.

I siluristi già dall'alba del 30 Marzo erano in movimento per caricare i siluri nei tubi di lancio dei tre battelli essendo i tubi di lancio fuori bordo i siluri erano soggetti alla pressione idrostatica relativa alla profondità che il mezzo li avrebbe portati, per cui era necessario assicurarsi che nella camera dei giroscopi non potesse entrare acqua. Per avere questa certezza si procedeva così: ci si recava in una zona in cui c'era una profondità di 40 metri, si andava

sul fondo, si sostava 30 minuti, si tornava alla Base; i siluristi aprivano lo sportello della camera dei giroscopi e se non era entrata acqua lo richiudevano ed il siluro era giudicato idoneo altrimenti lo riportavano in officina.

Prima dell'imbarco dei siluri sul C.B.19, durante il consueto giro di controllo mattutino vidi dell'acqua in sentina, sotto il motore termico; ne ricercai la causa e vidi uno sgocciolamento proveniente dal bocchello di riempimento del serbatoio d'acqua dolce del circuito di raffreddamento del termico. Immersi il dito e sentii che era acqua salata. Il motore termico era un Isotta Fraschini da 80 cavalli, come quelli delle autocorriere e degli autotreni, però non aveva la dinamo in quanto non era necessaria; non aveva il motorino d'avviamento perché si usava il motore elettrico di propulsione, però al suo posto c'era installato un volano che a mezzo di una manovella e degli ingranaggi veniva portato ad elevato numero di giri in modo da accumulare una notevole energia cinetica, quindi tramite una levetta si innestava sull'albero motore e realizzava l'avviamento; mancava anche il tradizionale radiatore degli autoveicoli che era sostituito da un tubo fuori scafo in cui circolava l'acqua da raffreddare.

Lo provai varie volte a manovrare quell'aggeggio ma riuscii una sola volta ad avviare il motore, perché era caldo in quanto aveva da poco ultimato la carica delle batterie. Dedussi subito che il suddetto tubo fosse forato. Avvisai il Comandante e nel giro di pochi minuti fu decisa la sospen-

sione della missione del C.B.19. I battelli 17 e 18 partirono come stabilito appena scese la notte il 30 marzo 1944. Il C.B. 17 non fece ritorno. Il C.B. 18 ritornò nella notte tra il 3 e il 4 Aprile.

Raccontarono che nella notte fra l'uno ed il due Aprile sbarcarono i due sabotatori sulla costa Marchigiana, presso Cattolica; nella giornata del 2 Aprile, poggiati sul fondo sostituirono la guarnizione sulla testata del termico e che nella notte seguente subirono 23 attacchi aerei senza subire danni. Il personale del C.B. 18 fu mandato in licenza premio ed il battello fu messo in revisione.

Il C.B. 19, per riparare il tubo di refrigerazione, fu messo all'asciutto.

Vicino alla nostra Base (alla distanza di circa 2 miglia c'era un cantiere privato che aveva uno scivolo in cemento che a mezzo di una slitta ed un argano poteva mettere fuori dell'acqua natanti della lunghezza di venti metri; portammo là il battello e in due giorni il lavoro fu eseguito.

Dopo questo rattoppo il Comandante del Gruppo decise di mandare il C.B. 19 nei cantieri di Trieste per eseguire tutti quei lavori che per fretta e deficienza di mezzi idonei, a Pola non si erano mai eseguiti. Fra questi lavori c'erano in particolare i seguenti:

- sostituzione del refrigerante del termico;
- revisione del quadro di manovra elettrico;
- rumorosità manovra sfera idrofonica;
- eliminare infiltrazione acqua da passaggio a scafo comando sfera idrofonica;
- Allineamento motori di propulsione fra loro ed il riduttore di giri (di continuo i giunti elastici di accoppiamento andavano in avaria)
- revisione delle pompe assetto.

Con l'occasione del viaggio il Comando del Gruppo ci fece imbarcare un sergente ra-

diotelegrafista trasferito a Trieste. Il Comandante volle portarsi dietro anche la Sua ordinanza. Quindi oltre al normale equipaggio avevamo 2 persone in più, oltre i bagagli. La durata dei lavori era prevista per 15 giorni. Appena buio salpammo alla volta di Trieste. Fuori dello sbarramento alla radice della diga facemmo l'immersione per aggiustare l'assetto, quindi risalimmo in superficie e il Comandante disse di preparare il termico.

A bordo fummo sistemati in questo modo:

- il Comandante sul boccaporto di prora con mezzo busto fuori;
- il segente radiotelegrafista, con il binocolo e lampada di segnalazione, sulla torretta;
- il nostro radiotelegrafista, un friulano, alla girobussola ed al telecomando del timone verticale;
- il motorista alle pompe assetto
- io al quadro di manovra.

L'ordinanza, dopo avere aiutato il collega e compaesano (entrambi erano di Castellammare di Stabia), andò, fornito di binocolo, in torretta a fare la vedetta.

Appena fummo tutti sistemati il Comandante disse: .. "avanti mezza, Rotta 340°"; io avvia il termico ed il radiotelegrafista orientò il timone finchè la girobussola segnò 340. Dopo poco notai che il rumore proveniente dalla sala macchine non era il solito quindi mi alzai, aprii la porta di comunicazione (non stagna) e il mio viso fu investito da una rovente folata irrespirabile e il fruscio che avevo inteso prima era assordante, inoltre nonostante fosse accesa la lampada, in sala macchine non vedevo i motori. Saltai al boccaporto di poppa, aprii il portello e vidi che il tubo di scarico del termico aveva la valvola a farfalla chiusa. Lasciai il portello aperto, piombai a basso, diedi un "papagno" al motorista e mi precipitai, trattenendo il respiro

ad aprire la farfalla. Il papagno è il pugno del Direttore di Macchina con il pollice in alto in movimento veloce dall'alto verso il basso in direzione della spalla destra del motorista. Il rumore cessò all'istante, il tecnico riprese il consueto ritmo; i gas di scarico che invadevano la sala macchine, essendo molto caldi uscivano in alto dalla porta e si incanalavano verso il boccaporto di poppa, mentre l'aria fresca scendeva dal boccaporto di prora, bonificando l'ambiente. Mi sedetti e guardai il motorista che mi fece un sorriso mortificato e alzò le spalle fino all'altezza delle orecchie come per dirmi "scusatemi se ho sbagliato!". Dopo una decina di minuti sentii l'aria fresca scendermi sulle orecchie, guardai le macchine, il fumo era uscito completamente, quindi richiusi il portello di poppa e la porta di comunicazione fra i locali, l'aria comburente per il motore termico passava sotto la paratia nel vano della sentina. Il Comandante non ha mai saputo dell'incidente della farfalla chiusa. Noi tre in Camera di Manovra stavamo in silenzio, mentre in torretta parlavano, ed io avendo dimenticato l'accaduto di poco prima col pensiero alla perdita del C.B. 17 il cui D.M. era un bergamasco col quale avevo condiviso per 16 mesi tutte le vicende in comune; il Corso allievi Ufficiali, la Scuola sommergibili, la prigionia in Germania, l'adesione all'Esercito del Gen. Graziani. Il trasferimento alla Marina della R.S.I., ed infine sui sommergibili C.B. Fui distratto dalla voce del Comandante che diceva al segente: "Rispondi al segnale, sono Tedeschi..". Il Comandante sapeva che in mare c'era un convoglio della Kriegsmarine di ritorno da una missione posa-mine. Poco dopo il Comandante dice: "Fai il segnale! fai il segnale! Quegli imbecilli ci vengono addosso". E infine urlò: "Nando! Fema!". Allungai la mano e azzerai la le-

*continua a pagina 8*

1° NOVEMBRE 2010

**Una delegazione della Segreteria Nazionale di Milano, sarà presente al Campo X per le celebrazioni dei Caduti. Per maggiori informazioni contattate la Segreteria.**



segue da pagina 7

## Collisione fra il C.B. 19...

vetta che agendo sulla pompa spinta nafta intercetta il gasolio; il termico si fermò all'istante, ma il battello vibrò e si udì uno schianto come quando si scontrano due vagoni ferroviari in manovra. Il battello iniziò ad inclinarsi sulla sinistra; il Comandante urlò: "Fuori i battellini, fuori i bagagli; fuori tutti: abbandoniamo il battello!" Mentre il motorista ed il radiotelegrafista eseguivano gli ordini io guardavo intorno: acqua in camere di manovra non entrava andai in sala macchine e tutto era in ordine; chiusi la farfalla e mi dissi: "Il battello non può affondare!". Quindi aprii gli sfoghi d'aria delle casse zavorra di dritta (destra): l'inclinazione aveva raggiunto 15 - 20°, in pochi secondi tornò orizzontale. Poco prima il Comandante gridava: "Nando! Nando! Pazzo vieni fuori!". Salii sulla scaletta di prora, i due battellini erano a un paio di metri dal C.B. Su uno c'erano il Comandante, l'ordinanza ed i bagagli, sull'altro gli altri tre. Il battello aveva assunto la posizione di "emersione", con la prora più alta del normale. Senza parlare salirono a bordo con i bagagli, e con i battellini a rimorchio prendemmo la strada di ritorno a Pola con il motore elettrico a bassa velocità. Il Comandante mi

informò sull'accaduto: il sergente avvistò il convoglio tedesco che contemporaneamente ci chiese il nominativo; fu risposto al segnale e la motosilurante tedesca devì e ci evitò ma la motozattera che seguiva virò solo dopo le nostre ripetute segnalazioni e dato che sono natanti senza chiglia girò su se stessa e con la sua poppa ci urtò causando le falle. Il convoglio tedesco era costituito da una motosilurante di guida e di scorta e da due motozattere addette al trasporto e alla posa delle mine. Sulla via del ritorno la motosilurante venne sottobordo e chiese al nostro Comandante se avevamo bisogno d'aiuto al che fu risposto "PICCHE". Con quella velocità saremmo giunti a Pola di giorno, con l'esperienza fatta un'ora prima pensai che col termico avremmo potuto navigare anche se lo scarico era 60 - 80 centimetri sommerso. Il Comandante approvò l'idea, e tramite la frizione avviai il motore che iniziò subito a sfiatare il gas nell'interno, ma aprii subito la farfalla e tutto procedette come previsto. Il motore elettrico avendogli aumentato i giri diventò subito generatore e si mise a caricare le batterie, quindi lo distaccai. Giungemmo alla base alle 03. Il Comandante avendo battuto il petto accusò un dolore persistente andò in ospedale in osservazione, poi andò in convalescenza e successivamente, non

avendo aderito al passaggio alla Xa Flottiglia Mas fu trasferito altrove. Al comando venne un Guardiamarina Marchigiano, nativo di Ortona, ex Comandante del C.B. 17, con il quale portammo il battello nel predetto cantiere privato ove fu eseguita la eliminazione delle falle.

Riprendemmo subito le esercitazioni per l'addestramento dei sabotatori che portavamo di notte sull'isola di Brioni e li riprendevamo nella notte successive.

Mi fu chiesto varie volte, da colleghi e altri Ufficiali della Base: "... la collisione era evitabile?" Rispondevo: "Non commento! Io ero il Direttore di Macchina! Non ero io il Comandante!".

SEMPRE X<sup>a</sup>

Fernando Uffreduzzi

Stroncone (TR), 28/08/2010



Fonte: famiglia Zamburino

## 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 13 - Ottobre 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, Com. Ing. Sergio Nesi,  
Sergio Pogliani, Marco Romagnoli, 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 citate): fonte Marco Romagnoli, famiglia Zamburino e Associazione Combattenti Decima Flottiglia Mas di Milano. Produzione originale: Associazione Combattenti Decima Flottiglia Mas di Milano.

Finito di stampare nel mese di Ottobre 2010.