



ANNO V - NUMERO 26 - MARZO / APRILE 2013

OPERAZIONE "MALACHITE"

Settanta: tanti sono gli anni passati dal tragico affondamento del Sommersibile Malachite, colpito "al cuore" alle ore 11,00 del 9 febbraio 1943, dal sommergibile olandese Dolfijn, di ritorno da una missione sulle coste algerine che doveva trasportare undici incursori ed N.P. del Battaglione San Marco, con lo scopo di distruggere il ponte ferroviario di El Kejur.

La X Flottiglia Mas ha ricordato i 35 marinai, inabissati con il sommergibile, con una cerimonia che si è svolta di fronte alla costa di Cagliari, e contemporaneamente davanti a Capo Spartivento, considerato dalla Marina Militare, uno dei suoi "santuari". Solo 8 membri dell'equipaggio si salvarono dal siluramento del Malachite che giace, da allora, a 124 metri di profondità. Mentre gli istruttori subacquei Massimiliano Orel, Stefano Di Cosimo e Andrea Roberta Lugnani si immergevano per posare sul relitto il Tricolore, gli associati della Decima Flottiglia Mas coadiuvati militarmente da una motovedetta della nostra Marina Militare, rendevano gli onori ai Caduti. La corona d'alloro con una rosa rossa, dopo la Preghiera del Marinaio, e la benedizione impartita da don Alessandro Amodeo, veniva lanciata in mare da Gianluca Pusceddu e dal veterano operatore subacqueo (SLC) Capo Piero Caravano. Presenziava il Medagliere Nazionale della Decima Flottiglia Mas, il Presidente Veterano del Barbarigo Fabio

continua a pag. 8

IN QUESTO NUMERO:



IL TESCHIO E LA
ROSA
A PAG 7



RICORDIAMO IL
MALACHITE
A PAG. 8



MARINAI,
DONNE E GUAI...
A PAG. 5



LA MICOPERI AL RECUPERO DELLA COSTA CONCORDIA

Da oltre un anno il gigantesco scafo della Costa Concordia giace adagiato su di un fianco, infilzato su di uno scoglio dell'isola del Giglio. Da alcuni mesi una grande scritta appare su di un pontone collegato a quello scafo: "MICOPERI" e centinaia di specialisti sono impegnati nella durissima impresa di raddrizzarlo e di rimorchiarlo in un porto del continente per la sua demolizione.

Durante questi mesi non ho letto nei giornali, né visto e udito per televisione, alcunché di particolare sulla storia di quella Società, peraltro nota in tutto il mondo dei recuperi subacquei. Invece a me personalmente quel nome ha richiamato alla memoria non solo le sue modeste origini, ma specialmente il ricordo degli uo-

no del Genio Navale, M.O.V.M. per avere messo fuori combattimento la Nave da Battaglia Queen Elizabeth nel porto di Alessandria d'Egitto. Makaus e Marceglia, due eccezionali uomini d'azione, pensando di dovere ampliare gli orizzonti dei piccoli recuperi navali e quindi di potere affrontare importanti rischi economici, si posero come primo grande obiettivo il recupero dell'incrociatore Trieste di 10.000 t., affondato capovolto dalle 120 bombe sganciate da 24 bombardieri inglesi il 10 aprile 1943 nelle acque de La Maddalena. Marceglia progettò e diresse personalmente quello che è stato definito "un capolavoro di ingegneria" e il Trieste fu riportato a galla, quasi intatto.

Makaus completò l'operazione vendendo il relitto alla Spagna con notevole profitto.

Nella primavera del 1951, reduce dalle sue traversie, il Capitano del Genio Navale Nino Buttazzoni, già comandante degli N.P. si incontrò a Milano con



LA MICOPERI AL RECUPERO DELLA COSTA CONCORDIA

mini che ne furono protagonisti, tutti provenienti dalla Marina Militare e, in particolare, dalla X Flottiglia M.A.S. Il ...capostipite di quegli uomini è stato Giovanni Makaus, il capitano commissario dell'incrociatore Raimondo Montecuccoli durante i tre anni (1940-43) in cui io fui imbarcato su quella nave. Un carissimo amico. Lasciata la Marina al termine della guerra e dandosi alla libera professione, divenne l'amministratore di una società di recuperi marittimi nata a Cagliari nel 1946, la MICOPERI, così chiamata dal nome del titolare Minio Contivecchi (Minio Contivecchi Recuperi).

Makaus ristrutturò l'azienda, rafforzandola con personale di altissima esperienza in materia subacquea proveniente dai ranghi della Marina e in particolare dai Mezzi d'Assalto della X Flottiglia M.A.S., arruolando come Direttore Generale Antonio Marceglia, il Capita-

Makaus e Marceglia ed entrò a far parte della MICOPERI (nella quale il primo era l'Amministratore Delegato e il secondo era il Direttore Generale) come Direttore Tecnico.

Lo staff era completato dal Capitano Manardi (già della Divisione Monterosa) come Segretario.

Acquistata e attrezzata la nave appoggio Giovenale, la MICOPERI vinse subito dopo, nello stesso anno 1951, una gara per il recupero della motonave Mario Roselli di 6835 s.l., affondata da aerei inglesi nelle acque dell'isola di Corfù il 10 ottobre 1943 con a bordo alcune migliaia di prigionieri italiani. Il relitto giaceva a circa 30 metri di profondità. Il personale specializzato fu trasferito dalle acque de La Maddalena al termine del recupero del Trieste.

E' interessante rileggere quanto ha scritto Buttazzoni

nel suo bel libro "Solo per la Bandiera" (Ed. MURSIA – Milano – 2002 – pag. 136) per accertarsi quanta di quella tecnologia, esperienza e strategia adottate dalla MICOPERI per i recuperi del Trieste e del Mario Roselli sotto la direzione di Marceglia e di Buttazzoni, sia ora trasferita all'isola del Giglio per il recupero della Costa Concordia.

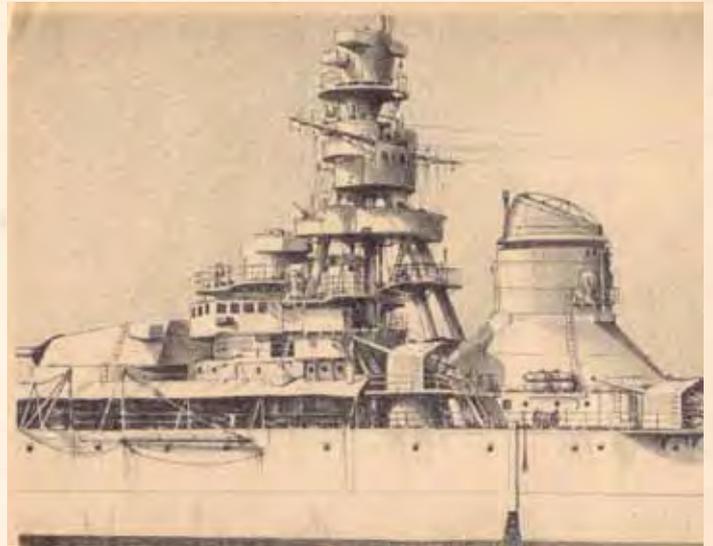
«Sono necessari 18 mesi di duro lavoro: lo scafo è affondato su un fianco. Il progetto di recupero prevede la chiusura dei boccaporti delle stive, rendendo stagni i doppi fondi e il maggior numero di locali interessati all'operazione. Vengono costruiti grandi tamponi in acciaio a chiusura delle stive e saldati elettricamente sott'acqua. Solo per questa fase di preparazione siamo impegnati per circa un anno.

La prima manovra consiste nel rigalleggiamento del relitto, sempre in posizione a 90°. Per assicurare stabilità al complesso vengono sistemati lateralmente alcuni cilindri in acciaio e in corrispondenza delle stive vengono poste delle valvole di sicurezza. Così la Mario Roselli rigalleggia con una fiancata al sole.

Inizia poi il lavoro di preparazione per il raddrizzamento che consiste nel fare ruotare la nave di altri 90°. Dopo vari tentativi, la manovra finale riesce perfettamente.

Inizia un frenetico lavoro di manutenzione di tutti i macchinari e viene effettuata una completa pulizia di tutti i locali, con l'aiuto di oltre quattrocento persone assunte in zona. E' un vero trionfo della tecnica italiana, un motivo d'orgoglio per i tecnici e gli ingegneri e un buon affare per nostra società". Buttazzoni rimase a bordo della motonave che fu rimorchiata a Brindisi, dove la FIAT l'acquistò per adattarla al trasporto delle sue vetture, "con un buon guadagno per tutti" –

Il lavoro non conobbe più soste. Con la Giovenale si



L'INCROCIATORE TRIESTE

trasferì nel golfo di Patrasso ed effettuò un interessante recupero di un relitto che fu rimorchiato nel porto di Ancona dove la MICOPERI allestì un cantiere.

Nel 1953 partecipò a una gara in Tunisia, nella quale – scrive Buttazzoni – "era stata messa all'asta una zona di mare che si estendeva praticamente dall'isola di Gerba a Capo Bon e comprendeva tutti i relitti delle navi affondate in quella zona durante la guerra", in particolare la zona delle isole Kerkennah, tragicamente a noi nota per la distruzione di un importante convoglio italo-tedesco.

Con due navi appoggio e imbarcazioni minori la MICOPERI si trasferì in Tunisia con base a Sfax e per tre anni operò in mare aperto nelle acque di quelle isole. In un primo tempo furono solo localizzati i vari relitti per identificarli. Tra essi fu scelto il relitto di un piroscafo tedesco, l'Arpa, che fu riportato a galla in un paio di mesi e che fu usato come base in mare e deposito dei rottami di ferro e di metalli pregiati, poi trasportati agli altoforni in Italia. La forza operativa subacquea era costituita da una diecina di palombari e sommozzatori già della X Flottiglia M.A.S., tra i quali il sergente palombaro Luigi Barla, MAVM nella tragica spedizione a Malta del 26 luglio 1941 come 2° pilota dell'SLC pilotato dal T.V. Francesco Costa (l'altro SLC era quello del Maggiore del GN Teseo Tesei e del 2°c. palombaro Alcide Pedretti). C'era pure tra i sommozzatori Gamma il s.capo Giuseppe Guglielmo, anche lui MAVM, che aveva partecipato alle operazioni del 19 maggio 1942 contro Malta, sbarcando nell'Isola trasportato dall'MTSM 218 del T.V. Giuseppe Cosulich e del 2°c. Aldo Pia (l'altro MTSM 214 che trasportava il patriota maltese Borg Pisani era pilotato dal S.T.V. Ongarillo Ungarelli e dal s.capo Arnaldo DeAngelis). Buttazzoni e Guglielmo furono protagonisti di un ritrovamento particolare. Nel corso della citata distruzione del convoglio alle Kerkennah il 16 aprile 1941 andarono perduti, tra le varie unità, anche il cacciatorpediniere italiano Tarigo (affondato dal cacciatorpediniere inglese Mohawk) e lo stesso Mohawk (silurato e



COMANDANTE NINO BUTTAZZONI



MOTONAVE MARIO ROSELLI

affondato dal Tarigo in un duello all'ultimo sangue). Immediatamente dopo la battaglia, Guglielmo, assieme ad altri sommozzatori, si era portato sul relitto della caccia inglese per cercare il cifrario e le attrezzature di un possibile radar, ricerche infruttuose. Ora lo stesso Guglielmo aveva convinto Buttazzoni a tornare su quel relitto.

Buttazzoni, da buon ingegnere navale, localizzò l'alloggio del comandante e, dopo numerosi tentativi con molti sforzi per le incrostazioni che si erano accumulate sui cardini, la cassaforte fu rinvenuta nascosta dietro la porta. Furono recuperati i cifrari e un pezzo di quarzo di notevoli dimensioni di uso ignoto. Dal Tarigo furono recuperate solo le eliche e i condensatori. Le stesse operazioni furono ripetute sul relitto del C.T. Baleno.

Nel corso dei tre anni di recuperi in quelle acque furono raccolte in cassette di legno molte ossa e piastrelle di riconoscimento sparse un po' dovunque. Dato il fazioso ostracismo dei governi italiani dell'epoca che rifiutarono di accogliere in Italia i resti mortali di quei marinai caduti, le cassette furono accolte dalle Autorità francesi sul loro sommergibile Morse e fu realizzato un cippo a futura memoria.

All'inizio del 1957 la MICOPERI era ancora alle Kerkenah, quando Makaus e Marcegaglia da Milano richiamarono urgentemente Buttazzoni, al quale lascio la parola data l'importanza internazionale di quanto stava accadendo.

«E' da poco terminata la guerra tra Egitto e Israele, che ha visto l'intervento anche di Francia e Gran Bretagna. Nasser ha bloccato il canale di Suez, affondando un numero imprecisato di navi. La SMIT di Rotterdam, la più grande società di salvataggio del mondo, è stata incaricata dall'ONU di provvedere alla 'pulizia' del canale. Il lavoro è enorme e molto complesso e stanno cercando la collaborazione delle più importanti società specializzate in Europa. Per l'Italia ci siamo noi e la Tripcovic di Trieste.

Il passaporto di Makaus è scaduto e sono quindi io a partire per l'Olanda, dove concludo le trattative. Rientro a Milano esultante, poi raggiungo la Tunisia.

Contatto gli equipaggi per verificare la loro disponibilità e chiedo che rimangano solo i volontari.

segue il prossimo numero



UNA VERGOGNA TUTTA ITALIANA



Trecentosessantasei: questi i giorni che i due BRAVI fucilieri italiani del Reggimento San Marco, Massimiliano Latorre e Salvatore Girone, hanno trascorso in India. L'accusa è quella di "avere ucciso due pescatori", il 15 febbraio 2012, "scambiandoli" per pirati, nell'esercizio della funzione di Nucleo Militare di Protezione (NMP) imbarcato sulla motonave mercantile Enrica Lexie. Non nominiamo il "navigante responsabile mercantile di questa" meglio non farlo.

Una vicenda caratterizzata da una lunga serie di tentennamenti classici dell'italietta attuale formata da piccoli uomini incapaci senza coraggio e dignità. Non vi siete mai chiesti se invece di essere due nostri Marinai, fossero stati inglesi o americani.....???

MARINAI . DONNE E GUAI

A Villa Frumento (Liguria), di proprietà della soprano Margherita Carosio, fu istituito il Comando di un "notissimo Reparto" della Decima Flottiglia Mas: e vi alloggiarono un Comandante M.O.V.M. (non era Borghese) un altro Comandante subalterno al suddetto, 17 Marò ed una volontaria S.A.F.

----- omissis -----

Poi un giorno arrivò "Lei" e il Comandante subalterno, che da adesso chiameremo sempre "nostro Comandante" finì sotto la Commissione d'inchiesta.

"Lei" era una splendida fanciulla, bruna ventenne: Arrivò al Comando una mattina per ottenere un permesso di usufruire di uno dei mezzi militari per raggiungere San Remo. Parlo con il "nostro Comandante" dopo che il maresciallo le aveva negato il permesso. Il nostro Comandante le disse di passare nel pomeriggio. Prese informazioni, ne parlò con il sottufficiale e concordarono per rilasciare l'autorizzazione.

Poi, il nostro Comandante andò a Savona con Stefani ed Omodeo e tornò a notte inoltrata. Nella sala del primo piano l'attendeva la Volontaria S.A.F. agitata e paonazza. "Comandante, e là nella vostra camera da letto... si è chiusa a chiave e fa andare la radio a tutto volume...deve essere matta..."

"Ma chi?"

"Quella ragazza che questa mattina ha fatto tutto quel putiferio per andare a San Remo":

"Ma non le avete dato il permesso per partire con il primo mezzo?"

"Sì, l'ha preso ed ha detto che non aveva più fretta; è tornata verso sera e vuole vedervi; le abbiamo detto di no e lei è corsa per le scale, si è infilata nella vostra camera e si è messa a cantare; poi ha acceso la radio ed adesso la sentite.....Non potevamo sfondare l'uscio, se no la Margherita

(Carosio n.d.r.) ci avrebbe fatto tanti di quei do di petto da diventare sordi: Specie dopo quello che avete fatto in camera da pranzo....":

(Inciso. La camera da pranzo era dipinta ad affreschi, raffiguranti, su tutte le pareti, alberi, cieli, nuvolette, rondini in volo ecc. La scena riusciva a bloccare la digestione al Comandante, che pensò bene di far dare di bianco al tutto, con tanti saluti all'arte. Poi c'era un buco nel soffitto: Uno strano buco con otto zampe attorno. Era stato un grosso ragno, immobile da un paio di giorni sullo Zenit

della scodella del Comandante, il quale perse la pazienza, prese un mitra, mirò accuratamente e sparò, facendo un centro perfetto da dieci punti. Chiuso l'inciso).

"Adesso vado io" disse il nostro Comandante, mentre nel frattempo si era radunato attorno a lui l'intero Comando, curioso di vedere come andava a finire. Gli uomini guardavano il loro Comandante in marcia verso il nemico, con ammirazione.

La Volontaria S.A.F. diventò ancora più paonazza e con un balzo si frappose fra il suo Comandante e l'uscio, con le braccia allargate: "Non andate Comandante....ho guardato prima dal buco della serratura...è nuda..".

Un battimani salutò la notizia: I marinai pregustavano già uno spettacolo da non perdere e si schierarono a semicerchio. Ma lo spettacolo fu breve, fulmineo ed imprevisto. La ragazza aprì improvvisamente la porta, spinse via con una manata nella schiena la Volontaria S.A.F., afferrò il nostro Comandante per il bavero della giacca, lo trascinò in camera e richiuse l'uscio a chiave ancora una volta. E così il nostro Comandante fu fatto prigioniero, con tutte le conseguenze del caso.

La cosa si protrasse per tre giorni: Il nostro Comandante era libero di uscire, ma la ragazza non ne voleva sapere di andarsene e si chiudeva costantemente a chiave. I marinai le portavano i pasti su di un vassoio d'argento della Margherita e si accontentavano di sbirciarla mentre, sempre nuda, allungava un braccio fuori dalla porta per



catturare i rifornimenti. Quella che ci soffriva di più era la Volontaria S.A.F., specie la notte, quando dalla sua cameretta, separata da quella del nostro Comandante da una sottile parete provvisoria di cartone, costruita per ottenere due camere da una, poteva ascoltare tutto. In tre giorni calò tre chili. Sapeva che il nostro Comandante si stava sacrificando per tutti loro, ma quell'aguzzina di ragazza proprio esagerava.

Il nostro Comandante radunò una specie di Consiglio di Guerra per decidersi sul da farsi; non poteva durare a lungo. Tutti decisero (primo esempio di democrazia) che il nostro Comandante si arrangiasse. Le avevano provate tutte: minacce



UNA VOLONTARIA S.A.F.

verbali attraverso la porta; audaci lusinghe dei "belli" della truppa: niente.

E il nostro Comandante si arrangiò: La terza mattina cercò di persuadere la stupenda virago che il gioco era durato troppo. Rise, ma poi urlò trovandosi distesa per terra, dopo che il nostro Comandante aveva effettuata una mezza "elson" da lotta greco-romana: Il pavimento era privo di regolamentare tappetino previsto per la lotta, per cui la botta fu tremenda. Ma lei rise e rise ancora: "Dio mio, come sei forte !..."

Questa volta i marò ebbero libero ingresso, dopo che la Volontaria S.A.F. aveva provveduto a nascondere i bersagli principali della ragazza dagli sguardi incendiari della Marina Militare. La fanciulla fu portata in ospedale, ove le ingessarono il ginocchio sinistro. Dopo sette giorni, fu imbarcata su un auto e spedita a San Remo, presso l'amato bene.



L'amato bene, vedendosi arrivare così conciata la ragazza, penso bene di denunciare il fatto alle Autorità Militari. - L'Autorità Militare massima non era altro che Mario Arillo (M.O.V.M.) che girò la patata al Comandante J.V. Borghese. (M.O.V.M.) E così dopo una settimana il "nostro Comandante" si dovette presentare a Lonato (Brescia) davanti ad una Commissione di inchiesta presieduta dallo stesso Borghese.

Il Comandante Uxa, quale Pubblico Ministero, si mise ad urlare che era una vergogna, uno scandalo, una roba da degradazione sul campo. IL Comandante Borghese si fece raccontare i fatti e il nostro Comandante li raccontò. Arrivato al punto in cui fu rapito da una splendida fanciulla nuda. Disse alla Commissione: "avrei voluto vedere anche San Giuseppe come si sarebbe comportato. Voi cosa avreste fatto ?"

La Commissione si consultò brevemente e concluse, alla unanimità, che avrebbe fatto altrettanto. Uno dei Commissari (non si è mai saputo il nome) commentò che, invece di tre, poteva aspettare quattro giorni.

Che fretta c'era?

QUALCHE PAROLA SUL SIMBOLO DELLA DECIMA.

Un teschio con una rosa in bocca.
Cosa significa? Cosa vuol dire?

Molti hanno chiesto e continuano a chiedere: "Va bene il numero romano che identifica la flottiglia; va bene l'azzurro sullo sfondo che richiama il colore del mare ma, perchè, posto all'apice dello scudetto c'è il teschio con una rosa tra i denti? cosa significa?"

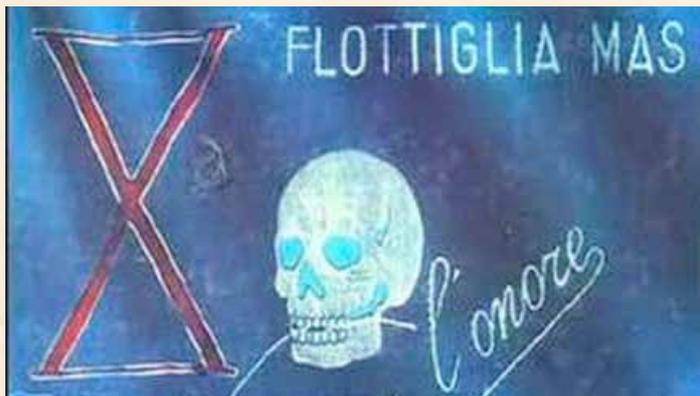
L'idea dello "scudetto" con il teschio e la rosa rossa venne ricordando il Comandante Todaro, Medaglia d'Oro, una della figure leggendarie della "Decima". Todaro, come Teseo Tesei, un altro dei nostri eroi, aveva lasciato negli uomini della "Decima" una traccia profonda e indelebile. Todaro



era il mistico di un determinato tipo di vita, che cercava, più che la vittoria, la bella morte. "Non importa, "diceva" affondare la nave nemica.

Una nave viene ricostruita.

Quello che importa è dimostrare al nemico che vi sono italiani capaci di morire gettandosi con un carico di esplosivo contro le fiancate del naviglio Avversario".



Fra l'altro, prima di cadere, aveva parlato del suo desiderio di coniare un distintivo dove apparisse l'emblema di una rosa rossa in bocca a un teschio. "perchè per noi", aveva detto, "la morte in combattimento è una cosa bella, profumata". Nel suo ricordo disegnammo così lo "scudetto".

--- Disse poi il Comandante Borghese---

E mai, forse, un distintivo fu "capito" e portato con tanta passione, perchè sintetizzò veramente lo spirito rivoluzionario, beffardo, coraggioso, leale, che animò, in terra e sul mare, gli uomini della "Decima".

Questo era ed è il concetto del simbolo.

Noi, marò della Decima, non eravamo eroi, come Todaro e Tesei. Non volevamo morire.

A vent'anni nessuno vuole morire!

Ma se la morte ci avesse colti in combattimento? Ecco, forse anche per noi, sarebbe stata: "una cosa bella e profumata. Come una rosa."

Decima! Per l'onore!

Presidenza Nazionale



LA X FLOTTIGLIA MAS RICORDA

segue da pag. 1

Masciadri e il Veterano Nuotatore Paracadutista Iwan Bianchini, unitamente ad altri associati. Ringraziamo la Capitaneria di Porto di Cagliari il C.V. Di Marco, in particolare il C.F. Martines e il Team Dive Explores di Quartu Sant'Elena per le due operazioni effettuate.

Cagliari, 9 febbraio, 2013



SULLA MOTOVEDETTA



CAPO PIERO CARAVANO - VETERANO OPERATORE SUBACQUEO

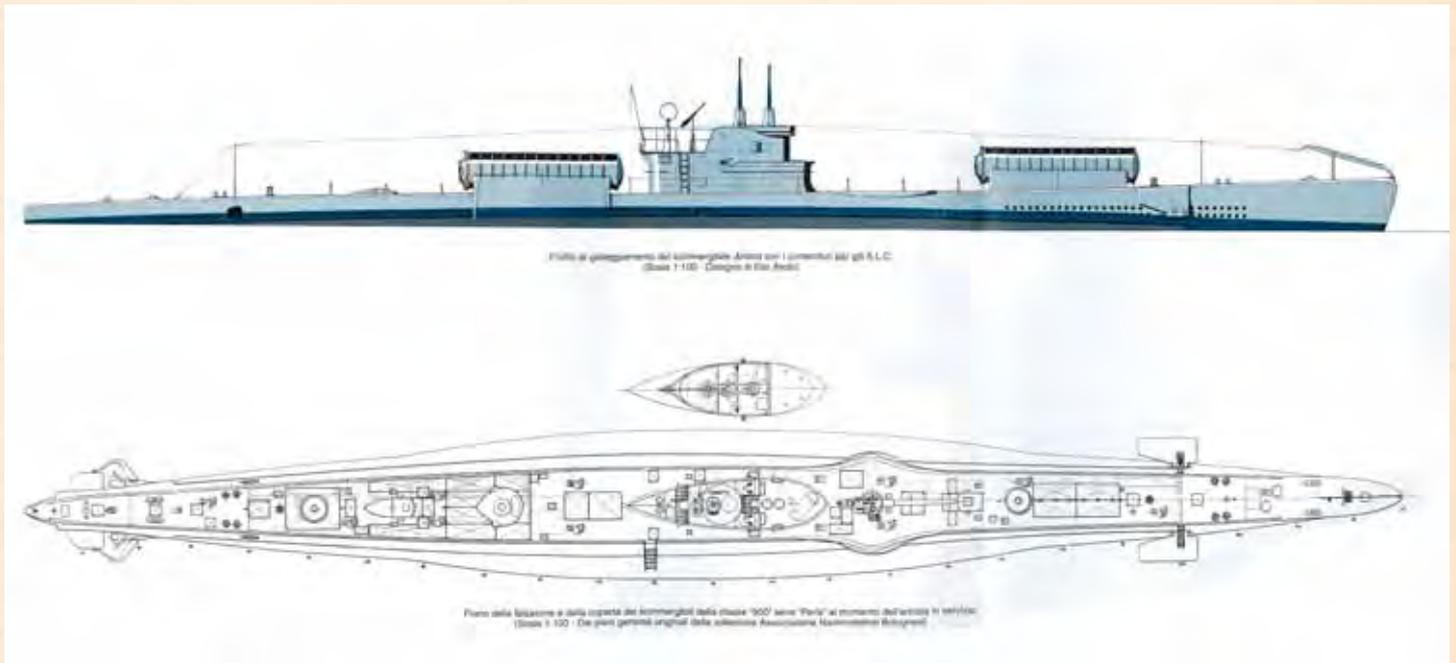


CONSEGNA DELLE MEDAGLIE D'ARGENTO



UN MODERNO SLC "DISARMATO"

I CADUTI DEL SMG. "MALACHITE"



REGIO Smg MH MALACHITE (classe PERLA)

Impostato il 31/8/1935 -Cantieri del Muggiano (SP)

Varato il 15/7/1936

Consegnato il 6/11/1936

Il 10/6/1940 e' dislocato a Taranto

(47° sq.IV gruppo)

LE OPERAZIONI:

Effettua 36 uscite operative:

22 missioni offensive-esplorative in Mediterraneo

1 missione trasporto mezzi d'assalto

13 uscite per esercitazione o trasferimento

Comandante : C.C. Renato D'Elia.

Imbarca come Comandante in 2° il T.V. Gianfranco Bazzana di Priaroggia che si distinguerà in seguito al

comando prima dello "Archimede" e successivamente del "Da Vinci" con il quale andrà a fondo meritando la M.O.V.M.

Dal 20 al 27/6/1940 - Agguato a N. di Maiorca. Il 24, a grande distanza, avvista un convoglio che non riesce ad attaccare. Al rientro da questa missione entra in arsenale per turno di lavori. Durante la sosta avviene lo scambio di consegne fra il C.C. D'Elia che assume il comando del "Giuliani" e il T.V. Enzo Zanni.

Dal 12 al 13/11/1940 - Pattuglia notturna nel golfo di Taranto.

Dal 18 al 21/12/1940 - Agguato a NE di Derna. Il 15/12, durante la navigazione per portarsi in zona, subisce l'attacco di un aereo che riesce a neutralizzare con le armi di bordo.

La notte sul **27/1/1941** - Ricerca idroponica nello stretto di Messina.

Dal 9 al 15/2/1941 - Pattuglia al largo di Bardia. Il 14 attacca una nave da guerra non identificata. Non riesce a portarsi a distanza di lancio per la superiore velocità del bersaglio.

Dal 15 al 22/3/1941 - Agguato nel canale di Cerigo. La notte sul 19 avvista un incrociatore scortato da CCTt. Alle ore 01.19, lancia due siluri che non colpiscono. Non può proseguire nell'azione perché sottoposto a violenta caccia a.s. deve disimpegnarsi in immersione.

Dal 10 al 18/4/1941 - Agguato a N del golfo di Solium. La sera del 14, alle ore 23.37, avvista un grosso convoglio che non può attaccare per la pronta reazione a.s. della scorta che gli impedisce di portarsi a distanza di lancio.

Dal 20 al 28/5/41 - Agguato al largo dell'isolotto di Gaidaro



L'EVENTO PROPAGANDATO

Dal 3 al 14/7/41 - Agguato a N di Ras Azzaz. Alle ore 20.00 del 3 avvista un grosso incrociatore contro il quale lancia subito un siluro. Udito lo scoppio dell'arma, si disimpegna in immersione. (Di questa azione non si trova traccia nella documentazione inglese del dopoguerra, sebbene da intercettazioni r.t. risulterebbe colpito un Ct della scorta).

Dal 25/9 al 5/10/1941 - Agguato al largo di Ras Aamer.

Dal 20 al 27/1/1942 - Agguato al largo di Ras Aamer.

Dall'11 al 23/2/1942 - Agguato lungo le coste della Cirenaica.

Dall'8 al 21/4/1942 - Agguato lungo le coste della Cirenaica.



CAPO PIERO CARAVANO E C.F. GIULIANO MARTINES

Dall'1 al 9/6/1942 - Pattuglia a NW di Algeri.

Dal 15 al 18/6/1942 - Agguato a NW di Algeri.

Dal 22 al 24/6/1942 - Agguato a N di Capo Blanc

Dal 16 al 17/7/1942 - Pattuglia lungo le coste tunisine. Rientra in anticipo per avaria e va in arsenale per le riparazioni e un turno di riposo all'equipaggio. Durante la sosta e in attesa della missione successiva avviene lo scambio di consegna fra il T.V. Zanni e il T.V. Alpinolo Cinti.

Dal 20 al 26/11/1942 - Agguato lungo le coste algerine. Il 24, durante un'incursione nella rada di Philippeville, alle ore 04.11, lancia due siluri contro tre piroscafi che procedono scortati. Sente lo scoppio di una delle armi. Alle 04.15 lancia un terzo siluro contro una grossa petroliera e in rapida successione un quarto. Avverte distintamente le esplosioni delle armi. (Gli atti ufficiali britannici del dopoguerra, confermano il danneggiamento di alcune unita' in quella posizione



PADRE ALESSANDRO AMODEO, MASSIMILIANO OREL, GIANLUCA PUSCEDDU, ANDREA LUGNANI, STEFANO DI COSIMO, IWAN BIANCHINI, FABIO MASCIADRI, SERGIO POGLIANI, PIERO CARAVANO



IWAN BIANCHINI, SERGIO POGLIANI, FABIO MASCIADRI, GIUSEPPE DE PLANO, STEFANIZZI GIANFRANCO

ed in quell'ora): Rientra a Cagliari dove rimane dislocato temporaneamente.

Dal 16 al 24/12/1942 - Pattuglia fra La Galite e Cap de Fer.

Dal 4 al 5/1/1943 - Agguato nelle acque di La Galite.

Dal 21 al 22/1/1943 - Pattuglia fra Capo Carbon e Bougaroni. Il 22 alle ore 04.55 avvista un convoglio diretto verso Bona. Alle ore 05.18 lancia una salva di quattro siluri. Costretto a disimpegnarsi dalla pronta e violenta reazione della scorta, mentre si immerge avverte distintamente due esplosioni. (Dalla documentazione britannica del dopoguerra nulla si rileva di questa azione).

Il 2/2/1943 parte da Cagliari con una pattuglia di N.P. incursori da sbarcare sulla costa algerina. Il 6, effettuato lo sbarco degli uomini a 9 mg da Capo Matifu, attende invano fino alle 06.30 del 7 il loro rientro. Dirige quindi per il ritorno alla sua base di Cagliari. E' gia' in vista della Costa italiana quando viene silurato.

AFFONDATO il 9/2/1943 alle ore 11.00 circa al largo di Capo Spartivento, dal Smg olandese "Dolfijn". Evita con una rapida manovra tre siluri, il quarto lo



GRAZIE ANCHE ALL'EQUIPAGGIO

colpisce al centro sulla sinistra provocandone l'affondamento in un minuto.

Sopravvivono: il comandante , 3 ufficiali, 9 sottufficiali, sottocapi e comuni.

Affondano col battello:

Ufficiali di macchina: S.T.G.N. Giovanni Rubino

- | | |
|---------------------------|------------------------|
| C° 2a cl. F. Di Corato | Sc. Esilio Lazzari |
| C° 3a cl. Giuseppe Serini | Sc. Mario Loi |
| 2°c. Corrado Cadaleta | Sc. Renato Negrin |
| 2°c. Giuseppe Cesarini | Sc. Ermelindo Orlando |
| 2°c. Mario Fossati | Sc. Carmine Passaro |
| 2°c. Giuseppe Rossi | Sc. Pasquale Picca |
| Sgt. Ruggero Casola | Sc Ottavio Sciarpella |
| Sgt. Aldo Cesca | com. Dante Baldassare |
| Sgt. Ettore Etro | com. Ermanno Bani |
| Sc. Ernesto Ariani | com. Otello Casadei |
| Sc. Sesto Andreolini | com. Alterio Cozzolino |
| Sc. Dino Buglioli | com. Elios Durazzi |
| Sc. Bruno Carotenuto | com. Sebastiano Faoro |
| Sc. Vittorio Colombo | com. Raffaele Franzoni |
| Sc. Mario Giberto | com. Vincenzo Piscopo |
| Sc. Nello Giovanetti | com. Mario Piuri |
| Sc. Angelo Lamonea | com. Bruno Raviola. |



PADRE ALESSANDRO AMODEO



LA SEDE ANNI DI CAGLIARI



CARTOLINA COMMEMORATIVA X MAS

REGIO SOMMERSIBILE MALACHITE 70 ANNI DOPO, RICORDANDO ERNESTO ADRIANI.

Troppo spesso ricordiamo i Caduti in mare in maniera generica, una cerimonia di pochi minuti, una corona, un breve discorso delle autorità di turno e tutti a casa in pace con la propria coscienza. Convinti di aver fatto il nostro dovere. Nessuno però si sofferma sulle storie personali di questi eroi, che hanno combattuto per la propria patria lasciando la vita in maniera atroce. Affondati con la propria imbarcazione dove prestavano servizio o in un sommergibile.

Marciana Marina ha subito molte perdite tra i propri abitanti, uno fra questi è il Sottocapo Ernesto Adriani. Ernesto prestava infatti servizio nella Regia Marina, a bordo del sommergibile Malachite della classe:

600 Serie Perla, varato il 15 luglio 1936.

Era il 2 febbraio 1943 quando il Malachite salpò dal porto di Cagliari, dal momento che gli era



L'EQUIPAGGIO DEL MALACHITE

stata affidata una missione di trasporto di alcuni incursori in Algeria per sabotare il ponte El Kejur. Dopo 35 missioni tra offensivo-esplorative ed addestrative era la prima volta che veniva affidata al sommergibile una missione di trasporto soldati. Con a bordo 11 incursori N.P. del Battaglione San Marco, il comandante Alpinolo Cinti navigò quindi in direzione della costa africana.

Per una serie di imprevisti, gli incursori sbarcarono in Algeria solo il 6 febbraio e a causa dei gravi ritardi decisero di rimandare l'attacco alla notte seguente. Tuttavia nessun incursore fece ritorno al luogo stabilito per il rendez-vous a causa di un violento scontro a fuoco scoppiato proprio sulla spiaggia. Sembra infatti che gli arditi incursori siano stati fatti prigionieri dal nemico dopo aver eseguito la loro missione. Gli N.P. non riuscirono a salpare dalla spiaggia i loro gommoni (tacchini *n.d.r.*) a causa del mare grosso. Per questo il comandante Cinti decise di ripartire verso il porto



AMM. ALPINOLO CINTI

di Cagliari. I nomi degli incursori rimasero segreti. Li conosceva soltanto il Comandante degli N.P. Capitano Nino Buttazzoni. Il 9 febbraio 1943 l'equipaggio del Malachite avvistò la costa sarda, ignaro però che un sommergibile olandese, il Dolfijn, stesse aspettando il Malachite, pronto a colpirlo. A questo punto il Comandante olandese Van Oostrom Soede, ordinò di lanciare tutti e quattro i siluri di prua.

Il destino del Malachite era segnato, nonostante un'abile manovra del comandante Alpinolo Cinti, che riuscì ad eludere 3 dei 4 siluri. Purtroppo il quarto colpì il sommergibile a poppavia che in pochi minuti affondò con gran parte dell'equipaggio, tra cui il marinaio Ernesto Adriani.

I familiari rimasero per molto tempo all'oscuro della tragica vicenda e ne vennero a conoscenza quasi per caso. Una mattina infatti la mamma di Ernesto, che abitava alle Sprizze, scese in pae-



I 13 SUPERSTITI DEL MALACHITE

se per fare la spesa e venne a sapere che un altro marinense, Giacomo, che prestava servizio anch'esso nella Regia Marina, era in licenza. Lo andò a trovare al Cotone dove abitava, chiedendo notizie di suo figlio che non sentiva da troppe settimane. Giacomo purtroppo sapeva benissimo che Ernesto era affondato assieme al Malachite e quindi dovette trovare la maniera più opportuna per informare la madre.

Nei mesi successivi, Francesco, padre di Ernesto, seppe invece che a Portoferraio era arrivato un sommergibile dove era imbarcato un militare scampato all'affondamento del Malachite. Per questo si diresse subito da lui, nella speranza di avere qualche notizia in più. Il militare gli svelò un aneddoto. Sembra infatti che giunti in prossimità della Sardegna il comandante Cinti ordinò di emergere mandando Ernesto di guardia in torret-

ta. Più tardi però fu inviato il cambio e dopo uno scambio di battute, Ernesto andò a riposare nelle cuccette a poppavia. Ebbene il marinaio che dette il cambio al marinense era proprio colui che stava raccontando il tutto al padre.

Ernesto aveva solo 26 anni, era nato infatti il 2 gennaio 1917 ed abitava assieme alla famiglia alle Sprizze e nei periodi di licenza era solito andare in mare a pescare. Adorava quel mare che per sempre lo ha trattenuto a sé. A settant'anni da quel 9 febbraio 1943, sono poche ormai le persone che conoscono queste straordinarie storie piene di sofferenza e per questo purtroppo vengono dimenticate.

Con questi brevi racconti speriamo di diffondere tra i giovani l'importanza e la consapevolezza di quanto siano stati essenziali i sacrifici dei nostri avi.



UNA PAGINA DI STORIA

Omissis.....

Alcuni subacquei triestini operanti a Quartu Sant'Elena dell'Explorer Team Dive Center hanno trovato la sensibilità di rendere omaggio a quanti sono deceduti con il Smg. Malachite il gg. 9/2/1943.

Così Massimiliano Orel, Stefano Di Cosimo e Andrea Roberta Lugnani si impegnano a fondo cercando di incontrare le persone che hanno vissuto da vicino questa esperienza.

Sono i Reduci della Decima Flottiglia Mas consociata con i Marinai d'Italia della segreteria Nazionale di Milano che con entusiasmo rispondono alla chiamata presentandosi il giorno 9 febbraio 2013 proprio a Cagliari per rendere omaggio ai Marinai caduti.

La commemorazione ha visto due momenti molto importanti. L'immersione dei due sub Massimiliano e Stefano, sul relitto del sommergibile per deporre un guidoncino della Decima Mas, abilmente ancorato sull'antenna di trasmissione.

Nel contempo, grazie al contributo della Capitaneria di Porto di Cagliari, i reduci della Decima Mas accompagnati dallo scrivente, su una motovedetta si sono recati nel centro del golfo di Cagliari per rendere omaggio a questi uomini con il lancio a mare di una corona d'alloro, la lettura della Preghiera del Marinaio e la benedizione a tutti coloro che operano in mare.

.....omissis.....

E' stato molto emozionante incontrare uomini che hanno difeso i più alti valori dello Stato, ponendo a continuo rischio la propria vita, senza compromessi e soprattutto senza voltafaccia, purtroppo oggi sempre più frequenti tra i nostri cosiddetti politici.

Il signore doni riposo e la pace eterna a questi Marinai che non hanno esitato a mettersi in gioco per salvare la Patria e difendere lo Stato, risuonò il grido:

"DECIMA MARINAI, DECIMA COMANDANTE !"

Don Sandro Amodeo
Cappellano dell'Opera
Per l'Apostolato del Mare



ONORE AI MARO' DELLA DECIMA FLOTTIGLIA MAS

Pubblichiamo integralmente la lettera del Marò Luigi Sitia del Bt. Lupo, cercando come sempre, di divulgare la VERITA' storica di chi era PRESENTE e non le storie degli "ASSENTI" che impunemente scrivono nei siti internet le solite falsità di comodo.



Carissimo Pogliani, grazie per quanto riuscirete a fare, anche se sarà una piccola cosa rispetto all'oceano di fandonie che ricopre l'Italia dal 1945 in poi.

Hai ragione, io ero presente alla resa davanti a Padova, ho pianto ferocemente in quella notte

e quegli avvenimenti sono ancora lì, stampati nel cuore e nella mente.

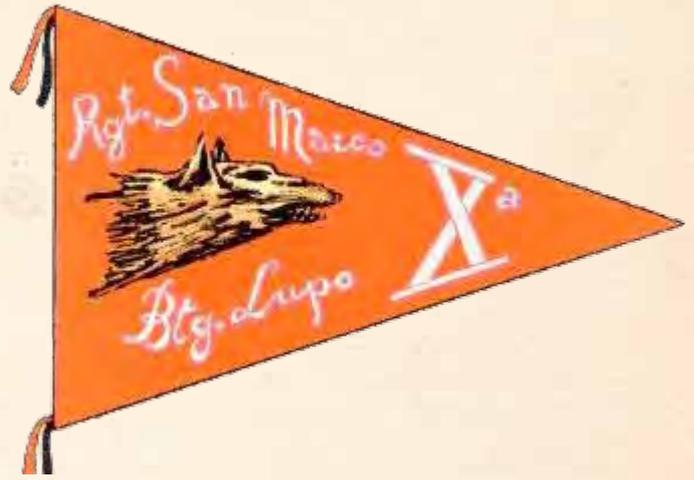
Precisamente fu la notte tra il 28 e il 29 aprile 1945. Avevamo camminato tutto il giorno sotto il costante martellamento degli aerei alleati e i timidi attacchi delle avanguardie inglesi...volevamo raggiungere Trieste, per difenderla dai partigiani slavi, ma non avevamo più munizioni.

L'unico cannone che ci trascinavamo dietro aveva ancora qualche granata, ma nessuna carica di lancio. Arrivammo alla porte di Padova quando già gli Inglesi, per la precisione un reparto corazzato neozelandese, già erano penetrati scatenando l'euforia della "Liberazione"... a noi giungeva il rumore delle campane a stormo.

"Noi" eravamo i resti del 1° Gruppo di Combattimento della Xa MAS, costituito dai Btg. Barbarigo, Freccia, Lupo e dal Colleoni (Artiglieria).

Il Comandante Di Giacomo e tutti gli Ufficiali superiori dei tre battaglioni trattarono la resa con il Comandante neozelandese, che ci concesse l'ONORE DELLE ARMI. La mattina del 29 aprile, provenienti da Albignasego, entrammo in Padova, sfilammo davanti a un plotone di Neozelandesi che presentava le armi e poi deponemmo le nostre armi, che nel frattempo avevamo reso inservibili.

Il giorno dopo fummo trasferiti nei dintorni di Forlì e, successivamente ad Afragola (Napoli). Le tappe successive, sempre gestite dagli Inglesi, furono Taranto e poi Algeri, dove rimanemmo fino



all'aprile del 1946. Questa fu la fine del 1° Gruppo di Combattimento della DECIMA, molti altri reparti si arresero chi ai Francesi (le basi sul Mar Ligure tra Savona e San Remo), chi agli Americani. I reparti della Xa MAS presenti in Trieste e in Istria vennero massacrati: da quelle terre nessuno ritornò, ma Trieste rimase all'Italia.

Ciao, Luigi.



IL DISTINTIVO D'ONORE



Il distintivo d'onore dell'Associazione ricalca quello assegnato a coloro che si arruolarono nella Decima Flottiglia Mas tra l'8 e il 23 settembre 1943.

Questo nuovo distintivo post belico è assegnato dal Presidente in carica, su indicazione e approvazione della maggioranza del Consiglio Direttivo, a quanti si sono spesi per propagandare, diffondere e sostenere i valori alla base delle scelte fatte dal Comandante e dai suoi Marò tra il settembre 1943 e l'aprile 1945. Destinatari i soci Veterani, e i soci del Gruppo "Junio Valerio Borghese".

I nominativi formano un apposito albo d'onore regolarmente aggiornato e indicato nel ns sito internet.

ULTIME DALLA MARINA



L'Ammiraglio di Squadra Paolo Pagnotta, presidente nazionale dell'A.N.M.I., recentemente ha tenuto una conferenza agli allievi della Scuola Militare Navale Morosini di Venezia sull'azione vittoriosa dei mezzi d'assalto subacquei della Decima MAS ad Alessandria d'Egitto nell'ottobre del 1941.

Il fatto è molto importante perchè i giovani (ed i meno giovani) devono finalmente conoscere, dopo tanti anni, l'eroismo e la dedizione alla Patria dei Marinai d'Italia.

ERRATA CORRIGE

Nello scorso numero del LA CAMBUSA:
pag. 8 : Ammiraglio Marco Conciz - Marco Cuciz
pag. 10 : maggio 1943 - maggio 1944



ANNO V - NUMERO 26
MARZO - APRILE 2013

PERIODICITA': BIMESTRALE
REG. TRIB. MILANO NR. 198 DEL 24 APRILE 2009
DIRETTORE RESPONSABILE: N.P. BIANCHINI I.

IN REDAZIONE
AVV. FABIO MASCIADRI
COM. ING. SERGIO NESI
SERGIO POGLIANI

PROGETTO GRAFICO E IMPAGINAZIONE:
MOAI STUDIO MILANO

STAMPATO IN PROPRIO

NESSUNA PARTE DELLA RIVISTA PUO' ESSERE IN ALCUN MODO RIPRODOTTA SENZA AUTORIZZAZIONE SCRITTA DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COMBATTENTI DECIMA FLOTTIGLIA MAS DI MILANO.

IL CONTENUTO DI QUEST'OPERA, ANCHE SE CURATO CON SCRUPOLOSA ATTENZIONE, NON PUO' COMPORTARE SPECIFICHE RESPONSABILITA' PER INVOLONTARI ERRORI ED INESATTEZZE.

NOMI E MARCHI PROTETTI SONO CITATI SENZA INDICARE RELATIVI BREVETTI.

PER TUTTE LE FOTO (TRANNE DOVE CITATA):
FONTE SANTO BALNO, BRUNO BUTI, IVAN CELLI, SERGIO POGLIANI, FAMIGLIA ZAMBRUNO ED ASSOCIAZIONE COMBATTENTI DECIMA FLOTTIGLIA MAS.

PRODUZIONE ORIGINALE ASSOCIAZIONE DECIMA FLOTTIGLIA MAS DI MILANO.
FINITO DI STAMPARE NEL MESE DI



ASSOCIAZIONE COMBATTENTI
X^a FLOTTIGLIA MAS

COSTITUITA IL 21 GIUGNO 1952
DAL COMANDANTE M.O.V.M.
JUNIO VALERIO BORGHESE

PRESIDENTE: AVV. FABIO MASCIADRI



CONSOZIATA CON
L'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE MARINAI D'ITALIA



DECIMA FLOTTIGLIA MAS
CASELLA POSTALE 38
20037 PADERNO DUGNANO
MILANO
TEL.: 377 95.30.267

WWW.ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT
SEGRETERIA@ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT