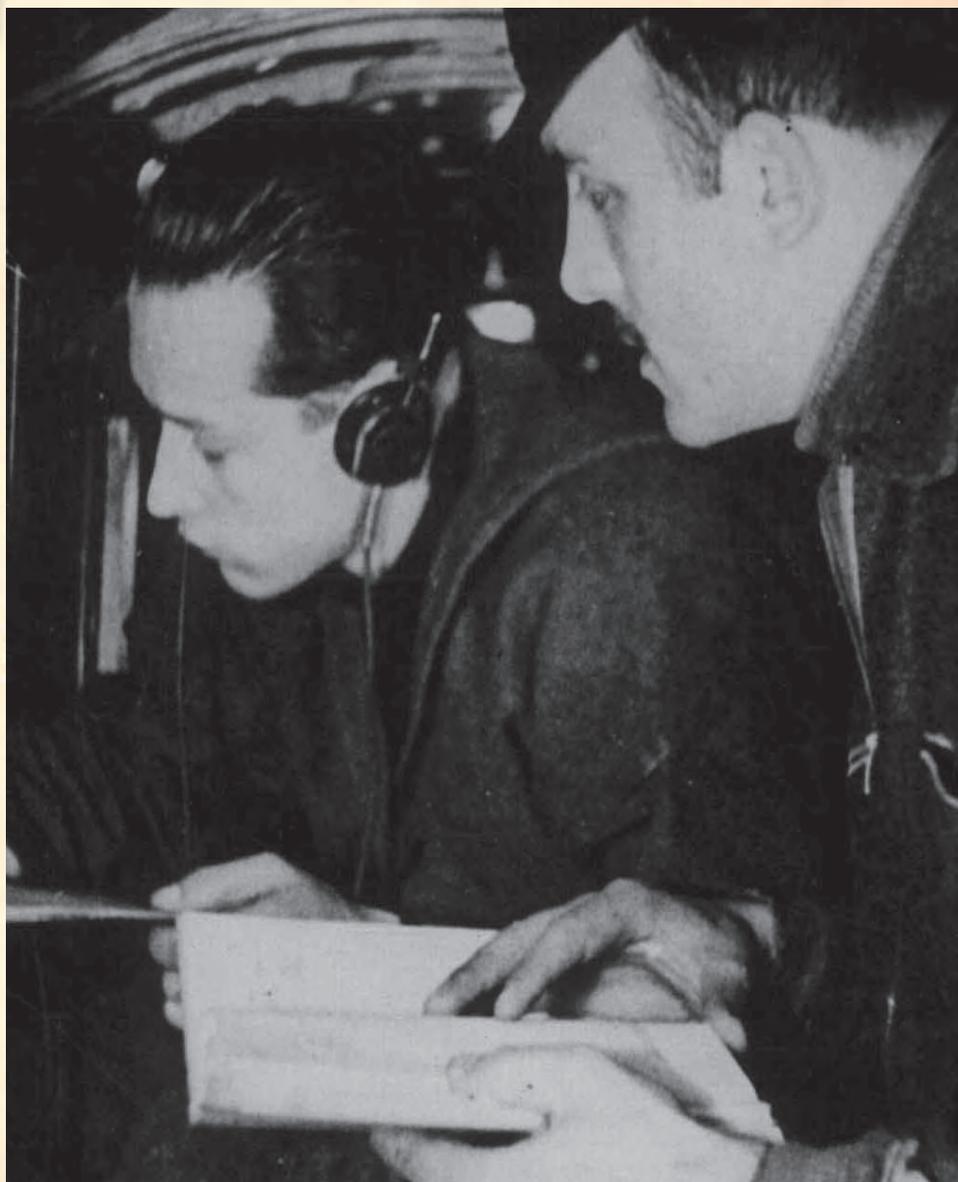




## SOMMERGIBILI D'ASSALTO

Sul finire degli anni '30, in seguito al deterioramento delle relazioni internazionali tra l'Italia e l'Inghilterra, col sorgere di una concreta possibilità di un conflitto armato tra queste due potenze navali, molti studi ed esperimenti mestamente avviati anni prima nell'ambito dei mezzi d'assalto ripresero vigore e forza. Il principale teatro di scontro sarebbe stato il bacino del Mediterraneo dove l'Inghilterra da sempre ha avuto interessi e possedimenti vitali per la sussistenza dell'impero, a cui il Regno d'Italia guardava con malcelato interesse. Purtroppo, il tempo perso non poté mai essere completamente recuperato, anche perché questi mezzi, all'avanguardia sul piano tecnico e nelle procedure d'impiego, richiedevano periodi di prova, test e verifiche decisamente articolate ed estese. Per esempio: il respiratore ad ossigeno, più noto come ARO e derivato da un sistema di respirazione autonoma terrestre studiato per i minatori, richiedeva modifiche sostanziali di non poco conto, nonché lunghi periodi di prova al fine di mettere "alla frusta" il dispositivo per evidenziarne limiti tecnici ed

ANNO XI - NUMERO 61 - SETTEMBRE / OTTOBRE 2019



IN QUESTO NUMERO DE "LA CAMBUSA":  
SOMMERGIBILI TASCABILI D'ATTACCO

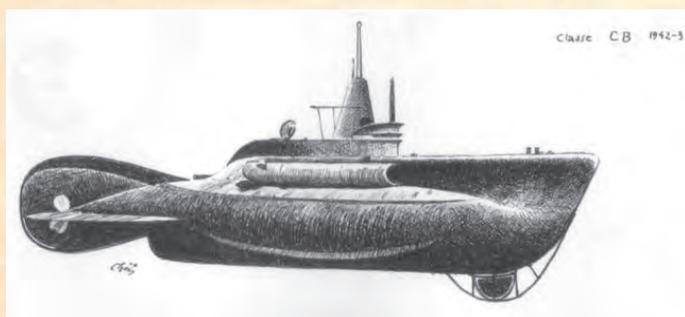


# DECIMA !!





eventualmente anche quelli umani. Infatti, mai come in questo caso, l'abbinamento uomo-macchina era fondamentale e richiedeva ampi riscontri e intensi allenamenti, al limite della sopportabilità umana oltre che tecnologica. Più un dispositivo in corso di sviluppo era complesso, più estesi erano i tempi per una sua puntuale e affidabile messa a punto. Anche lo SLC, il noto Maiale, subì lo stesso viatico e al momento dell'entrata in guerra, nel giugno del 1940, questo piccolo semovente era per certi versi pronto ma, di fatto, acerbo e con delle limitazioni. All'apertura delle ostilità, quando un attacco improvviso e inaspettato avrebbe avuto altissime possibilità di successo sul pregiato naviglio inglese alla fonda nei principali porti mediterranei (Gibilterra, Suda, Malta ed Alessandria in primis), nulla venne fatto sia per l'arretratezza dei programmi di forza, sia per una carente visione geo-strategica che ha spesso offuscato il quadro dirigente di Supermarina. Quando finalmente ci si decise ad agire, i primi impieghi tattici risultarono fallimentari per la presenza di evidenti carenze tecniche legate alla non perfetta messa a punto dei mezzi speciali. L'idea, alla base di questi sfortunati tentativi, venne però ritenuta valida e, quindi, si decise di continuare lungo questo incerto viatico. Il primo vero successo venne colto solo nel luglio del '41, con l'attacco alla base navale di Suda nell'isola di Creta, che portò all'affondamento di un incrociatore pesante britannico, nave York ed il danneggiamento di altre unità ad opera degli MTM, i barchini esplosivi: ma un anno era purtroppo



inutilmente trascorso dall'inizio delle ostilità in un contesto dove nessuno poteva permettersi il lusso di sprecare sia tempo sia risorse. In tale ambito, già sul finire degli anni 30, la Regia Marina commissionò alla Caproni di Taliedo due minisommergibili denominati C.A., ovvero Caproni Assalto, classificandoli come Motoscafi Sommergibili d'Agguato e tali battelli, però, non vennero iscritti nel Registro Navale al momento della loro consegna. Erano solo noti con la denominazione di CA 1 e CA 2, al fine di mantenere su tali assetti il dovuto riserbo grazie un acronimo di non facilissima interpretazione: di fatto si trattava di sommergibili tascabili d'attacco. Il primo esemplare venne ultimato frettolosamente nel corso del '37 mentre il secondo fu varato all'inizio del 1938 e nell'aprile dello stesso anno entrambe le unità vennero



ufficialmente consegnate alla Regia Marina. Il progetto, sul piano tecnico-logistico, si rivelò non completamente rispondente agli scopi prefissati. Testati inizialmente nelle acque del lago d'Iseo diedero positivi riscontri iniziali, che però vennero contraddetti alle prime prove in mare, dato che la mancanza della salinità del lago forniva una diversa riserva di spinta. Perciò si dovettero apportare numerose modifiche e migliorie che diedero vita ad una importante evoluzione. I tenenti di Vascello Totti, Gatti e Meneghini eseguirono le prove ufficiali e, nello stesso tempo, iniziarono a valutare le opportune modifiche tecniche. Tra l'altro si decise di aumentare la stazza di circa quattro tonnellate raggiungendo circa le 20 tsl. Per questi minisommergibili era previsto un impiego massiccio: sbarramenti subacquei protettivi (Genova, arcipelago Toscano, Taranto, Napoli e il Dodecanneso); forzamento di porti nemici o anche il minamento degli stretti utilizzati dal naviglio avversario. Si trattava di

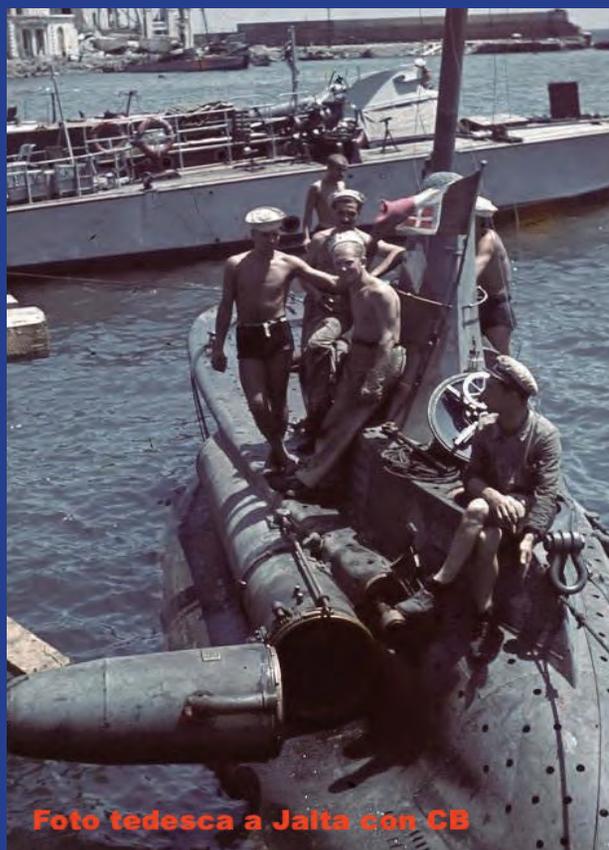
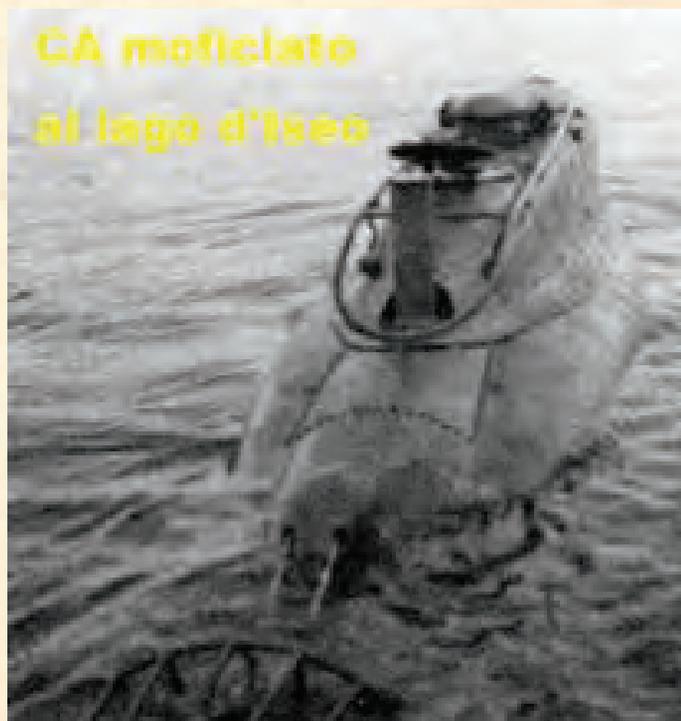
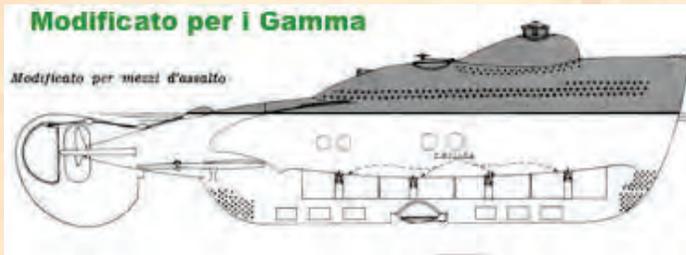


Foto tedesca a Jalta con CB

mezzi leggeri, di stazza e dimensioni contenute (paragonati ad una unità subacquea standard) e con un equipaggio composto da una coppia di marinai. Anche il loro armamento era limitato e commisurato allo svolgimento della singola missione. Nel periodo che va dalla loro consegna sino al 1940 i due prototipi effettuarono svariati test in mare e, in alcuni casi, nelle acque dolci del lago Maggiore e d'Iseo dove, avvantaggiati dalle loro contenute dimensioni che rendevano agevole la movimentazione via ferrovia, potevano essere facilmente ridislocati lontani da occhi indiscreti. Test durante non emersero mai gravi difetti e deficienze, anche se si rivelarono dei mezzi molto delicati, soggetti a piccole inefficienze nonché a una limitata capacità di manovra in immersione. Sul finire del 1939, a pochi mesi dall'entrata in guerra, si dovette quindi procedere a una nuova rivisitazione del progetto che portò alla nuova variante denominata CB. Nel dettaglio la classe CA aveva le seguenti caratteristiche: dislocamento 13 tonnellate in emersione e 14 quando sommersa poi diventate 17 e 19 rispettivamente. Dimensioni di massima: lunghezza 10 metri, larghezza 1,9 mt e un pescaggio in emersione pari a 1,6 mt. La velocità in superficie era di sei nodi mentre in immersione sviluppava un massimo di tre.

L'apparato propulsivo era composto da due distinte unità motrici: un Diesel MAN da 60 HP e un motore elettrico Marelli da 25 HP alimentato da un adeguato numero di batterie/accumulatori. Poteva imbarcare due siluri (in gabbie esterne allo scafo leggero) da 450 mm, oppure otto cariche da 100 kg l'una o anche 20 cimici esplosive dove, entrambe queste ultime due configurazioni, erano dedicate alle incursioni dei nuotatori Gamma, la neonata specialità subacquea della X Flottiglia Mas che si poneva a metà tra i sabotatori-guastatori e gli esploratori/ricognitori come vedremo più avanti. L'autonomia in immersione era di circa 70 miglia alla velocità di 2 nodi, mentre la profondità di collaudo sperimentata variava dai 50 metri per la prima versione ai 70 metri per i CB. Le principali innovazioni comprendevano un nuovo incremento del loro dislocamento e affinamenti idrodinamici tali da migliorare l'agilità di manovra, specie quando sommersi. Questo nuovo pacchetto tecnico portò quindi a concretizzare un discreto sistema d'arma che permise di conseguire, nel corso delle ostilità, risultati operativi degni di nota. I CB quindi, frutto di questa decisa rivisitazione tecnica, dislocavano 45 tonnellate in immersione e 36 quando emersi. Erano lunghi 15 metri, larghi tre, con un pescaggio che superava di poco i due metri. Potevano operare agevolmente sino ai 70 metri di profondità, ed erano dotati di un apparato motore diesel, per la navigazione in emersione, di 90 HP mentre durante l'immersione utilizzavano un motore elettrico di 100 HP di potenza. Grazie a queste unità motrici raggiungevano i cinque

CA modificato  
al lago d'Iseo



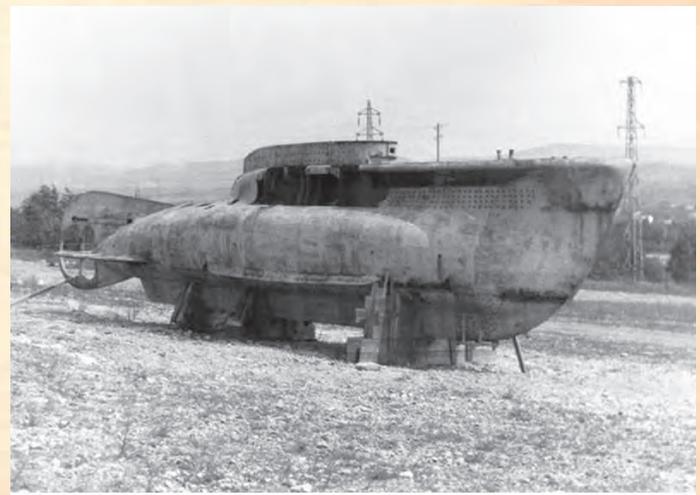
nodi in immersione e i sette in superficie, inoltre, in immersione alla velocità di 3 nodi, avevano una autonomia di 50 miglia, mentre con il motore diesel, a 5 nodi, l'autonomia saliva a oltre un migliaio. Al di là di questi aridi dati la descrizione del Com.te Giovanni Sorrentino, che comandò uno di questi mezzi, dà una visione competente e specifica circa il livello tecnologico raggiunto: "i CB erano dei veri gioielli nel senso che, pur con un limitatissimo tonnello, erano dotati di tutte le apparecchiature poste a bordo di un classico sommergibile. Lo scafo resistente permetteva di raggiungere e superare la quota di 50 metri, con un coefficiente di resistenza di progetto superiore all'unità: durante l'addestramento ebbi



l'occasione di sostare lungamente sul fondo, a 65 metri di profondità, senza che alcun problema si manifestasse. La propulsione in immersione era assicurata da un motore elettrico che consentiva spunti di 12 nodi (per un'ora al massimo e a batterie completamente cariche), mentre per la navigazione di superficie si utilizzava un motore diesel del tipo di quello montato sui grossi automezzi, che consentiva un'autonomia di oltre mille miglia alla velocità di crociera di cinque nodi. Lo stesso motore era usato anche per la ricarica delle batterie asservite all'apparato elettrico. Le altre apparecchiature erano costituite da un impianto idrodinamico Calzoni per comandare il movimento dei timoni (orizzontali e verticali) nonché la manovra degli sfoghi d'aria e degli



allagamenti; un apparato idrofonico costituito da una sfera di circa 40 cm. di diametro, inizialmente sistemata in coperta al centro della prora ma spostata poi in chiglia in modo da non essere obbligati ad immergersi per effettuare l'ascolto idrofonico; un periscopio fisso con possibilità di visione sia oculare che panoramica. Solo quando era al periscopio il comandante poteva stare ritto in piedi; altrove bisognava stare seduti o comunque chinati date le contenute dimensioni interne della camera di manovra. A prora, però, era posto un ottimo materasso per poter riposare, finalmente sdraiati, quando non di guardia. Due tubi di lancio per i siluri erano sistemati esternamente ai lati dello scafo leggero. I CB erano dotati di due portelli d'ingresso: uno a proravia della vela, dove stava il Comandante durante la navigazione in superficie e l'altro a poppavia della stessa. Durante la navigazione in superficie, con il mare calmo, il Comandante poteva sedersi su di una specie di "strapuntino" saldato nella torretta." Con la realizzazione della versione CB i due CA, oramai obsoleti, cessarono ogni tipo di attività. E quindi, nel corso del 1940, vennero tirati in secca in quel di Spezia e, per un lungo periodo di tempo, rimasero colà con la chiglia incrostata di denti di pesce ormai rinsecchiti. Era comunque un periodo particolarmente agitato per la Flottiglia



(sito: [www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it) SOMMERGIBILI STORICI - 2000 - via M. Risolo)

sommergibile tascabile CB 22



C.B. alla fonda nel porto di Costanza

dato che alcune azioni erano andate a segno ma, altrettante, si erano concluse con un evidente fallimento. Fu proprio in quel periodo che nacque una nuova specialità, come già anticipato, quella dei Guastatori Subacquei, ovvero dei Gamma. Questi nuotatori-sommozzatori particolari, dalle eccezionali caratteristiche psicofisiche e acquatiche, davano almeno sulla carta garanzie di successo ma le loro possibilità operative erano pur sempre legate al "carico utile", esiguo per la verità, che potevano trasportare seco. Un altro fattore limitante era l'esposizione al pericolo che, se unita all'intrinseco e ridotto raggio d'azione che il nuotatore poteva offrire, dava loro delle limitate capacità tattiche. In considerazione di tutto ciò il vertice dei Gamma, composto dal Com.te Belloni e dal Ten. Vascello Wolk, arrivò a proporre una soluzione che in buona parte mitigava tali limitazioni. L'idea posta alla base di questa nuova visione era quella di poter disporre di un mezzo che potesse navigare sommerso, di dimensioni adeguate per poter accogliere un certo numero di Gamma e che riuscisse a trasportare un carico bellico commisurato alle esigenze: le cariche esplosive destinate a minare l'opera viva dei bastimenti. Un mezzo, quindi, che non fosse imponente come un normale sommergibile ma che, al tempo stesso, potesse mettere al riparo da tutti i vari pericoli i guastatori subacquei, eludendo agevolmente le predisposizioni poste a difesa dei



C.B. all'ormeggio nel porto di Costanza



C.B. Comandante sulla falsa torre al boccaporto

porti nemici. Il mezzo, poi, opportunamente dotato di appigli esterni avrebbe dovuto trainare i Gamma, nel frattempo fuoriusciti, nella corsa finale di avvicinamento. A tal proposito venne rivisitato l'ARO che, per tali specifici scopi non richiedeva più lunghe autonomie e pertanto venne ridotto in dimensioni e capacità (Mod. IAC 49 bis ad autonomia ridotta). Secondo questa visione, i Gamma sarebbero stati trasportati oltre le difese portuali all'interno del minisommergibile in prossimità delle navi e, una volta fuoriusciti dal mezzo, avrebbero preso le cariche esplosive trasportate dal CA esternamente e agito di conseguenza. In questo modo era possibile compiere anche più viaggi in funzione di quali e quanti target erano stati assegnati ad ogni singolo Gamma. E qualora le distanze tra nave e nave fossero state impegnative, il semovente avrebbe rimorchiato gli incursori come una sorta di taxi e, una volta terminato il minamento, avrebbe riaccolto gli operatori allontanandosi, definitivamente, dal luogo dell'agguato. Va da sé che tale mezzo date le sue contenute dimensioni avesse un'autonomia giustamente limitata. Di conseguenza era necessario prevedere un trasportatore nella funzione di nave-madre: un sommergibile convenzionale adattato allo scopo,

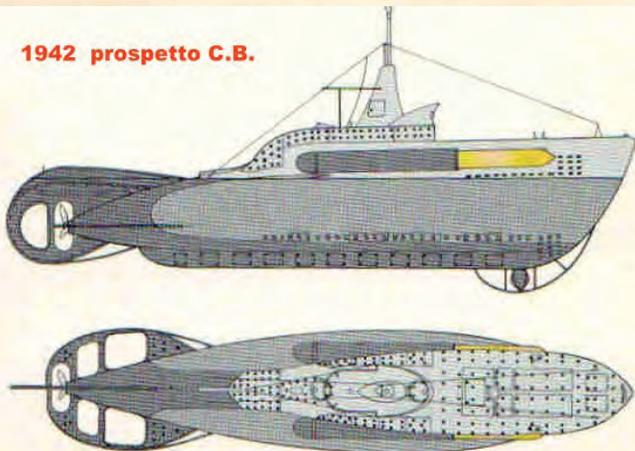


C.B. Sala di Manovra



dato che molti degli obiettivi paganti, di elevato valore politico-strategico, erano lontani dalla Spezia e anche al di fuori del Mare Nostrum. E la scelta tattica cadde sui CB. Vennero eseguite delle sperimentazioni che ebbero luogo in forma ufficiosa, grazie un accordo "privato" tra il T.V. Wolk e il STV Massano -il Comandante della Squadriglia CB. Venne anche avanzata la richiesta che alla X Flottiglia MAS venisse assegnato un CB per tutta le necessarie serie di prove operative. Purtroppo però la richiesta venne declinata da Supermarina che, comunque, ritenne più confacente assegnare alla Flottiglia i due CA posti a suo tempo in disarmo. I battelli vennero quindi riarmati dall'opificio Caproni. Si eliminò il diesel sostituendolo con un unico motore elettrico più prestante, i due tubi lanciasiluri scomparvero e vennero ricavati esternamente allo scafo i recessi per le 8 cariche esplosive da 100 kg. L'impianto industriale destinatario di tali lavori, così come indicato dalla stessa casa madre, fu la C.A.B. ovvero la Caproni Aeronautica Bergamasca di Montecollino. Tra il novembre 1941 e il febbraio 1942 ebbero esito positivo i test intensivi con i battelli che effettuarono tutte le prove di immersione e di manovrabilità. Si aggiunse, infine, una garitta per la fuoriuscita dei Gamma posta sotto lo scafo in sostituzione della "vasca Belloni" che, almeno

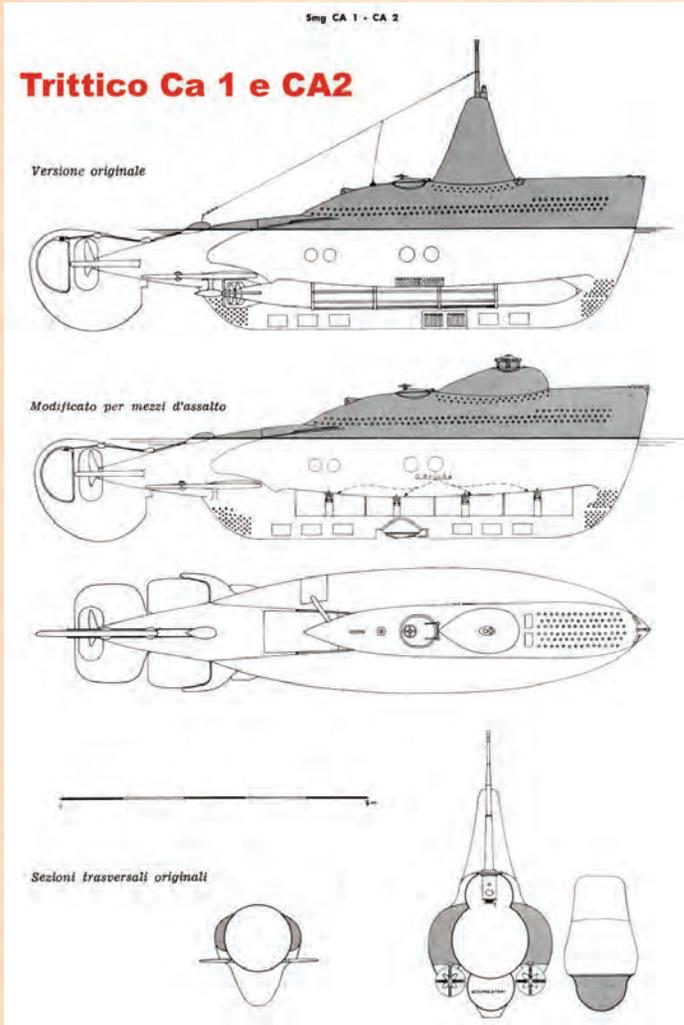
1942 prospetto C.B.



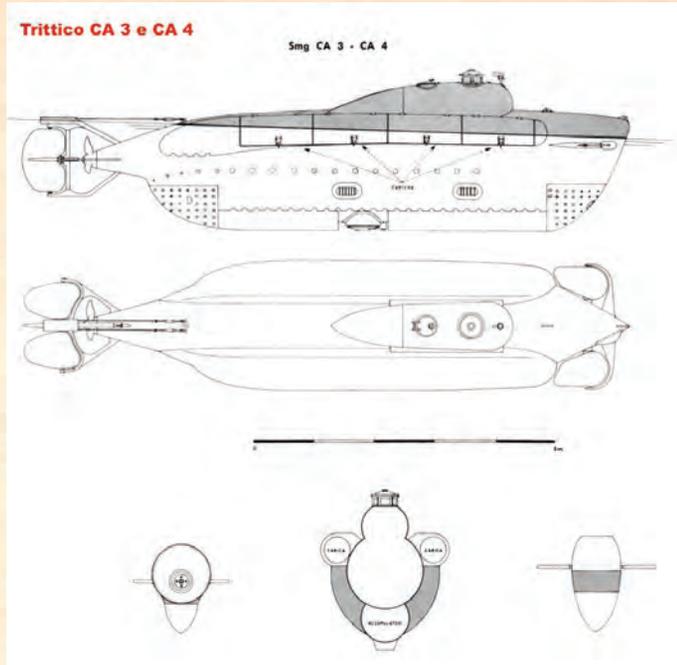
in quel caso, non rispondeva alla nuova tipologia d'impiego. Delle prove vennero condotte anche nelle acque del Lago d'Iseo che, grazie ai suoi alti fondali, permetteva ogni tipo di sperimentazione nel blu. Tant'è che nel gennaio 42 il Comandante Borghese presenziò alle prove e insieme a lui l'ingegner Fontana -tecnico della Caproni- e il T.V. Wolk, comandante del gruppo Gamma. L'insieme di queste modifiche condusse di fatto ad una evoluzione del mezzo che portò alla denominazione di due nuove macchine: CA 3 e CA 4. Le particolari caratteristiche di questi battelli e la considerazione che i porti nemici del Mediterraneo erano particolarmente muniti contro ogni tipo di offesa condussero alla decisione che bisognava "farsi le ossa" contro bersagli paganti meno scontati dove, cioè, il nemico non si aspettava di subire alcun tipo di minaccia. Il progetto di colpire lontano dalla Patria il nemico risiede tutto nella specifica propensione a porre tutto l'ingegno



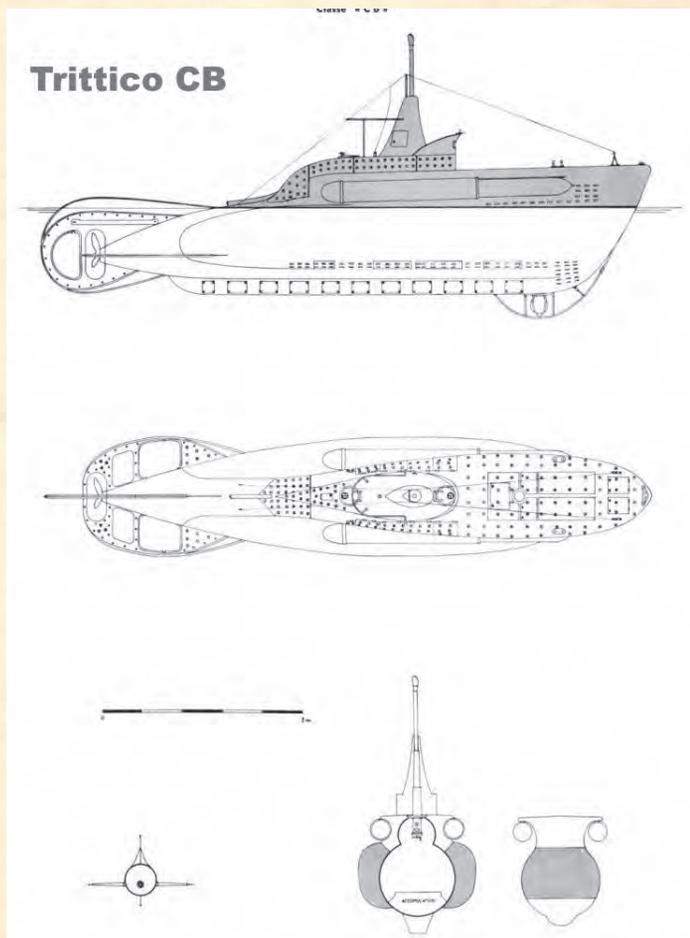
e l'intelletto italico al servizio dello sforzo bellico senza se e senza ma. Una prerogativa marziale non certo esclusiva della Decima, ma che trovò fertile terreno nella sostanziale impermeabilità a fattori esterni, caratteristica delle Forze Speciali che oggi tutti conosciamo, ma che negli anni '40 era un elemento di assoluta novità. L'Atlantico, nella sua vastità, presentava diversi target che



potevano essere all'uopo sfruttati. Inoltre, sulla costa atlantica francese, vi era una base italiana di sommergibili in comunione con una simile struttura germanica. La base italiana di Bordeaux, che rispondeva al nome di Betasom posta in prossimità dell'estuario del fiume Gironda, aveva inoltre il pregio di evitare ai battelli italiani, inviati in operazione, il passaggio delle forche caudine rappresentate dallo stretto di Gibilterra che, per le condizioni meteo-marine e la presenza dominante della Rocca inglese, aveva sempre portato ad un transito poco agevole e pericoloso. In effetti la scelta sull'impiego di un vettore nazionale fu una conseguenza al diniego della Marina Tedesca, nella persona dell'Ammiraglio Dönitz comandante la flotta subacquea germanica, a fornire uno U-Boot alla X Flottiglia Mas. A tal proposito il COMANDANTE scrive: "a Bordeaux ritrovai un lembo di Patria, la base dei sommergibili italiani atlantici, comandata dall'Ammiraglio Polacchini, di cui facevano parte comandanti assunti a notorietà come Grossi, Fecia di Cossato, Todaro e diversi miei compagni di corso, nonché Gazzana Prini, Di Giacomo, Piomarta e tanti altri ancora. A Bordeaux mi ero fatto precedere da un piccolo

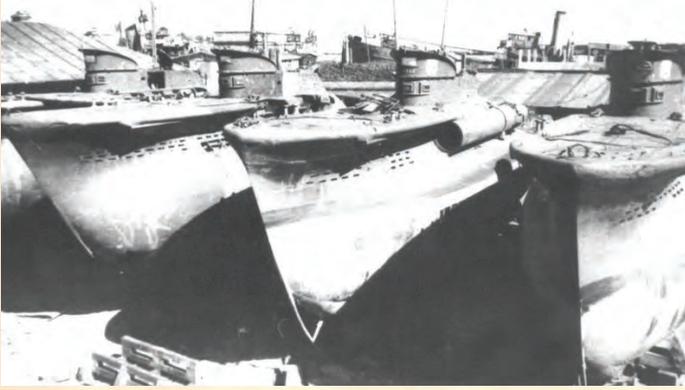


sommergibile, il CA, mezzo d'assalto già da tempo in esperimento alla Decima. Volevo collaudare le modalità d'impiego di quest'arma. Anche il CA come tutti i nostri mezzi, avendo un'autonomia limitata, necessitava di un avvicinatore che lo rilasciasse a poca distanza dalla base da attaccare. La soluzione che avevo escogitato e che intendevo sperimentare consisteva nel trasportare il CA sul ponte di un sommergibile oceanico. Mi fu messo a disposizione il Leonardo



**Costanza, 1944, la 4 Flottiglia CB in secca**

914



da Vinci sul quale furono rapidamente compiuti i lavori preparatori, consistenti nello scavare, sulla coperta del sommergibile, un alloggio adatto a ricevere il CA. Non appena pronto assunsi il temporaneo comando del Da Vinci e diedi inizio alle prove nella zona di mare tra Bordeaux e La Palice. La delicata manovra del "decollo" del CA dal Canguro riuscì perfettamente. La prova era stata superata e un importante passo compiuto verso la realizzazione dei nostri piani futuri, in verità alquanto audaci. Il nostro progetto si era dunque rivelato realizzabile: come ulteriori prove ci confermarono, esisteva la possibilità di trasportare il CA senza grandi problemi." Data la loro limitata autonomia fu necessario predisporre, come anticipato dal Comandante, un mezzo che trasportasse il minisub in prossimità dei bersagli atlantici. Del personale della X Mas venne inviato a Betasom e, contemporaneamente, si incominciarono i lavori di trasformazione su un battello della classe oceanica. E la scelta cadde sul sommergibile Leonardo da Vinci, in luogo del sommergibile Archimede inizialmente prescelto, dato che tale battello aveva migliori qualità nautiche, una maggiore velocità e autonomia nonché una migliore riserva di spinta idrodinamica.

**Prove in mare, fuoriuscita di Gamma dal CA****Comandante sulla vela del CB**

I lavori di conversione si svolsero all'interno dell'Officina di Betasom, sotto l'attenta guida del Maggiore del Genio Navale Fenu, il responsabile locale dei servizi tecnici di supporto. Il 9 settembre 1942, dopo alcuni mesi di lavori, il Da Vinci, con il CA 2 agganciato alla coperta di fronte alla vela, lasciò Bordeaux, sotto attenta scorta tedesca, per svolgere alcune prove in mare: il Comandante del Da Vinci era il T.V. Gazzana Priaroggia che, in alcune occasioni condivise la condotta con il Com.te del Reparto Subacqueo della X Flottiglia. Il CA 2, invece, era agli ordini del S.T.V. Massano della squadriglia CB di La Spezia. In quell'occasione si fecero anche le prime prove di sgancio dal sommergibile madre e al termine di questa prima serie di test, il Da Vinci rientrò in porto con il CA 2 al cavo di rimorchio. La manovra di distacco dal battello madre veniva definita "decollo" e, a termine del ciclo di sperimentazione, sia questa manovra sia quella di riaggancio al canguro poteva avvenire in immersione, lontano da occhi indiscreti.

Nel frattempo si era oramai giunti alla fine del 1942, ma la raccolta "intelligence" dei dati portuali atlantici non era ancora stata completata e pertanto si stabilì che la prima azione sarebbe stata posticipata all'inizio dell'anno nuovo. In concomitanza a ciò, a Spezia, si erano svolte le verifiche operative con il CA 1 aggiornato al nuovo standard, al fine di poter dar vita

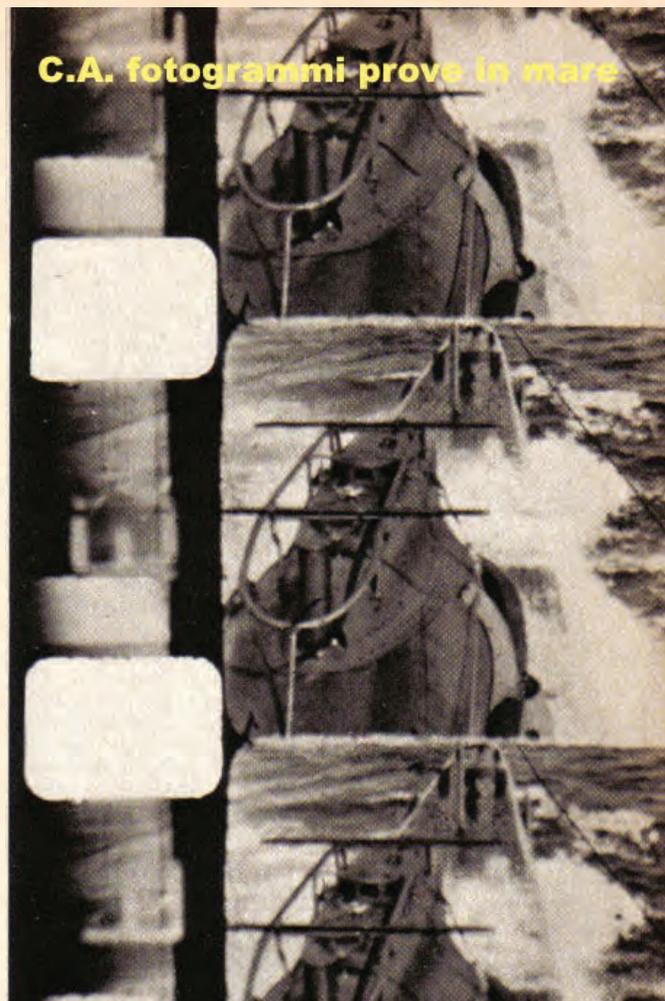
**Gamma con bauletto esplosivo all'opera**



all'evoluzione definitiva di queste macchine (i noti CA 3 e 4). Tra l'altro in questa nuova versione si riuscì a migliorarne l'acquaticità –il vecchio tallone d'Achille- esaltando la capacità di manovra in immersione. A sua volta il Comando Decima, acquisiti finalmente gli importanti dati caratteristici dei porti nemici, per altro forniti dai servizi informazioni nazionali e tedeschi nonché dal Comando Sommergibili germanico, i dati meteo marini e quant'altro, incominciò a delineare i dettagli e le specifiche procedure operative di impiego. Si riteneva, giustamente, che tali penetrazioni avessero un'alta probabilità di successo data la novità del sistema d'arma e la grande distanza che tali obiettivi avevano dall'Italia. La prima missione aveva come bersaglio il porto di New York dove il "canguro" avrebbe trasportato il CA all'interno della baia del fiume Hudson sino a Fort Hamilton, rilasciandolo in immersione. Il minisommergibile avrebbe poi proseguito, risalendo il letto del fiume, sino al cuore della metropoli all'interno del porto commerciale, lungo il molo ovest. L'approdo della Grande Mela era stato selezionato per la valenza che questa metropoli e il suo importante scalo marittimo, avevano nel contesto statunitense ed anche perché proprio da quell'insenatura spesso partivano i convogli di rifornimento destinati alla



### C.A. fotogrammi prove in mare



Gran Bretagna e agli Alleati sul fronte europeo. Il CA, risalito il fiume, avrebbe rilasciato a sua volta un piccolo gruppo di Gamma per minare bastimenti e strutture portuali, mentre una coppia d'incursori avrebbe avuto per obiettivo l'Empire State Building e le sue antenne radio collocate sul tetto, in un'azione del tutto dimostrativa. L'effetto psicologico sarebbe stato devastante: per la prima volta nella loro storia gli Stati Uniti venivano colpiti sul territorio metropolitano da una potenza militare straniera. Si sarebbe potuto considerare questa azione un atto terroristico o di sabotaggio se non fosse stato ideato ed eseguito nell'ambito di un conflitto mondiale dove la distinzione tra obiettivi civili e militari non aveva semplicemente senso, in nessuno degli schieramenti in campo. Una filosofia marziale questa che gli americani e gli inglesi applicarono per primi sulle città non solo industriali dell'Europa e dell'estremo Oriente. Il ritorno al Da Vinci da parte del CA era ritenuto alquanto problematico nonché improbabile e quindi il minisommergibile era stato predisposto per l'autodistruzione. Era vitale, infatti, mantenere la massima segretezza sul mezzo e sul suo profilo di missione, al fine di non pregiudicare possibili e

Minisub Secondo Campini Caproni



successive azioni. Al di là dei danni che, per quanto importanti, sarebbero stati comunque contenuti, si contava molto sull'effetto psicologico e su quello logistico (che avrebbe comportato un imponente schieramento militare di difesa a protezione degli interessi domestici USA, a detrimento delle risorse destinabili al fronte europeo) che valevano molto di più dell'affondamento di alcune navi mercantili e di qualche gru. E al fine di diversificare geograficamente gli obiettivi, si iniziò a sviluppare anche un secondo piano di operazioni contro il porto di Freetown, in Sierra Leone, sede della squadra navale del Sud-Atlantico: uno scalo africano dove attraccavano, per lavori di manutenzione, diverse navi da guerra alleate e in particolar modo quelle che operavano contro i sommergibili dell'Asse. Anche in questo caso un'azione così lontana dal teatro europeo era ritenuta dall'avversario altamente improbabile, per non dire impossibile. L'azione su New York avrebbe dovuto aver luogo nel dicembre del 1943 mentre Freetown, subito dopo, all'inizio del 1944. Purtroppo il nefando armistizio dell'8 settembre mise fine a questi ambiziosi progetti. A quel punto, tutto si bloccò e con l'occupazione militare in Italia da parte germanica e alla base di Bordeaux, gli esemplari dei minisommergibili vennero requisiti (il CA 2 in Francia e gli altri tre a La Spezia). Uno degli esemplari spezzini venne mandato a Berlino per valutazioni, mentre i rimanenti due battelli ritornarono nelle disponibilità della X Mas e quindi alcune sperimentazioni ebbero continuità operativa. Nel corso dell'ultimo anno di guerra i due esemplari di stanza a Spezia subirono però

Malisan, imbragaggio per il trasporto



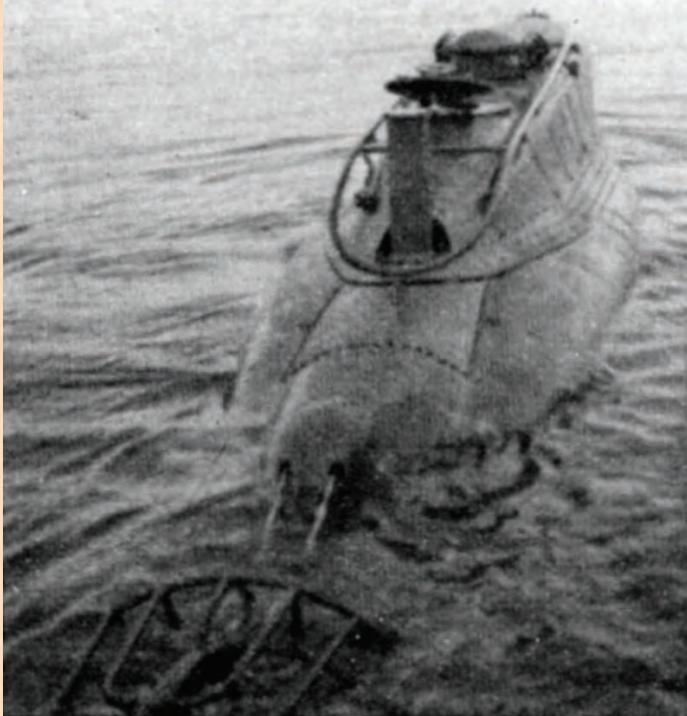
Malisan, Zagabria, vista da poppa

massivi danni a causa dei bombardamenti alleati al punto di renderli inefficienti e non più riparabili. Il CA 2 rimasto inoperativo per tutto il resto del conflitto venne ritrovato, in quel di Betasom, dagli alleati in completo disarmo e, quindi, fu demolito. A oltre sessant'anni di distanza da questa missione mai realizzata e in un contesto geopolitico nemmeno paragonabile a quelle del dicembre 1943, l'attentato alle Torri Gemelle, eseguito dai terroristi islamici, ha raggiunto un risultato simile per non dire identico a quanto la Ragia Marina ed il Comandante Borghese si erano proposti: infliggere un durissimo colpo al morale della popolazione americana portando la guerra sul CONUS e cioè il suolo continentale americano e quindi, figurativamente parlando, nella casa di ogni yankee. Al riguardo lo scrittore Marcello Tessadri (Fermento, Roma 2008) nel suo fanta-storico romanzo ricostruisce compiutamente e con una

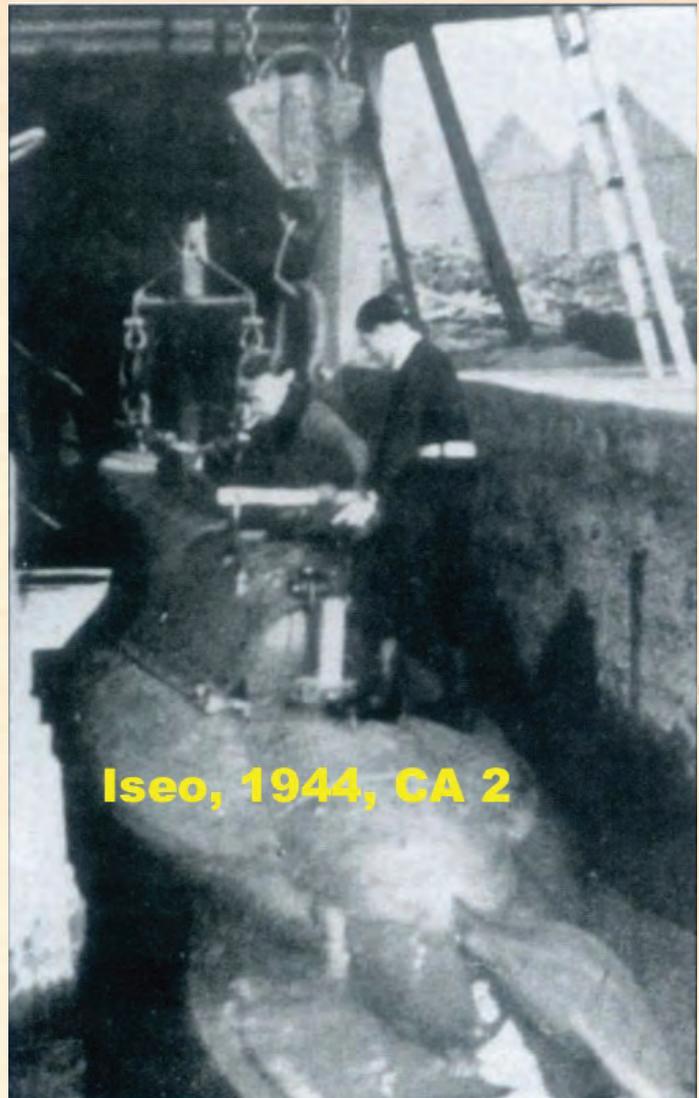
Sommergibile CA modificato per Gamma



### Sommergibile CA per Gamma, poppa



narrazione mozzafiato, le varie fasi dell'attacco che, nella realtà, solo per una serie di circostanze nefaste non si poté mettere in atto. Inoltre, il Comandante, nel suo unico e ben noto lavoro biografico, narrò le gesta della "sua" Decima, ivi compreso i preparativi per l'attacco transatlantico, evidenziando quanto importante fossero le ricadute sul popolo americano sul piano psicologico. Il CA nella versione dedicata ai Gamma fu forse, insieme al maiale e allo SSB (ovvero lo SLC tipo Delta o Quattro), la più felice intuizione per un'originale arma tattico-operativa, che la Marina Italiana partorì. A conferma di ciò, insieme al profilo tattico dei Gamma, questa filosofia d'impiego venne ripresa dopo la guerra non solo dall'Italia ma anche da altre importanti Marine Militari. Va anche detto che la prolificità delle menti della X Mas non si limitò solo a creare SLC e minisommergibili. Si ebbero studi importanti che definirono progetti di alto livello e che, per la maggior parte dei casi e a causa delle vicissitudine belliche, rimasero purtroppo incompiuti come i Sommergibili d'assalto Minisini e Moschini. Un altro interessante progetto riguardò il minisommergibile veloce Sassaroli: macchine sempre più evolute e che posero le basi per i mezzi insidiosi del dopoguerra. Per quanto riguarda la versione, molto più convenzionale, dei CB si può dire che ne fu prodotta una congrua classe di battelli, a partire dal 1940. Consegnati in 22 esemplari, ben si

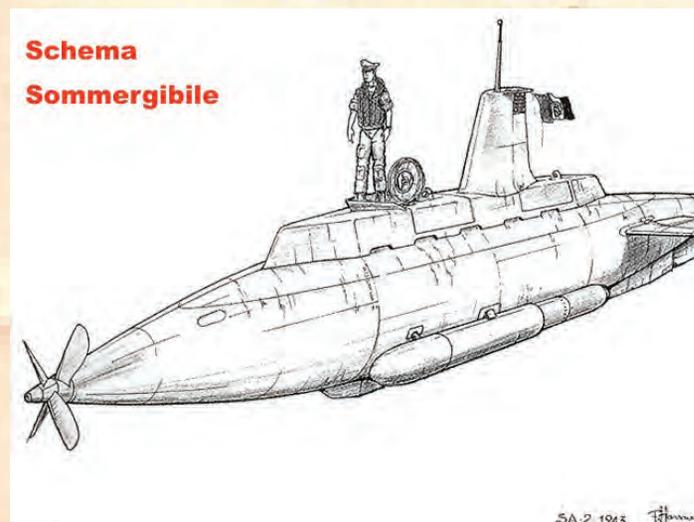


comportarono guerra durante, operando sia da basi nazionali sia da quelle del Mar Nero e proprio quelli di stanza in quest'ultimo attracco, il 30 agosto 1944, furono catturati e requisiti dall'URSS che, nel rioccupare l'area, prese possesso di tutti i materiali del nemico. Questi battelli rimasero nella disponibilità operativa bolscevica sino al 1955, anno della loro dismissione e demolizione. Nel nord'Italia intanto, dopo l'8 settembre, un successivo ordine per 50 CB da utilizzare prevalentemente nell'alto Adriatico, non riuscì ad essere completato e la produzione industriale si limitò a dieci battelli. Le perdite subite da questi mezzi furono elevate soprattutto per l'uso improprio che se ne fece, dato che il mezzo era nato per operazioni in ambito costiero, ma che si trovò ad operare come vero e proprio hunter-killer in altura e cioè come cacciatore di mezzi subacquei nemici. Una di queste unità, alla fine del conflitto, venne requisita nel porto di Pola dall'esercito jugoslavo e inclusa nel proprio almanacco navale con il nome di P 901 Malisan. Questo battello verrà radiato nel 1950 ed è attualmente ben conservato presso



il Museo delle Scienze e delle Tecniche di Zagabria. Il Caproni CB22 fu catturato invece dagli Alleati a Trieste e per qualche anno rimase abbandonato sulla banchina del porto finché, nel 1950, fu trasferito al Museo della Guerra di Trieste dove a tutt'oggi fa bella mostra di sé.

Nel 1942 con i primi sei CB operativi la Regia Marina costituì la Prima Squadriglia che avrebbe dovuto essere di stanza a Taranto. Ma nel maggio di quell'anno, a causa dello sviluppo delle vicende belliche, i battelli furono trasferiti, via



ferrovia, a Jalta sul Mar Nero. La loro missione era il contrasto ai rifornimenti russi verso la città di Sebastopoli, nel frattempo posta sotto assedio dai tedeschi, che avvenivano via mare. Tali battelli, posti sotto il Comando della neonata 4ª Flottiglia MAS, evidenziarono la loro capacità operativa contrastando efficacemente i rifornimenti del Soviet, affondando tra giugno e l'agosto 1942 due sommergibili sovietici, lo "Šč-214" di 586 ton. e lo "S-32" di 840 ton. nonché altre unità minori. Il CB. 5 invece, colpito nel porto di Jalta da un siluro lanciato da una motosilurante sovietica, sarà l'unico perduto in quella prima estate di guerra sul Mar Nero, a dimostrazione della loro capacità operativa e del grado di maturità tattica raggiunto.

Dopo la caduta di Sebastopoli, nell'agosto 1942, i cinque CB vennero trasferiti da Jalta a Costanza, dove esisteva una munita base navale e nel 1943 furono riassegnati alla Decima Flottiglia MAS. Questi cinque sommergibili dovevano rientrare in Italia ed unirsi alle unità della Seconda Squadriglia di stanza a Taranto. Rimasero, invece, operativi sul Mar Nero e nella notte tra il 25 e il 26 agosto 1943 il CB. 4 colse l'ultimo successo di un sommergibile italiano in guerra, affondando il sommergibile sovietico "Šč-203" di 586 t.

Alla data dell'8 settembre i battelli del Mar Nero vennero requisiti dai Tedeschi, mentre i battelli della Seconda Squadriglia, in quel di Taranto, si consegnarono agli alleati, ad esclusione del CB 7 che, danneggiato, rimase bloccato, come già detto, nel porto di Pola, cadendo in mani titine. Per i CB passati alle forze cobelligeranti, ad un certo punto, la strada si sarebbe mestamente conclusa: alcune fonti dicono che per loro la guerra terminò l'8 settembre stesso (secondo queste fonti non vennero mai impegnati dagli Alleati e nel 1948 verranno demoliti), altre testimoniano il loro utilizzo da parte britannica attribuendogli l'affondamento di un U-Boot tipo XXI, in uscita da un non ben definito porto. Ma tali speculazioni sono ancora oggi oggetto di accese discussioni, ritenendole semplice e volgare propaganda bellica. Per i CB della Decima Flottiglia MAS, invece, la guerra durerà fino alla prima settimana del maggio 1945, anche se nessuna particolare operazione venne tecnicamente impostata e portata a termine.

La dedizione e lo spirito di sacrificio dei sommergibilisti, nel corso della seconda



## Trieste, 1945, Prove in mare

guerra mondiale, fu al di sopra della portata di qualunque elogio attribuibile. Si immagini che cosa possa voler dire vivere e combattere in un cassone qual è l'abitacolo di un sommergibile che, da macchina da guerra vera e propria, è anche pronto a trasformarsi in feretro e tomba. Resta lapidaria la definizione che di questi battelli hanno dato Rastelli e Bagnasco, due noti storici ed esperti di cose navali, in una loro opera: "sono unità di piccola autonomia, bassa velocità e scarsissima abitabilità; la vita a bordo è un tormento ma, nonostante questo, grazie alle innegabili qualità delle risorse umane imbarcate, riuscirono ad agire efficacemente". Nel volume "I sommergibili tascabili italiani nel secondo conflitto mondiale" di Daniele Lembo (MA.RO Edizioni), si intende invece ricordare la vita e l'operato degli uomini che combatterono a bordo di queste piccole unità, affinché il loro sacrificio non cada nell'oblio, in fumosi ricordi o funamboliche elucubrazioni mentali e quindi non venga mai dimenticato nella sua vera essenza.

E a tutto ciò bisogna rendere il giusto e deferente tributo !



Il STV Giovanni Sorrentino (a destra), comandante del CB 3.



## EVENTI ASSOCIATIVI

## CROCIERA MARINAI d' ITALIA 2019

Ringraziamo il nostro Socio ad Honorem Amm. di Squadra Paolo Pagnottella e i nostri associati Gianfranco Montini e Giulio Motta presenti con il Labaro della Associazione .

"Dopo cena è iniziato il ciclo culturale con una conferenza sulla X<sup>a</sup> MAS all'attacco della flotta britannica nella baia di Suda di fronte a cui la Nave transiterà domani mattina diretta a Heraklion.

Il giorno successivo alle 22,00, salpati da Haifa, MSC Lirica è transitata sulla verticale del punto dove giace lo scafo squarciato del leggendario SOMMERSIBILE SCIRE' dell' indimenticato Comandante Junio Valerio BORGHESE, M.O.V.M. della Marina Italiana: molte lacrime hanno rigato i volti dei nostri marinai al suono del silenzio, al fischio del nostromo, alla preghiera del marinaio ed al lancio in mare di una corona di alloro ornata dello stemma del nostro COMSUBIN, i cui ragazzi,



MONTINI, AMM. PAGNOTTELLA E MOTTA



I NOSTRI ASSOCIATI MONTINI E MOTTA

eredi INDISCUSSI della gloriosa X<sup>a</sup> FLOTTIGLIA MAS, hanno così voluto unirsi a noi nella celebrazione di quegli eroi che tutto il mondo ci invidia.

DECIMA MARINAI !!!



LA BAIJA DI SUDA

## SIAMO ANCORA QUI

Cari Associati,  
sappiamo di essere in ritardo con la pubblicazione de La Cambusa e ce ne scusiamo.

Gli eventi ed un nemico quanto temibile quanto invisibile ma terribilmente pericoloso ci hanno colto di sorpresa ma non è riuscito a sgominarci; siamo ancora più determinati e forti di prima.

Riceverete una rapida successione di pubblicazioni per rimettere in pari le uscite previste; questa forzatura editoriale ci permetterà di tornare alla normalità.

Non disperate: la Decima e la sua Cambusa sono più vive che mai.

Decima Marinai!

La Segreteria



## DALLA SEGRETERIA

Comunichiamo i dati del nuovo conto corrente dell'associazione che sostituirà quello postale in uso oggi.

Tutti i versamenti, a qualunque titolo, andranno indirizzati verso queste coordinate bancarie:

**Banca Creval**

**Codice IBAN IT 85J 0521 623 0000 0000 95473**

**intestato a:**

**ASSOCIAZIONE COMBATTENTI DECIMA  
FLOTTIGLIA MAS**



ANNO XI - NUMERO 61  
SETTEMBRE - OTTOBRE 2019

PERIODICITA': BIMESTRALE  
REG. TRIB. MILANO NR. 198 DEL 24 APRILE 2009

DIRETTORE RESPONSABILE:  
STEFANIZZI GIANFRANCO

IN REDAZIONE  
IL PRESIDENTE  
IL CONSIGLIO DIRETTIVO

PROGETTO GRAFICO E IMPAGINAZIONE:  
MOAI STUDIO MILANO

## STAMPATO IN PROPRIO

NESSUNA PARTE DELLA RIVISTA PUÒ 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 PUÒ COMPORTARE SPECIFICHE RESPONSABILITÀ PER INVOLONTARI ERRORI ED INESATTEZZE. NOMI E MARCHI PROTETTI SONO CITATI SENZA INDICARE I RELATIVI BREVETTI.

PER TUTTE LE FOTO (TRANNE DOVE CITATO):  
FONTE: ARCHIVIO STORICO DELL'ASSOCIAZIONE COMATTENTI DECIMA FLOTTIGLIA MAS, ARCHIVI STORICI SPAGNOLI, U.S.A. ED INGHILTERRA.

PRODUZIONE ORIGINALE ASSOCIAZIONE DECIMA FLOTTIGLIA MAS DI MILANO.  
FINITO DI STAMPARE NEL MESE DI OTTOBRE 2019



ASSOCIAZIONE COMBATTENTI  
Xª FLOTTIGLIA MAS

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

PRESIDENTE: N.P. GIULIO COSSU



CONSOCIATA CON  
L'ASSOCIAZIONE  
NAZIONALE MARINAI D'ITALIA



DECIMA FLOTTIGLIA MAS  
CASSELLA POSTALE 33  
20091 BRESSO  
MILANO  
TEL.: 377 95.30.267

WWW.ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT  
SEGRETERIA@ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT

