



## LIONEL BUSTER CRABB

A volte non è poi così difficile parlare e raccontare fatti d'arme legati alle azioni del nemico.

Il tempo trascorso mitiga il patos, amplia la visione dei fatti e spesso, assume toni nitidi e contorni ben definiti. Come in questo caso, che si sta per raccontare, nulla di più facile perché si va a evidenziare il coraggio, la determinazione, la coerenza ma anche il rispetto e l'integrità morale di chi seppe emergere dalla fumosa cortina del conflitto stando sul fronte contrapposto senza mai giocare sporco, senza mai dividere i fatti e le persone tra buoni e cattivi, tra vincitori e vinti. E' questo uno dei pochi casi dove le memorie di chi c'era permettono di configurare un quadro sereno e avulso dalle scelte di campo, ma basato solo sull'onore e sulla dignità. Capita raramente, purtroppo, ma proprio per questa sporadicità è bene raccontare ciò che venne fatto nel nome del puro coraggio e della vera coerenza.

"Partiremo e combatteremo nel nome della civiltà eterna di Roma e di quei figli che ne sono degni e che lottano e soffrono

segue a pag. 7

ANNO XII - NUMERO 64 - MARZO / APRILE 2020

IN QUESTO NUMERO:



QUEL COLPO  
DI TOSSE  
PAG II



IMASCAMENTI AL  
VARIGNANO  
PAG IV



COMPITI IN  
CLASSE  
PAG XIV



## QUEL COLPO DI TOSSE... NEL PORTO DI LIVORNO

Dopo alcuni tentativi dai quali avevano dovuto desistere, sia per il mal tempo e sia per una scarsa visibilità della bussola del Mezzo trasportatore, i tre "GAMMA", G.M. Osvaldo Malacarne, S.C. Marcello Bertoncin ed il marò Edmondo Sorgetti, si imbarcarono la sera del 17 novembre 1944 sullo speciale S.M.A. Pilotato dal T.V. Gustavo Fracassini, che aveva come secondo pilota il Capo Scarpino.

Questo S.M.A. Era stato preparato appositamente per quella missione, la prima del suo genere.

Lo scafo aveva subito le seguenti varianti essenziali:

1) Non aveva il siluro ed al posto di questo erano stati apprestati tre seggiolini.

2) Erano state installate speciali apparecchiature per il trasporto della nasse. -Le dieci "nasse" erano collocate cinque per parte a fianco dei tre seggiolini ed erano trattenute da cordoni elastici, che fasciavano dall'esterno verso l'interno del Mezzo, andando ad agganciarsi a dei fermi che, mediante due manette di comando, venivano sbloccati simultaneamente, provocando la caduta in mare delle nasse.

Ovviamente, l'approntamento per il trasporto delle dieci nasse era riservato alla seconda missione, quella del G.M. Franco Pavone. In questa prima missione l'attacco doveva essere effettuato nella maniera tradizionale. -La navigazione dello S.M.A. fu abbastanza tranquilla, nonostante il mare forza 2.-

Fracassini, arrivato al punto prefissato, procedette a lento moto, orientandosi sulle luci del porto illuminato a giorno. Giunto circa a 3000 metri dal molo foraneo, il Mezzo fu fermato ed i tre "Gamma" scesero in acqua, ognuno con la propria attrezzatura, iniziando a pinneggiare vigorosamente verso terra, mentre lo S.M.A. si allontanava verso Nord.

Il fronte era fermo a causa di una di quelle incredibili ed inspiegabili paralisi che ogni tanto colpivano l'Alto Comando Alleato in Italia ed in particolare il Generale Clark, beffardamente chiamato "Generale avanti adagio, quasi indietro" dai marò della "Decima". -In questa stasi delle operazioni militari, il porto di Livorno era essenziale per i rifornimenti della 5ª Armata.-

Il porto era gremito di navi, con un intensissimo movimento. Le notizie pervenute al Comandante Borghese, ad Arillo ed a Wolk da parte dell'eccellente Servizio Informazioni della "Decima", avevano portato a selezionare la massa dei mercantili presenti in porto ed a scegliere quale primo obiettivo la nave *Patrol* da 10.000 tonn. Carica di munizioni. I tre "Gamma" arrivarono pinneggiando fino ad una certa distanza di sicurezza dall'imboccatura Nord del porto, poi passarono all'attacco "a boatta" ... tre piccoli cespugli galleggianti, impercettibilmente trascinati da una invisibile corrente. L'azione si stava sviluppando per il meglio: Un destino beffardo, però, si interpose improvvisamente fra i "Gamma" ed il loro completo successo, salvando da sicura distruzione la *Patrol* e le due navi a lei accanto, quando ormai i tre erano nei pressi del "Braccio Vestrini" nelle adiacenze della Torre del Marzocco.

Ma lasciamo che sia un inglese a raccontare quello che successe. **A distanza di quarant'anni, così ricorda gli avvenimenti di quell'alba del 18 novembre 1944 Peter McDonald, R.N.V.R. T.V. della Naval Security Britannica.**

*"...L'importante è di rendersi conto che c'era una viva consapevolezza fra di noi della minaccia costante della Xª MAS. Cominciava questa, ovviamente, dopo gli avvenimenti del porto di Alessandria, ma sempre più dopo l'episodio dell'*



IL PORTO DI LIVORNO NEL 1943

Oltterra e le scorribande di Gibilterra. -Quando finalmente giungemmo a Livorno, venivano effettuate ispezioni della chiglia di ogni battello presente nel porto, ogni mattina, senza fallo. E queste ispezioni furono condotte dallo stesso Com.te Crabb (Buster) che aveva istituito questa procedura a Gibilterra. Crabb aveva l'aiuto di un collega, il T.V. Baron Phillips (figlio dell'ammiraglio inglese affondato dai giapponesi a bordo della Prince of Vales.- A parte queste precauzioni, i soldati americani che sorvegliavano la zona portuale avevano un addestramento particolare contro il sabotaggio ed ogni forma di infiltrazione.-

Io cercavo di mantenere il loro entusiasmo e la loro vigilanza con ogni stratagemma concepibile, sapendo che entro settimane o forse giorni un attacco avrebbe avuto luogo. Infatti la cattura di Pavone e degli altri fu direttamente il risultato di un discorso che facevo alle sentinelle nei giorni prima. **-In più, ovviamente, c'era la compilazione di uno schedario, utilizzando ogni fonte di intelligence disponibile (tra cui le informazioni di prima mano sui singoli Gamma fornite al Com.te Crabb a Firenze dal G.M. Venturini, unico caso di disertore dei**

**Gamma e di traditore dei propri compagni d'arme, fuggito dalla base di Valdarno per fornire ogni possibile notizia sul suo Reparto al nemico (N.d.A.)-**

Per un certo periodo, dopo miei rapporti, fu presa in seria considerazione "in alto" la possibilità del rapimento di Eugenio Wolk a Venezia, onde poter decapitare l'organizzazione "GAMMA". Ma qui bisogna fare un inciso nel racconto di McDonald, per spiegare la tosse che risulterà il beffardo ed imprevedibile destino negativo all'azione.

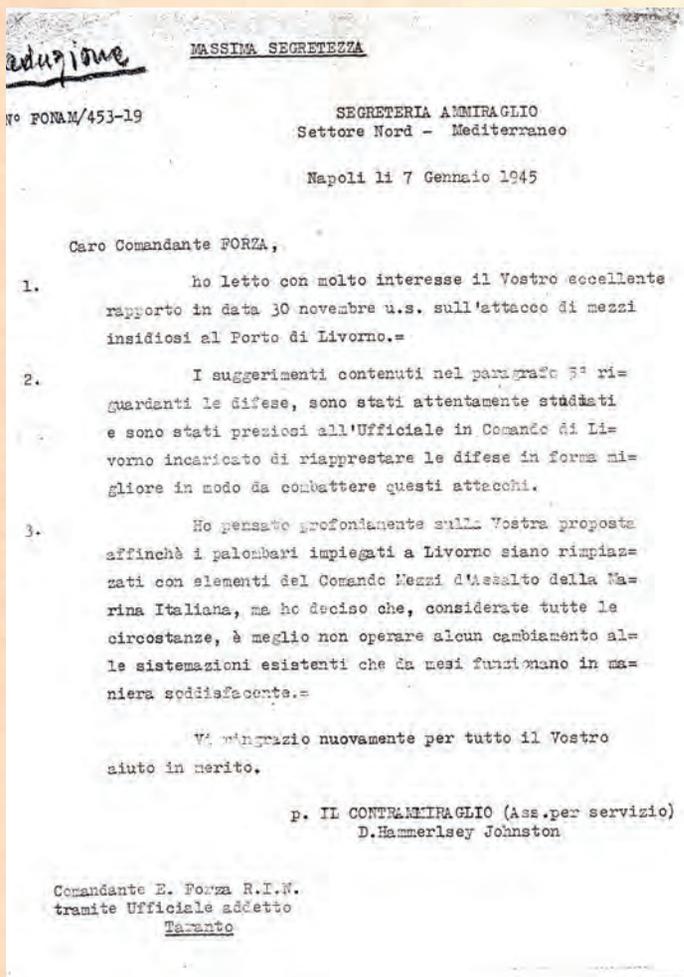
Al livornese Malacarne, si era inspiegabilmente prodotta una piccola lacerazione nella tuta di gomma. L'acqua gelida penetrata nell'interno, aveva impregnata la muta di lana... e lì proprio sul traguardo era sfuggito il "colpo di tosse". **Così continua McDonald:** ... al molo ho trovato uno spettacolo veramente drammatico... i tre con le mani in aria, sotto la luce brillante di un paio di riflettori, a bordo del ML mariani con fucili ad ogni angolo... ed i riflessi delle mute bagnate. -È stato in quel momento che ho potuto dare un "benvenuto" MALACARNE ed un ... BERTONCIN ... o sbaglio? Sorgetti non l'ho riconosciuto. All'interno della Capitaneria ho potuto mostrare le fotografie che avevo ...!-

Fu un confronto puramente inutile con i tre che sgocciolavano acqua a rovinare il tappeto. Esauriti. E stato durante quei giorni che ho incontrato per la prima volta il Com.te Forza, mentre i tre prigionieri erano confinati in celle diverse.

Bertoncin diceva che stava male e voleva delle pillole per curarsi. Malacarne era convinto di essere stato drogato e di conseguenza si rifiutava di parlare. Il Com.te Forza chiese il permesso di parlare con il prigioniero Malacarne ed io ero presente in ogni minuto del colloquio ....discussione di poco interesse ...e disse con tale disprezzo che ancora oggi ricordo: **"UN COLPO DI TOSSE" !**

Dopo questo incontro il Comandante cobelligerante, il quale aveva visitato i prigionieri, offriva la disponibilità del Reparto "badogliano" del Regno del Sud per controllare il porto in questione. L'offerta fu logicamente e "gentilmente" declinata, come da lettera originale che vi mostriamo nell'immagine di sinistra.

Il Vice Presidente  
(fonte: Sergio Nesi)



## GRUPPO OPERATIVO INCURSORI

Varignano, 24 gennaio 2020

11 incursori hanno ricevuto il basco verde che sancisce il loro ingresso nelle forze speciali della Marina Militare. Presenti alla cerimonia anche 3 membri del GOI coinvolti in una grave esplosione a novembre nel nord dell'Irak. Il Capo di Stato Maggiore Giuseppe Cavo Dragone ha detto: Entrate in un gruppo ristretto, un'élite che tutto il mondo guarda con ammirazione". Oggi gli allievi incursori del 70esimo corso coronano le loro aspirazioni conquistando il meritato basco verde. Ben fatto ragazzi ha sottolineato il Contrammiraglio Massimiliano Rossi, comandante di COMSUBIN.

Per voi oggi è una giornata di festa, ed è ancora più bella perché oggi COMSUBIN abbraccia nuovamente gli operatori del GOI gravemente feriti a novembre in un attentato in Iraq.

Siete uomini eccezionali, fonte di continua ispirazione per tutti noi". Presente il Medagliere Nazionale della Decima Flottiglia Mas con il Presidente Giulio Cossu del Btg. N.P.



LE DELEGAZIONI DECIMA PRESENTI ALLE CERIMONIE

## GRUPPO OPERATIVO SUBACQUEO

Varignano, 21 Febbraio 2020

Al COMSUBIN sono stati imbascati 15 nuovi Palombari.

Alla cerimonia hanno presenziato il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare Giuseppe Cavo Dragone e il Ministro della Difesa Lorenzo Guerini, che ha consegnato personalmente i brevetti ai neo palombari.

Una cerimonia in cui i marinai, dopo aver ricevuto il brevetto, vengono imbascati con l'ambito basco blu e ricevono una "pacca" sulla spalla, in ricordo della "pacca" sulla testa che ricevono la prima volta che si immergono durante il percorso per diventare palombari.

Presente il Medagliere Nazionale della Decima Flottiglia Mas con il Presidente Giulio Cossu del Btg. N.P.



IL MINISTRO DELLA DIFESA ED IL C.S.M.



## L'UFFICIO STORICO DELLA NOSTRA MARINA MILITARE

### La Storia di un passato, il Passato di una storia.

Persone, genti, popoli: tutti hanno un passato. Spesso piacevole, pieno di positività, pieno di gioia, di mete raggiunte, di successi. A volte no. Ci sono dei passati che includono eventi tristi, situazioni difficili e scelte dilanianti. Il destino riserva a tutti grandi sorprese, grandi prove, spesso di coraggio e, a volte, quelle "di pancia".

Non è sempre facile vivere il presente, con tutte le sue difficoltà, ma può anche essere altrettanto complicato ricordare il vissuto. E se tutto ciò vale per ogni persona, vale anche per le genti e per i popoli che, volenti o nolenti, hanno scritto la storia. E la storia è una sola. Quella che appartiene al passato, quella che è costituita dai fatti, dagli episodi che hanno contraddistinto il volere del singolo, quello delle genti, ma anche e soprattutto quello dei popoli. Ogni popolo ha il diritto di riconoscersi nel proprio passato. Ogni persona deve poter rileggere la storia propria, quella della sua famiglia, ma anche quella del popolo a cui appartiene nella sua intierezza.

La nostra storia è ricca di episodi, di fasti, di sconfitte: tutte cose che costituiscono il nostro patrimonio. Tutte, nessuna esclusa. Siamo ciò che siamo, grazie anche al nostro passato. Siamo ciò che siamo perché proveniamo da un certo percorso e procediamo in una specifica direzione.

Se dobbiamo raccontare il nostro vissuto, per andare avanti, facciamo con serenità e giusta trasparenza. Facciamo per gli altri, ma facciamo soprattutto per noi. Se dobbiamo ricordare degli episodi, dei momenti, delle scelte, dei cambi di fronte: facciamo a tutto tondo. Escludere pezzetti, dimenticare fatti o persone non solo non è bello ma è disonesto, sia sul piano morale, sia sul piano intellettuale. Siamo ciò che siamo, abbiamone il coraggio, vestendo una tuta da lavoro o un'uniforme, col siluro o con la penna.

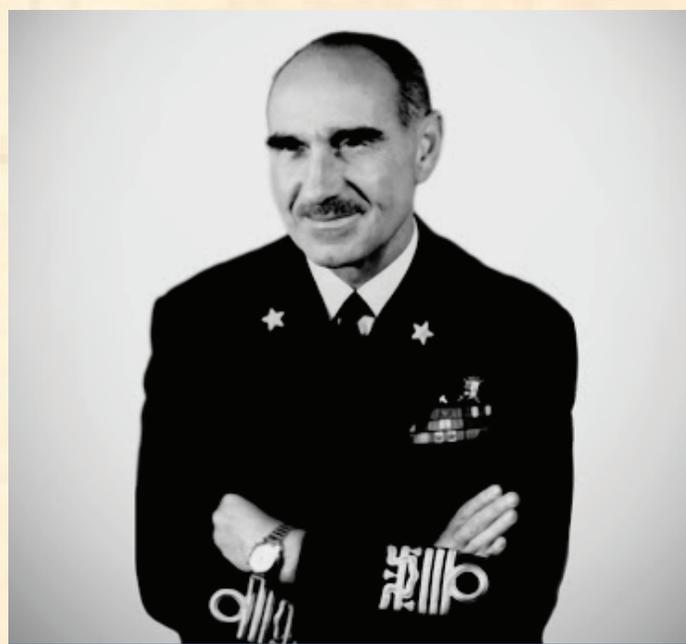
Ecco: l'uniforme ha il pregio, attraverso la sua foggia, di richiamare tradizioni e eventi del

passato. Indosseremmo mai una divisa senza una manica??? No di certo!!! Vestiamo con orgoglio il nostro vissuto e parliamo del passato senza falso pudore. Non è questa certamente una esigenza esclusiva di adesso. Già all'inizio degli anni '90 l'eroe di Gibilterra, l'Amm. Gino Birindelli richiamava all'ordine chi voleva edulcorare il racconto del passato, quello della guerra per fini partitocratici. E proprio Gino Birindelli, che dopo l'8 settembre scelse la monarchia, richiamò all'ordine gli interessati verso una rivisitazione della storia seria, obiettiva, senza falle e senza omissis di comodo.

Dall'alto della sua Medaglia d'Oro al Valor Militare lo fece elegantemente, signorilmente ma in maniera determinata. Facciamolo anche noi, quando ricordiamo, quando rievochiamo, quando commemoriamo, senza lasciare nessuno indietro.

Un Soldato vero lo sa fare.

Gen.Pil.(aus) Co. Riccardo F. G. Donati  
Cons. Naz. Ass. Comb. X Flott. MAS



AMM. GINO BIRINDELLI

G. B.

Roma 30.II.1990

Caro Ammiraglio,

il Capo di S.M. ha disposto che il capitolo "dopo 8 settembre" del volume sui Mezzi d'Assalto abbia una introduzione del tutto "asettica".

L'esplicitazione del compito affidato a chi la scrive porta a dire che in quella introduzione: non ci deve essere il minimo appiglio per repubblicani, monarchici, gente del nord, gente del sud o politici vari, che consenta loro di rinfocolare la propaganda indegna che da 45 anni si fa su una tragedia nazionale.

Questo é fattibile solo se si scrive la storia vera, quella che riferisce gli eventi e ne ricerca, eventualmente, la logica.

E' quello che io ho cercato di fare.

Come potrà constatare leggendo il mio scritto io non do colpe ad alcuno o le tolgo a persone specifiche addossandole tutte, semmai, ad una mancanza di accettazione della logica della guerra da parte della nazione.

Anche questa é una verità e va detta per evitare un altro e peggiore 8 settembre. E la Marina é la più qualificata per farlo.

Ovviamente il C.S.M. può accettare o modificare parte o tutto ciò che ho scritto; solo desidererei di discutere sui cambiamenti.

Molti cordiali saluti

*Gino Birindelli*

Amm. Gino Birindelli

UFFICIO STORICO M. M.  
N. 2947  
-1 DIC 1990

*Prof. G. Birindelli*  
*Redazione*

Ancora vivo  
VIA NEPI S  
00192 ROMA

UFFICIO STORICO M. M.

Prot. N. 2947  
Data 27-02-91  
Class.



**Dopoguerra, Buster Crabb  
con respiratore ad aria**

mutilati nella famiglia e dalle case. E se Dio vorrà proteggerci, il nostro successo per sé stesso sarà un'eloquente risposta a ciò che la tronfia grandezza inglese esercita barbaramente e comodamente. Noi piccolissimi vogliamo colpirvi audacemente nel cuore e in ciò che costituisce il vostro maggior orgoglio. E attendiamo da questo gesto che il mondo si decida una buona volta a comprendere di che stoffa sono fatti gli italiani".

Il mondo comprese decisamente di che stoffa fossero gli italiani e specialmente i britannici perché, nel momento in cui riemersero i corpi esanimi degli incursori Visintini e Magro, decisero di dar loro degna e onorevole sepoltura in mare.

E non è tutto, perché Lionel Crabb, comandante del Servizio di Sicurezza Subacquea di Gibilterra e Bill Bailey, suo pretoriano, offrirono suffragio onorando i due caduti della X<sup>a</sup> Flottiglia Mas. Un gesto che fa capire quale fosse la stima di questi subacquei inglesi nei confronti di tutti gli uomini della Flottiglia di Borghese, stima che anche oggi è molto forte, non foss'altro per il numero di pubblicazioni edite su questo glorioso

Reparto non solo in Gran Bretagna ma anche nel resto del mondo.

In Italia, invece, nonostante ci sia una timida rivalutazione di questi uomini e delle loro gesta, specialmente con gli ultimi studi effettuati, questa epopea rimane legata solo ai veri storici navali o agli appassionati di fatti guerreggiati avulsi da elucubrazioni partitocratiche. La speranza è che si riesca, prima o poi, a costituire una genuina memoria collettiva sulla seconda guerra mondiale, uscendo dagli schemi dettati dalla più becera distinzione politica, facendo quindi pace con la storia che ci appartiene. Questo permetterebbe di fare enormi passi in avanti nella ricerca dei fatti che furono e che darebbe giusta dignità e un ricordo più rispettoso di quanti si batterono per mantenere fede coerentemente al giuramento fatto.

Un antefatto, questo appena raccontato, da cui emerge una figura mitica –per gli anglosassoni ed anche un po' per noi italiani– dato che Lionel "Buster" Crabb, pur nel rispetto dei fronti contrapposti e delle regole di ingaggio, guardò sempre con estrema ammirazione e con profondo rispetto i nostri incursori subacquei. Ma non solo: i guastatori di Borghese, di Giobbe e di Wolk, furono delle "muse" nel cuore e nell'anima



di Buster. Esempi a cui si ispirò, come in seguito si vedrà, per creare ed elevare in questo particolare ed ardito settore delle forze speciali di mare tale specialità nella Marina britannica. Si può dire che questa forma di rispetto, reciproca e a completo giro d'orizzonte, è spesso molto comune tra i subacquei in genere e tra quelli che allora venivano chiamati sommozzatori. Sarà forse per la particolare tipologia dell'attività sottomarina che si creano, con un processo del tutto determinato ma spontaneo e naturale, legami basati sulla reciproca considerazione, sulla stima delle capacità altrui e soprattutto un profondo riconoscimento dell'uomo che sta dietro il vetro di quella maschera che si posa davanti a noi. Nasce quello che gli anglosassoni hanno da tempo definito come uno speciale sentimento, più forte e temprato di quelli di sangue, una "band of brothers": un legame particolare, profondo ed intenso, semplice ma integerrimo che unisce il cuore e l'anima delle persone per la vita. E' un legame che non si cerca, che non si trova, ma che ti cerca e che ti trova ... per non lasciarti più.

Lionel Kenneth Crabb, soprannominato "Buster", nacque il 28 gennaio 1909 a Londra. Dopo un'infanzia agiata e dopo avere terminato gli studi, negli anni trenta entrò a far parte della RNVR (Royal Navy Volunteer Reserve) come ufficiale. Per puro caso Crabb incominciò ad effettuare delle immersioni che gli piacquero fino al punto di chiedere di entrare nella specialità dei palombari della Royal Navy.

Allo scoppio della guerra nel settembre 1939, Buster, per un errore burocratico, venne chiamato alle armi nelle fila dell'esercito e finì nella Royal Artillery. Si qualificò artificiere permanendo in tale ruolo fino al gennaio 1941 quando, finalmente, "le cose furono rimesse a posto" e venne inserito nei ranghi della marina con il grado di tenente di vascello.

Nel febbraio 1941 Crabb, in ragione dell'esperienza maturata con gli esplosivi, effettuò un corso di demolizioni subacquee di 12 settimane per potere partecipare alla bonifica delle coste britanniche dalle mine magnetiche tedesche. Nel maggio 1941 il neo qualificato tenente di vascello venne però trasferito a Gibilterra, cinta d'assedio dalle incursioni della Xª Mas, dove entrò a fare parte della UWP (Underwater Working Party) e della quale fu messo al comando viste le combinate specialità possedute di artificiere e di

subacqueo.

Tale Squadra aveva come compito principale il contrasto a eventuali incursioni subacquee avversarie che potessero compromettere la sicurezza di questa importantissima base navale: una minaccia che oramai si concretizzava sempre più spesso ai danni del naviglio alleato in transito per il fronte africano.

Profondo e sincero estimatore degli incursori italiani, Crabb arrivò a copiarne i metodi di addestramento e quelli operativi, costituendo un centro d'addestramento alle demolizioni subacquee a bordo di un vecchio mercantile alla fonda nel porto interno, quello militare della rada di Gibilterra. La sua ammirazione per gli italiani giunse a tal punto che, alla fine di ogni lezione, Crabb elogiava platealmente l'operato dei sommozzatori italiani. Gibilterra fu oggetto di diverse incursioni subacquee, spesso andate a buon fine, dove un numero significativo di bastimenti, con il loro prezioso carico, andò perduto. Tant'è che dopo l'operazione dell'8 dicembre 1942, la nota BG 4, quando i corpi di due incursori -le Medaglie d'Oro Visintini e Magro-



Crabb prima di una immersione



La tomba di Crabb posta dalla madre, ma priva delle sue spoglie mortali

affiorarono esanimi nelle acque di Gibilterra, i due subacquei italiani vennero sepolti in mare con tutti gli onori militari secondo l'uso della marina britannica. Non solo, le corone di fiori gettate in acqua per il suffragio vennero pagate personalmente da Crabb. E proprio per questa forma di rispetto verso il nemico verrà criticato ed anche osteggiato sia da colleghi sia dai suoi diretti superiori.

Fu uno dei pochi ufficiali della marina britannica a intuire che la minaccia subacquea aveva avuto, nel tempo, un'imprevista evoluzione e che, probabilmente, gli uomini della Decima Mas partivano per le loro incursioni non più da un sommergibile semisommerso nella rada di Gibilterra ma da una diversa installazione o da un'altra predisposizione occulta. A parte questa sua intuizione che, tra l'altro, era condivisa anche dal comandante delle difese aeronavali di Gibilterra, colonnello Medlam e dal tenente di vascello Frank Goldsworthy -subacqueo e ufficiale dei servizi segreti della Royal Navy- di fatto le nuove basi di partenza degli assaltatori e guastatori di Borghese rimasero un mistero insoluto sino al termine delle ostilità, quando caduta la belligeranza vennero rivelate al personale di sua Maestà Britannica. Infatti, nella città spagnola Algeciras, posta di fronte alla Rocca, gli italiani avevano costituito due basi ben attrezzate: una terrestre situata in un edificio denominato Villa Carmela e una "bagnata", sita nell'omonimo porto spagnolo

su un bastimento, nave Olterra, internato dagli iberici all'inizio delle ostilità secondo le regole del diritto internazionale marittimo.

Gli inglesi accusarono la gravità delle perdite subite e Lionel Crabb, che aveva al contempo costituito il prefato Underwater Working Party con il compito di ispezionare le carene delle navi alla fonda per la ricerca di eventuali ordigni esplosivi, era pronto a trovarli e rimuoverli. Buster aveva dato avvio all'operazione "Tadpole", per la prevenzione e il contrasto degli attacchi subacquei nella baia della roccaforte inglese. In realtà Crabb non si rendeva conto di come gli italiani potessero eludere il sistema difensivo e, oltre alle esplosioni controllate di piccole cariche di profondità che faceva lanciare randomicamente da motovedette, fece dotare le navi presenti nella baia di un reticolo spinato posto intorno alle alette antirollio (punto di aggancio dei bauletti esplosivi), nonché allungare di oltre quattro metri le barriere retali, le così dette reti antisiluri, in maniera che questa aggiunta di pesanti catene poggiasse completamente sul fondo e, a causa del notevole incremento di peso, non fossero sollevabili dai sommozzatori al fine di inibire il passaggio sotto di esse.

All'alba dell'8 maggio 1943, esattamente alle 06,35 una devastante esplosione gettò lo scompiglio nell'intera Baia. Immediatamente, tra una miriade di deflagrazioni di contrasto provocate dagli uomini di Crabb, tra mercantili e navi da guerra che si spostavano in tutta fretta verso i bassi fondali -nel tentativo di scampare a eventuali affondamenti- si ebbero in successione alle 06,50 e alle 07,30 altre due terribili deflagrazioni che, sommate alla prima, mandarono sul fondo ben 20 mila tonnellate di prezioso naviglio! Era appena sorta l'alba e la notte oscura, come sempre, aveva ben celato le scie luminose di tre comete italiane. Decine di rimorchiatori entrarono in azione; ricognitori e





**Crabb pronto per immergersi  
assieme al suo fido scudiero**

cacciatorpediniere vennero impegnati nella ricerca del presunto sommergibile avvicinatori, mentre ai rottami, al fumo e al panico si aggiungeva soprattutto la desolante consapevolezza di essere sempre e costantemente vulnerabili quando in acqua si immergeva anche un solo sommozzatore della X<sup>a</sup> Flottiglia MAS.

I sei valorosi sabotatori, nel frattempo, erano incredibilmente riusciti a rientrare tutti incolumi nelle segrete stive di nave Olterra, proprio sotto il naso degli inglesi (il loro consolato dava direttamente sulla banchina dove la petroliera italiana era alla fonda), impegnati invece a cercare il fantomatico sommergibile. Erano stati sapientemente depistati, anche nel recente passato, da alcuni indumenti subacquei lasciati sulla costa da un agente segreto italiano, al fine di rafforzare l'idea che un sommergibile fosse in rada al momento dell'attacco. Nessuno o quasi, anche nella Patria di questi temerari, ricorda abbastanza il nome dei sei Uomini che hanno dato tanto lustro all'Italia, inducendo genuini sentimenti di ammirazione e rispetto soprattutto nel nemico. Tanto che in Lionel Crabb un solo fondato sospetto prese piede insieme ad un grande cruccio:

"Questi possono affondarci quando vogliono.

La guerra la vinceremo noi, ma i padroni del Mediterraneo resteranno per sempre loro: gli assaltatori subacquei italiani."

Questi immensi Combattenti, ammirati e temuti dall'acerrimo nemico, sono onorati in eterno nel Paradiso degli Eroi. Spesso, però secondo un'italica consuetudine, questi stessi nomi vengono ricordati a stento. Il non saper far pace con il proprio passato, non consente a molti figurì –specie se pennivendoli o sardine- di accettare la realtà dei fatti e riconoscere il valore e l'ardimento che ha tanto stupito il mondo. Nomi importanti che hanno dato e danno tanto lustro alla Bandiera, inducendo ammirazione e rispetto nel nemico di un tempo e negli amici di oggi. E a questi nomi si vuole restituire un'anima attraverso il loro ricordo. Onori a :

- Capitano di corvetta Ernesto Notari;
- 2° Capo palombaro Enrico Ario Lazzari;
- Tenente Genio navale Camillo Todini;
- Sotto Capo palombaro Salvatore Mattera;
- Sottotenente Armi navali Vittorio Cella;
- Sotto Capo palombaro Eusebio Montalenti.

Finita la guerra il Com.te Wolk si consegnò agli alleati riuscendo ad ottenere per se e per i suoi "Gamma" la condizione privilegiata di prigionieri sulla parola, anche grazie a Buster Crabb che, come già detto, nutriva profonda stima nei confronti dei suoi ex nemici. Inquadrati nella ANES (Allied Navies Experimental Station), gli uomini del gruppo "Gamma" ottennero una sorta d'immunità, presso gli Alleati e alcuni di loro furono persino assunti come consulenti nelle Forze Armate degli ex nemici in considerazione dell'esperienza maturata sul campo (anche se ciò avvenne con grande disappunto da parte del comandante delle forze alleate Earl B. Nichols).



**Gibilterra, Crabb pronto per l'immersione**

I "Gamma" nel periodo successivo alla fine della guerra operarono lo sminamento dei porti nazionali e portarono a compimento numerosi e difficili interventi sui relitti affondati. Per oltre 18 mesi lavorarono allo sminamento del porto di Venezia e portarono a termine pericolose e complesse operazioni di recupero di materiale bellico, per conto della ANES. Anche nel porto di Genova avvenne la stessa cosa, dove operò il Com.te Arillo e l'allora Guardiamarina Roberto Serra, pilota di Maiale, SSB e CA, recentemente scomparso alla veneranda età di 97 anni, glorioso socio di questa Associazione.

Mentre era a Livorno Crabb venne a sapere che il capitano di fregata Ernesto Notari, si trovava in quel di Barga, nel locale campo di prigionia sito in provincia di Lucca. Crabb sapeva che Notari, capo dell'Orsa Maggiore succeduto a Visintini, aveva comandato le due ultime vittoriose operazioni dei mezzi d'assalto italiani contro Gibilterra. Mandò, quindi, un marinaio con una jeep a prelevare. E Crabb diventò sincero amico di Notari. A Venezia, come già detto, aveva già fatto "prigionieri" –si fa per dire– gli operatori della X° Mas salvandoli dai campi di concentramento slavi. In quei frangenti, incontra altri sommozzatori, tra cui il tenente Tadini e tramite questi ha contezza che la signora Visintini, vedova dell'ufficiale morto a Gibilterra e seppellito in mare da lui stesso, versa in miseria. Le scrive una lettera di conforto offrendole la possibilità di lavorare come interprete per il suo ufficio, garantendole, di fatto, un certo sostentamento.



Incursore subacqueo della X MAS in addestramento



Gamma tedesco con respiratore ARO nazionale IAC 49 bis e orologio

Cosa che puntualmente avvenne sino al termine di tutte le ostilità.

Nel dicembre 1945 tutte queste operazioni terminarono e Crabb e i suoi uomini vennero trasferiti alla base navale di Haifa per effettuare missioni antisabotaggio nei confronti di possibili incursioni subacquee di organizzazioni patriottiche ebraiche come l'Haganà. Ciò perdurò un paio d'anni e cioè sino al 1947 quando fu costituito lo stato di Israele: a quel punto Crabb e la sua squadra vennero rimpatriati. Dopo alcune settimane Buster si congedò dalla Royal Navy e entrò a fare parte dell'MI6, i servizi segreti britannici con i quali aveva già collaborato durante il conflitto mondiale. Quando entrò nei ranghi dei servizi, Crabb riunì nuovamente la squadra di un tempo, preparandosi a operazioni contro le unità navali del Patto di Varsavia, che nel frattempo erano diventate il nuovo nemico.

Nel 1955 Buster rientrò in servizio, come attività di copertura, nella Royal Navy e venne promosso capitano di fregata: la componente subacquea britannica aveva di nuovo bisogno di lui e della sua maestria.



Il 12 aprile 1956 il presidente sovietico Kruscev ed il ministro degli esteri Bulganin effettuarono una visita ufficiale in Gran Bretagna a bordo dell'incrociatore Ordzhnikdze, che per l'occasione era scortato da due cacciatorpediniere. Le navi sovietiche attraccarono a Portsmouth, ancorandosi al molo "ferrovia" del porto militare. La classe "Sverdlov", a cui apparteneva l'Ordzhnikdze, era un tipo di incrociatore di modello convenzionale, con artiglieria numerosa ma nessuna concessione a soluzioni innovative o "hi-tech" nei suoi sistemi d'arma. Gli "Sverdlov" erano navi molto grandi e potenti, con uno scafo lunghissimo ed elevata velocità di navigazione e di manovra. Tre anni

prima, però, avevano sbalordito l'Ammiragliato britannico con una perfetta manovra eseguita nel porto di Londra, dove aveva attraccato senza l'aiuto dei rimorchiatori e del pilota portuale. Fu una manovra capolavoro: l'incrociatore arrivò in velocità, fece macchina indietro, accostò e attraccò. Il tutto come se quella montagna d'acciaio fosse un piccolo motoscafo da diporto. Sul molo c'erano le massime autorità radunate in una sorta di comitato di ricevimento: era evidente che lo Sverdlov doveva disporre di una chiglia speciale e di un particolare tipo di eliche per poter manovrare con tale facilità e leggiadria.

Inoltre, i britannici avevano avuto notizia che su questa classe di incrociatori era molto probabilmente imbarcato un sonar di nuovo tipo.

Venne quindi dato l'incarico a Crabb di immergersi e ispezionare la chiglia per tentare di rivelarne i segreti. Sta di fatto che da quell'immersione Crabb non riemerse più. E quale sia stata la sua sorte è uno dei grandi misteri della guerra fredda che ancora oggi sopravvive.

Alcuni giorni dopo la sua scomparsa fu ritrovato un cadavere senza testa su una spiaggia vicino a Portsmouth, ma le caratteristiche fisiche di quel corpo non corrispondevano a quelle di

CLOSING CITY PRICES

COGNAC  
BISQUIT DUBOUCHÉ  
A Rare Compliment to your Palate

# Evening Standard

41.029

WEDNESDAY, MAR 9, 1956

●● Twopence

LES PARFUMS  
WORTH  
De Reviens

## HOW DID CRABB DIE? EDEN WILL NOT SAY

*'Not in the public interest to tell'*  
*'WE DID NOT KNOW ABOUT IT'*

*Disciplinary action  
being taken*

Evening Standard Parliamentary Reporter

Sir Anthony Eden told the House of Commons today that "it would not be in the public interest" to disclose the circumstances in which Commander Lionel Crabb is presumed to have met his death.

"While it is the practice for Ministers to accept responsibility I think it

**MYSTERY**





Crabb che aveva una particolare cicatrice su un ginocchio (mentre il cadavere ritrovato ne era privo). Alcuni anni dopo un diplomatico francese disse che un dirigente del KGB, che voleva "defezionare", gli fece una confidenza: la "spia" Crabb era stata catturata dai subacquei russi e si trovava prigioniero nel carcere politico della Lubjanka, in quel di Mosca. Altre voci riportarono, invece, che Buster aveva defezionato in favore dei sovietici, così come altri personaggi inglesi del tempo e ora collaborava con la marina russa nel settore delle operazioni subacquee che, ad onor del vero, proprio in quegli anni conseguirono sviluppi importanti e inattesi.

Secondo gli uomini di Crabb, invece, il loro comandante ebbe uno svenimento dovuto a un forte consumo di alcolici avvenuto il giorno precedente in un bar di Portsmouth, consumo che lo portò ad una congestione e conseguente morte durante l'immersione ricognitiva.

Il 23 maggio 1956, Sir Anthony Eden parlò a nome del governo britannico comunicando che l'uomo-rana inglese Lionel Crabb era da considerarsi scomparso in una missione segreta di cui, però, il suo governo non sapeva nulla. Da quel momento l'establishment non ha più avuto nulla da dire su quella scomparsa e dal maggio '56 è calato una sorta di muro di gomma ricoperto dalla Union Jack.

Nel 1987 al parlamento inglese vi fu un'interrogazione ufficiale sulla sorte del comandante Crabb ma la risposta del ministero della difesa britannico fu che il segreto di Stato posto sulla "vicenda" potrà essere sciolto solo nel 2057, ben 101 anni dopo la scomparsa di Buster: decisamente peggio del caso "JFK" secretato, sull'altra sponda dell'Atlantico, per 75 anni.

A onor del vero, si racconta che il papà di James Bond, Ian Fleming, si ispirò alla figura di Buster Crabb per il suo romanzo "Thunderbolt" (in Italia noto col nome di 007 Operazione Tuono)

che ha una importante porzione di scenografia sopra e sotto le acque delle Bahamas. E proprio in questo film molti equipaggiamenti subacquei impiegati per le riprese erano prodotti dalla Technisub del "Gamma" Luigi Ferraro già allora leader mondiale nello specifico settore.

Gli inglesi, sul finire degli anni 50, realizzarono un film sulle imprese di guerra di Buster in quel di Gibilterra. Tale lungometraggio volle celebrare Crabb e tutta la perfida Albione, sopra a tutto e tutti: specie sopra agli italiani.

Venne quindi costruito un copione, volutamente zeppo di errori e ridicole falsità, che diffamano di fatto la vera storia di quei fatti d'arme e la X Flottiglia Mas, relegandola ad un ruolo di comiche marionette alla piena mercé dei britannici. Credo che Buster non sarebbe stato per nulla fiero di questa pellicola che tutto è meno che un obiettivo racconto di guerra su vicende oramai più che note e molto ben documentate. Basti pensare che attraverso la Spagna la Flottiglia fece arrivare in quel di Algeiras: 30 testate esplosive per SLC, 120 pistole e 65 mitra, 70 torce subacquee, 45 autorespiratori ARO e altrettante tenute da sommozzatore, nonché 17 pesanti motori elettrici per Maiale, per non parlare del centinaio di uomini che raggiunse Algeiras senza destare alcun sospetto nei servizi segreti britannici. Gli italiani avevano una ben radicata e organizzata rete di agenti ed erano aiutati anche dal fatto che i regimi franchista e fascista erano politicamente amici. Un volontario italiano, che era rimasto in Spagna dopo la guerra civile, Bepo Martini, organizzò molti dei movimenti in incognito di questi uomini, fornendo false identità e storie di copertura, senza mai destare un solo sospetto. Peccato che a tale squallida pellicola, che risponde al titolo di Silent Enemy, abbia partecipato l'attore Arnoldo Foà che, forse, a causa della sua particolare etnia volle liberarsi da alcuni "sassolini" nelle scarpe.

Si conclude così la storia di Buster Crabb, una storia per certi versi avvolta nel mistero e ammantata dall'opacità delle acque portuali che avevano visto combattere Lionel contro i Padroni del Mediterraneo, contro gli incursori e gli assaltatori della Decima Flottiglia Mas. Che la terra ti sia lieve Buster, che la tua immersione sia sempre più blu e profonda.

Gen. Pil. (r) Co. Riccardo Donati

## COMPITO IN CLASSE

Supponiamo un compito in classe per gli associati: "Dopo aver letto la lettera che pubblichiamo, come si chiamano i dannati della seconda zona (Antenòra) del IX Cerchio dell'Inferno dantesco?"

Per seguire a mantenere un termine scolastico, alleggerendo la dovuta "incazzatura", seguiamo dicendovi: Non fatevi aiutare dagli Uffici Storici, ragionano in maniera "resistenziale" e tagliano a secondo della convenienza.

Vi concediamo un'ulteriore ausilio per le diverse ricerche, prendendone uno a caso: "... fu destinato allo Stato Maggiore della Marina, (1941) dove andò a ricoprire l'incarico di SERVIZIO INFORMAZIONI MILITARI SEGRETE rimanendo nella capitale anche dopo lo scioglimento degli organi operativi della Marina, avvenuto in seguito alle vicende armistiziali, o meglio: "RESA

SENZA CONDIZIONI". Dell'Italia in guerra, aveva successivamente dichiarato: «L'inverno del 1942-43 trovò molti di noi, che speravano in un'Italia libera, di fronte a questa dura, amara, dolorosa verità: non ci saremmo mai potuti liberare dalle nostre catene, se l'Asse fosse stato vittorioso".

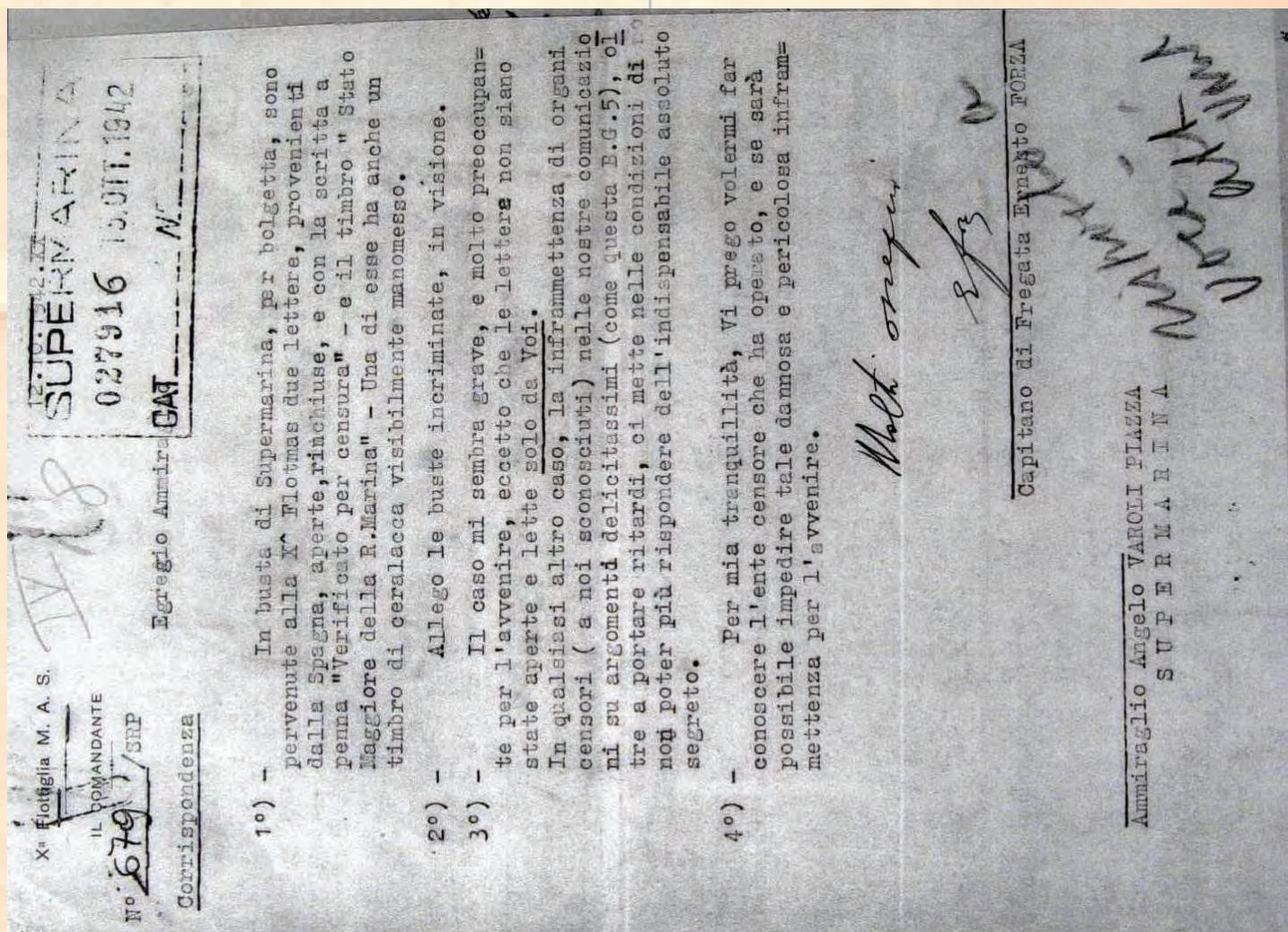
Detto da un militare in servizio?...  
SUBLIME!

Rileggete la lettera un'altra volta e consultate l'Art. 16 del Trattato di Pace di Parigi del 1947.

Potete liberamente definirli con il giusto sostantivo maschile di competenza.

Il Comandante Borghese M.O.V.M. della Marina Italiana, lo aveva già fatto pubblicamente. Senza mezzi termini.

VIVA L'ITALIA .



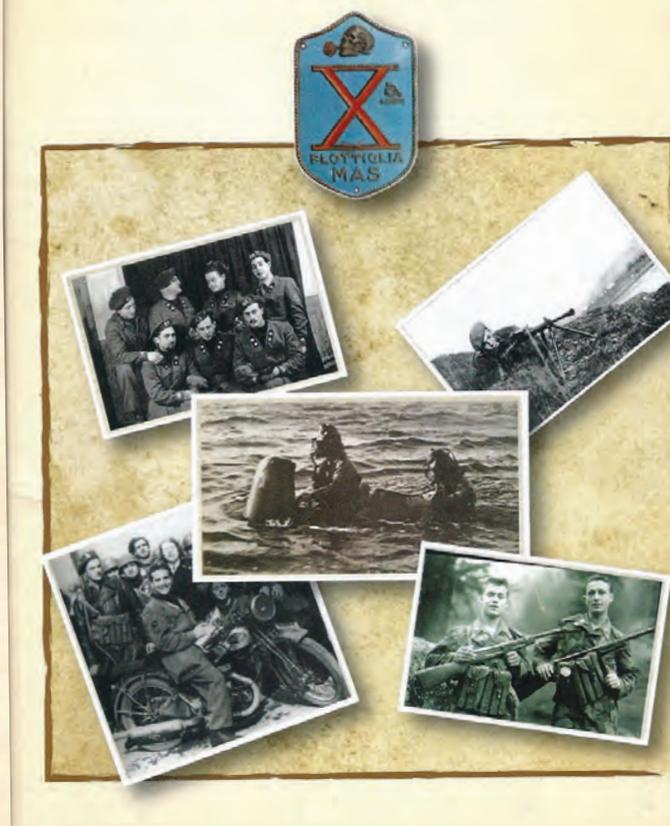
## NOTIZIE BREVI

Disponibile in Segreteria per associati ed amici, rigorosamente riprodotto da documenti originali provenienti dagli archivi della Xª MAS.

Per acquisti, contributi ed informazioni contattare:

**E-mail: [segreteria@associazionedecimafloftigliamas.it](mailto:segreteria@associazionedecimafloftigliamas.it)**  
**Tel.: 377 95.30.267**

## Uomini, mezzi e armamenti della Decima Flottiglia MAS



## 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 00000 00000 95473**  
**intestato a:**

**ASSOCIAZIONE COMBATTENTI DECIMA  
 FLOTTIGLIA MAS**



ANNO XII - NUMERO 64  
 MARZO - APRILE 2020

PERIODICITÀ: 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 COMBATTENTI 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 MARZO 2020



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  
 CASELLA POSTALE 33  
 20091 BRESSO  
 MILANO  
 TEL.: 377 95.30.267

[WWW.ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT](http://WWW.ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT)  
[SEGRETERIA@ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT](mailto:SEGRETERIA@ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT)

