



## EMILIO BIANCHI

Medaglia d'oro al valor militare, Emilio Bianchi è stato l'ultimo superstite di quel manipolo d'eroi che si meritavano il massimo rispetto e la più alta stima anche da parte del nemico, quel nemico una volta noto come *perfida Albione*. Ha vissuto la sua quiescenza in quel di Torre del Lago, vicino a Lucca, in compagnia della moglie e delle sue figlie. Si va, quindi, a raccontare le gesta di un marinaio dal fisico alto, asciutto con candidi capelli e che praticamente sino all'ultimo era un uomo nel pieno del suo vigore e lucidissimo di mente, una qualità questa, considerando i tanti anni molto ben portati, davvero invidiabile. Nato in quel di Sondalo il 22 ottobre 1912, Emilio è diventato un lupo di mare -in tutti i sensi- quasi per caso. Parlare di Bianchi significa raccontare la storia di un uomo che ha sempre anteposto la coerenza e l'onore di soldato a tutto il resto, indipendentemente dal prezzo da pagare. Anche quando, da prigioniero, gli fu offerta la possibilità di ritornare libero a patto di abbracciare la causa dei Savoia e collaborare con le forze alleate, come in effetti molti fecero (compresi i colleghi dell'azione su Alessandria), Emilio molto

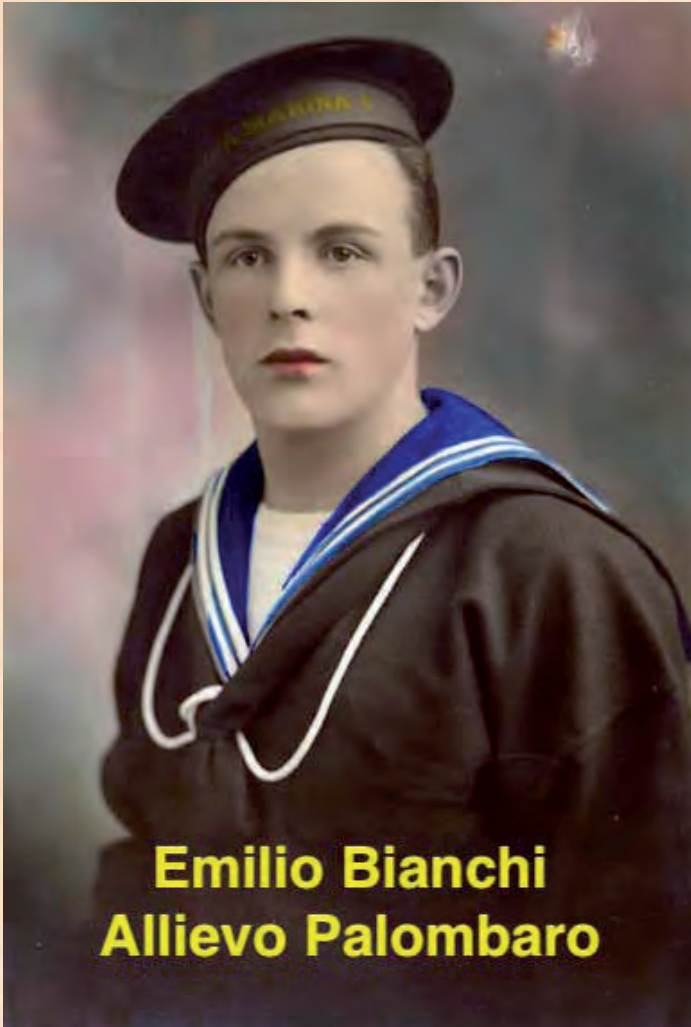
segue a pag. 2

ANNO XIII - NUMERO 73 - SETTEMBRE / OTTOBRE 2021



DECIMA !!





**Emilio Bianchi**  
**Allievo Palombaro**

fermamente rifiutò e decise di rimanere prigioniero, pur di tener fede ai suoi ideali di Uomo, di Soldato e di Italiano. Non era sicuramente un fanatico fascista, a dispetto di quello che superficialmente si potrebbe essere portati a pensare, ma come molti non fascisti: Ferraro, Visconti, Borghese tanto per fare dei nomi tra i più noti, decise che il giuramento reso all'atto dell'arruolamento e la coerenza verso la Patria, verso gli Italiani e verso sè stesso, avesse un rango superiore, un carattere irrinunciabile, rispetto ad una facile liberazione e sottomissione agli ex-nemici. Sicuramente la sua fu una decisione difficile e sofferta, specie se si pensa alla famiglia ed ai principali affetti ad essa collegati, ma adeguata al rango che, un uomo come Emilio, aveva intrinsecamente nella sua indole, nel suo DNA patriottico. Ma ascoltiamo dalle sue labbra alcuni passaggi sul suo vissuto: *eravamo nel 1932 e io non avevo ancora compiuto i vent'anni. Un giorno vidi sulla facciata di una casa un bando di concorso per l'arruolamento volontario. Più o meno diceva "volete girare il mondo??? Venite in Marina". Io non avevo mai visto il mare, non sapevo nuotare e non sapevo nulla, ma proprio nulla, di navi. Avevo però una gran voglia di girare il mondo, di vedere nuovi*

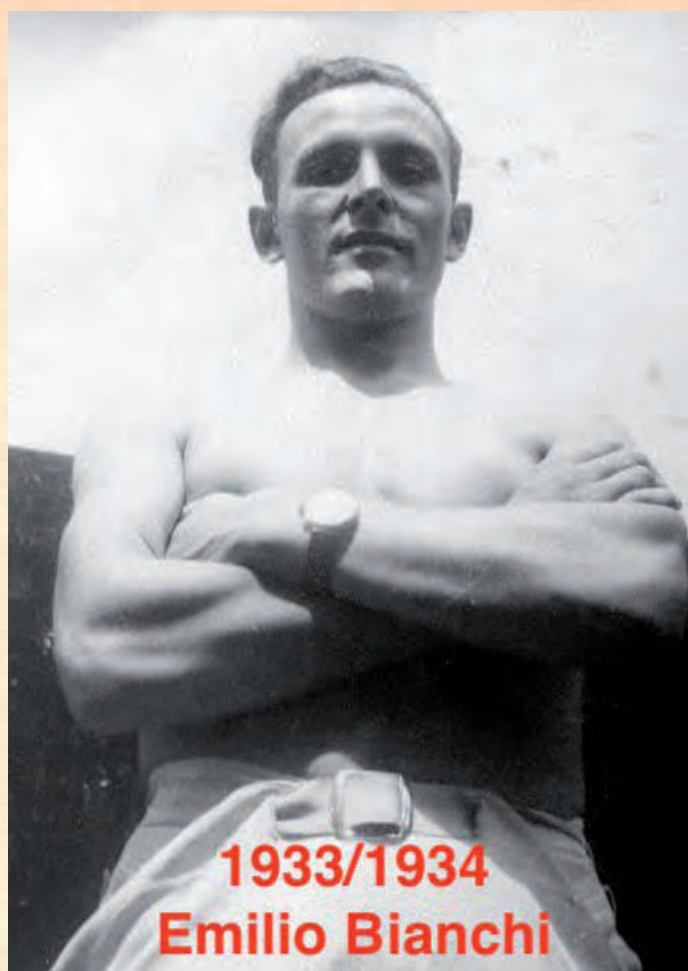
*paesi e di provare nuove esperienze di vita. Provai la sorte, feci domanda convinto nel mio intimo che non sarei riuscito in questa improvvisata impresa. Con mia grande sorpresa venni invece accettato e vestii con orgoglio e con piacere la divisa da marinaio. Ho poi frequentato un corso palombari alla Scuola CREM del Varignano, in prossimità di La Spezia (che allora era la principale base navale della Regia Marina insieme a Taranto) e, sul finire del 1934, ho avuto l'imbarco su Nave Magnaghi, un vascello dedicato allo studio del mare, sul quale presi parte a due crociere idrografiche nel Mar Egeo e in Mar Rosso. Una volta sbarcato, nel 1937, sono stato approcciato dal Capitano GN Teseo Tesei che, nella base sommergibili spezzina, già faceva parte di quel primo manipolo di uomini della prima Flottiglia MAS che, nella massima segretezza, stava sperimentando nuovi dispositivi d'assalto subacquei: gli SLC che erano un po' i figli della filosofia d'impiego dei vecchi MAS (Motoscafi Armati SVAN, poi diventati Motoscafi Armati Siluranti) sviluppati nelle prime fasi di guerra del primo conflitto mondiale. Gli SLC, noti poi più diffusamente con il soprannome di Maiali, erano in effetti dei siluri equipaggiati con motori elettrici, dotati di una carica esplosiva in prua sganciabile destinata ad essere agganciata all'opera viva di una nave nemica da insidiare ed affondare. Il compito di condurli a bersaglio e di farli esplodere era affidato ad un equipaggio di due uomini: un ufficiale a prora ed un palombaro a poppa. Tesei, dunque, quel giorno mi chiamò in disparte e mi chiese se ero disposto a prendere parte a quei primi esperimenti. Ed io accettai subito. È stato così che a Bocca di Serchio, vicino a Torre del Lago dove ci troviamo ora, ho partecipato alle prime esercitazioni con i maiali. Così facendo, sempre in quel di Torre del Lago, incontrai la donna che sarebbe successivamente diventata mia moglie, Aurora. L'esperienza di Bocca di Serchio durò per un paio d'anni. Furono due anni particolarmente duri. Operavamo solo di notte ad una profondità di circa 15 metri e spesso ci esercitavamo simulando attacchi alla base navale di La Spezia. Dato che, per motivi di sicurezza, nessuno era al corrente di quanto facevamo, ogni volta rischiavamo di beccarci una pallottola sparata dai nostri stessi colleghi di guardia al porto, sui moli d'ormeggio oppure a bordo delle navi che simulavamo di attaccare. Oserei dire che rischiavamo quasi di più allora in esercitazione di quanti ne avremmo poi affrontati nelle azioni vere e proprie.*

Questa prima esperienza si concluse dopo circa due anni, come già detto e Emilio venne destinato



all'Accademia Navale di Livorno, come istruttore subacqueo alle dipendenze del Capitano Belloni che, nel sedime del massimo istituto navale, stava iniziando a porre in essere le basi per lo sviluppo di una nuova specialità di arditi incursori che sarà poi nota con il nome di Guastatori Subacquei: ovvero i famosi Gamma. Ma eccolo, ancora in prima persona, ragguagliarci in merito: *accettai l'incarico un po' a malincuore, ma approfittai della mia permanenza a Livorno per convolare a nozze con la mia amata Aurora. Con lo scoppio della guerra, però, diventai un po' più inquieto, dato che mi sentivo, nella mia veste di istruttore, una sorta di imboscato. Incominciai così a fare pressioni per rientrare nei miei vecchi ranghi e quando la mia domanda fu, finalmente, accolta ritornai in quel di Bocca di Serchio dove diventai il "secondo" di Durand de la Penne. Un incarico questo che non ho faticato ad ottenere dato che Luigi Durand dei marchesi de la Penne, allora sottotenente di vascello di complemento, era noto per avere un vero caratteraccio e nessun palombaro voleva avere a che fare con lui. Ed io da buon "ultimo arrivato" -sebbene avessi già militato tra le fila dei fondatori del gruppo primigenio del Serchio per un buon periodo- mi ritrovai forzatamente abbinato a lui.*

Con il rientro di Emilio in quel di Bocca di Serchio, il manipolo di incursori subacquei iniziò a scendere realmente in campo, con le prime azioni insidiose, a seguito della sopraggiunta dichiarazione di guerra alla perfida Albione. Ma l'avvio di queste prime e timide operazioni fu condotto un po' con mezzi di fortuna dato che gli SLC al momento disponibili, i *maiali*, erano ancora una versione prototipica, non definitiva, non completamente collaudata e mai *messa realmente alla frusta*, potremmo dire una sorta di pre-serie: quindi mezzi buoni per le esercitazioni ma non proprio adatti a far sul serio. Ma si sa la guerra è guerra e non sempre si può operare in condizioni ottimali. Contestualmente,



un giovane capitano di corvetta, appena promosso al rango di ufficiale superiore, assume infatti il comando del Regio Sommersibile Scirè e nello stesso ambito anche la direzione del reparto subacqueo della 1° Flottiglia (che poi sarà ri-denominata, nel marzo 1941, X Flottiglia MAS in ricordo della Legione romana prediletta da Giulio Augusto Cesare -cioè la Legio X Gemina): il principe Junio Valerio Borghese. Ma ecco come Emilio continua il suo racconto: *la prima missione alla quale ho partecipato è stata condotta su Gibilterra verso la fine del settembre 1940. Avvicinatisi alla zona di operazioni con lo Scirè, correndo il rischio di essere individuati ed affondati dal nemico e lasciato alle spalle il nostro sommergibile "trasportatore", avremmo dovuto attaccare nel pieno della notte le unità navali alla fonda nella munitissima rada inglese. Io già da quella primissima azione operavo assieme al marchese De la Penne e oltre al nostro erano stati mobilitati altri tre mezzi d'assalto. All'ultimo momento, però, quando già lo Scirè era giunto a sole 50 miglia da Gibilterra, la missione venne abortita dato che il grosso della flotta anglosassone aveva levato gli ormeggi ed era entrata in mare aperto. A questa "prima" uscita fece seguito un'altra missione, sempre contro Gibilterra, verso la fine del mese successivo. Mentre io e Durand de*



## Corazzata Valiant



*la Penne ci stavamo avvicinando alle navi inglesi, fra gli scoppi delle bombe di profondità sganciate dalle motovedette inglesi a titolo preventivo in tutta lo specchio d'acqua antistante la rada, il nostro maiale ebbe un'avaria al motore elettrico che ne inibì il funzionamento e, conseguentemente, lo SLC privo di spinta idrodinamica incominciò ad affondare verso il fondale che si attestava sui 40 metri: una quota molto superiore al massimo consentito per l'uso del sistema di respirazione ARO e anche per il maiale che poteva sopportare appena una profondità massima di 30 metri.*

Nei documenti ufficiali redatti dal “capo-mezzo”, il signor Durand de la Penne, si legge che intorno alle 02.30, ora di Roma, del 30 ottobre 1940 il duo Durand-Bianchi lasciò lo Scirè, liberò il maiale dal suo involucro stagno posto sulla tolda del sommergibile ed eseguì un giro d'orizzonte, al fine di verificare l'operatività del mezzo da cui risultò che la bussola di navigazione subacquea era inefficiente a causa della rottura di alcune parti meccaniche. Dopo un buon quarto d'ora di navigazione verso l'imboccatura del porto condotta in buona parte in semi-emersione (il pilota era a “quota occhiali” mentre il secondo di fatto rimaneva immerso), il mezzo viene illuminato dalle parabole di luce emesse da un motoscafo nemico. Immediatamente, data “aria alla rapida” (il mezzo in quel caso impiega solo 7 secondi per immergersi), lo SLC è portato a quota – 15 metri e prosegue la sua rotta di avvicinamento in immersione totale. Dopo soli 10 minuti, però, l'equipaggio sente un forte rumore: quasi di esplosione a cui fa seguito immediatamente il blocco del motore. Come già detto il maiale, privo della spinta di avanzamento, assume un assetto negativo e affonda verso il fondale fermandosi contro di esso intorno ai 40/45 metri di profondità.

De la Penne constatò, tra l'altro, che a quella quota il mezzo ha subito delle deformazioni strutturali legate all'eccesso di pressione a cui veniva sottoposto. Vengono condotti diversi tentativi di ripristinarne le condizioni di marcia che, però, si rivelano del tutto inutili. Verificata quindi la totale inefficienza del mezzo, l'equipaggio decide di risalire in superficie. Liberatisi dei paludamenti subacquei, entrambi si dirigono verso la terraferma che si trova a circa due miglia (oltre tre chilometri e mezzo) dal punto di emersione. Mentre i due incursori si avvicinano al bagnasciuga alcuni motoscafi nemici battono la zona con le loro fotoelettriche, giungendo anche a circa 30 metri dai due operatori che, grazie alla loro preparazione e all'oscurità, riescono a toccare terra non visti, circa un miglio a nord di Algeiras, la cittadina spagnola posta di fronte alla Rocca, verso le 05.30. Tolte le mute, i due si dirigono verso il punto prestabilito dal SIS per il loro recupero e verso le 07.30 incontrano finalmente il comandante *Normand*, antenna del Servizio Segreto della Marina. Furono a quel punto accompagnati dal Console italiano di Siviglia che, dotandoli di documenti falsi





e spacciandoli per naufraghi di un peschereccio italiano, ne favorì il trasferimento all'Ambasciata Italiana di Madrid e quindi il definitivo rientro in Patria. Interessante è notare che i resoconti sommari resi da Durand de la Penne e quelli redatti da Bianchi, per quanto abbiano molti punti in comune, presentano delle evidenti dicotomie. È, infatti, una caratteristica del *marchesino* di evidenziare una conclamata tendenza ad esaltare la sua figura e a mitigare quella di eventuali collaboratori e colleghi, riservando prevalentemente al suo operato la bontà di quanto fatto. E se in questo caso le "distanze" dei due scritti è evidente ma relativa a particolari a volte di carattere marginale, nella successiva operazione su Alessandria d'Egitto, una incursione che rappresenta la più importante e spettacolare tra tutte quelle compiute dai ragazzi del Serchio, dalla Decima Mas e dalla Marina Italiana in tutta la guerra, queste dicotomie subiranno una certa espansione ed enfasi, al punto tale da riuscire a mettere in ombra anche quelle degli altri equipaggi che vi presero parte. Ma andiamo per gradi. Come detto sopra, il rientro in Italia dalla fu abbastanza tranquillo. Se è vero che la Spagna aveva assunto lo *status* di *Paese Neutrale* e quindi estraneo a tutte le fasi del conflitto, è altrettanto vero che, specie con gli italiani, il *Caudillo* aveva e sentiva un debito di riconoscenza per l'aiuto ricevuto da Roma durante le concitate fasi della guerra civile spagnola, senza il quale -probabilmente- il *Generalissimo* non avrebbe potuto avere la forza di prevalere sulle armi comuniste internazionali che lo fronteggiavano. Ecco perché le azioni tricolori contro Gibilterra hanno visto spesso gli spagnoli avere un occhio di riguardo verso i colori italiani o anche, nei limiti del possibile, tenere entrambi gli occhi chiusi. Tornando al quadro strategico della perfida Albione, oltre Gibilterra l'altro munitissimo scalo navale era Alessandria d'Egitto. Anzi, questa roccaforte era considerata l'approdo principale nel Mediterraneo e veniva ritenuta la più impenetrabile e la meglio difesa, di fatto immune da ogni possibile e conosciuta minaccia. In quel di Bocca di Serchio,



1941 Alessandria d'Egitto  
dallo Scirè agli obiettivi



Bianchi e Durand de la Penne  
sul set del film "Così affondammo la Valiant"

alla luce di queste considerazioni e dopo il successo conseguito dai barchini esplosivi all'isola di Suda (Grecia), prende sempre più corpo l'idea di un'azione subacquea sul porto egiziano dove, mediamente, erano ormeggiate le unità di pregio (le c.d. *Capital Ship*) della *Mediterranean Fleet*. In effetti altre due azioni (GA 1 e 2) erano già state tentate, ma entrambe ebbero esiti disastrosi. Sicuramente si trattava, quindi, di una sfida di altissimo livello che richiedeva un impegno tecnico, ma soprattutto umano al limite delle possibilità. L'operazione, nella sua fase embrionale viene battezzata, secondo la normale progressione numerica, GA 3 (Golfo Alessandria ... tre), ma sentiamo al riguardo le parole del Com.te Borghese: *fu preparata con ogni migliore accorgimento. Primo fra tutti il più assoluto segreto indispensabile requisito per la riuscita di una azione ove si contrappone la vulnerabilità di pochi uomini seminudi immersi nell'acqua, nel buio della profondità del porto nemico, alle corazzate, alle ostruzioni, ai cento modi di sorveglianza e di scoperta, alle migliaia di soldati che all'asciutto, ben coperti e ben protetti sui moli e sulle navi, hanno il compito di avvistare e distruggere l'assalitore.*

Fra quel manipolo di assalitori, che in quella lontana notte di dicembre osarono l'inosabile, c'era l'allora Capo-Palombaro Emilio Bianchi che, su uno dei *maiali*, portò brillantemente a termine il suo compito. *L'impresa presentava mille difficoltà. È Emilio che racconta il preambolo dell'azione. Non per nulla nell'agosto e nel settembre 1940 due precedenti tentativi di violare il porto nemico che rappresentava il principale ancoraggio inglese, erano miseramente falliti e si erano conclusi con la perdita dei sommergibili avvicinatori Iride e Gondar. Per noi incursori il principale problema era costituito dalle poche notizie in nostro possesso circa le barriere di difesa poste in essere dagli*





**1968 Emilio ospite d'onore  
al giuramento reclute classe 1948**

inglesi a protezione del porto. Ci preoccupavano, inutile dirlo, i sistemi d'allarme e la sicura presenza di tante sentinelle, come pure la consapevolezza che, come in passato, dopo l'impresa avremmo dovuto arrangiarci da soli per riportare a casa la pelle. Comunque eravamo tutti pronti anche a morire per ottenere il successo. L'11 dicembre assieme a Durand de la Penne e agli altri equipaggi che avrebbero partecipato all'incursione, sono arrivato in aereo a Rodi, da dove ho poi raggiunto l'isola di Lero, nel Dodecaneso, che rappresentava il nostro trampolino di lancio verso l'obiettivo a bordo del Sommersibile Scirè del Com.te Borghese. Finalmente la nostra ricognizione aerea confermò all'interno del porto egiziano la presenza sicura, oltre agli incrociatori e alle petroliere di squadra, di due corazzate e, forse, anche una portaerei. Eravamo tutti pieni d'entusiasmo: quali prede avrebbero potute essere più ambite? Il mattino del 14 abbiamo lasciato Lero e da quel momento abbiamo quasi sempre navigato in emersione senza preoccuparci di dare nell'occhio, dato che la coperta era camuffata come un innocuo peschereccio: infatti nessuna delle navi che abbiamo incrociato si è allarmata alla nostra vista. La navigazione è durata un po' più del previsto a causa del mare agitato e siamo arrivati nelle prospicienti acque di Alessandria il giorno 18 verso l'imbrunire. Lo Scirè si è quindi posato sul fondale a 14 metri di profondità. Il Com.te Borghese, solo allora, ci ha riunito e ci ha assegnato, coppia per coppia, l'obiettivo da colpire. Tute nere di gomma, respiratori ARO, orologi da polso Panerai luminosi e bussola subacquea: indossato tutto l'equipaggiamento, eravamo tutti pronti all'avventura. Il Comandante Borghese ci ha salutato con il tradizionale calcio di buon augurio, quindi siamo usciti dal sommergibile avviandoci verso i maiali che erano custoditi in appositi cassoni cilindrici stagni e vincolati alla coperta del

sommersibile e, finalmente, alle 20.45 tutti e tre gli equipaggi erano in rotta verso il bersaglio, mentre lo Scirè faceva prua verso Lero. La notte era ideale per la nostra impresa: niente luna, ma c'era un cielo stellato la cui luce aiutava il nostro orientamento. L'aria era calda e umida sebbene fossimo in dicembre. Come gli altri due equipaggi, io e Durand de la Penne eravamo a cavalcioni del nostro maiale, lui davanti ed io dietro, e abbiamo navigato verso l'obiettivo. Qui c'è la prima anomalia di comportamento tra i componenti degli equipaggi. Era, infatti, consuetudine che durante la rotta di avvicinamento l'equipaggio invertisse le posizioni a bordo. Mediamente il maiale viaggiava abbastanza appoppato e quindi -di solito- il secondo uomo era quasi sempre costantemente in immersione, sotto il pelo dell'acqua. Tutto ciò comportava il fatto che chi era seduto dietro consumasse una maggiore quantità di ossigeno (l'ARO aveva una capacità di circa 4-5 ore, in funzione della profondità a cui operava) diminuendo di fatto l'autonomia proprio nella parte più pregnante dell'azione, cioè nelle ultime fasi di attacco, quando era sotto l'opera viva della nave. Infatti, nelle prime missioni era quasi sempre accaduto che il secondo dovesse abbandonare l'azione, per esaurimento dell'ossigeno, nelle ultime fasi di posizionamento della carica esplosiva, abbandonando di fatto il proprio pilota che a quel punto doveva agire da solo. Ecco perché, mediamente e lontani dal porto nemico, le posizioni a bordo venivano invertite. Ma tale procedura non piaceva a Durand de la Penne che, indifferente a tale problematica, rimaneva sempre alla guida del mezzo. E anche in questa occasione egli tenne fede al suo *modus operandi*. Purtroppo, l'allora quadro dirigente della Flottiglia non pensò mai di ufficializzare tale accorgimento (l'inversione dei posti a bordo quando lontani dalle prospicenze dell'obbiettivo) predisponendo una quanto-mai opportuna e specifica POS (Procedura Operativa Standard) che uniformasse tale comportamento a prescindere dai gradienti dei singoli individui. Ad



**Primo dopoguerra Emilio Bianchi  
Medaglia di Bronzo al Valor Civile  
per disinnescò bomba Porto di Genova**



un certo punto, continua Emilio Bianchi, ecco venirci incontro un motoscafo nemico che lanciava bombe di profondità: una misura precauzionale che gli inglesi mettevano in atto tutte le notti, per cercare di evitare brutte sorprese sotto. Superammo anche questa difficoltà e proseguimmo l'avvicinamento al porto. Trovammo un primo sbarramento: una ostruzione fatta con maglie d'acciaio dalla superficie al fondo. Prima che prendessimo una decisione la fortuna ci venne in aiuto. Pochi istanti dopo il nostro arrivo l'ostruzione è stata aperta per permettere il passaggio di tre cacciatorpedinieri inglesi che rientravano in porto. Ci siamo subito immersi e posti nella scia di una di queste navi rischiando di essere risucchiati dalle eliche che, fortunatamente, turbinavano ad un ridotto numero di giri. Poi, passata l'ostruzione e tornati in superficie, ecco un nuovo pericolo. Una delle tre navi era ferma a pochi metri da noi. Vedevamo chiaramente i mariani in coperta e immobili speravamo di non essere scoperti. Ci siamo quindi allontanati e, finalmente, è comparsa davanti a noi la silhouette della corazzata Valiant, un mostro da 32.000 tonnellate. Era buio



fitto e la nave aveva tutte le luci di bordo esterne spente, al fine di mantenere un perfetto oscuramento, tant'è che anche le sentinelle non erano in vista, almeno dalla nostra prospettiva. Vi era però un ultimo ostacolo, bisognava superare una rete anti-siluri sorretta da grossi galleggianti sferici che, ad una distanza di circa 15 metri, circondavano per intero il perimetro della nave. Avevamo comunque in dotazione degli attrezzi per aprirci un varco nella recinzione: martinetti idraulici e cesoie pneumatiche. Dopo una ricognizione lungo tale perimetro mi sono accorto che la rete non arrivava sino sul fondo ma si fermava a circa un metro da esso e proposi al mio pilota di passare sotto. Ma Durand de la Penne insistette per un'altra strada e cioè di passare in superficie sopra alla rete metallica dove la rete si ancorava alle boe di galleggiamento, rischiando così di far strisciare il maiale sul cavo d'acciaio di sostegno posto quasi a pelo d'acqua. Una impresa difficile, che esponeva il mezzo alla vista nemica, nonchè complessa, ma con lui c'era poco da discutere. A fatica riuscimmo a superare l'ostacolo, impattando con il maiale contro la carena della nave a circa 6 metri dalla superficie del mare. Abbiamo cercato a tastoni le alette antirollio a cui agganciare il cavo che avrebbe sostenuto la carica esplosiva a centro nave. A quel punto il motore del maiale si è spento e il mezzo è precipitato sul fondo. Inutilmente abbiamo cercato di riavviarlo. Poi sono stato colpito da malore e sono stato costretto a risalire in superficie: in effetti avevo esaurito la riserva d'ossigeno e inoltre l'averlo respirato continuativamente per tutto il tempo della missione, che a quel punto era prossima alle cinque ore, mi aveva causato una vera e propria intossicazione. Appena in superficie mi sono attaccato ad una boa e dopo pochissimi minuti, non più di due o tre, ho visto riemergere anche Durand de la Penne. Il maiale era adagiato sul fondo a non più di 2-3 metri dalla chiglia della corazzata e lui, prima di risalire era riuscito ad azionare le spolette di innesco. Il più,





## anni '70, Bianchi alla commemorazione di fatti di El Alamein



dunque, era fatto: erano le tre e sei minuti della notte e l'esplosione sarebbe avvenuta dopo tre ore. In quel momento a bordo della Valiant è stato dato l'allarme e siamo stati investiti dal fascio dei riflettori. Durand de la Penne ha fatto il tentativo di allontanarsi a nuoto ma un paio di raffiche di mitraglia d'avvertimento lo hanno ricondotto a più miti consigli. Poco dopo ci hanno preso a bordo. I marinai ci schernivano pensando che avessimo fallito la missione mentre gli ufficiali, invece, si sono dimostrati da subito preoccupati. Ci hanno portato a terra in una baracca e siamo stati interrogati separatamente da due ufficiali che parlavano perfettamente l'italiano. Per costringerci a rivelare dove avevamo posto la carica esplosiva minacciavano di fucilarci. Io e Durand de la Penne abbiamo tenuto duro e ci siamo limitati a ripetere nome e grado. A questo punto ci hanno riportato sulla Valiant e ci hanno rinchiusi in una cala della nave, sotto la linea di galleggiamento, proprio nelle vicinanze della zona dove ci avevano visto riemergere. Speravano, in questo modo, di costringerci a parlare, non foss'altro per salvare la pelle.

Il rischio che i due uomini correvano era anche maggiore di quanto si potesse pensare dato

che la carica era, di fatto, sotto la santa barbara della nave, cioè il deposito esplosivi della corazzata. Nonostante tutto nessuno dei due parlò. Rinchiusi in quella sorta di bara d'acciaio, entrambi continuarono a tener duro, nonostante le insistenze inglesi. Ma lasciamo proseguire Bianchi nel suo racconto: *a un certo punto siamo stati separati. Io fui trasferito in un altro locale, sempre al di sotto della linea di galleggiamento e li ho fumato la prima e unica sigaretta della mia vita: ero molto teso e quando un marinaio inglese me la offrì non seppi dire di no! Non avevo paura di morire, ma al contempo non potevo non pensare alla mia primogenita, Elisabetta, nata dopo la mia partenza dall'Italia per questa missione. Temevo che non avrebbe mai conosciuto suo padre. Soltanto attorno alle 5.50, una decina di minuti prima della programmata esplosione della carica del maiale, Durand de la Penne chiese di parlare con il comandante della Valiant, sir Charles Morgan e lo mise sull'avviso dell'approssimarsi dell'esplosione affinché potesse porre in salvo l'equipaggio. Per me, invece, nel ventre di quella nave condannata a morte, vi era la consapevolezza della mia sorte. Alle sei e quattro minuti esatti la Valiant è stata scossa da un sussulto spaventoso e la nave è piombata in un profondo quanto surreale buio. Rimasi stordito. Sono vivo, mi sono detto un po' incredulo. Un miracolo. Dopo un po' sono venuti a prendermi, portandomi sopra-coperta, dove ho ritrovato Durand de la Penne assieme ad alcuni ufficiali inglesi. Quindi ci hanno fatto sbarcare e mentre ci allontanavamo dalla nave ho visto che la Valiant stava iniziando a piegarsi sul fianco.*

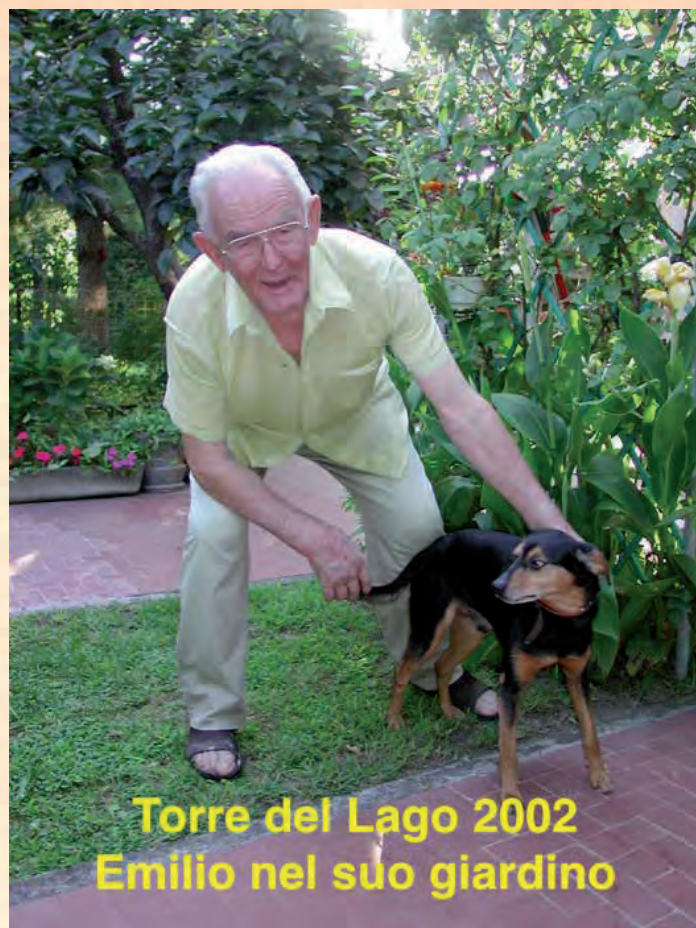
Dopo quella prima esplosione, esattamente 12 minuti dopo di essa, ecco la seconda: anche la



1985 Bianchi padrino al giuramento della Scuola Sottufficiali



corazzata *Queen Elizabeth* era stata messa fuori combattimento, così come, poco dopo, sarebbe successo alla petroliera di squadra *Sagona* e al caccia *Jervis* ancorato vicino ad essa. Gli altri coraggiosi incursori che parteciparono all'azione erano il Cap. Vincenzo Martellotta con il suo secondo Mario Marino e il Cap. Antonio Marceglia con Spartaco Schergat (Spaccarelli con Memoli e Feltrinelli con Favale, che erano gli equipaggi di riserva, rimasero sullo Scirè che rientrà a Lero). Tutti e tre i maiali avevamo centrato i bersagli assegnati. E che bersagli!!! Dopo quella faticosa alba Bianchi e Durand de la Penne patirono l'internamento in un campo di prigionia in Palestina per circa otto mesi. Poi furono separati: Durand de la Penne è trasferito in India, mentre Bianchi seguì la sua sorte in Sud Africa, nel Transvaal. Infine, dopo la resa dell'8 settembre '43, Durand de la Penne è passato a combattere al fianco degli alleati, mentre Bianchi ha preferito rimanere prigioniero fino alla fine del conflitto, tenendo fede al giuramento prestato alla Patria. Tornato in Italia, a guerra finita, ha proseguito la carriera militare nella Marina, diventando ufficiale e disimpegnando svariati incarichi, compreso un periodo di insegnamento



**Torre del Lago 2002  
Emilio nel suo giardino**



**2005 Bocca di Serchio  
Bianchi con il club Panerai**





all'Accademia Navale di Livorno. Emilio si è congedato con il grado di Capitano nel 1974. Durante una delle tante interviste che nel tempo, durante il periodo di quiescenza, ha rilasciato alla domanda: *se fosse stato in Italia dopo la firma dell'armistizio, come si sarebbe comportato?* lucidamente e con la sua tradizionale pacatezza ha risposto: *penso che, come Borghese, avrei finito per scegliere la Repubblica di Salò. Non si può cominciare una guerra con un alleato e, ad un certo punto, passare dall'altra parte della barricata. È una questione di etica e di coerenza.* E questa risposta, credo, da pienamente la misura e lo spessore dell'uomo in tutta la sua dimensione umana e di patriota. Per molte decadi la maggior parte degli storici, sia italiani e sia stranieri, hanno sempre dipinto, riferendosi alle nostre FFAA, lo stato di impreparazione e le carenze tecniche di armamento e di equipaggiamento, la mancanza di coordinamento interforze, nonché una presunta tendenza -dai più alti ufficiali all'ultimo dei soldati- a evitare il più possibile ogni rischio, con colori opachi e sbiaditi i nostri uomini in armi. Niente di più falso, ovviamente, la guerra non è stata solamente un tragico elenco di sconfitte e di umiliazioni. Vero è che l'Italia era impreparata alla guerra e gli italiani, nella stragrande maggioranza, non la volevano. Infatti, i ricordi della



**Birindelli e Bianchi ad una commemorazione**





grande guerra non potevano che portare le persone a considerare un conflitto armato come un evento negativo, se possibile da evitare. Impossibile, poi, dire il prezzo che fu stato pagato per l'incompetenza, la pusillanimità, le rivalità e le gelosie che albergavano in alcune posizioni di vertice. L'elenco degli errori e degli orrori sarebbe certamente lungo da elencare. Ma una cosa è però certa: in moltissimi casi gli italiani in armi e ai vari livelli si sono comportati con grande dignità, con coraggio e con valore, non esitando un solo momento a mettere a repentaglio la propria vita, tanto da meritare il rispetto e l'ammirazione degli stessi nemici. E questo è anche e soprattutto il caso degli uomini della Decima Flottiglia MAS guidata, per buona parte del conflitto, dal principe Junio Valerio Borghese, decorato con medaglia d'oro al Valor Militare, come molti dei suoi subalterni. Memorabili sono le parole di Winston Churchill, relative alla missione GA 3 che è qui illustrata attraverso i ricordi di Emilio Bianchi: *sei italiani equipaggiati con materiali di costo irrisorio hanno fatto vacillare l'equilibrio militare nel Mediterraneo a vantaggio dell'Asse*. E quindi niente giudizi ottusi, sincopati, prevenuti e pieni di luoghi comuni per favore, ma massimo rispetto per il valore, il coraggio e l'abnegazione che i nostri combattenti e reduci hanno saputo manifestare, sacrificando tutto, anche il proprio sangue. Per chi ha letto, o anche visto qualche pellicola d'epoca, su questa impresa bellica (una su tutte: *L'affondamento della Valiant*), noterà delle discrasie con quanto Bianchi ci ha qui evidenziato rispetto alla narrativa del film. E questo perché quasi tutti i resoconti, anche ufficiali, hanno sempre preso spunto, senza possibilità di riscontro, da quanto il Marchese Luigi Durand de la Penne ha sempre raccontato e formalizzato, dato che Emilio era ancora prigioniero degli alleati. Ma ora è cosa nota che il marchese aveva il vizio di focalizzare

sulla propria persona le varie fasi dell'azione e di adombrare l'eventuale presenza di altri colleghi, edulcorando un po' la realtà: tant'è che egli si esprimeva nei rapporti ufficiali sempre in prima persona singolare, "dimenticando" spesso chi gli era vicino. Ma non è questo il terreno per una polemica che si rivelerebbe sterile e inutile. Non bisogna mai dimenticare che Luigi Durand de la Penne ha meritato indubbiamente la massima decorazione militare italiana al valore come gli altri suoi cinque colleghi. Al contempo, però, non si possono però negare alcuni aspetti. Diciamo subito che Luigi ed Emilio, anche se operavano assieme e per forza di cose dovevano essere affiatati nell'azione, non si amavano troppo. Autoritario e scorbutico, il primo era sempre pronto a primeggiare su tutto e tutti. Chiuso e riservato, da buon montanaro, il secondo. Per avere un'idea di quanto fosse difficile lavorare con Durand basta ricordare un semplice accenno tratto dal racconto autobiografico di Bianchi: quando al capo-palombaro fu chiesto se volesse rientrare a far parte del reparto subacqueo della Decima, la sua risposta fu quasi un grido di entusiasmo. Non aspettava altro, dato che all'Accademia Navale dove era stato mandato come istruttore subacqueo, dopo un precedente periodo sui maiali, si sentiva inutile: quasi un imboscato, come già anticipato. Le coppie destinate ad operare con gli SLC, i Siluri a Lunga Corsa erano però già state formate. Restava senza "secondo" solo Durand de la Penne perché, sebbene fosse tra i più anziani del gruppo, nessuno voleva lavorare con lui. E fu così che i due si trovarono a operare insieme, *oborto collo*, come direbbero i latini, cioè sotto costrizione e a denti stretti, a malincuore e controvoglia. I rapporti tra loro quindi, come è facile immaginare, non furono mai idilliaci, a differenza di quelli di Teseo Tesei ed Alcide Pedretti, tanto per fare un esempio. E tali rapporti si mantennero anche dopo il tragico 8 settembre 1943, quando scelsero strade diverse. Emilio, in tutta la sua lunga esistenza, anche in età avanzata, sembrava





## Esequie di Emilio Bianchi tributate dal personale di COMSUBIN



covare nei confronti del suo ex-superiore un fondo di rancore: e più di qualcuno potrebbe dire a giusta ragione. È risaputo, tanto per fare un altro esempio, che nel marzo 1945 ad appuntare la MOVIM sul petto di Durand fu proprio l'ex comandante di nave Valiant, l'ammiraglio Morgan. Esistono su questa cerimonia due versioni, però. Secondo la prima, sostenuta e promossa dallo stesso marchese e sposata su diversi tomi di storia navale, sarebbe stato Morgan a prendere l'iniziativa. Secondo l'altra, invece, il luogotenente del regno, Umberto di Savoia, noto anche per la sua goffaggine, si rivolse all'ammiraglio inglese, rompendo ogni protocollo, chiedendogli se non volesse lui decorare l'ex nemico visto che gli aveva affondato la nave! E osservando le foto di quel momento, sicuramente Morgan appare sorpreso, preso in contropiede e *oborto collo* procedette alla decorazione in parola. E Emilio ha sempre sostenuto la seconda, per amore di verità, rompendo anche in questo caso, forse, quel legame che dovrebbe accumunare un equipaggio amalgamato e che ne ha viste di cotte e di crude. Ma vediamo come i due soggetti raccontano l'azione precedente a quella di Alessandria e svolta su Gibilterra la sera del 30 ottobre 1940. Il racconto di Durand: *l'apparecchio, il maiale, perde quota e non riesco a fermarlo nella caduta. Giunto a circa 40*

*metri tocco il fondo e noto che l'apparecchio è deformato per la pressione. Tendo ancora .....di riportarlo a galla.... Con risultato negativo. Risalgo in superficie dove trovo il palombaro Bianchi venuto a galla in precedenza.* La versione dei fatti, raccontata da Bianchi invece dice: *quando il maiale ha toccato il fondale io mi sono trovato in preda al panico e solo. Il mio comandante, Durand de la Penne, non era più al suo posto: aveva lasciato il mezzo quando si era accorto che non era più governabile.* Dunque, due versioni in netto contrasto. Anche a proposito dell'azione su nave Valiant esistono due resoconti diversi anche in molti particolari come già anticipato: quando Bianchi suggerisce, come ci racconta, di passare sotto la rete l'altro però non ne vuole sapere e Bianchi sa che con Durand c'è poco da discutere. Superano comunque lo sbarramento passandoci sopra, correndo quindi degli evidenti e inutili rischi. Nel suo racconto, però, Durand non dà neppure un cenno sulla breve e concitata discussione con Bianchi, affermando semplicemente di aver scelto quella determinata strada per fare più in fretta. Il particolare può apparire, tuttavia, di poco conto. E potrebbe anche essere così, visto che tutto filò liscio e che, considerato il risultato finale, nulla venne tolto alla sostanza dei fatti, ma è un aspetto che evidenzia



senza ombra di dubbio quanto fosse tormentato il loro rapporto. In ogni caso ad Alessandria fu scritta una delle pagine più gloriose della storia della Marina Militare, una pagina letta ancora oggi attentamente da tutti gli addetti ai lavori delle principali Marine da Guerra del mondo. Certo è che, quando Durand ci racconta dell'abbandono di Bianchi per problemi al respiratore prima di arrivare sotto alla chiglia della Valiant e quindi ci propina tutta la filippica su come ha dovuto spendersi per spingere lo SLC da solo per molti metri (oltre 50) sotto l'opera viva della corazzata, dimentica che chi sa di cose subacquee, tenuta presente la morfologia del fondo portuale (abbondantemente melmoso e scivoloso), difficilmente può credere che da solo abbia spinto un SLC sprofondato sul fondo che, è bene ricordarlo, è lungo 7 metri e pesa 1700 kg, per oltre 50 metri. Basta ricordare il giovane Birindelli che a Gibilterra riuscì a spingere da solo il maiale per una decina di metri soli, prima di esaurire ogni forza e ossigeno compromettendo, sul piano fisico, un polmone per il resto della sua esistenza. Tant'è che Bianchi ci racconta di essere stato sul maiale sino quasi all'ultimo e di essere andato a sbattere con la testa contro la chiglia della nave quando il mezzo arrivò sotto l'opera viva della Valiant e di essersi ferito le mani sui "denti di cane" attaccati allo scafo mentre andava alla ricerca dei punti di

attacco per tirare il cavo a cui appendere la testata esplosiva. E solo in quel momento, prima di riuscire a tendere la cima, ebbe il malfunzionamento all'ARO e un principio di malore che lo costrinsero a "pallonare", seguito da Durand poco dopo (circa un minuto o poco più). Di fatto, queste differenze dicotomiche hanno fatto sì che quando si ricorda Alessandria i più pensano a Durand de la Penne e alla Valiant e dimenticano Bianchi e gli altri quattro partecipanti all'operazione che, a differenza del duo Bianchi-De la Penne, condussero due profili d'azione perfetti, da manuale. Quindi, per amor di verità, bisogna sempre ricordare che l'azione su Alessandria fu la sintesi di un lavoro di squadra condotta dal sommergibile Scirè, dal suo equipaggio, dal suo Comandante e da tre SLC con a bordo 6 magnifici eroi, determinati e votati all'onore della Patria. Per chi volesse approfondire gli argomenti trattati, specie in relazione al rapporto Bianchi-De la Penne raccomando la lettura di due libri: "*Verità e fantasie sul T.V. Luigi Durand de la Penne*" di Sergio Nesi, edito dalla nostra Associazione come annesso alla Cambusa e "*Un po' fuori del mondo e del tempo ...*" di Ferruccio Bravi edito dal Gruppo di studio "AVSER" Torre del Lago Puccini (settima collana "Italica"). Buona lettura.

Generale Pilota (r) Co.  
Riccardo Donati







Old passion new emotions

ABBIGLIAMENTO E OGGETTISTICA

LICENZIATARIO UFFICIALE

[WWW.DECIMAOFFICIALSTORE.IT](http://WWW.DECIMAOFFICIALSTORE.IT)

**PER TUTTI GLI ASSOCIATI SCONTO DEL  
20% SU TUTTI I PRODOTTI**



## DALLA SEGRETERIA

Associazione Combattenti Decima Flottiglia MAS

**Bocca di Serchio**

Sabato 25 settembre 2021



L'associazione organizza presso la Casa del Guardacaccia della Tenuta Salviati a Bocca di Serchio una giornata commemorativa per ricordare gli Eroi che diedero anima e corpo alla Flottiglia del Comandante Borghese.

La prima parte della giornata si svolgerà presso la tenuta dei Duchi Salviati, con deposizione di una targa associativa a ricordo dell'evento. La giornata proseguirà presso il ristorante di Viareggio dove gli incursori subacquei andavano spesso a desinare quando in franchigia. Al termine del pranzo sarà dato il rompete le righe.

Causa le locali limitazioni logistiche, il numero dei partecipanti sarà limitato. Le adesioni dovranno essere comunicate alla Segreteria a mezzo telefono o email e verranno convalidate dal versamento di un acconto sul c/c associativo.

Per tale motivo la partecipazione sarà limitata ai soli soci in regola con i pagamenti e non prevede la partecipazione di famigliari od amici e simpatizzanti.

Sarà possibile anche il pernottamento presso una struttura prospiciente Bocca di Serchio. Vi invitiamo a comunicare le adesioni entro il 20 luglio per poter organizzare al meglio l'evento.



Informazioni e adesioni:  
segreteria@associazionedecimaflozzigliamas.it  
377 95.30.267 - 375 72.63.776



I rinnovi associativi annui di euro 31,00 devono essere versati sul conto corrente

Banca Creval Codice IBAN:  
IT 851 0521 623 0000 0000 95473  
intestato a:  
ASSOCIAZIONE COMBATTENTI  
DECIMA FLOTTIGLIA MAS



ANNO XIII - NUMERO 73  
SETTEMBRE - OTTOBRE 2021

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 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 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 AGOSTO 2021



ASSOCIAZIONE COMBATTENTI  
X<sup>a</sup> FLOTTIGLIA MAS

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

PRESIDENTE: N.P. GIULIO COSSU



CONSOZIATA CON  
L'ASSOCIAZIONE  
NAZIONALE MARINAI D'ITALIA



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

WWW.ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT  
SEGRETARIA@ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT







# Limited Edition Sommergebile Scirè

10 pezzi unici



**MEMPHIS BELLE**

E-Mail [commerciale@memphisbellewatches.com](mailto:commerciale@memphisbellewatches.com)

Piazza Della Vittoria 9 int 10 Genova 16121 Italy

tel 010 2543205 [www.memphisbellewatches.com](http://www.memphisbellewatches.com)