



X^a Flottiglia MAS (Regno d'Italia)

Da Wikipedia, l'enciclopedia libera.

Descrizione generale

Attiva:	1939-1943;	
Nazione:	Italia	
Ruolo:	Attacco al naviglio nemico in rada tramite sabotaggio e in mare aperto con l'uso di naviglio sottile silurante o esplodente	
Equipaggiamento:	Naviglio sottile; mezzi d'assalto subacquei e di superficie trasportabili da sommergibili modificati	
Motto:	Memento Audere Semper	per la 1 ^a Flottiglia MAS
	Per il Re e per la bandiera	per la X ^a Flottiglia MAS

Battaglie / guerre:

- 1941, Battaglia della Baia di Suda;
- 1941, Assalto al porto di Malta;
- 1941, Prima Forzatura del porto di Gibilterra;
- 1942, Forzatura del porto di Alessandria d'Egitto;
- 1942, Seconda e Terza Forzatura del porto di Gibilterra;
- 1943, Forzatura del porto di Algeri;
- 1943, Quarta Forzatura del porto di Gibilterra

Decorazioni

MOVM:	31
MAVM:	104
MBVM:	32
Croci al VM:	30

Comandanti

Aimone di Savoia-Aosta
Vittorio Moccagatta
Ernesto Forza
Junio Valerio Borghese

La **X^a Flottiglia MAS**, anche nota come **Decima MAS**, **X^a MAS**, **10^a Flottiglia MAS**, o "**la Decima**", fu un'unità speciale della Regia Marina Italiana, il cui nome è legato a numerose imprese belliche di assalto, incursione o guerra insidiosa.

Le imprese dell'unità, soprattutto nella fase iniziale, non furono coronate dal successo e comportarono molte perdite tra gli equipaggi, come nel caso del fallito attacco a Malta.

Con il perfezionamento dei mezzi, si giunse a eclatanti successi come quello della baia di Suda (25-26 marzo 1941) o dell'impresa di Alessandria del 19 dicembre 1941, che privò per un lungo periodo la Royal Navy delle sue navi da battaglia nel Mediterraneo.

Con l'armistizio dell'8 settembre 1943 l'unità rimase in gran parte bloccata a La Spezia, dove con il medesimo nome si riorganizzò in un corpo franco, poi entrato nella Marina Nazionale Repubblicana.

Gli elementi rimasti al sud, assieme a numerosi prigionieri rilasciati dai campi di concentramento alleati, riorganizzarono l'unità con il nuovo nome di **Mariassalto**: tale unità della Regia Marina, comandata dal capitano di fregata Ernesto Forza e di base a Taranto, continuò le attività belliche agli ordini degli Alleati.

Nel 1954 il gruppo fu ricostituito con il nome di **Comsubin (Comando Subacqueo Incursori)**.



LE ORIGINI: LA PRIMA GUERRA MONDIALE

La Regia Marina si era interessata ai motoscafi siluranti già a partire dal 1906, quando venne avviata la definizione di un progetto per una «barca torpediniera mossa da motore a scoppio», com'era definita all'epoca, capace di raggiungere una velocità massima di venti nodi e con una lunghezza di circa 15 metri.

Tale progetto rimase sulla carta fino al 1914.

Lo scoppio della guerra diede nuovo impulso ed alla fine del 1914 la Regia Marina prendeva contatti con alcune ditte statunitensi vagliando contemporaneamente due progetti italiani, quello della Maccia Marchini e quello della SVAN, che porterà poi ai modelli di serie ordinati per la prima volta il 16 aprile 1915.

Attivamente impiegati nelle prime unità operative risalgono alle fasi iniziali della prima guerra mondiale, quando il cantiere navale veneziano SVAN (acronimo per: Società Veneziana Automobili Navali) fornì alla Regia Marina i suoi primi mezzi speciali denominati **MAS**.

Le prime due unità, MAS 1 e MAS 2 furono completate nel giugno 1915.



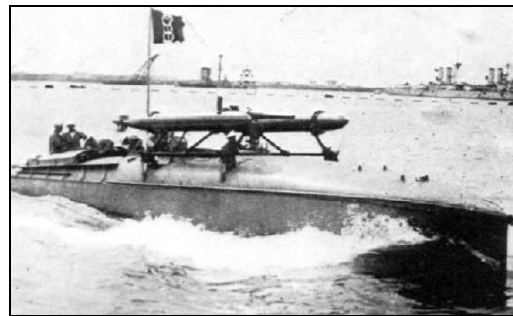
Formazione di MAS



MAS 3



MAS 7



MAS 7



MAS 9



MAS 9



MAS 13



MAS 15



MAS 96



MAS 96

Questi modelli vennero successivamente prodotti anche da altri cantieri come l'Isotta Fraschini e la FIAT. L'acronimo MAS passò a significare Motobarca Armata Silurante, in seguito Motobarca si trasformò in Motoscafo. L'acronimo "MAS" fu sviluppato anche con altre definizioni, fra le quali, il motto Motum Animat Spes, e quella di Gabriele D'Annunzio, che vi fece aderire, come si legge nei suoi Taccuini, il motto



Memento Audere Semper (ricordati di osare sempre).

D'Annunzio, che fu nell'equipaggio dei tre MAS che effettuarono la Beffa di Buccari, ebbe sempre una particolare simpatia per il nascente gruppo degli incursori della Marina e la sua influenza a livello politico gli consentì di propugnarne a più riprese il potenziamento.

In ogni caso il vero merito alla prosecuzione delle imprese dei MAS e del loro sviluppo dal punto di vista tecnico è da attribuire all'allora capo di Stato Maggiore della Marina Paolo Emilio Thaon di Revel, che intuì subito il potenziale offensivo dei MAS.

Al momento dell'armistizio di Villa Giusti le industrie italiane avevano dato alla luce 419 MAS, dei quali 244 entrarono in servizio prima dell'ottobre 1918.

Si trattava di motoscafi derivati dai natanti turistici, ai quali venivano applicati apparecchi per il lancio di siluri; imbarcazioni di questo tipo dovevano servire a moltiplicare la potenzialità offensiva navale.

Non si investiva, come si era fatto fino ad allora, in poche potentissime navi da guerra, ma si realizzavano molti piccoli, agili, economici natanti, la cui funzione era quella di attaccare le navi nemiche come velocissimi "lanciasiluri", sfruttando l'effetto sorpresa.

Il concetto si dimostrò efficace e questi mezzi riportarono diversi successi sotto il comando di Raffaele Rossetti e Raffaele Paolucci, fra i quali l'impresa di Pola.

Oltre ai MAS, da cui derivò poi il nome del reparto, gli anni della prima guerra mondiale videro l'impiego di altri mezzi più vicini a quelli poi effeta seconda guerra mondiale, tra questi il **barchino saltatore** e la **torpedine semovente**.

Fra le incursioni più eclatanti vanno ricordate le imprese di Luigi Rizzo che nel dicembre del 1917 affondò a largo di Trieste la corazzata austriaca Wien e nel giugno del 1918 al largo di Premuda attaccò ed affondò la corazzata Santo Stefano. Si trattò dei due maggiori successi ottenuti dalla Regia Marina nella prima guerra mondiale.



IL FORZAMENTO DEL CANALE DI FASANA

Data la continua inattività della flotta austro-ungarica nel mare Adriatico, il Capo di Stato Maggiore Thaon di Revel continuò a pensare di colpire le navi nemiche direttamente entro i loro porti. Una volta comunicate le sue intenzioni ai sottoposti, il capitano di vascello Morano Pignatti nell'estate 1916 si fece avanti con una proposta per il siluramento di una nave nemica più volte individuata dai ricognitori nel Canale di Fasana, non lontano da Pola: una torpediniera avrebbe preso a rimorchio un MAS e da Venezia si sarebbe avvicinata all'obiettivo contribuendo in seguito ad abbassare le ostruzioni che impedivano l'accesso al canale; una volta fatto questo il MAS sarebbe dovuto entrare nel varco per affondare l'imbarcazione nemica, quindi avrebbe dovuto far ritorno alla "nave-madre" che, con la protezione di un cacciatorpediniere, si sarebbe subito diretta alla città di partenza.

L'idea venne approvata da Thaon di Revel e subito iniziarono i preparativi in vista della missione. Il MAS 20 venne dotato di nuovi e più silenziosi motori elettrici, mentre nella torpediniera venne installato un meccanismo che mediante due grandi pesi fissati vicino alla prua era capace di abbassare le reti di ostruzione poste all'ingresso del canale. Nella notte tra l'1 ed il 2 novembre il cacciatorpediniere Zeffiro, la torpediniera e il MAS 20 (comandati rispettivamente da Costanzo Ciano, Domenico Cavagnari e Ildebrando Goiran) erano pronti a salpare comandati da Pignatti, che aveva preso posizione nello Zeffiro.

Una volta arrivato al punto prestabilito il comandante Cavagnari manovrò abilmente la sua nave riuscendo ad abbassare in poco tempo le ostruzioni (formate da catene e cavi d'acciaio); immediatamente il motoscafo oltrepassò il varco, dove si posizionò il marinaio scelto Michelangelo De Angelis munito di lanterna con la quale avrebbe dovuto segnalare al MAS dove dirigersi per trovare facilmente l'uscita. Goiran navigò indisturbato lungo il canale in cerca di un bersaglio valido finché attorno alle ore 3:00 avvistò la sagoma del piroscafo Hars (7.400 t). Cavagnari lanciò prima un siluro e poi, non udendo nessuno scoppio, fece altrettanto con il secondo, ma neanche questo raggiunse il bersaglio a causa delle doppie reti protettive poste dagli austro-ungarici attorno all'imbarcazione. Non potendo più fare altro avendo esaurito le munizioni, il MAS volse la prua verso l'uscita recuperando il marinaio che li aspettava, e raggiunse lo Zeffiro poco tempo dopo.

Nonostante Pola fosse l'unica grande base dell'Adriatico, nonché centro del Comando Marina, la flotta austro-ungarica non abbandonò le sue posizioni neanche per tentare un'azione vendicativa[12]. Già dopo un anno dall'entrata in guerra la Marina italiana era riuscita a paralizzare la controparte nemica, costretta alla fonda nei suoi porti per timore di perdere le proprie navi.

L'AFFONDAMENTO DELLA CORAZZATA WIEN

Nell'agosto 1917 la marina austro-ungarica dislocò due corazzate, la Wien e la Budapest, nel porto di Trieste per appoggiare dalla costa, se necessario, l'Imperial regio Esercito nella sua avanzata in territorio italiano.

La Marina italiana, che aveva alcuni cannoni 381 mm/40 AVS a Grado, e il regio Esercito, che allora comandava anche l'aviazione militare, avrebbero potuto attaccare le due navi da battaglia nemiche, ma il pericolo di danneggiare Trieste obbligò a trovare un'altra situazione, che si concretizzò nell'usare due MAS per svolgere il delicato compito. L'esito infausto della battaglia di Caporetto ritardò le operazioni italiane di qualche mese, ma dopo la metà del novembre 1917 Morano Pignatti, lo stesso ideatore del forzamento del Canale di Fasana, mise a punto un piano di attacco che prevedeva l'utilizzazione di due torpediniere e due MAS, il numero 9 e 13.

Il 9 dicembre il gruppo di natanti italiani salpò da Venezia alle ore 17:00 raggiungendo verso le 22:45 il punto stabilito per il rilascio dei MAS (portati fin qui a rimorchio dalle torpediniere). Il MAS 9, pilotato da Luigi Rizzo, e il 13, guidato dal sottufficiale Andrea Ferrarini, navigarono silenziosamente fino alle ostruzioni che impedivano l'accesso al porto recidendo le funi metalliche grazie ad una cesoia, quindi entrarono nel vallone di Muggia in cerca delle corazzate da affondare. Una volta individuate i due comandanti si divisero ed alle ore 2:32 vennero lanciati i siluri, seguiti poco dopo da quattro esplosioni: due provenienti dalla Wien dovute al MAS di Rizzo, e due da una banchina vicina alla Budapest, mancata di poco da Ferrarini.

Senza perdere tempo i due motoscafi diressero verso l'uscita dove incontrarono le torpediniere che li riportarono a Venezia.

La Wien ora giaceva a 15 metri sotto il livello del mare, ma stavolta, diversamente che dopo l'attacco al Canale di Fasana, la marina austro-ungarica tentò un'azione di forza bombardando due volte Cortellazzo, senza procedere in ulteriori manovre.



LA BEFFA DI BUCCARI

L'azione nota come **la Beffa di Buccari** si svolse nella notte tra il 10 e l'11 febbraio 1918 nella baia di Buccari (croato Bakar) nell'ultimo anno della prima guerra mondiale.

Nonostante non abbia prodotto risultati materiali particolari, nel 1918 tale azione ebbe l'effetto di risollevarne il morale italiano, soprattutto dopo lo sfondamento di Caporetto di alcuni mesi prima.

Gli uomini e i mezzi

Sotto il comando del capitano di fregata Costanzo Ciano, trenta uomini erano a bordo dei Motoscafi Anti Sommergibile (definizione data in seguito alle imbarcazioni, in quanto in origine la sigla M.A.S. stava per Motoscafi Armati Svan, dove Svan era l'azienda veneziana che li produceva).

Ogni MAS era rimorchiato da una torpediniera e la flottiglia era protetta da altre unità: un sommergibile, alcuni caccia e un esploratore.

A bordo del MAS 96, comandato dal tenente di vascello Luigi Rizzo, protagonista pochi mesi dopo dell'Impresa di Premuda, vi era anche Gabriele d'Annunzio.

Il Motoscafo Anti Sommergibile della prima guerra mondiale derivava dalla concezione esistente in quel periodo della guerra sottomarina.

I sommergibili venivano prevalentemente impiegati in posizioni di stazionamento (postazioni fisse) o comunque poco mobili, con funzioni di agguato ai mezzi navali, anche in emersione.

Solo nella seconda guerra mondiale i tedeschi svilupparono tecniche d'attacco dei sommergibili, aggregando i sommergibili in formazioni dette branco di lupi.

Per la caccia ai sommergibili, nella prima guerra mondiale, vennero realizzati ed impiegati mezzi veloci, agili, di ridotte dimensioni e fortemente armati.

L'industria militare italiana sviluppò motoscafi dotati di siluri o di cannone, sempre armati con mitragliatrici e bombe di profondità, in grado di individuare rapidamente i sommergibili ed attaccarli.

Questi mezzi furono impiegati anche durante il secondo conflitto mondiale, temuti ed imitati dalle altre nazioni belligeranti. I M.A.S. della serie 9 vennero dotati di due potenti motori Isotta Fraschini, collegati ognuno ad un albero ad elica.

L'azione

Dopo quattordici ore di navigazione, alle 22:00 del 10 febbraio, i tre M.A.S. iniziarono il trasferimento dalla zona compresa tra l'isola di Cherso e la costa istriana sino alla baia di Buccari dove, secondo le informazioni raccolte dal Servizio Informazioni dell'Esercito italiano, sostavano unità austriache sia mercantili sia militari.

I M.A.S. riuscirono a penetrare per oltre 80 chilometri tra le difese costiere nemiche e, imboccando la stretta della Farasina, senza che la batteria di Porto Re li scorgesse, raggiunsero la baia di Buccari, dove lanciarono sei siluri contro alcune navi avversarie.

Cinque siluri non esplosero, impigliandosi nelle reti di protezione dei piroscafi alla fonda, mentre uno, esplodendo, diede l'allarme. Le unità italiane riuscirono successivamente a riguadagnare il largo tra l'incredulità dei posti di vedetta austriaci, che non credevano possibile che unità di superficie italiane fossero state in grado di entrare fino al porto, e quindi non reagirono con le armi ritenendo che le unità in transito fossero naviglio austriaco.



Cippo Commemorativo a Venezia
sul sagrato della chiesa del Redentore





I risultati dell'azione

Dal punto di vista tattico-operativo, l'azione fece emergere la totale mancanza di coordinamento nel sistema di vigilanza costiero austriaco e le numerose lacune difensive presenti, che resero possibile questa audace azione dei marinai italiani. L'impresa di Buccari ebbe una grande risonanza, in una fase della guerra in cui gli aspetti psicologici stavano acquistando un'incredibile importanza. A tale episodio venne data particolare enfasi da parte di Gabriele d'Annunzio, che con trasporto emotivo contribuì notevolmente alla diffusione della notizia di tale azione, lasciando tra l'altro nel mare davanti alla costa nemica tre bottiglie ornate di nastri tricolori recanti un satirico messaggio così composto:

In onta alla cautissima flotta
austriaca occupata a covare senza fine
dentro i porti sicuri la gloria di
Lissa, sono venute col ferro e col fuoco
a scuotere la prudenza nel suo più
comodo rifugio i marinai d'Italia,
che si ridono d'ogni sorta di reti
e di sbarre, pronti sempre a osare
l'inosabile.

È un buon compagno, ben no-
to - il nemico capitale, fra tutti i
nemici il nemichissimo, quello di Po-
la e di Cattaro - è venuto con lo-
ro a beffarsi della taglia.

10-11 febbraio 1918.
Gabriele d'Annunzio

«In onta alla cautissima flotta
austriaca occupata a covare senza fine
dentro i porti sicuri la gloria di
Lissa, sono venute col ferro e col fuoco
a scuotere la prudenza nel suo più
comodo rifugio i marinai d'Italia,
che si ridono d'ogni sorta di reti
e di sbarre, pronti sempre a osare
l'inosabile.

E un buon compagno, ben no-
to - il nemico capitale, fra tutti i
nemici il nemichissimo, quello di Po-
la e di Cattaro - è venuto con lo-
ro a beffarsi della taglia.
10-11 febbraio 1918
Gabriele d'Annunzio».

Per l'Italia, che si stava riorganizzando dopo il disastro di Caporetto, l'eco della riuscita nell'impresa fu notevole e rinvigorì lo spirito dei soldati e della popolazione.

L'entusiasmo avrebbe raggiunto il culmine pochi mesi dopo con il famoso Volo su Vienna.

Dell'avventura della Baia di Buccari resta un libriccino edito nel 1918 dai consueti editori dannunziani, i Fratelli Treves, dal titolo:

La Beffa di Buccari - con aggiunti La Canzone del Quarnaro, Il catalogo dei Trenta di Buccari, Il Cartello Manoscritto e Due Carte Marine.

Il racconto dell'azione da parte di d'Annunzio è insolitamente stringato e partecipe e si fa leggere piacevolmente.

Il testo è completato dalla strofe de La Canzone del Quarnaro che, al tempo, ebbe notevole fama (successivamente il testo fu musicato da Luigi Dallapiccola nel 1930).



Al Comando MAS di Venezia:
da sinistra Costanzo Ciano,
al centro D'Annunzio e sdraiato Luigi Rizzo.

Memorabile fu l'impresa di Rizzo, Ciano e D'Annunzio: e il poeta la cantò nella sua "Canzone del Quarnaro"

TRENTA UOMINI SUI MAS ALLA "BEFFA DI BUCCARI"

E' arrivato l'ordine, finalmente, stasera 9 Febbraio 1918. L'azione è per domani. Alla Giudecca, base di comando della flottiglia, la tensione a lungo soffocata si scioglie nell'animazione febbrile che precede ogni missione di guerra. Negli uffici del comando le luci tardano a morire. Venezia si contorna d'una tenera bellezza brumosa. Il nocchiere Benedetto Beltramin non trova sonno. Pensa a domani. Gran bel tipo di marinaio, il « Detto »; saprebbe condurre ad occhi bendati un Mas dovunque gli comandano. Per anni ha governato una di quelle robuste navi da carico a due vele e un fiocco; dell'Adriatico Beltramin conosce calette, scogli e ogni più segreta corrente. A Buccari andava a caricare legna per gli artigiani veneti. Buccari, a un passo da Fiume, ora che c'è la guerra è una gola stretta di mare difesa dalle batterie austriache di Porto Re. Proprio là aveva una ragazza... Come è buffa la guerra: ti cambia tutto, anche l'amore.



Ma domani si parte. Già, ma per dove? A far che? Beltramin non lo sa; lo ignorano anche il Menotti, il Giuseppe Volpi, l'Achille Martinelli e l'Edmondo Turci che sono i suoi compagni d'equipaggio dei Mas 94. Il Corti che viene da Ponza e fa l'attendente al comandante Costanzo Ciano potrebbe saperlo. Ma se lo sa non lo dice. E quando si butta sulla brandina bofonchia solo uno stanco buonanotte e s'addormenta. Al quartiere della flottiglia la stanza del comandante Ciano ha l'aria viziata per il troppo fumo. Sul tavolo la carta nautica dell'Adriatico è segnata da note, righe, sagome strane.

Un frego rosso cerchia la Baia di Buccari. La faccia quadrata di Luigi Rizzo, tirata dalla stanchezza, si apre al sorriso: « E' una pazzia, ma oramai è deciso ». Gabriele D'Annunzio depone il monocolo e guarda quel bell'uomo coi suoi gradi di capitano di corvetta: « L'audacia è dei forti », dice quasi declamando, « e dei forti è la fortuna. Brindiamo. Domani la storia canterà la nostra follia che si è cinta l'alloro della gloria ». Rizzo e Ciano guardano il poeta con un misto di ammirazione e di benevolenza. E' piombato alla Giudecca due mesi fa chiedendo di imbarcarsi. Si portava addosso l'emozione di imprese certamente eroiche, ma forse poco militari. Abbandonati gli ozi amorosi di Francia, dove ormai un'epoca, chiamata « belle » intristisce, D'Annunzio ha cercato sensazioni inebrianti sui fronti di battaglia: ha guidato incursioni su Trieste, poi su Pola. Nell'Ottobre scorso su Cattaro. E' andato alla conquista dei Veliki e dei Faiti con i fanti della brigata « Lupi di Toscana ». Gli austriaci lo temono al punto d'aver posto una taglia di ventimila corone d'oro sulla sua testa, una fortuna.

Non ha ucciso un solo soldato nemico, ma ha ridicolizzato l'arroganza di tutto l'imperial esercito austroungarico. Sul piano psicologico le sue sfide impunite aprono nel fronte avverso crepe paurose. Quando ha domandato di imbarcarsi, D'Annunzio ha spiegato a Rizzo e a Ciano stupiti: « Abbiamo un conto da saldare con quelli là. Lissa ». Rizzo a quel nome ha sentito una fitta al cuore; suo zio era morto proprio a Lissa. Poteva salvarsi, s'era aggrappato ad un legno, ma gli austriaci gli rovesciarono addosso pece bollente. Rizzo ha tirato fuori la carta dell'Adriatico e l'ha distesa davanti al poeta. « Dove andiamo? ». D'Annunzio non ha indugiato: il suo dito ha sorvolato su Pola, poi su Fiume; ha indicato Buccari. « Dove è impossibile entrare e ancor più impossibile uscire ». Sono seguite molte discussioni. A Ciano l'impresa piaceva, ma occorreva perfezionarla. Come comandante della flottiglia non poteva rischiare tre mezzi e il loro equipaggio senza un margine di successo. Rizzo era il più indeciso. Non per il rischio: la settimana prima col suo Mas era entrato da solo a Trieste e vi aveva colato a picco la corazzata « Wien ». Lo avevano promosso capitano di corvetta e da Roma stava arrivando la medaglia d'oro. Anche a lui piaceva l'azzardo, purché ci fosse qualcosa da affondare. D'Annunzio non ha nascosto l'impazienza. Per lui l'impresa, prima ancora che riesca, ha già il sapore della beffa.

Cita in latino: « Ti si oscurano le corna mentre si illuminano a noi le armi ». Ciano interpella gli alti comandi della Marina e ne riceve un consenso entusiasta. Al ministero della Guerra si respira aria pesante; Caporetto è una ferita che sanguina. Cadorna, Porro e Capello sono stati tolti di mezzo. Nel Paese s'ingrossano le vene del disfattismo. Occorre un'impresa che tiri su il morale e dia un'iniezione di entusiasmo alle nostre truppe sul Carso.

L'impresa di Buccari comincia a prender forma.

Vengono scelti tre Mas ,il 94, il 95, e il 96.

I tecnici, nel bacino di carenaggio, lavorano ad alcune modifiche per i serbatoi supplementari. Ai primi di Gennaio si potrebbe partire: un ricognitore della marina ha avvistato quattro navi da guerra ancorate nella baia di Buccari; c'è anche il favore della luna in quei giorni oscurata; ma le condizioni del mare sono proibitive. Comincia l'attesa. L'impresa più ardua è tenere calmo il Poeta che ogni mattina si presenta eccitato al comando e chiede di salpare. Anche gli equipaggi scalpitano; da un mese sono in preallarme. Sanno che li attende una missione, senza aggettivi. Né pericolosa, né facile, né dove, né quando, ma sono pronti ad agire. Stasera è arrivato finalmente l'ordine. E' per domani, 10 febbraio 1918. Ciano, Rizzo e D'Annunzio ripassano il piano con i tre comandanti dei Mas. Il 94 è assegnato ad Andrea Ferrarini detto « Mantova »: era con Rizzo a Trieste ed è stato appena promosso sottotenente di vascello. Sempre pronto alla burla, ha un controllo di nervi eccezionale. Il 95 tocca al tenente di vascello Profeta de Santis, con capotimoniere un modenese già decorato sei volte, Gino Montipò; e poi ci sono il silurista Arturo Martini, un altro di quelli che con Rizzo ha affondato la « Wien », Calzolari Onilio, Furlani Galliano, Genitivo Salvatore, Esposito Raffaele, Macaluso Antonio, Gaddoni Virgilio, Gaggeri Vincenzo. Sul 96 si imbarcheranno Ciano, Rizzo e D'Annunzio.

Nella stanza è sceso improvvisamente il silenzio. Ogni cosa è stata prevista e organizzata nei minimi particolari: partenza all'alba in formazione, trainati dai cacciatorpediniere per risparmiare carburante; passaggio allo Stretto della Farasina, accostata alla punta della Veglia, poi Porto Re e quindi dentro il budello di Buccari. « Domande, signori? », ha chiesto Ciano. Un silenzio teso. Le parole sono finite, ora l'azione: tre Mas e trenta uomini per un viaggio forse senza ritorno. Nella stanza, impalpabile, incombe una presenza arcana. D'Annunzio pensa alla canzone che scriverà: « Siamo trenta d'una sorte e trentuno con la morte »? Gli occhi bruciacati dalla febbre fissano l'orologio. Ma il tempo non passa mai. L'alba è la liberazione. Allineato sulla banchina l'equipaggio ascolta il poeta: « Marinai, miei compagni, non conviene (ungo discorso per muovere il coraggio che è già impaziente di misurarsi col pericolo ignoto. La nostra impresa è tanto audace che già questa partenza è una vittoria sopra la sorte. Ciascuno deve dare non tutto sé ma più che tutto sé. Lo giurate? Compagni rispondetemi! ».



Partono alle 9, rimorchiati dai caccia « Audace », « Animoso » e « Abba » con rotta Sud verso la boa di Punta Maestra. Otto ore di navigazione tranquilla sotto un cielo nebbioso, nessun avvistamento, nessuna mina vagante. D'Annunzio sul Mas 96 si addormenta coricato sopra una bomba di profondità; il nocchiere Beltramin gli passa un salvagente per guanciaie. Quando si desta ha fame. L'attendente sistema due assicelle stende una tovaglia tutta ricami e da un cestone di vimini pesca bicchieri di cristallo, posate d'argento, piatti di porcellana. Imperturbabile al rollio dell'imbarcazione D'Annunzio mangia galantina di pollo, preparatagli dalla cuoca personale. Vengono sturati vini francesi; si stappa lo champagne. Rizzo e Ciano brindano col poeta. Alle 19 è avvistata l'isola di Unie; ai punto prefissato la formazione incrocia tre torpediniere giunte da Ancona, che prendono il posto dei caccia.

La foschia si infittisce, non si scorgono le coste di Cherso e dell'Istria. Non si scorge neppure il nemico, per fortuna. Si imbecca il Quarnaro: da qui in avanti il mare si restringe. Ciano e gli altri comandanti informano l'equipaggio della destinazione. L'annuncio solleva grida di gioia. E' calata la notte: da dodici ore la formazione naviga a tutta velocità; è stato superato il canale della Galiola, dove mesi prima si è incagliato il sommergibile di Nazario Sauro. Da quattro ore i Mas navigano in acque nemiche; allo stretto della Farasina i caccia si staccano. I trenta ora sono soli: accendono i motori a scoppio, che nonostante gli scarichi sott'acqua e l'imbottitura di materassi squarciano con rumore assordante il silenzio della notte. Si passa sotto il naso delle batterie austriache di Prestenizza: D'Annunzio scorge le bocche di fuoco. Basterebbe una mitragliata per colare a picco i gusci leggeri dei Mas. D'Annunzio si avvicina alla ruota dei timone e sulla tavoletta dove sta scritto Mas 96 fa aggiungere « Memento Audere Semper », ricordati di osare sempre. Quindicesima ora di navigazione. La formazione accosta sulla dritta, a velocità ridotta, Si sono spenti i motori a scoppio e innestati quelli elettrici, con autonomia limitata. Ma il ronzio soffocato suona come una fanfara nel silenzio. Il budello di Buccari viene imboccato per primo dal Mas 96 che è guidato dal motonauta di prima classe Angelo Procaccini. Oggi, è l'unico ancora in vita di quei trenta ardimentosi.

Sfila il 94, quello di Ferrarini; i suoi uomini sono tesi a scrutare la costa tanto vicina da poterla toccare. Si chiamano Lazzarini il capotimoniere, Davide il nocchiere e poi i marinai Piccirilio, Papa, Dagnino, Biancamano, Rittore, Badiali, Allegretti. Sfilano in formazione ravvicinata, superando Porto Re, tenendosi a pochi metri dalla costa di ponente per evitare l'essere rischiarati dalle luci della baia. E' passata la mezzanotte; da un'ora sono dentro la gola di Buccari, ma non si riesce a vedere alcuna nave nemica. Ciano si volge brusco a Rizzo: « Dove sono le navi da guerra avvistate dal nostro ricognitore? ». Rizzo lancia una maledizione. D'Annunzio a poppa e intento ad infilare in tre bottiglie, ornate di un nastro tricolore, un foglio di carta.

E' il suo messaggio: « In onta alla cautissima flotta austriaca occupata a covare senza fine dentro porti sicuri la gloriuzza di Lissa, sono venuti col ferro e col fuoco a scuotere la prudenza nel suo piu' comodo rifugio i marinai d'Italia, che si ridono d'ogni sorta di reti e di sbarre, pronti sempre a OSARE L'INOSABILE. e un buon compagno, ben noto - il nemico capitale, fra tutti i nemici il nemicissimo, quello di Pola e di Cattaro - e' venuto con loro a beffarsi della taglia. »

Il Comandante Angelo Procaccino: Fu lui a scrivere «Memento Audere Semper» sul paraspruzzi del suo Mas, al posto di «Motum Animat Spes» suggerito da Ugo Scandiani.

Procaccini dà l'allarme: « Eccole laggiù ». Ma è solo un momento di allegrezza. Ad un esame più attento le navi svelano la loro piccolezza: sono soltanto tre piroscafi da carico e uno per passeggeri. Lo scoramento è sul volto di tutti. Tanti pericoli, tanta audacia per una preda insignificante. Vale la pena di tornarsene a casa, in silenzio, come si è arrivati, e salvare almeno la pelle. Che serve colare a picco tre navicelle? D'Annunzio a poppa è l'unico sorridente. L'impresa per lui è riuscita perché doveva essere ed è una beffa al nemico dei « marinai d'Italia che si ridono di ogni sorta di reti e di sbarre, pronti sempre a osare l'inosabile. E un buon compagno, ben noto, il nemico capitale, tra tutti i nemici il nemicissimo, quello di Pola e di Cattaro. E' venuto con loro a beffarsi della taglia ». Chiude le bottiglie e le lancia in mare. Rizzo e Ciano si scambiano un'occhiata d'intesa. Alla voce passano gli ordini all'equipaggio degli altri Mas, La delusione e scomparsa, così come la prudenza. Si fanno sotto alle navi. Partono i siluri: due dal 94, due dal 95, uno dal 96, con il caratteristico ronzare, Purtroppo non esplodono. Forse sono stati bloccati dalle reti di sbarramento stese a protezione intorno alle navi. Ciano dà un ordine secco che sembra una schioppettata: « Fuori di nuovo ». Partono due siluri dal 96 e uno dal 95. Pochi secondi e poi il boato. La rada si illumina a giorno. Ciano ordina i motori a tutta forza, Con il nemico in allarme è inutile ogni precauzione. I tre Mas corrono verso l'uscita. Dalla costa di Fiume decine di proiettori frugano la notte alla ricerca del nemico. I Mas ripassano sotto le batterie di Presteritze, che sorvegliano lo stretto della Farasina: e' una pioggia di colpi sparati con rabbia alla cieca. « Fioi, ghe sémo », dice allarmato Benedetto Beltramin. Invece il suo 96 passa e sfila anche il 95. Procedono a tutto motore, ma D'Annunzio urla di fermarsi: « Tutti o nessuno ». Ciano si volge indietro. Manca il 94, quello di Andrea Ferrarini, bloccato da un guasto. L'impresa di Buccari a questo punto si trasforma in puro eroismo. Ciano ordina di tornare indietro alla ricerca dei compagni. Sul Mas 94 Ferrarini intanto sta lavorando al motore che si è piantato. Riparata l'avaria, riprende la corsa. Ciano lo sente arrivare e comanda di puntare nuovamente la prua verso casa. Per la quarta volta i tre Mas ripassano sotto il naso delle batterie nemiche. Da Fiume gli austriaci hanno lanciato all'inseguimento tre caccia, che muovono verso Venezia. E' la mossa più prevedibile, meno fantasiosa. Invece Ciano aveva deciso di riparare altrove, ad Ancona. Alle 7 di mattina dell'11 febbraio 1918 tre Mas e trenta uomini sono in vista, nella foschia, di Ancona.



Alla stessa ora al comando della marina austro-ungarica di Fiume un marinaio porta una strana bottiglia raccolta nella baia di Buccari.
Ha un nastrino tricolore.

IL PRIMO FORZAMENTO DI POLA

La guerra vide anche impiegati i nuovi barchini saltatori, o meglio uno di essi, soprannominato Grillo una volta uscito dalle fabbriche SVAN.

L'obiettivo designato era la più difesa base della k.u.k. Kriegsmarine, cioè quella di Pola. Il 9 marzo 1918 si tentò una sortita con quattro barchini, altrettante torpediniere e numerose unità di scorta, ma la formazione risultò troppo vistosa ed un analogo tentativo con due navi in meno non ebbe seguito perché arrivò tardi alla meta, sorte seguita da un'altra spedizione il 13 aprile 1918.

Il 13 maggio 1918 due torpediniere, i MAS 95 e 96 (pilotati da Costanzo Ciano e Andrea Berardinelli) e il Grillo (guidato dal comandante Mario Pellegrini), scortati da cinque cacciatorpediniere, riuscirono ad avvicinarsi velocemente al punto dove il barchino sarebbe dovuto entrare in acqua.

Rapidamente Pellegrini navigò con il suo insolito mezzo fino alla prima linea di ostruzioni riuscendo ad agganciare le stesse con le apposite catene di cui era dotato il Grillo, ma subito venne illuminato da un faro nemico.

Poco dopo gli italiani vennero raggiunti da colpi di arma da fuoco che tuttavia non gli impedirono di arrivare a superare la quarta ostruzione.

A questo punto il comandante notò accorrere verso di lui un'imbarcazione: il tempo necessario a superare l'ultima ostruzione non bastava, e il battello nemico lo avrebbe sicuramente catturato insieme al suo equipaggio ed al barchino; fu così che si decise di affondare il Grillo, ma prima l'equipaggio avrebbe tentato di lanciare i due siluri nella speranza di colpire qualcosa. L'azione non riuscì perché Giuseppe Corrias, il fuochista di bordo, e lo stesso Pellegrini, si dimenticarono di togliere la sicura ai due ordigni.

Il tempo stringeva e prima che l'equipaggio potesse compiere altre azioni una cannonata colpì in pieno il barchino capovolgendolo e scaraventando il suo equipaggio in mare.

I tre membri dell'equipaggio (l'altro era il capo silurista Antonio Milani) vennero presi prigionieri e condotti alla base navale dove furono medicati. Terminata la guerra sarebbero tutti tornati in Italia.

L'AFFONDAMENTO DELLA SZENT ISTVÁN E DELLA VIRIBUS UNITIS

L'Impresa di Premuda fu un'azione navale compiuta il 10 giugno 1918, in piena prima guerra mondiale, dalla Regia Marina Italiana contro la Imperial-Regia marina da guerra austro-ungarica.



Storia

Durante una missione di perlustrazione e dragaggio in alto Adriatico, i MAS 15 e 21, comandati dal Capitano di corvetta Luigi Rizzo e dal Guardiamarina Giuseppe Aonzo, si imbattono in una forza navale austriaca costituita dalle corazzate **Santo Stefano** e **Tegetthoff**, scortate da alcune cacciatorpediniere.

Nonostante le preponderanti forze nemiche, i due MAS si lanciarono al centro della formazione austriaca puntando i due maggiori bersagli, ovvero le corazzate Santo Stefano e Tegetthoff.

I due siluri del MAS 21 del GM Aonzo colpirono la Tegetthoff ma non esplosero, mentre i siluri del Comandante Rizzo colpirono la Santo Stefano che si capovolsse per poi affondare.

Per tale azione il Comandante Rizzo e il Gm Aonzo ricevettero la Medaglia d'oro al valor militare.



Di seguito sono riportati due brani nei quali lo stesso Comandante Rizzo descrive l'evento:

*«Potevano essere le tre: era ancora notte, ma non più completamente buio. Avevamo il rampino a mare ed incrociavamo sperando di incocciare qualcosa, ma inutilmente...
A lento moto, il tempo non passava mai, sicché per far venire presto l'alba, mi mettevo di tanto in tanto al timone.
Tutto il canale di Luttostrak era stato rampinato: nulla.
Non ci rimaneva ormai altro da fare che salpare il rampino e ripiegare sul punto A dove avevamo lasciato le due torpediniere.
Così decido: consegno il timone a Gori e gli indico la rotta per il punto A.
Prendo un salvagente avvolto come cuscino e mi sdraio sul ponte, con la faccia alle stelle.
La notte è rugiadosa e mi sento intorpidito: col lieve rullio, le stelle corrono da un capo all'altro del bordo: ed io le inseguo metodicamente, mezzo assopito...
Quand'ecco, a dritta, al nord, lontano sull'orizzonte, delle nuvole di fumo!
Dalla parte di Pola?
Ma allora non possono essere nostre unità: ad ogni modo è da escludere che siano le nostre torpediniere, perché quelle debbono trovarsi a ponente, verso la nostra prora.
E poi sono troppo guardinghe e fumo non ne fanno.
Dunque i fumi sono nemici.
Subito mi viene il dubbio che dalla stazione di vedetta di Gruica abbiano potuto scorgere i Mas: avranno dato l'allarme a Lussin, ed ecco che hanno inviato dei cacciatorpediniere per darmi la caccia.
Chiamo Gori e gli mostro il fumo che si fa sempre più manifesto, che si avvicina. Noi stiamo navigando verso il largo e probabilmente chi viene alla nostra ricerca ancora non ci ha scorti ... ma io sono impaziente di appurare di che si tratta. Perciò accosto a dritta e dirigo verso il fumo.
Noi siamo pronti a tutto: del resto anche se tentassimo di sottrarci a tutta forza, non potendo sviluppare più di venti miglia, una volta avvistati saremmo inseguiti, cannoneggiati, affondati...
Meglio approfittare della luce ancora incerta e se possibile farsi sotto ed attaccare...
A piccolo moto, seguito dal Mas 21, dirigo incontro al fumo, prendendo la rotta di collisione...
Aguzzo lo sguardo ed intravedo le sovrastrutture di grosse navi, forse un convoglio?
Ma quelle sono corazzate e tutt'intorno delle siluranti!
Attento Gori!
Avvertire Mas 21 che abbiamo di prua una divisione navale, certamente nemica...
Il cuore mi da un tuffo: c'è da fare buona caccia stamane ...»
«Avvicinando il nemico mi accorsi dell'esattezza dell'ipotesi trattandosi di due grosse navi scortate da 8 o 10 cacciatorpediniere che le proteggevano di prora, di poppa e sui fianchi.
Decisi di eseguire il lancio alla minima distanza possibile e perciò diressi in modo da portarmi all'attacco passando fra i due caccia che fiancheggiavano la prima nave a una distanza di non oltre 300 metri.
I due siluri colpivano la nave scoppiavano quello di dritta fra il primo e il secondo ciminiere, e quello di sinistra fra il ciminiere poppiere e la poppa, sollevando due grandi nuvole di acqua e fumo nerastro.
I siluri essendo preparati per l'attacco contro siluranti erano regolati a metri 1,5.
La nave non eseguì alcuna manovra per evitare i siluri. »*

L'anniversario dell'impresa fu scelto nel 1939, come data della festa della Marina Militare
Propongo altri particolari dell'evento raccolti, in data 10 maggio 2010, dalla viva voce del sig. Giovanni Donato, figlio del marò Donato Letterio, imbarcato col com. Rizzo sul MAS 15, come narrategli dal padre:

*"Erano circa le ore sei del mattino del 10 giugno 1918, appena albeggiava e ci eravamo fermati in alto mare per parlare con un pescatore locale, circa le correnti marine che in quel momento interessavano la nostra zona, quando girando il volto verso l'orizzonte, vidi a dritta, verso Premuda, un esile fumo.
Avvertii subito il com. Rizzo, il quale guardando col binocolo in quella direzione, confermò la cosa e subito diede ordine di porre la nostra rotta verso tale direzione per identificare il naviglio.
Avvicinatici, il com. Rizzo lo identificò come un gruppo di navi nemiche e ci diede ordini per prepararci ad attaccare.
Il nostro Mas si avvicinò alla nave più grande, la corazzata "Santo Stefano", fino al punto che potevamo scorgere alcuni marinai che sulla coperta si stavano lavando (a quel tempo i lavandini delle navi erano posti in coperta).*



Intanto a bordo del Mas era successo un imprevisto, il silurista avvertì un malore e si mise a rimettere abbondantemente, allora il com. Rizzo si rivolse a me, anche io siciliano e messinese e mi disse: "Lìu, te la senti di lanciare i siluri?" (in messinese Lìu è diminutivo di Letterio) al che risposi affermativamente.

All'ordine del com. Rizzo azionai le due maniglie che sovrintendevano al lancio siluri, i quali colpirono la corazzata S.Stefano.

Dopo di ciò iniziammo una azione di sganciamento ma venimmo subito inseguiti da un caccia il quale non ci sparò ma cercò di avvicinarci e di catturarci vivi, probabilmente per interrogarci e sapere che tipo di armi speciali avevamo a bordo, ma il comandante Rizzo, ancora una volta mi disse di prendere e di lanciare in mare la bomba di profondità che avevamo a bordo, cosa che feci e di lì a poco avvertimmo lo scoppio della stessa alla fiancata del caccia nemico che venne danneggiato e così desistette dall'inseguimento.

Il com. Rizzo fece procedere il Mas a zig zag per evitare che venissimo colpiti dalle armi nemiche.

Arrivati ad Ancona, il com. Rizzo e tutto l'equipaggio scendemmo dal Mas 15 ormai privo di munizioni e chiedemmo il permesso di salire su un altro Mas ancorato in rada ed armato per poter continuare la battaglia ...".

I due equipaggi

MAS 15: capitano di corvetta Luigi Rizzo,
capo timoniere di 2ª classe Armando Gori,
cannoniere Giorgio Varchetta,
fuochista Salvatore Annaloro,
fuochista Giuseppe De Fano,
torpediniere Eraldo Bertucci,
marò Letterio Donato,
marò Francesco Bagnato,
volontario motonauta Emilio Manfredi.

MAS 21: guardiamarina Giuseppe Aonzo,
nocchiere Luigi Rossi,
cannoniere Querino Capuano,
torpediniere Bruno Santarelli,
torpediniere Lorenzo Feo,
fuochista Giovanni Calipari,
fuochista Ugo Tomat.

MISSIONI SVOLTE NELLA PRIMA GUERRA MONDIALE

- La Szent István affonda dopo essere stata silurata dal MAS del comandante Rizzo
- Le tonnellate sotto specificate sono tonnellate di stazza, quindi unità di volume, e non di peso.
- Durazzo, 7 giugno 1916: - 2 MAS - Berardinelli, Pagano - affondamento piroscavo Lokrum (1.000 t)
- San Giovanni di Medua, 16 giugno 1916: - 2 MAS - Berardinelli, Pagano - incursione nel porto che risultò privo di navi
- Durazzo, 26 giugno 1916: 2 MAS - Berardinelli, Pagano - affondamento piroscavo Sarajevo (1.100 t)
- Canale di Fasana, 2 novembre 1916: MAS 20 - Goiran - vengono lanciati due siluri, che però non superano le reti di protezione della nave presa come bersaglio
- Trieste, Vallone di Muggia, 9-10 dicembre 1917: MAS 9 e 13 - Luigi Rizzo, Andrea Ferrarini - affondata corazzata Wien (5.600 t)
 - MAS 13: Ferrarini, Origoni, Volpi, Salvemini, Cassisa, Cabella, Dagnino, Piccirillo, Pessina
 - MAS 9: Rizzo, Battaglini, Martini, Foggi, Mazzella, Orsi, Poltri, Camini, Sansolini
- Beffa di Buccari, febbraio 1918: MAS 94, 95, 96 - Gabriele D'Annunzio, Costanzo Ciano, Luigi Rizzo - azione dimostrativa di forzamento del porto
- Durazzo, giugno 1918: 2 MAS - Pagano, Azzi - affondato il piroscavo Bregenz (3.900 t)
- Pola, 13-14 maggio 1918: MAS 95 e 96, 1 barchino saltatore - Ciano, Berardinelli, Pellegrini - superate quattro delle cinque ostruzioni con perdita del barchino e del suo equipaggio
- Impresa di Premuda, 10 giugno 1918: MAS 15 e 21 - Luigi Rizzo, Giuseppe Aonzo (MAS 21), Armando Gori (MAS 15) - affondata corazzata Szent István (Santo Stefano)
- Impresa di Pola, 31 ottobre-1 novembre 1918: Raffaele Rossetti, Raffaele Paolucci - forzatura del porto a nuoto con una torpedine semovente e affondamento della corazzata Viribus Unitis (20.000 t) e il vicino piroscavo Wien (7.400 t)



A queste missioni se ne devono aggiungere altre, di minore portata, che avevano vari obiettivi come l'attacco a forze navali, posa di mine e scorta di convogli.

TRA LE DUE GUERRE MONDIALI: FORMAZIONE DELLA 1ª FLOTTIGLIA MAS



I componenti della 1ª Flottiglia MAS nel 1939.

Da sinistra a destra:

sottotenente di vascello Luigi Durand de la Penne

(Medaglia d'Oro),

capitano (GN) Teseo Tesei (Medaglia d'Oro),

capitano Bruno Falcomatà (Medaglia d'Oro),

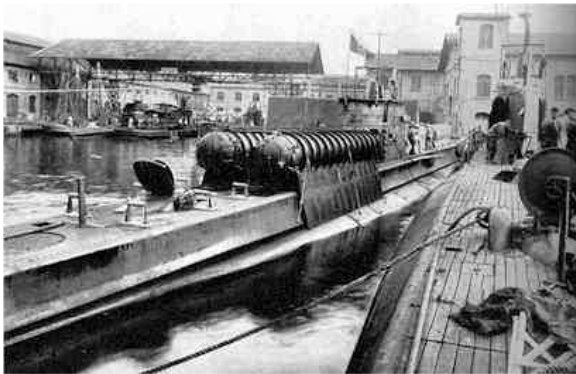
capitano di fregata Paolo Aloisi (Medaglia d'Argento),

tenente (GN) Gian Gastone Bertozzi (Medaglia d'Argento),

tenente di vascello Gino Birindelli (Medaglia d'Oro),

capitano (AN) Gustavo Maria Stefanini,

guardiamarina Giulio Centurione.



"GAMMA"
SOMMOZZATORE della 1ª FLOTTIGLIA





Negli anni dopo la fine della prima guerra mondiale la Marina non dedicò molta attenzione ai motoscafi d'assalto, data l'ormai affermata potenza italiana in ambito marittimo e visti i pacifici rapporti esistenti con Gran Bretagna e Francia, i principali "avversari" presenti nel Mediterraneo. L'inizio del grande sviluppo dell'incursione subacquea risale però al 1935, quando la guerra d'Etiopia sconvolse gli equilibri politici fino a quel momento esistenti; è in quell'anno infatti che due ufficiali, Teseo Tesei ed Elios Toschi, iniziarono a mettere mano a un progetto che nei loro intenti doveva servire a colmare la disparità di mezzi tra la Regia Marina e la più potente forza navale dell'epoca, la Royal Navy, in quel periodo fortemente presente nel Mar Mediterraneo. Venne così costituita la 1ª Flottiglia MAS comandata dal capitano di fregata Paolo Aloisi, incaricata di organizzare i mezzi d'assalto della Marina, cosa che iniziò verso la fine dell'aprile 1939 in una tenuta della famiglia Salviati situata nei dintorni della foce del fiume Serchio. Inoltre nel 1936, vennero realizzati i primi esemplari di barchini progettati da Aimone di Savoia-Aosta, comandante di GeneralMAS, dalla quale dipendevano sia la 1ª Flottiglia MAS che le motosiluranti.

Il punto di partenza furono le versioni rinnovate dei MAS e i siluri. Nell'idea di Toschi e Tesei il siluro diventava un mezzo di incursione subacquea. Nacque così l'SLC (Siluro a Lenta Corsa): siluri elettrici in grado di trasportare due uomini oltre alla testa esplosiva sganciabile, che veniva fissata dai due operatori alla chiglia della nave nemica. Questo mezzo è meglio noto con il nomignolo di maiale: l'origine del soprannome è incerta e da una parte vi è la forma goffa del mezzo, dall'altra il fatto che erano mezzi lenti e poco agili. I maiali erano portati sul luogo delle operazioni, generalmente nelle vicinanze di un porto nemico, per mezzo di sommergibili trasportatori, modificati per ospitare alcune di queste unità sul ponte. Inizialmente non era previsto l'utilizzo dei cassoni stagni contenitori dei mezzi d'assalto, ma solo delle staffe di ancoraggio al sommergibile stesso, questo però comportava un'immersione massima per il sommergibile trasportatore di soli 30 metri, quota massima operativa sperimentata per gli SLC. Per ovviare a questa limitazione, che tra l'altro rendeva il sommergibile più facilmente visibile da parte del nemico, si decise di montare sul ponte del sommergibile di cassoni stagni di forma cilindrica, costruiti nei cantieri OTO Melara di La Spezia. Oltre ai MAS e SLC vennero sviluppati anche gli MTM (Motoscafi da Turismo Modificati): i barchini esplosivi. La ricerca venne interrotta con la fine della guerra d'Etiopia, per riprendere solo alla fine del 1939. Alla vigilia dello scoppio della seconda guerra mondiale la Marina decise di riprendere gli studi per l'impiego operativo del maiale e dei barchini. L'attività della flottiglia inizialmente fu tesa alla sperimentazione in segreto delle nuove armi della Marina; diventò quindi un'unità speciale, ad attività riservata.

LA SECONDA GUERRA MONDIALE: LA Xª FLOTTIGLIA MAS

Fu confermato l'utilizzo dei mezzi presenti nella 1ª Flottiglia e fu riconosciuta formalmente la specialità degli uomini d'assalto, sommozzatori in grado di nuotare fino a sotto le navi nemiche per collocarvi dell'esplosivo. I mezzi usati per trasportare queste testate esplosive, del peso di circa 300 kg, erano dei siluri modificati, appunto i Siluri a Lenta Corsa. Il reparto subacqueo era ora comandato dal tenente di vascello Junio Valerio Borghese. Nel centro esisteva un Reparto tecnico-sperimentale, comandato dal tenente di vascello Angelo Belloni, per gli studi e le indagini sulle applicazioni di nuove attrezzature, che dovevano migliorare l'efficienza e la sicurezza di tutte le apparecchiature subacquee in dotazione alla flottiglia. Tra gli utilizzatori vi era il Gruppo Gamma, comandato dal tenente di vascello Eugenio Wolk; questo gruppo introdusse l'impiego di pinne e guanti palmati durante gli addestramenti alle future missioni. Quanto ai motoscafi modificati, i barchini esplosivi, essi vennero inquadrati in una unità comandata da Giorgio Giobbe, che non venne inizialmente utilizzata perché queste imbarcazioni venivano considerate "mezzi di ripiego".

I "barchini" avevano il loro rifugio alla Spezia e precisamente al "Balipedio Cottrau", sulla via di Porto Venere.

Per il successo delle incursioni era necessario anche un equipaggiamento speciale, non solo dal punto di vista dei mezzi offensivi, ma anche dei dispositivi di navigazione (bussole) e degli accessori (profondimetri): il tutto fu oggetto di un attento studio.

Ma in primo piano veniva sempre la fortissima motivazione con la quale gli incursori andavano in azione, diretta contro il potenziale bellico piuttosto che contro gli uomini.

«Nel corso di tutta la seconda guerra mondiale i mezzi d'assalto della Marina Italiana hanno subito perdite percentuali elevatissime, hanno inflitto duri colpi al nemico in momenti particolarmente critici della situazione navale nel Mediterraneo, ma non hanno ucciso praticamente nessuno...

...il mezzo d'assalto è stato l'unico mezzo di guerra che mirò unicamente alla distruzione del materiale del nemico...»

(dal libro dell'ammiraglio Virgilio Spigai "Cento uomini contro due flotte")

Gli esordi

Le prime azioni di attacco si conclusero con risultati poco incoraggianti, a volte disastrosi. Nella prima missione, denominata G.A.1, destinata ad attaccare la rada di Alessandria d'Egitto, il 22 agosto 1940 nel golfo di Bomba il sommergibile Iride, che aveva caricato quattro SLC dalla motonave Calipso, e la motonave Monte Gargano, vennero affondati dagli inglesi con elevate perdite umane. Cinque marinai dell'Iride, silurato da uno Swordfish, vennero salvati proprio da alcuni degli incursori che al momento dell'affondamento del sommergibile erano temporaneamente sulla Monte Gargano.

Una seconda operazione contro Alessandria, la G.A.2, ed una contro Gibilterra, la B.G.1, si conclusero senza esiti positivi, anche se con minori perdite umane: nella missione G.A.2 vi fu un morto e il sommergibile Gondar venne



autoaffondato dopo un'agonia di diverse ore, mentre la seconda, condotta dal comandante Borghese sul sommergibile Scirè, venne annullata quando il sommergibile era già alla volta di Gibilterra, perché la squadra navale bersaglio dell'incursione era uscita dal porto. Con l'affondamento del Gondar, oltre all'equipaggio vennero fatti prigionieri dagli inglesi il comandante Giorgini e anche diversi incursori.

La ricostruzione

Dopo questi costosi fallimenti iniziali, in seguito alla cattura del comandante Giorgini, il comando dell'intero reparto incursori venne affidato al capitano di fregata Vittorio Moccagatta. Il 15 marzo 1941 la 1ª Flottiglia MAS fu ribattezzata proprio su proposta (fatta il 10 marzo 1941) 10ª Flottiglia MAS. Il nuovo nome fu scelto in riferimento alla legione prediletta di Giulio Cesare, la Legio X Gemina.

Il 29 ottobre 1940 lo Scirè (comandato ancora da Borghese e con tre SLC a bordo), tentò nuovamente un'azione denominata B.G.1 contro Gibilterra, che venne interrotta e ritentata con denominazione B.G.2 il 30 dello stesso mese. La coppia de la Penne - Bianchi venne subito intravista da un'imbarcazione nemica e per non destare sospetti portarono in immersione il loro SLC, che però si guastò non permettendo più la risalita. I due assaltatori lo abbandonarono e raggiunsero a nuoto la costa spagnola. Tesei e Pedretti, che pilotavano un altro SLC, furono capaci di arrivare all'imboccatura del porto, ma al momento dell'immersione constatarono che i loro respiratori non funzionavano, e dovettero desistere affondando il mezzo e nuotando fino alla riva spagnola, da dove vennero rimpatriati assieme a de la Penne e Bianchi. Birindelli e Paccagnini, nonostante problemi di galleggiamento con il loro mezzo, un respiratore bucato e una velocità alquanto ridotta, riuscirono con grande abilità ad arrivare a 70 metri dalla corazzata Barham superando le reti antisiluro poste in sua difesa. A questo punto, inaspettatamente, l'SLC si bloccò sul fondale. Birindelli (rimasto solo in quanto Paccagnini era risalito in superficie per mancanza di ossigeno) tentò di trascinare la testata fin sotto la nave nemica, ma dopo poco tempo dovette abbandonare i suoi propositi in quanto stremato. Risalito in superficie tentò di fuggire, ma venne scoperto e preso prigioniero assieme a Paccagnini dai soldati inglesi.

La missione fu un totale insuccesso, ma almeno era stata dimostrata la capacità degli incursori di penetrare in un porto nemico ben presidiato.

I primi successi

«Se la Xª MAS fosse stata pienamente operativa nel giugno 1940, quando gli inglesi non disponevano ancora dell'Ultra né di buoni sistemi di vigilanza nei porti di Alessandria, Gibilterra e La Valletta, la guerra probabilmente avrebbe avuto un esito assai diverso.»

La prima azione coronata da successo fu quella del 25 marzo 1941: sei barchini esplosivi presero di mira diverse unità nemiche nella baia di Suda, a Creta, affondando fra l'altro l'incrociatore York. L'incursione, con al comando il tenente di vascello Luigi Faggioni, venne effettuata appunto da sei MTM che riuscirono a forzare durante la notte le ostruzioni della baia e rimasero in attesa fino a che le luci dell'alba permisero di individuare chiaramente le sagome degli obbiettivi ancorati in rada. Un barchino centrò lo York, che si adagiò sul fondale, ma con danni talmente gravi che non venne comunque recuperato; un secondo, pilotato dal sergente cannoniere Emilio Barberi, che per l'azione verrà decorato con la medaglia d'oro al valor militare, centrò la petroliera Pericles, ed il terzo mancò il suo bersaglio programmato centrando un molo. Le altre unità ebbero problemi di natura meccanica o relativi ai malesseri dei piloti dovuti alle condizioni estreme nelle quali operavano; gli equipaggi causarono quindi l'affondamento dei loro mezzi.

Alcune operazioni successive, comunque, non andarono a buon fine. Nell'aprile 1941 venne tentata una ricognizione offensiva nelle acque di Corfù (Grecia), precisamente a Porto Edda, comandata dallo stesso Moccagatta. Due MAS, il 539 e il 535, scortarono due MTS, il primo con equipaggio il capitano di corvetta Giorgio Giobbe e il sottotenente di vascello Aldo Massarini, ed il secondo con il sottotenente di vascello Renato Iovine ed il 2º capo motorista Enrico Cerruti. La missione venne abortita. Inoltre la notte tra il 25 e il 26 maggio 1941, la missione B.G.3, ancora con obiettivo Gibilterra e basata su tre SLC partiti dal sommergibile Scirè, venne annullata, ma tutti gli operatori rientrarono alla base.

L'attacco a Malta e la morte di Tesei

Nel maggio successivo fu tentata un'altra missione contro il porto di Gibilterra, ancora con il sommergibile Scirè comandato dal tenente di vascello Junio Valerio Borghese e ancora caratterizzata da un fallimento dovuto a problemi tecnici dei mezzi.

A luglio un'ambiziosa e temeraria azione contro Malta, denominata Malta 2, finì invece in un disastro. Il 25 e 26 luglio 1941 la Xª MAS provò ad attaccare il possedimento inglese partendo dalla nave appoggio Diana e da due MAS, il 451 del sottotenente di vascello Giorgio Sciolette ed il 452 al comando del tenente di vascello Giobatta Parodi (recante a bordo il capitano di fregata Vittorio Moccagatta ed il capitano medico Bruno Falcomatà); con loro un consistente gruppo di barchini esplosivi e due SLC: il piano operativo prevedeva che durante la notte l'SLC facesse saltare le ostruzioni di ponte sant'Elmo che chiudevano il porto di La Valletta, e immediatamente i barchini avrebbero dovuto irrompere nel varco e colpire le navi all'ancora. L'altro SLC avrebbe dovuto attaccare i sommergibili inglesi in porto.

L'attacco iniziale alle ostruzioni doveva essere portato dal maggiore Tesei, fondatore del gruppo, che visto il ritardo accumulato a causa delle varie avarie ai mezzi si portò con il suo SLC insieme al 2º capo palombaro Alcide Pedretti per far saltare le ostruzioni. Le difese dell'isola erano però entrate in stato di allerta grazie agli avvistamenti radar; Tesei



saltò in aria col suo mezzo spolettato a tempo zero (esplosione immediata) facendo crollare una parte del ponte girevole di sant'Elmo, ma ostruendo anche il passaggio; molti degli incursori che si lanciarono in successione contro l'entrata vennero falciati dalle postazioni che difendevano l'imboccatura di una delle due baie che costituiscono il porto, Marsamuscetto (l'altra è il Grand Harbour, o Porto Grande); infine, all'alba, decollarono dagli aeroporti dell'isola (Hal Far e Luqa) trenta aerei da caccia Hurricane inglesi del 126°, 185° e 251° Squadron che individuavano le navi appoggio italiane e le colpirono duramente, causando anche molti morti e feriti, tra i quali Moccagatta, nonostante venissero contrastati da dieci caccia Macchi MC.200 del 54° Stormo. Nella battaglia aerea secondo gli italiani vennero abbattuti tre Hurricane contro due Macchi, mentre gli inglesi affermarono di aver abbattuto tre Macchi perdendo un solo Hurricane.

Per l'azione a Tesei verrà concessa la medaglia d'oro al valor militare alla memoria, così come a Pedretti (entrambi reduci da una prima missione contro Gibilterra e superstiti all'affondamento del sommergibile Iride durante l'operazione G.A.1), e a Moccagatta. Il bilancio complessivo dell'azione fu di 15 morti, 18 prigionieri e la perdita di due MAS, due SLC e otto MTM.

I fallimenti furono comunque utili per accumulare esperienza e mettere a punto tecniche e materiali. Anche l'episodio di Malta, che avrebbe potuto segnare la fine dell'incursione subacquea, divenne invece lo sprone per fare meglio: nuove risorse furono assegnate ai reparti d'assalto, mentre a quelli subacquei e di superficie si affiancò il nuovo "Gruppo Gamma", costituito da nuotatori d'assalto.

Il 20 settembre 1941 finalmente i "maiali" dello Scirè a Gibilterra riuscirono ad affondare due piroscafi e una petroliera militare. Il dicembre successivo la Xª Flottiglia MAS effettuava l'azione più nota, l'affondamento delle navi da battaglia britanniche HMS Valiant e la nave ammiraglia HMS Queen Elizabeth.

L'affondamento della Valiant e della Queen Elizabeth

«...sei Italiani, equipaggiati con materiali di costo irrisorio, hanno fatto vacillare l'equilibrio militare in Mediterraneo a vantaggio dell'Asse.» (Winston Churchill)

La più celebre delle azioni della Xª Flottiglia MAS (operazione G.A.3), l'affondamento delle corazzate inglesi Valiant e Queen Elizabeth e della petroliera Sagona ormeggiate nel porto di Alessandria d'Egitto, venne effettuata il 19 dicembre 1941. Si trattò di una sorta di rivincita delle forze armate italiane per le gravi perdite navali subite nella notte di Taranto (ottobre 1940). È rimasta famosa anche come Impresa di Alessandria.

La notte del 3 dicembre il sommergibile Scirè comandato dal tenente di vascello Junio Valerio Borghese lasciò La Spezia per la missione G.A.3. Dopo uno scalo a Lero, in Egeo, giunti sul posto dopo il trasferimento aereo dall'Italia, per imbarcare gli operatori dei mezzi d'assalto, il 14 dicembre il sommergibile si diresse verso la costa egiziana per l'attacco previsto nella notte del 17. Una violenta mareggiata però fece ritardare l'azione di un giorno. La notte del 18, con condizioni del mare ottimali, approfittando dell'arrivo di tre cacciatorpediniere che obbligarono i britannici ad aprire un varco nelle difese del porto, i tre SLC (Siluro a Lenta Corsa), pilotati ciascuno da due uomini di equipaggio, penetrarono nella base per dirigersi verso i loro obiettivi. Gli incursori dovevano giungere sotto la chiglia del proprio bersaglio, piazzare la carica d'esplosivo e successivamente abbandonare la zona dirigendosi a terra e autonomamente cercare di raggiungere il sommergibile che li avrebbe attesi qualche giorno dopo al largo di Rosetta.

L'equipaggio Durand de la Penne - Bianchi sul maiale n° 221 puntò verso la nave da battaglia Valiant. Perso il secondo a causa di un malore, de la Penne trascinò sul fondo il proprio mezzo fino a posizionarlo sotto la carena della nave da battaglia prima di affiorare, essere catturato e portato proprio sulla corazzata. Dopo poco, gli inglesi catturarono anche Bianchi, che era risalito alla superficie e si era aggrappato ad una boa di ormeggio della corazzata, e lo rinchiusero nello stesso compartimento sotto la linea di galleggiamento nel quale avevano portato Durand de la Penne, nella speranza di convincerli a rivelare il posizionamento delle cariche. Alle 05:30, a mezz'ora dallo scoppio, de la Penne chiamò il personale di sorveglianza per farsi condurre dall'ammiraglio Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet, ed informarlo del rischio corso dall'equipaggio; ciò nonostante Cunningham fece riportare l'ufficiale italiano dov'era. All'ora prevista l'esplosione squarciò la carena della corazzata provocando l'allagamento di diversi compartimenti mentre molti altri venivano invasi dal fumo, ma il compartimento che ospitava gli italiani rimase intatto e i due vennero evacuati insieme al resto dell'equipaggio.

Martellotta e Mario Marino, sul maiale n° 222, costretti a navigare in superficie a causa di un malore del primo, condussero il loro attacco alla petroliera Sagona. Dopo aver preso terra vennero anch'essi catturati dagli egiziani. Intorno alle sei del mattino successivo ebbero luogo le esplosioni. Quattro navi furono gravemente danneggiate nell'impresa: oltre alle tre citate anche il cacciatorpediniere HMS Jervis, ormeggiato a fianco della Sagona, fu infatti vittima delle cariche posate dagli assaltatori italiani.

Antonio Marcegaglia e Schergat sul maiale n° 223, in una «missione perfetta», «da manuale» rispetto a quelle degli altri operatori, attaccarono invece la Queen Elizabeth, alla quale agganciarono la testata esplosiva del loro maiale, quindi raggiunsero terra e riuscirono ad allontanarsi da Alessandria, per essere catturati il giorno successivo, a causa dell'approssimazione con la quale il nostro servizio segreto militare, il SIM, aveva preparato la fuga: vennero date agli incursori banconote che non avevano più corso legale in Egitto e per cercare di cambiare le quali l'equipaggio perse tempo. Nonostante il tentativo degli italiani di spacciarsi per marinai francesi appartenenti all'equipaggio di una delle navi in rada, vennero riconosciuti e catturati.



Sebbene l'azione fosse stata un successo, le navi si adagiarono sul fondo, e non fu immediatamente possibile avere la certezza che non fossero in grado di riprendere il mare. Nonostante tutto, le perdite di vite umane furono molto contenute: solo 8 marinai persero la vita.

L'azione italiana costò agli inglesi, in termini di naviglio pesante messo fuori uso, come una battaglia navale perduta e fu tenuta per lungo tempo nascosta anche a causa della cattura degli equipaggi italiani che effettuarono la missione. La Valiant subì danni alla carena in un'area di 20 x 10 m a sinistra della torre A^[45], con allagamento del magazzino munizioni A e di vari compartimenti contigui. Anche gli ingranaggi della stessa torre vennero danneggiati e il movimento meccanico impossibilitato, oltre a danni all'impianto elettrico. La nave dovette trasferirsi a Durban per le riparazioni più importanti che vennero effettuate tra il 15 aprile ed il 7 luglio 1942^[46]. Le caldaie e le turbine rimasero però intatte. La Queen Elizabeth invece fu squarciata sotto la sala caldaie B con una falla di 65 x 30 m che passava da dritta a sinistra, danneggiando l'impianto elettrico ed allagando anche i magazzini munizioni da 4,5", ma lasciando intatte le torri principali e secondarie. La nave riprese il mare solo per essere trasferita a Norfolk, in Virginia, dove rimase in riparazione per 17 mesi.

Per la prima volta dall'inizio del conflitto, la flotta italiana si trovava in netta superiorità rispetto a quella britannica, a cui non era rimasta operativa alcuna corazzata (la HMS Barham era stata a sua volta affondata da un sommergibile tedesco il 25 novembre 1941). La Mediterranean Fleet alla fine del 1941 disponeva solo di quattro incrociatori leggeri e alcuni cacciatorpediniere.

L'ammiraglio Cunningham per ingannare i ricognitori italiani decise di rimanere con tutto l'equipaggio a bordo dell'ammiraglia che, fortunatamente per lui, si appoggiò sul fondale poco profondo. Per mantenere credibile l'inganno nei confronti della ricognizione aerea, sulle navi si svolgevano regolarmente le cerimonie quotidiane, come l'alzabandiera^[40]. Poiché l'affondamento avvenne in acque basse le due navi da battaglia furono recuperate negli anni successivi, ma la sconfitta rappresentò un colpo durissimo per la flotta britannica, che condizionò la strategia operativa anche ben lontano dal teatro operativo del Mediterraneo. A questo proposito, Churchill scrisse:

«Tutte le nostre speranze di riuscire a inviare in Estremo Oriente delle forze navali dipendevano dalla possibilità d'impegnare sin dall'inizio con successo le forze navali avversarie nel Mediterraneo.»

Tuttavia contrasti tra gli Stati Maggiori dell'Asse non permisero di sfruttare questa grande occasione di conquistare il predominio aeronavale nel Mediterraneo e occupare Malta..

Durante il periodo dell'armistizio de la Penne venne decorato con la medaglia d'oro al valor militare che gli venne appuntata dal commodoro sir Charles Morgan, ex comandante della Valiant. Stessa decorazione venne concessa agli altri cinque incursori.

Infiltrazione a Malta

Una delle attività meno note del reparto fu quella di infiltrazione/esfiltrazione di sabotatori e membri dei servizi segreti dietro le linee nemiche. Uno dei casi più importanti fu quello di Carmelo Borg Pisani, sottocapomanipolo della Milizia Marittima di origine maltese, irredentista venuto in Italia ed iscrittosi al Partito Nazionale Fascista per contribuire alla lotta antibritannica ed alla conseguente unione di Malta all'Italia.

Nella notte tra il 17 e il 18 maggio 1942 Borg Pisani, che aveva seguito un corso di infiltrazione e tecniche di sabotaggio, si imbarcò come "sabotatore-informatore" ad Augusta sul MTSM (Motoscafo da Turismo Silurante Modificato) 214 in forza alla X^a Flottiglia Mas. Questo mezzo dipendeva dalla squadriglia di MTSM di base ad Augusta che svolgeva una intensa attività nelle acque di Malta, al comando del tenente di vascello Ongarillo Ungarelli. La notte dello sbarco Ungarelli accompagnò di persona la missione, che serviva a preparare il programmato sbarco a Malta, l'Operazione C3, che poi non venne effettuato. Data l'importanza della missione, il mezzo d'assalto, che procedeva di conserva col MTSM 218, fu scortato dalla torpediniera Abba (una torpediniera della classe Pilo, detta tre pipe) e dai MAS 451 e 452 fino a una distanza di sicurezza rispetto agli impianti radar dell'isola.

Separatesi dalla scorta, gli MTSM 214 e 218 proseguirono con i motori al minimo e in prossimità della costa inviarono dapprima un battello del MTSM 218 con un esperto nuotatore, che però fu trascinato dalle correnti e fatto prigioniero il giorno dopo. Successivamente l'MTSM 214 proseguì la sua navigazione silenziosa fino a circa 150 metri dalla scogliera, nella cala di Ras Id Dawara, verso il punto di approdo prescelto, posto sulla costa sud-ovest di Malta in una zona rocciosa presso l'isolotto di Filfola. Il luogo era stato scelto dallo stesso Borg Pisani, in virtù della sua conoscenza dei luoghi. Dopo l'approdo, però, l'ufficiale non riuscì a scalare la parete rocciosa e perse il battello con l'attrezzatura a causa dei marosi. Dopo due giorni di tentativi fu scorto da una vedetta inglese di pattuglia, processato ed impiccato; a Borg Pisani venne concessa la medaglia d'oro al valor militare alla memoria.

Azioni in Turchia

Un altro sommozzatore che agì dietro le linee nemiche fu Luigi Ferraro, entrato negli operatori gamma nel 1942.

Nello stesso anno la sconfitta italo-tedesca nella seconda battaglia di El Alamein portò Ferraro ad ideare una missione che doveva svolgersi a Tripoli: egli avrebbe dovuto raggiungere la capitale libica prima degli inglesi e assumere i panni di normale cittadino per poi, una volta che la Royal Navy fosse entrata nel porto, compiere azioni di sabotaggio. Per far questo però egli chiese di portare con sé, come aiuto, sua moglie Orietta Romano. Eugenio Wolk, suo comandante, dopo un'iniziale incertezza si convinse a dare il nulla osta alla missione, e così Ferraro partì alla volta di Sfax, in Tunisia.



Gli eventi della guerra imposero all'italiano di rinunciare alla missione, in quanto Tripoli venne conquistata dagli inglesi prima che egli potesse raggiungerla.

Tornato in Italia, Junio Valerio Borghese, succeduto a Ernesto Forza nel comando della X^a Flottiglia MAS il 1° maggio 1943, gli affidò un'altra missione segreta: nel porto di Alessandretta gli Alleati praticavano da tempo un traffico di cromo, e lui avrebbe dovuto limitarlo affondando le navi che trasportavano il minerale, prestando la massima attenzione a non farsi scoprire in quanto la Turchia si era dichiarata neutrale.

Con dei falsi documenti che attestavano il suo status di diplomatico presso il consolato italiano, Ferraro raggiunse la sua destinazione verso la metà del maggio 1943. Dopo circa un mese passato a fingere di essere un normale diplomatico con addirittura la paura dell'acqua, il sommozzatore italiano (aiutato dall'agente del SIM Giovanni Roccardi) entrò in azione la sera del 30 giugno 1943: al largo stazionava il piroscafo Orion (7.000 t[68]) che Ferraro raggiunse a nuoto portando con sé le cariche esplosive, si immerse per attaccare gli ordigni alla chiglia della nave, e ritornò a riva raggiungendo il consolato senza farsi scoprire. Il 7 luglio l'Orion saltò in aria insieme al suo carico.

Azioni simili vennero effettuate a Mersin ai danni dei piroscafi Kaituna (9 luglio) e Sicilian Prince (30 luglio), rispettivamente di 10.000 t e 5.000 t, e di nuovo ad Alessandretta contro la motonave Fernplant (1 agosto; 5.274 t): la prima venne solamente danneggiata e un'ispezione inglese trovò una carica inesplosa, la seconda fu oggetto di controlli prima di salpare e gli ordigni vennero disinnescati, mentre la terza colò a picco.

Terminati i "bauletti" Ferraro con la scusa di una malattia tornò nell'Italia del nord e fu preso prigioniero dagli anglo-americani. Per le sue azioni gli vennero conferite quattro medaglie d'argento al valor militare, una per ogni azione. Nel dopoguerra queste gli vennero commutate con la medaglia d'oro al valor militare.

L'attività sino all'armistizio

Un secondo tentativo condotto contro Alessandria nel maggio del 1942 non ebbe esito. Intanto i tedeschi richiesero l'invio di un reparto di Incursori per bloccare i porti del Mar Nero, e cinque barchini siluranti e altrettanti esplosivi con i loro equipaggi si avviarono verso la Crimea a bordo di autocarri.

Altri barchini partirono per il nord Africa, dove operarono lungo la costa in appoggio alle operazioni terrestri. Intanto lo Scirè, del quale Borghese aveva ceduto il comando al tenente di vascello Bruno Zelich, venne affondato davanti ad Haifa: trasportava alcuni nuotatori d'assalto, che dovevano attaccare il porto. Il 27 luglio 1942 lo Scirè lasciò la Spezia con a bordo un gruppo di incursori, facendo tappa alla base italiana di Lero nel Dodecaneso per acquisire anche i risultati della ricognizione aerea. Ripartito il 6 agosto, non diede più notizie di sé. Si saprà poi che il 10 agosto 1942 lo Scirè era stato individuato ed affondato dal peschereccio armato inglese HMS Islay proprio nei pressi di Haifa, senza alcun superstite. I corpi di due degli incursori, il tenente di vascello Egil Chersi ed il capo Del Ben vennero recuperati sulla spiaggia e tumulati dagli inglesi con gli onori militari. Allo Scirè venne concessa una delle tre medaglie d'oro al valor militare conferite ad unità navali durante la guerra.

A partire dal luglio 1942 a Gibilterra il ruolo dello Scirè venne assunto dal piroscafo Olterra e come osservatorio, da Villa Carmela, basi segrete della X^a Flottiglia MAS in territorio spagnolo, neutrale. All'organizzazione delle due basi partecipava anche il SIM, con personale delle tre forze armate; tra questi il maggiore Ranieri di Campello, che dopo l'8 settembre 1943 partecipò alla campagna d'Italia nel Primo Raggruppamento Motorizzato. Queste basi, dalle quali nuotatori e subacquei uscivano per attaccare le navi in rada, permisero al gruppo denominato Squadriglia dell'Orsa Maggiore e successivamente ad altri gruppi una serie di operazioni coronate da successo.

L'andamento sfavorevole del conflitto costrinse a ridurre progressivamente il numero delle missioni.

Vennero comunque valutate e pianificate azioni a Freetown (importante scalo per gli Alleati) e fino nel fiume Hudson a New York, ma non vennero mai realizzate. Era in programma anche un'azione per forzare il porto di Gibilterra in pieno giorno. In particolare l'azione contro il porto di New York venne valutata sia come azione in solitario della X^a Flottiglia MAS, che nella prospettiva di missione di supporto per l'azione della Regia Aeronautica denominata Operazione S. In questo caso un sommergibile della Decima avrebbe dovuto effettuare un rifornimento in pieno oceano Atlantico come scalo tecnico per l'idrovolante CANT Z.511. L'idea venne giudicata troppo azzardata, e la Regia Aeronautica optò successivamente per una missione senza scalo con un quadrimotore Savoia-Marchetti S.M.95, ma l'azione non venne mai compiuta. L'azione in solitario della X^a Flottiglia MAS prevedeva, dopo la traversata atlantica iniziata a Bordeaux, l'avvicinamento al porto di New York da parte del sommergibile Leonardo da Vinci che, opportunamente modificato tramite la rimozione del cannone di bordo, avrebbe dovuto trasportare un mini sommergibile. Questo mini sommergibile, denominato CA, avrebbe poi risalito il fiume Hudson da Hamilton fino al porto di New York per rilasciare gli operatori del Gruppo Gamma che avrebbero attaccato un grattacielo in città. L'attacco sarebbe stato di forte importanza dal punto di vista psicologico, si trattava infatti di dimostrare agli americani che non erano sicuri nemmeno in casa propria, ma anche questa missione rimase allo stadio di progetto a causa dell'armistizio.

Fuori dal Mediterraneo

La flottiglia operò alcuni dei suoi mezzi anche al di fuori del teatro del Mediterraneo, precisamente in Finlandia ed in Mar Nero.

All'inizio del 1942 vennero trasferiti in Finlandia i quattro MAS della 12^a Squadriglia, comandata dal capitano di corvetta Bianchini. L'unità, forte di 17 ufficiali, 19 sottufficiali e 63 tra sottocapi e comuni, iniziò ad operare dal 25 luglio 1942. I mezzi operarono per 90 giorni durante la guerra di continuazione con personale italiano e furono infine



ceduti ai finlandesi tra il 5 e il 26 giugno 1943. Erano quattro mezzi della classe 500 - seconda serie, precisamente il 526, 527, 528 e 529; ognuno di essi aveva dieci uomini di equipaggio. L'unità era a sua volta parte del Distaccamento navale internazionale K (Laivasto-osasto K- LOs.K.), formato il 17 maggio 1942 da tedeschi, italiani e finlandesi, che tentò senza successo di interrompere il flusso dei rifornimenti russi attraverso il lago Ladoga in direzione della città di Leningrado assediata fin dal settembre 1941, nonostante alcuni successi locali. Nel Mar Nero, invece, le operazioni furono molto più proficue e compresero l'affondamento dell'incrociatore russo Molotov e del sommergibile Quoka.

Affondamenti e danneggiamenti di naviglio sino all'armistizio

Missioni compiute dagli incursori della X^a Flottiglia MAS durante la seconda guerra mondiale sino all'armistizio; anche in questo caso le tonnellate sotto specificate sono tonnellate di stazza, quindi unità di volume, e non di peso.

- Baia di Suda - 25-26 marzo 1941: affondamento dell'incrociatore York (8.250 t) e grave danneggiamento della nave cisterna Pericles (8.324 t)
- Alessandria - dicembre 1941 (operazione G.A.3): poste fuori servizio le due navi da battaglia Queen Elizabeth e Valiant; danneggiamento della nave cisterna Sagona (7.750 t) e del cacciatorpediniere Jervis (1.690 t)
- Sebastopoli - 10 giugno 1942: affondamento di una motonave da 5.000 t
- Sebastopoli - 12 giugno 1942: danneggiamento di un piroscafo da 10.000 t successivamente affondato da aerei tedeschi
- Sebastopoli - 18 giugno 1942: danneggiamento dell'incrociatore Molotov da 10.230 t e affondamento di due imbarcazioni armate
- Sebastopoli - 19 giugno 1942: affondamento del sommergibile Qquoka
- Sebastopoli - 1 luglio 1942: nell'occasione della capitolazione di Sebastopoli le unità della flottiglia svolsero un'intensa attività di rastrellamento, sostenendo scontri con motovedette e cannoniere. Affondamento di una motovedetta
- Gibilterra - luglio 1942: danneggiamento dei piroscafi Meta (1.575 t), Shuma (1.494 t), Empire Snipe (2.497 t) e Baron Douglas (3.899 t).
- Acque del Mar Nero: il tenente di vascello Emilio Legnani attaccò un incrociatore e un cacciatorpediniere affondando l'unità maggiore; venne decorato con medaglia d'oro al valor militare il 3 agosto 1942[85]
- Algeri - dicembre 1942: affondamento dei piroscafi Ocean Vanquisher (7.147 t) e Berto (1.493 t); danneggiamento dei piroscafi Empire Centaur (7.041 t) e Armattan (6.587 t)
- Gibilterra - maggio 1943: grave danneggiamento dei tre piroscafi Pat Harrison (7.000 t), Mashud (7.500 t) e Camerata (4.875 t).
- Sebastopoli - 19 maggio 1943: danneggiamento, dopo aspro combattimento, di due motovedette sovietiche.
- Alessandretta e Mersin - giugno, luglio e agosto 1943: affondamento dei piroscafi Orion (7.000 t) e Fernplant (5.274 t) e danneggiamento del piroscafo Kaituna (10.000 t)
- Gibilterra - agosto 1943: affondamento della petroliera Thorshov (10.000 t) e dei piroscafi Stanridge (6.000 t) e Harrison Gray Otis (7.000 t).
-

Per le attività svolte, il reparto fu decorato di medaglia d'oro al valor militare con la motivazione:

«Erede diretta delle glorie dei violatori di porti che stupirono il mondo con le loro gesta nella prima guerra mondiale e dettero alla Marina Italiana un primato finora ineguagliato, la X Flottiglia M.A.S. ha dimostrato che il seme gettato dagli eroi nel passato ha fruttato buona messe. In numerose audacissime imprese, sprezzante di ogni pericolo, fra difficoltà di ogni genere create, così, dalle difficili condizioni naturali, come nei perfetti apprestamenti difensivi dei porti, gli arditi dei reparti di assalto della Regia Marina, plasmati e guidati dalla X Flottiglia M.A.S., hanno saputo raggiungere il nemico nei più sicuri recessi dei muniti porti, affondando due navi da battaglia, due incrociatori, un cacciatorpediniere e numerosi piroscafi per oltre 100.000 tonnellate. Fascio eletto di spiriti eroici, la X Flottiglia M.A.S. è rimasta fedele al suo motto: "Per il Re e la Bandiera". Mediterraneo, 1940 - 1943»

I mezzi impiegati durante la seconda guerra mondiale [modifica]

- Avvicinatori - qualunque natante modificato per il trasporto e le operazioni di mezzi d'assalto. Tra i tanti: sommergibili Scirè, Ambra; motopescherecci Cefalo, Sogliola; cacciatorpediniere Granatiere, Crispi, Sella, Grecale; avviso Diana; motoveliero Costanza
- «Canguri» - due motosiluranti, classe CRDA 60 t. 2a serie, gli MS 74 e MS 75, modificati per trasporto, messa in mare e recupero di mezzi d'assalto e SLC
- Caproni CA e Caproni CB: sommergibili tascabili
- M.A.S. - Motoscafo Anti Sommergibile
- M.S. - Motosilurante
- M.T.L. - Motoscafo Turismo Lento: unità per trasporto, messa in mare e recupero di due Siluri a Lenta Corsa; 6 unità consegnate all'armistizio.



- Scafo «R» - piccolo kayak in alluminio; disponeva di una carica staccabile a prua e di un'elica propulsa da motore elettrico, in aggiunta ai remi; 4 unità consegnate all'armistizio.
- Barchino esplosivo - circa 100 unità complessive tra
 - M.A. - Motoscafo d'Assalto
 - M.A.T. - Motoscafo Avio Trasportato: motoscafo con la prua riempita di tritolo che avrebbe dovuto essere portato nel luogo dell'azione per via aerea, attaccato alla fusoliera di un idrovolante. L'interessamento di Domenico Cavagnari fece sì che nel febbraio 1936 venisse ordinato il primo M.A.T, collaudato prima della fine dell'anno con esito discreto. Nel 1937 un altro motoscafo era pronto e il 28 settembre dello stesso anno ne vennero ordinati dodici, ma successivamente la Regia Marina revocò l'ordine in quanto il M.A.T. presentava troppe incognite
 - M.T.M. - Motoscafo Turismo Migliorato/Modificato, la serie principale
 - M.T.R. - Motoscafo Turismo Ridotto
 - M.T.R.M. - Motoscafo Turismo Ridotto Modificato
- Motoscafi siluranti - circa 90 unità complessive
 - M.T.S. - Motoscafo Turismo Silurante, 4 unità consegnate
 - M.T.S.M. - Motoscafo Turismo Silurante Modificato, 32 unità consegnate
 - M.T.S.M.A. anche abbreviato in 'S.M.A. - Motoscafo Turismo Silurante Modificato Allargato, ordinati 83 esemplari all'armistizio, di questi solo 3 consegnati; successivamente 97 ordinati dalla Kriegsmarine di cui circa 40 consegnati
- V.A.S. - Vedetta Anti Sommersibile

Dopo l'Armistizio

L'armistizio di Cassibile, reso noto l'8 settembre 1943, divise in due parti la Xª Flottiglia MAS. Quando l'ammiraglio Raffaele De Courten andò a chiedere consiglio al grande ammiraglio Paolo Thaon di Revel, questi rispose:

«...In momenti così delicati è doveroso lasciare massima libertà alle coscienze, purché esse siano sinceramente rivolte al bene del Paese»

Nella Regia Marina

Con questi presupposti una parte, tra cui Luigi Durand De La Penne, catturato dopo l'azione di Alessandria, rimase agli ordini del Regno d'Italia formando agli ordini del capitano di vascello Ernesto Forza l'unità speciale Mariassalto; al compito di appoggiare gli incursori erano assegnati il cacciatorpediniere Grecale e la motosilurante 74; questa unità partecipò ad azioni al fianco delle unità alleate corrispondenti, in particolare per mantenere aperto il porto della Spezia, insieme ad omologhe unità inglesi, contro il tentativo dei tedeschi di affondare delle navi alla sua entrata. In particolare vennero effettuate due operazioni di rilievo. La prima, denominata QWZ, nella notte del 21 giugno 1944 nel porto di La Spezia portò all'affondamento dell'incrociatore pesante Bolzano, ultimo superstite della sua classe ed all'ulteriore danneggiamento dell'incrociatore Gorizia, già in riparazione per i danni subiti in un bombardamento. L'incursione, partita dal cacciatorpediniere Grecale e dalla motosilurante 74 appoggiati da un M.T.S.M., venne diretta dal capitano di vascello Forza che con due operatori gamma, i guardiamarina Francesco Berlingieri ed Andrea De Angelis, un pilota di SLC, il sottocapo nocchiero Corrado Gianni ed il sottotenente di vascello della Royal Navy Causer, penetrò nel porto con i chariot, i corrispondenti inglesi degli SLC, attaccando i due incrociatori. Per questa azione verranno conferite tre medaglie d'argento al valor militare, tre di bronzo ed una croce di guerra al merito.

La seconda, denominata Toast, venne svolta nella notte del 19 aprile 1945 da un gruppo di incursori, tra cui il sottotenente di vascello Nicola Conte e il sottocapo Evelino Marcolini, ed aveva come obiettivo l'affondamento nel porto di Genova di quella che sarebbe dovuta diventare la prima portaerei italiana, l'Aquila, per impedire che venisse affondata dai tedeschi bloccando così l'ingresso del porto. Per l'affondamento dell'Aquila il sottocapo Marcolini e il sottotenente Conte vennero decorati di Medaglia d'Oro al Valor Militare. Come menzionato nelle motivazioni del conferimento delle medaglie, gli incursori utilizzarono del materiale di dubbia efficacia, residuo delle operazioni precedenti, poiché non esisteva alcuna possibilità di rimpiazzo visto che i luoghi deputati alla ricerca, allo sviluppo e alla produzione erano tutti nelle mani dei tedeschi.

In questo gruppo era inquadrato anche il reparto NP (Nuotatori Paracadutisti) del reggimento San Marco, che effettuò numerose operazioni di infiltrazione dietro le linee nemiche, sbarcando da MAS italiani o da sommergibili, di norma autonomamente ma a volte portando un ufficiale di collegamento alleato. Il reparto venne ricostituito a Taranto, inizialmente con una cinquantina di uomini sotto il comando del tenente di vascello statunitense Kelly. Inizialmente l'attività venne concentrata su sbarchi e recuperi di informatori, rifornimento di materiali a gruppi partigiani e sabotaggi. Gli incursori venivano portati in zona sui mezzi della Regia Marina, poi raggiungevano la costa con battelli in gomma. Una zona dove vennero effettuate frequenti infiltrazioni era il delta del Po. A volte vennero portate a termine anche operazioni di dragaggi di mine in prossimità di punti presidiati dai tedeschi.

Tra gli esponenti più rappresentativi di questa unità figura il sottotenente Angelo Garrone. Questo ufficiale guidò molte spedizioni dietro le linee tedesche, come ad esempio quella del 20 luglio 1944 quando, sbarcati dal MAS 61 presso Ortona, fecero saltare un tratto di strada per interrompere il traffico sulla statale 16 Adriatica; ancora il 18 novembre



1944 un altro sabotaggio partendo da un mezzo statunitense, conclusosi con la scoperta tedesca del gruppo e una rapida fuga; nel dicembre 1944 furono eseguite altre due missioni: la prima nella notte tra il 4 e il 5 dicembre con la Patrol Torpedo Boat statunitense Rebel, per rifornire i partigiani ed alcuni informatori, Montanino e Maletto; alla testa di 12 NP italiani era il capo di 3° classe Vittorio Fanchin, subordinato agli ordini dell'ufficiale statunitense Crislow. Altra missione in novembre nei pressi di Ancona, quando un gruppo di 15 NP al comando del sottotenente Ambrosi, trasportato sul MAS 31, con l'obiettivo di far saltare dei ponti (due ponti stradali ed uno ferroviario) fallisce l'obiettivo. Gli NP furono il primo reparto alleato ad entrare in Venezia il 30 aprile 1945, dove si trovavano alcuni reparti tedeschi che non avevano ottemperato all'ordine di resa. Alle ore 17 del 27 aprile, in seguito ad una offensiva di reparti partigiani iniziata il 22, gli NP sbarcavano sull'isola di Bacucco (oggi chiamata Isolaverde), che si trova alla foce del Po di Goro e divide la sacca dello stesso dal mare. Preso contatto con un gruppo di tedeschi, gli NP li impegnano in combattimento catturandone 14, dopodiché i tedeschi si diedero alla fuga. Lasciati i prigionieri sotto sorveglianza, il gruppo comandato dal sottotenente Garrone inseguì i fuggiaschi e ne catturò 12 unitamente ad un barcone a motore, armi, una tonnellata di viveri e 5 cavalli. Il giorno dopo agli avamposti degli incursori si presentarono degli ucraini arruolati dai tedeschi per trattare la resa del loro reparto nelle mani di una formazione regolare e non di partigiani. Accettata la resa, con la condizione che i prigionieri non sarebbero stati restituiti ai russi, alle ore 8:00 del 28 aprile gli incursori sbarcano a Chioggia acclamati dalla popolazione; il 30 il reparto arriva a Venezia.

Nella RSI

Un'altra parte, nella confusione e nello sbandamento delle forze armate causato dalle circostanze dell'armistizio, decise di continuare la guerra contro gli angloamericani, scegliendo l'alleanza con la Germania nazista. Junio Valerio Borghese, continuando ad utilizzare il nome e il simbolo della Xª MAS, creò una unità militare principalmente di fanteria di marina e con reparti di naviglio sottile dotati di MAS, con l'obiettivo di continuare la lotta contro gli Alleati, ma i cui reparti furono anche impiegati nella lotta antipartigiana (Liguria, Langhe, Carnia, Val d'Ossola etc.), talora macchiandosi di efferatezze come la cattura di ostaggi fra i civili, torture sui prigionieri e fucilazione sommaria di partigiani (o civili ritenuti tali) catturati. Sugli altri fronti la Decima di Borghese combatté contro gli Angloamericani ad Anzio, in difesa della Linea Gotica e poi della Linea Verde a Lugo e nel Polesine, lungo il fiume Senio. Sul fronte orientale mantenne forti nuclei che operarono sia come difesa dall'invasione jugoslava (ad esempio nella battaglia di Tarnova) sia come affermazione del diritto italiano su quelle terre contro i tentativi delle autorità d'occupazione tedesche di snazionalizzare la Venezia Giulia ed il Friuli - amministrati come "Zona d'operazioni del Litorale adriatico" (Operationzone Adriatische Küstenland) - per annetterli al Reich (o, verso la fine del conflitto, ad una rinata "Grande Austria" da presentare come "vittima" della Germania).

Durante tutto il periodo seguente all'armistizio, fra la Decima MAS della Repubblica Sociale e Mariassalto del Regno d'Italia si mantennero comunque stretti rapporti segreti, volti in particolare ad evitare che i due reparti potessero scontrarsi direttamente sul fronte, a gestire i prigionieri dell'una e dell'altra parte all'insaputa dei comandi rispettivamente tedeschi e angloamericani, e infine a coordinare un ipotetico tentativo di sbarco di truppe regie in Istria con il supporto dei reparti locali della Decima repubblicana per evitare l'invasione della Venezia Giulia da parte dei partigiani comunisti di Tito.

Il dopoguerra

Nel dopoguerra l'attività degli Assaltatori riprese sotto la copertura delle operazioni di bonifica e sminamento dei porti. Gli Alleati avevano infatti stabilito, fra le clausole del trattato di pace di Parigi che la Marina Militare italiana non potesse più possedere - fra l'altro - reparti di incursori ed assaltatori. Terminata dunque la loro utilizzazione da parte delle Nazioni Unite nella guerra contro l'Asse - secondo le clausole dell'Armistizio Lungo - il reparto fu sciolto. Tuttavia, già con il Foglio d'Ordine n° 66 del 15 ottobre 1947 la Marina ricostituì surrettiziamente un reparto subacquei ed incursori nominato MARICENTROSUB. E - lentamente - con il trasferimento semiclandestino dei pochi mezzi superstiti da Venezia al Varignano, l'attività riprese sino a saldarsi con quella di oggi.

Nel 1952 il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio Pecori Giraldi, incaricò l'ex comandante di Mariassalto, tenente di Vascello Aldo Mazzarini, di iniziare a studiare la possibile ricostituzione di un reparto di incursori subacquei. Con il Foglio d'Ordine n° 44 del 30 maggio 1952 nacque quindi alla Spezia il Gruppo Arditi Incursori della Marina Militare (GRUPPARDIN).

Negli anni successivi i vari reparti di subacquei incursori e arditi incursori subirono una progressiva fusione, che portò nel 1961 alla costituzione del Raggruppamento Subacquei e Incursori "Teseo Tesei", conosciuto anche con il nome di Comsubin (Comando Subacqueo Incursori).

Un'attività meno nota di alcuni degli uomini che fecero parte della Xª Flottiglia MAS fu quella di addestramento di unità speciali. Tra questi Fiorenzo Capriotti che addestrò il reparto speciale della marina israeliana, che con le tattiche sviluppate dalla Xª durante la seconda guerra mondiale affondò, il 22 ottobre 1948 l'ammiraglia egiziana El Amir Faruk. Il 22 ottobre 1992 Capriotti fu insignito dall'ammiraglio Ami Ayalon del grado di "comandante onorario" della 13ª Flottiglia (Shayetet 13).



Documentari e filmografia

Oltre a diversi documentari, in gran parte basati sul materiale d'archivio dell'Istituto Luce, le azioni della X^a MAS fino all'armistizio del settembre 1943 hanno fornito spunto per i seguenti film:

- I sette dell'Orsa Maggiore, girato nel 1953 e dedicato in particolar modo alle basi segrete italiane ad Alessandria e Gibilterra
- L'affondamento della Valiant - The Valiant, coproduzione italo-britannica del 1962, relativo alle vicende legate all'affondamento della corazzata inglese Valiant nel porto di Alessandria d'Egitto
- Mizar (Sabotaggio in mare), film italiano del 1954 ispirato alle azioni di Luigi Ferraro in Turchia
- Siluri umani, girato nel (1954) e dedicato all'impresa di Suda.

Decorati con la medaglia d'oro al valor militare

Mario Arillo	Emilio Barberi	Lino Beccati	Emilio Bianchi
Ettore Bisagno	Gino Birindelli	Junio Valerio Borghese	Carmelo Borg Pisani
Carlo Bosio	Angelo Cabrini	Aristide Carabelli	Nicola Conte
Alessio De Vito	Luigi Durand de la Penne	Luigi Faggioni	Bruno Falcomatà
Luigi Ferraro	Roberto Frassetto	Giorgio Giobbe	Emilio Legnani
Giovanni Magro	Antonio Marcegaglia	Mario Marino	Vittorio Moccagatta
Gerolamo Manisco	Evelino Marcolini	Vincenzo Martellotta	Alcide Pedretti
Spartaco Schergat	Tullio Tedeschi	Teseo Tesei	Guido Vincon
Licio Visintini			

Bibliografia

- Barca, Luciano, Buscando per mare con la decima MAS, Roma, Editori Riuniti, 2001. ISBN 978-88-359-5101-8
- Bordogna, Mario, Junio Valerio Borghese e la X^a Flottiglia MAS, Milano, Mursia, 2003. ISBN 978-88-425-3877-6
- Borghese, Junio Valerio, Decima Flottiglia MAS, Milano, Garzanti, 1950. (ISBN non disponibile)
- Brauzzi, Alfredo, I mezzi d'assalto della Marina Italiana, Roma, Rivista Marittima, 1991. (ISBN non disponibile)
- Longo, L. Emilio, I reparti speciali italiani nella seconda guerra mondiale, Milano, Mursia, 1991. ISBN 978-88-425-0734-5
- Lupinacci, Pier Filippo, Attività in Mar Nero e lago Ladoga, 4a ed., Milano, Marina Militare, Ufficio Storico, Roma - Collana: La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale, 2003/1987. 212 ISBN 978-88-04-43392-7
- Mazza Fontana, Lapo, Italia über alles, Novara, Boroletti, 2006. ISBN 978-88-425-0734-5
- Nesi, Sergio, Junio Valerio Borghese. Un principe, un comandante, un italiano, Bologna, Lo Scarabeo, 2004. ISBN 978-88-8478-066-7
- Nesi, Sergio, Decima flottiglia nostra, Bologna, Lo Scarabeo, 2008. ISBN 978-88-8478-115-4
- Pegolotti, Beppe, Gli assaltatori della X^a Flottiglia MAS, Associazione Amici di Teseo tesei, 2007. (ISBN non disponibile)
- Petacco, Arrigo, Le Battaglie navali del Mediterraneo nella seconda guerra mondiale, Milano, Mondadori, 1995. ISBN 978-88-04-42412-3
- Petacco, Arrigo, Storia del Fascismo, (ISBN non disponibile)
- Rocca, Gianni, Fucilate gli ammiragli. La tragedia della Marina Italiana nella seconda guerra mondiale, Milano, Rivista Marittima, 1987. ISBN 978-88-04-43392-7
- Spigai, Virgilio, Cento uomini contro due flotte, Marina di Carrara, Associazione Amici di Teseo Tesei, 2007. (ISBN non disponibile)

Collegamenti esterni

- ANAIM.it
- Sito ufficiale della Marina Militare
- Sito dedicato all'ammiraglio Agostino Straulino
- Avanti Savoia. Gli assaltatori della Regia Marina
- L'Arma Subacquea nella II Guerra - Gli uomini, i loro battelli, le loro storie
- Regiamarina.net - sito di documentazione storica
- Caratteristiche tecniche dei mezzi d'assalto della Regia Marina