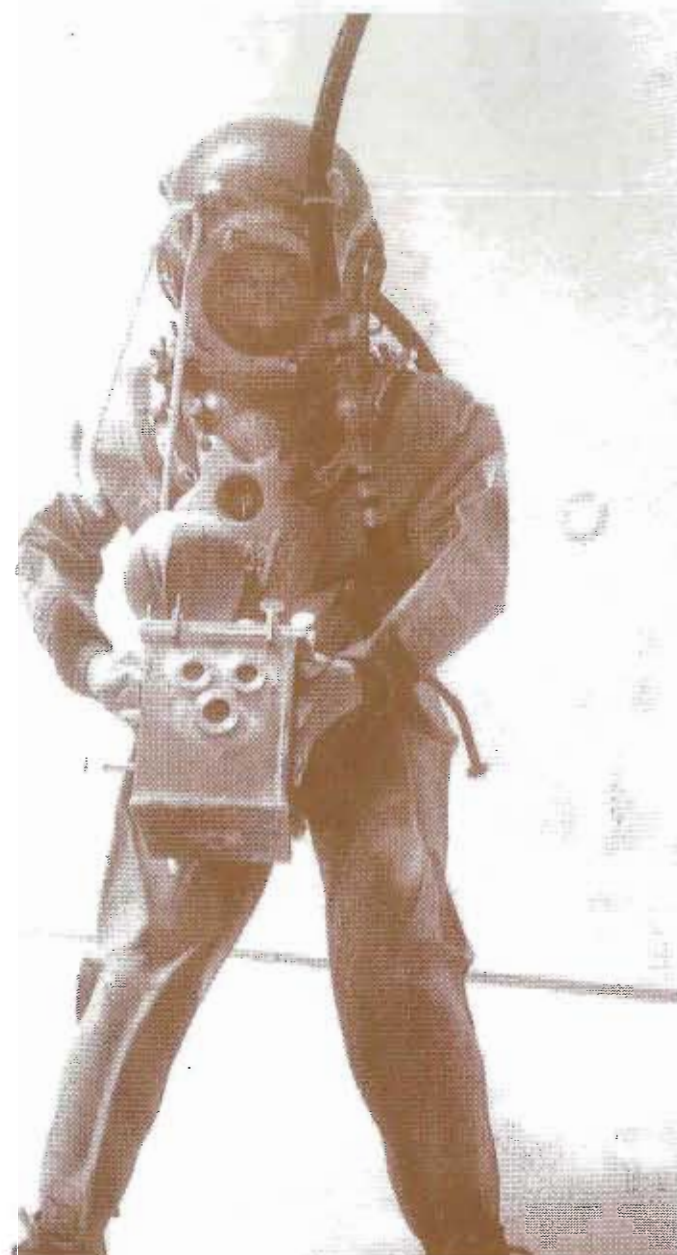




AUTORESPIRATORE AD OSSIGENO A CIRCUITO CHIUSO (1853)

«Promuove la conoscenza della storia dell'immersione nella consapevolezza che la stessa è una parte importante e significativa dello sforzo tecnologico compiuto dai nostri avi, sulla strada del sapere umano».



**FORNITURA E/O RICOSTRUZIONE
ANTICHE ATTREZZATURE DA
PALOMBARO SU DISEGNI ORIGINALI
MANUTENZIONI E REVISIONI:**

**PRO.GETTAZIONE
TE.CNICHE
C.OSTRUZIONI
O.CEANOGRAFICHE e**

SUB.ACQUEE s.n.c.

LOC. LAGOSCURO - 19020 CEPARANA
TEL. 0187.932264 - FAX 0187.934699
http://www.protecosub.com
e-mail: protecosub@col.it

**ELMI
POMPE
LAMPAD
VESTITI
SCARPONI
COLTELLI
SOTTOMUTE**

THE HISTORICAL DIVING SOCIETY, ITALIA
Viale IV Novembre, 86/A-48023 Marina di Ravenna (RA)
Tel. e fax 0544.531013 - cell. 335.5432810
www.hdsitalia.com
hdsitalia@racine.ra.it

Presidente Onorario
M.O.V.M. Luigi Ferraro

Consiglio Direttivo
Presidente: Faustolo Rambelli
Vicepresidente: Federico de Strobel
Consiglieri: Gianluca Minguzzi
Mauro Pazzi
Gian Paolo Vistoli
Fabio Vitale

Revisori dei conti: Walter Cucchini, Claudio Simoni,
Gianfranco Vitali

Coordinatori di settore
Tecnologia Storica Gian Carlo Bartoli
Biblioteca Vincenzo Cardella
Rapporti con le Editorie Danilo Cedrone
Attività Culturali Federico de Strobel
*Redazione HDS NOTIZIE
e Pubblicità* Francesca Giacché
Videoteca Vittorio Giuliani Ricci
*Museo Nazionale delle Attività Subacquee
e Mostre Itineranti* Faustolo Rambelli
Stage Palombaro Gian Paolo Vistoli
Concorso video Alberto Romeo
Pietro Mescalchin
Web-master Mauro Pazzi
Eudi Show Fabio Vitale

HDS NOTIZIE

Periodico della The Historical Diving Society, Italia
Redazione: c/o Francesca Giacché
Corso Cavour, 260 - 19122 La Spezia
Tel. 0187.711441 Cell. 349.0752475 Fax 0187.730759
hdsnotizie@libero.it

Direttore Responsabile
Isabella Villa

Caporedattore
Francesca Giacché

Hanno collaborato a questo numero:
Stefano Brutti, Federico de Strobel, Pietro Faggioli,
Francesca Giacché, Rizia Ortolani, Faustolo Rambelli,
Giovanni Rossi Filangieri

*Le opinioni espresse nei vari articoli rispettano le idee degli autori
che possono non essere le stesse dell'HDS, ITALIA.*

Traduzioni
inglese: Barbara Camanzi

Pubblicità
Francesca Giacché
Tel.0187.711441 fax 0187.730759

Fotocomposizione e Stampa
Tipografia Ambrosiana Litografia - La Spezia

Registrato presso il Tribunale di Ravenna
il 17 marzo 1995

Soci sostenitori: ANCIP (Associazione Nazionale Centri Iperbarici Privati)
ASSOSUB
CE.M.S.I. (Leonardo Fusco)
CENTRO IPERBARICO RAVENNA
C.N.S. (Cooperativa Nazionale Sommozzatori)
DIRANI MARINO s.r.l.
FIPSAS (Federazione Italiana Pesca Sportiva Attività Subacquee)
VITTORIO GIULIANI RICCI
MARINE CONSULTING s.r.l.
GIUSEPPE KERRY MENTASTI (in memoria)
PALUMBARUS di Alberto Gasparin
PRO.TE.CO. SUB. snc
FAUSTOLO RAMBELLI
VLADIMIRO SMOQUINA

Soci onorari: FRANCESCO ALLIATA, LUIGI BICCHIARELLI, RAIMONDO BUCHER, FRANCO CAPOPORTE,
PIERGIORGIO DATA, LUIGI FERRARO, ALESSANDRO FIORAVANTI, ROBERTO FRASSETTO, HANS HASS, ENZO MAJORCA,
ALESSANDRO OLSCHKI, RAFFAELE PALLOTTA D'ACQUAPENDENTE, FOLCO QUILICI, DAMIANO ZANNINI

HDS, ITALIA AWARDS

1995 Luigi Ferraro	1999 Duilio Marcante (alla memoria)
Roberto Frassetto	Enzo Majorca
1996 Roberto Galeazzi (alla memoria)	2000 Victor De Sanctis (alla memoria)
Alberto Gianni (alla memoria)	Luigi Bicchiarelli
1997 Raimondo Bucher	2001 Gianni Roghi (alla memoria)
Hans Hass	Franco Capodarte
Folco Quilici	2003 Piergiorgio Data
1998 Alessandro Olschki	Raffaele Pallotta d'Acquapendente
Alessandro Fioravanti	Damiano Zannini

HDS NEL MONDO

The Historical Diving Society, UK Little Gatton Lodge 25, Gatton Road, Reigate Surrey RH2 0HD - United Kingdom	Diving Historical Society, ASEA P.O. Box 2064 Normansville SA 5204 - Australia	The Historical Diving Society, Canada 241 A East 1 st Street Rear North Vancouver B.C. V7L 1B4-Canada
The Historical Diving Society, Denmark Kirsebaervej, 5 - DK -8471 Sabro - Denmark	The Historical Diving Society, Mexico Bosque de Ciruelos 190-601B B de Las Lomas - Mexico D.F.	Swedish Diving Historical Society Havrestigen, 15 SE-137 55 Vasterhaninge - Sweden
The Historical Diving Society, Germany Brochbachtal 34 D-52134 Herzogenrath NW - Germany	The Historical Diving Society Russia Gagarina Prospect 67, St. Petersburg Russia 196143	Histoire du Developpement Subaquatique en France 39. rue Gaston Briand 16130 Segonzac - France
The Diving Historical Society, Norway NUI A.S. - Gravdalsveien 245 Pb.23 Ytre Laksevaag NO-5848 Bergen - Norway	The Historical Diving Society, South Africa 20,Esso Road -Montagne Gardens,7441 Cape Tawn - South Africa	
The Historical Diving Society, USA 2022 Cliff Drive 119 Santa Barbara - California - U.S.A.		Per i relativi siti consultare: www.hdsitalia.com

SOMMARIO

SERVIZI SPECIALI



- 6** Chariots
di Pietro Faggioli
Translation: Barbara Camanzi
Peter Dick



- 22** Sommergibili italiani
di Francesca Giacché



- 25** Velella: il passato che ritorna
di Giovanni Rossi Filangeri e
Rizia Ortolani



- 31** La ricerca dello "squalo tigre"
di Stefano Berutti

RUBRICHE

- 5** Iconografia Storico - Subacquea
a cura di Federico de Strobel

Autorespiratore ad ossigeno a circuito chiuso
Pierre Aimable de Saint-Simon-Sincard
(1853)

- 36** ATTIVITÀ HDSI
Comunicato "Stage Palombaro Sportivo"

- 36** NOTIZIE E COMUNICATI
I mille filmati di Victor De Sanctis
di Faustolo Rambelli

- 37** Antibes 2003 con i Soci HDSI
di Faustolo Rambelli

- 40** Ricordo di Leo Bonivento Ferro

- 41** LA BIBLIOTECA DELLA HDSI
a cura di Vincenzo Cardella e Francesca Giacché
I serpenti di Melqart di Folco Quilici

- 42** HDSI INTERNET
a cura di Francesca Giacché
www.apneateam.it

ICONOGRAFIA STORICO - SUBACQUEA

a cura di Federico de Strobel



IN COPERTINA:

AUTORESPIRATORE ad OSSIGENO a CIRCUITO CHIUSO - Pierre Aimable de SAINT-SIMON-SICARD 1853

L'immagine di figura è ripresa da un giornale italiano dell'epoca che descrive per grandi linee l'immersione nelle acque della Senna di un palombaro dotato di uno speciale autorespiratore, inventato nel 1849 dal francese de Saint Simon Sicard. L'incisione è particolare perché diversa da quella apparsa sulla "Illustration-Journal Universel" a cui fanno riferimento i vari testi classici sulla storia dell'immersione. La dimostrazione avvenne il 10 Aprile del 1853 di fronte ad una commissione presieduta dall'ammiraglio della Marina francese Baudin. L'operatore subacqueo, amico dell'invento-

re, s'immerse per oltre trentacinque minuti ad una profondità di cinque metri muovendosi sul fondo del fiume in modo autonomo senza alcun ausilio d'aria pompata dalla superficie.

Così come il Freminet (vedi HDS notizie 28) anche il Sig. de Saint Simon Sicard può a buona ragione essere considerato un antesignano inventore di un apparato subacqueo di respirazione a circuito chiuso, in questo caso ad ossigeno, un primitivo ARO in altre parole. Gli storici anglosassoni più accreditati fanno risalire l'invenzione dell'ARO all'ufficiale della marina britannica, tale Henry Fleuss, avvenuta nel 1876, ma studi recenti (vedi HDS notizie dell'ottobre 1999, con la pubblicazione di uno specifico articolo sull'argomento - autore Daniel David, a cura di Faustolo Rambelli) ne attribuiscono correttamente l'idea all'inventore francese.

Abbondanti sono i dettagli sull'immersione, ripetuta con successo anche il 17 dello stesso mese, ma scarsa è la descrizione tecnica del sistema datane dai giornali.

L'articolo di cui sopra lo descrive ampiamente, ci limitiamo quindi a dire che era formato da tuta impermeabile e casco collegati in modo stagno, similmente al tradizionale scafandro, ma la miscela respiratoria veniva fornita da un gruppo autonomo, portato sulle spalle e dotato di bombole ad ossigeno e serbatoio di recupero e purificazione della miscela espirata. Il tutto attraverso tubi di mandata e ritorno colleganti tra di loro gruppo e casco.

Il flusso di mandata della miscela respiratoria veniva opportunamente controllato dall'operatore attraverso uno specifico rubinetto ed il sistema di purificazione era basato su "acqua di calce ed acetato di piombo" come l'inventore stesso ce ne dà notizia in una sua memoria manoscritta.

Un significativo passo avanti sulla strada della tecnologia subacquea era stato fatto grazie a questo poco conosciuto chimico parigino.

Federico de Strobel

IX CONVEGNO NAZIONALE SULLA STORIA DELL'IMMERSIONE STORIA DELL'ARCHEOLOGIA SUBACQUEA

Il IX Convegno Nazionale sulla Storia dell'Immersione, organizzato da The Historical Diving Society, Italia, in collaborazione con l'Associazione "Mare nostrum" ed il patrocini-

o del Comune di Portovenere, si svolgerà il prossimo 25 settembre 2004 presso la Fortezza del Mare dell'isola Palmaria con tema la "Storia dell'archeologia subacquea".

CHARIOTS

di Pietro Faggioli

**“CIO’ CHE DIEDI, HO
CIO’ CHE SPESI, EBBI
CIO’ CHE TENNI, PERSI”**

Sulla tomba di due aviatori RAF abbattuti il 30/06/1944 presso Argenta (FE)
Erano: R. RIGBY e W. TONGE.

La sera del 2 Gennaio 1943 era particolarmente buia; fuori Palermo il mare era nero ed alte onde, dalla bianca cima, combattevano la loro guerra. Le nubi basse e scure si confondevano con il mare ed, ogni tanto, uno scroscio di pioggia era spinto qua e là da un vento di terra che urlava a forza cinque. Due grossi sommergibili inglesi, il *Thunderbolt* (il glorioso vecchio *Thetis*, comandato dal Capitano di vascello C.B. Crouch) ed il *Trooper* (Tenente di vascello J.S. Wraith) si avvicinarono al porto di Palermo ed a circa tre miglia andarono all'emersione. Erano partiti da Malta il 28 Dicembre assieme al *P311* (Tenente di vascello R.D. Cayley) ed erano riusciti a passare indenni tra le circa quindicimila mine che italiani, inglesi, tedeschi avevano depositato nel Canale di Sicilia. Avevano poi costeggiato la Sicilia settentrionale e, mentre il *P311* puntava verso la Sardegna, essi erano arrivati a Capo Gallo di Palermo. Avevano trovato un mare realmente pessimo che faceva rollare gli scafi anche a meno dieci metri di profondità ed ora, dopo aver verificato con il periscopio, che il mare fosse deserto e che in zona non transitasse una di quelle micidiali corvette cacciasommergibili italiane, si prepararono a dare inizio all'operazione **“Principal”**.

Tutto era iniziato alla fine del 1941 quando Winston Churchill, era rimasto profondamente irritato per lo smacco subito per opera degli uomini rana italiani che nella notte del 19 Dicembre 1941, penetrando con i “maiali” nel porto d'Alessandria, gli avevano affondato le corazzate *Valiant* e *Queen Elisabeth*, ridicolizzando la Royal Navy e restituendo la beffa di Taranto (nella notte del 12 Novembre 1940 gli *Swordfish* dell'*Illustrious* avevano attaccato il

CHARIOTS

By Pietro Faggioli

Translation by Barbara Camanzi - Peter Dick

**“WHAT I GAVE, I HAVE
WHAT I SPENT, I HAD
WHAT I KEPT, I LOST”**

On the grave of two RAF pilots, R. Rigby and W. Tonge, shot down on 30th June 1944 in Argenta (FE)

The evening of 2nd January 1943 was particularly dark; just outside Palermo the sea was black and high waves, their white tops fighting a war of their own. Low and dark clouds were mixing up with the sea, and every so often a rain shower was pushed here and there from a wind coming from inland and screaming with strength five. Two English submarines, *Thunderbolt* (previously named *Thetis*, commanded by Captain C. B. Crouch) and *Trooper* (Lieutenant J. S. Wraith) approached Palermo harbour and surfaced three miles from the coast.

They had left Malta on 28th December, together with a third *P311* (Lieutenant R. D. Cayley), and managed to safely negotiate something like fifteen thousand mines that the Italians, English and Germans had laid down in the Sicily Channel. They had then run along northern Sicily and finally arrived at Capo Gallo off Palermo, where they parted company with *P311* which went on toward Sardinia. Now, in shallow water with their hulls rolling, their periscopes having verified that the sea was deserted, with no Italian submarine chaser corvettes in the vicinity, they were ready to commence Operation *Principal*.

The story had really begun at the end of 1941. Winston Churchill had been left deeply annoyed and humiliated after the night of the 19th December that year, when Italian frogmen had penetrated Alexandria harbour (in Egypt) with their “pigs” and sank the battleships *Valiant* and *Queen Elisabeth*. A return ‘laugh’ at the expense

porto di Taranto ed affondato due corazzate italiane). Il Primo Ministro inglese fece quindi subito questo promemoria per lo Stato Maggiore inglese: <Pregasi riferire quello che si sta facendo per emulare le imprese degli italiani nel porto d'Alessandria e metodi simili.....>

Vi sono ragioni per cui noi non siamo capaci di dimostrare lo stesso tipo d'aggressività scientifica che hanno dimostrato gli italiani?

A me sembra che avremmo dovuto essere stati noi a dare l'esempio....> (Pro Prem 23/3561).

La patata bollente fu data all'Ammiraglio Max Horton che immediatamente la trasmise al Capitano di fregata W.R. Fell, un ex sommergibilista e gli impartì questi ordini: <.....se ne vada e mi costruisca un siluro umano.....io ho da fare, ma Lei cominci a lavorare subito e si presenti quando avrà fatto qualche cosa....> (da “The Sea Our Shield” – Cassel e C. – London 1966).

Mentre erano esaminati e poi preparati gli aspiranti uomini rana, il Cap. Fell si fece inviare i disegni e le foto di un “maiale” italiano catturato intatto a Gibilterra e, poiché i mezzi italiani funzionavano (e come !) costruì il primo “chariot” (letteralmente: carro da guerra oppure cocchio) copiandolo uguale. Il nuovo arnese funzionò, furono costruiti in serie ed inviati, assieme agli uomini che dovevano utilizzarli, nelle gelide acque scozzesi di Loch Cairnbawn, affinché prendessero familiarità. In Giugno '42 tutto era pronto e l'esame generale fu un attacco alla corazzata *Howe* da 35.000 tl. Molti operatori riuscirono a piazzare le cariche esplosive sotto lo scafo della nave senza venire scoperti e tutto andava molto bene ma, la squadra, fu riportata alla cruda realtà quando durante l'ultima esercitazione si vide un chariot infilarsi tra il fondo del mare e lo scafo della nave. Il secondo operatore (Worthy) riuscì a prendere i comandi ma purtroppo il Sottotenente Jack Grogan morì per intossicazione da ossigeno.

Come prima operazione (operazione **Title**) si decise l'attacco alla corazzata tedesca *Tirpitz* che dormiva nel fiordo di Trondheim nell'attesa di attaccare i convogli alleati diretti in Russia. L'operazione si rivelò, allo stato dei fatti, un completo insuccesso poiché si scelse di trasportare i chariots (il **VI** ed il **VIII**) con un peschereccio, l'*Arthur*, e, per superare i controlli dei tedeschi, con i mezzi appesi sotto lo scafo. Entrando nel fiordo, l'*Arthur* incontrò mare

of the Royal Navy for their Taranto ‘joke’ - when on the night of 12th November 1940, when *Swordfish* bi-wing aircraft from the carrier *Illustrious* had attacked Taranto harbour and sank two Italian battleships.

The British Prime Minister immediately wrote a memorandum to the Naval Staff: ‘It is urged to report back what has been done to emulate the Italian exploits in Alexandria harbour and similar methods...Are there any reason for us not being able to demonstrate the same kind of scientific aggressiveness shown by the Italians? It seems to me it was down to us to act as an example...’ (PRO Prem 23/3561).

These hot chestnuts had to be picked out of the fire, and were the responsibility of Admiral Max Horton who immediately passed the problems on to the Captain W. R. Fell, an ex submarine man, together with the following orders: ‘.....Just go and build a human torpedoI have things to do, but you may start to work on this immediately and come back once you have done something...’ (from *The Sea Our Shield*, Cassel and Co., London, 1966).

While aspiring frogmen were being examined and trained, Captain Fell asked to be sent drawings and pictures of an Italian “pig” captured intact at Gibraltar and, as the Italian devices worked (and how well!), he then built the first “chariot” by copying it in every detail. The new device worked, so other new devices were built and eventually sent, together with the men that had to use them, to the icy waters of Loch Cairnbawn in Scotland, where operational training took place. By June 1942 everything was ready for a trial run: a simulated attack against the 35000 tonne battleship *Howe*.

Various operators managed to place explosives under the hull of the ship without being noticed; everything was proceeding well but the team was brought back to reality when during the last exercise a chariot was seen to dive beneath the hull of the ship. The second operator (Worthy) managed to take over the control but sub lieutenant Jack Grogan sadly died due to oxygen poisoning.

For the first operation (operation **Title**) it was decided to attack the German battleship *Tirpitz* that was anchored in Trondheim fjord, waiting to attack the allied convoys on their way to Russia. In reality the operation turned into a complete fiasco, as it decided to transport the

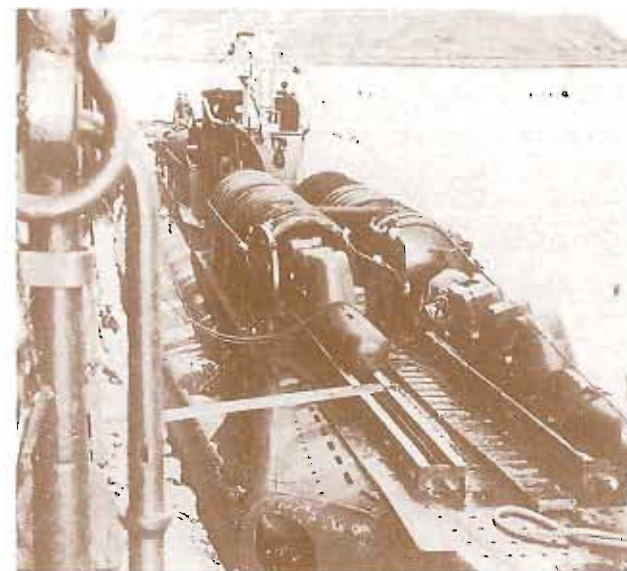
grosso, si sentirono i due chariots sbattere tra loro e contro lo scafo e quando fu possibile fare un controllo ci si accorse che entrambi si erano staccati dai supporti ed erano precipitati in fondo al mare. Gli operatori furono allora sbarcati affinché cercassero di raggiungere il territorio svedese, erano J. Brewster, J. Brown, D. Craig, B. Evans, M. Causer e B. Tebb. Vennero però catturati e nello scontro a fuoco essi uccisero due soldati tedeschi. Evans fu ferito e poi fucilato dai tedeschi mentre gli altri rimasero prigionieri (Evans fu l'unico, tra gli uomini dei mezzi d'assalto d'ogni nazione, ad essere assassinato e la cosa fu presentata al processo di Norimberga contro i tedeschi). Ci si rese conto che il sistema utilizzato dagli italiani di trasportare i mezzi subacquei con i sommergibili e lasciarli fuori dei porti, era certamente il più efficace, quindi furono attrezzati tre grandi sommergibili della classe "T" ed i prescelti furono il *Thunderbolt*, il *Trooper* ed il *P311*. Ogni chariot aveva il suo contenitore fissato sulla coperta del sommergibile ed il *Trooper* ne aveva tre mentre gli altri soltanto due. Verso la fine del 1942 tutto fu pronto e si decise di operare nelle calde e tranquille acque mediterranee. Secondo le informazioni dell'intelligence, la flotta da battaglia italiana era letteralmente ferma nei porti per la mancanza di nafta e, quindi, da Malta, fu pianificato l'attacco ai porti da Taranto, Maddalena, Cagliari, Palermo e Tripoli, l'operazione **Principal**. Fu subito scartato Cagliari per mancanza di navi interessanti e, come inizio, fu inviato il Smg. *Traveller* ad ispezionare l'ingresso della base di Taranto. Fu un errore, il *Traveller* (Cap. di fregata D. St. Clair Ford) dopo la sua partenza da Malta nel Dicembre 1942, non comunicò più notizia di sé (probabilmente urtò una mina degli estesi campi minati posti a difesa della base) inoltre esaminando le foto fatte dagli aerei (fatte giornalmente) ci si accorse che la base era vuota e che la flotta italiana, già dall'inizio di Novembre era stata trasferita a La Spezia.

I tre sommergibili partirono da Malta il 28 dicembre 1942, si lasciarono alle spalle la banchina sommergibili dell'isolotto Manoel nella baia di Marsamuschetto, il *P311* diretto alla Maddalena, il *Thunderbolt* ed il *Trooper* diretti a Palermo.

Il Tenente di vascello R. D. Cayley, comandante del *P311* alle 0130 del 31 Dicembre comunicò di essere in 38°10'N e 11°30'E, purtroppo, quello fu

chariots (**VI** and **VIII**) using a fishing boat the *Arthur*, passing through the German controls with the devices hanging under the hull. While entering the fjord, Arthur encountered rough seas, the two chariots were clearly heard banging with each other and the hull and, when it was finally became possible to check, it was discovered that both chariots detached from their supports and gone to the bottom of the sea. The operators; J. Brewster, J. Brown, D. Craig, B. Evans, M. Causer and B. Tebb, then disembarked and tried to reach Swedish territory. Instead they were captured in a battle, during which they killed two German soldiers. Evans was wounded and later shot by the Germans, while the others were kept as prisoners: Evans being the only one among all the men of the attacking craft from every nation during the war ever to suffer this fate, a fact presented against the Germans at the Nuremberg trial.

It was then realised that the system used by the Italians to transport the underwater devices using submarines and to drop them out just outside the harbours was certainly the most effective. Three big submarines of class "T" *Thunderbolt*, *Trooper* and *P311* were then chosen and suitably equipped, with every chariot was in a container fastened on the submarine deck. *Trooper* was carrying three chariots, the others two. Towards the end of 1942 everything was again ready and it was decided to operate in the warm and quiet waters of the Mediterranean. According to intelligence information the Italian battle fleet was literally confined to harbour due to a lack of fuel oil and it was therefore planned to use Malta as a base from which to attack the harbours of Taranto, Maddalena, Cagliari, Palermo and Tripoli. The attack was codenamed operation **Principal**. Cagliari was immediately rejected due to a lack of interesting ships. As a start for the operation, the submarine *Traveller* was sent over to reconnoitre the entrance of the Taranto base. Here disaster struck, as contact was lost with *Traveller* (Captain D. St. Clair Ford) never conveyed after its departure from Malta in December 1942 (it probably struck one of the mines in the large mine fields defending the base). Even, by examining daily airborne reconnaissance pictures it was then realised that the base was empty and the Italian fleet had been transferred to La Spezia already at the beginning of November.



1 - Il sommergibile Trooper

1 - The submarine Trooper

l'ultimo messaggio di quel sommergibile. Si è pensato che il *P311* sia finito su uno dei campi minati posti a difesa della Maddalena ad inizio guerra (certamente già conosciuti dagli inglesi) a causa del mare molto agitato per la tempesta in corso nel Tirreno. Rimane soltanto una segnalazione di pescatori del pomeriggio del 2/1/1943 che comunicano una violenta esplosione a sud del golfo. Per noi sub è interessante la segnalazione che nel golfo della Maddalena sono stati rintracciati gli scafi squarciati di ben tre sommergibili. (Uno di essi potrebbe essere il *P311*).

Fuori Palermo, il Comandante del *Thunderbolt*, Crowch, fece salire il sommergibile in affioramento con solo la torre fuori dal mare e poiché in tal modo i cilindri contenitori restavano a pelo dell'acqua, fu possibile sfilare abbastanza agevolmente i mezzi d'assalto. Nella notte i cinque chariot abbandonarono il *Trooper* ed il *Thunderbolt* (mentre in zona stava arrivando anche il sommergibile *Unruffled* (P46), al termine di una crociera offensiva contro il traffico mercantile, per collaborare al recupero degli assaltatori) a circa quattro miglia dal porto di Palermo, sotto costa davanti a Capo Gallo. I chariot lanciati furono cinque: **XV**, **XVI**, **XIX**, **XXII**, **XXIII**.

La storia di ciascuno fu questa:

XXIII: gli operatori erano Stevens e Carter.

Lasciato il *Trooper*, ebbero un'avaria ad uno dei respiratori, persero tempo e rinunciarono all'attacco. Furono infine recuperati dal Smg. *Unruffled* sei ore dopo il lancio.

XV: gli operatori erano Miln e Simpson.

Mentre si dirigevano verso Palermo esplose la

The three submarines left Malta on 28 December 1942, leaving behind the underwater quay of the small Manoel Island in Marsamuschetto bay, *P311* on its way to Maddalena, *Thunderbolt* and *Trooper* to Palermo.

At 01:30 of 31 December Lieutenant R. D. Cayley, captain of *P311* radioed his position at 38°10'N e 11°30'E, unfortunately the last message received from that submarine. One possibility being that *P311*, due to very rough seas caused by a storm while in the Tirrean, somehow ended up in one of the minefields placed to defend Maddalena from the beginning of the war (and certainly already known to the British). All that is known is that on the afternoon of 2nd January 1943 local fishermen heard a violent explosion, in the south of the gulf. To us as divers this is of interest the announcement that in the Gulf of Maddalena the ripped open hulls of three submarines have been located and one of this could well be *P311*.

Outside Palermo, the Captain of *Thunderbolt*, Crowch, surfaced with only the conning tower showing, this left the container cylinders at water level, making it easy to launch the attacking craft. Five chariots left *Trooper* and *Thunderbolt* during the night (while the submarine *Unruffled* (P46) was reaching the area, at the end of an offensive cruise against the mercantile traffic, in order to participate in the later rescue of the attackers) roughly four miles from the Palermo harbour, near the coast in front of Capo Gallo. The five chariots launched were: **XV**, **XVI**, **XIX**, **XXII**, **XXIII** and this is what happened to each of them.



2 - King George VI

2 - King George VI

batteria del mezzo. Il marinaio Simpson annegò ed il corpo non fu mai più ritrovato. Miln invece, riuscì a raggiungere a nuoto la riva (sembra ad Isola delle Femmine) ove fu catturato. Questo *chariot* non riuscì ad entrare nel porto di Palermo.

XIX: gli operatori erano Cook e Worthy.

Riuscirono a raggiungere le reti di sbarramento del porto dove Cook si lacerò la muta; poi fu colpito da forti dolori e da vomito. Il marinaio Worthy riuscì a raggiungere terra con il *chariot*, fece scendere il suo capo e proseguì da solo. Da solo non riusciva a controllare il mezzo ed allora lo affondò in acque profonde e quindi tornò dove aveva lasciato il suo capo equipaggio. Non lo trovò, era certamente annegato ed il corpo non fu mai ritrovato, e fu fatto prigioniero.

Questo *chariot* riuscì ad entrare nel porto di Palermo.

XVI: gli operatori erano Dove e Frecl.

Essi riuscirono a forzare le reti portuali ma lo sforzo fu tremendo ed applicarono la carica esplosiva principale allo scafo di una grande nave che era attraccata in banchina (era la *Viminale* una nave passeggeri utilizzata come trasporto truppe). Non ebbero la forza di andare a collocare le mignatte lungo gli scafi delle altre navi poste nel porto. Furono fatti prigionieri e mentre venivano catturati ebbero la soddisfazione di vedere l'esplosione della nave che non affondò ma ebbe grandissimi danni.

XXII: gli operatori erano Greenland e Ferrier.

Nonostante il mare molto mosso riuscirono ad arrivare in costa e si riposarono. Superarono le due reti di sbarramento poste a difesa del porto. Essi videro, attraccato in banchina, lo scafo dell'incrociatore leggero *Ulpio Traiano* che i cantieri palermitani stavano completando. Applicarono al suo scafo la carica esplosiva anteriore del *chariot* (quella da Kg. 270). Minarono poi con le mignatte il Cacciatorpediniere *Grecale*, la Torpediniera *Ciclone* ed il mercantile *Gimma*. Il Tenente Greenland ed il marinaio Ferrier riuscirono ad uscire dal porto per raggiungere i sommergibili in attesa ma, erano sfiniti, avevano respirato ossigeno puro per troppo tempo, si resero conto di girare in tondo fuori dal porto e di stare esaurendo le batterie. Affondarono il *chariot* e raggiunsero la riva a nuoto. Alle 0800 udirono l'esplosione che danneggiò gravemente l'*Ulpio Traiano*. L'incrociatore si rovesciò e fu ridotto talmente male da non poter più essere utilizzato.

XXIII: operated by Stevens and Carter.

Once they left Trooper, one of the breathing sets malfunctioned, they wasted time trying to fix it, then finally gave up the attack. In the end they were recovered by Unruffled some six hours after their launch.

XV: operated by Miln and Simpson.

The battery of their chariot exploded while they were heading for Palermo. Simpson drowned and his body never recovered. Miln managed instead to swim to shore (it seems he reached Isola delle Femmine) where he was captured. This chariot did not manage to enter Palermo harbour.

XIX: operated by Cook and Worthy.

They managed to reach the boom defence nets of the harbour, where Cook first tore his diving suit and was then struck by an intense pain and vomited. Worthy then managed to beach the chariot, allowing his boss to disembark, he then carried on alone. Finding that he could not control the device by himself, Worthy then sank it in deep water and returned where he had left his boss fully equipped. Nowhere to be found he had certainly drowned and his body never recovered. Worthy was later captured. This chariot did manage to enter Palermo harbour.

XVI: operated by Dove and Frecl. They managed to force the harbour nets but the effort was terrible and they only fixed their main explosive against the hull of a big ship docked at the quay (the *Viminale*, a passenger ship used for transporting troops), being too tired to go on and install limpet mines on the hulls of the other ships in the harbour. They were captured but had the satisfaction meanwhile of seeing the explosion against the big ship which, even though it did not sink, still suffered major damage.

XXII: operated by Greenland and Ferrier.

Encountering rough seas they managed to reach shore where they rested. They then got through the two boom defence nets placed as defend the harbour and discovered the light Cruiser *Ulpio Traiano* alongside the quay, as it was still being completed by the Palermo shipyards. They then attached the chariot's forward explosive (the 270 kg one) to its hull and went on to place limpet mines on the destroyer *Grecale*, the Torpedo Boat *Ciclone* and the merchant ship *Gimma*. Lieutenant Greenland and Leading Seaman Ferrier managed to exit the harbour in an attempt to rendezvous with the waiting submarines, but they were exhausted having been breathing pure



3 - Un chariot britannico

3 - A british chariot

Gli inglesi furono fatti prigionieri. Le mignatte non esplosero e furono recuperate dai sommozzatori italiani nella mattinata stessa (giorno 3/1/1943). Ci si rese conto che Greenland e Ferrier, stanchi e certamente già ubriachi di ossigeno, si erano scordati di attivarle.

Gli italiani trattarono molto bene e con estremo rispetto i sei superstiti e lo stesso Juno Valerio Borghese (Comandante degli uomini rana italiani) volle conoscerli. L'8 Settembre furono presi dai tedeschi che li trasferirono a Marlag (campo di prigionia per marinai) di Westertimke. Sopravvissero e furono liberati nel maggio del 1945.

L'operazione *Principal* cambiò nome e proseguì nella notte tra il 18 ed il 19 Gennaio 1943 quando ci fu il programmato attacco al porto di Tripoli con il nome di *Welcome*. Fu coinvolto di nuovo il *Thunderbolt* che non riuscì ad avvicinarsi convenientemente al porto che, in quel momento, era in preda alle esplosioni poiché gli italiani stavano demolendo tutto il possibile, in previsione dell'abbandono della base, poiché l'VIII Armata inglese stava avanzando definitivamente (dopo la rottura del fronte ad El Alamein). I due *chariot* furono messi in mare, sembra che il *XIII* abbia avuto delle noie e non è molto chiaro cosa avesse combinato l'equipaggio che, comunque, venne catturato dagli italiani. Il *XII* andò all'attacco e venne vantato l'affondamento del Sommergibile italiano *Santarosa*. Questa perdita non dovrebbe essere assegnata agli operatori subacquei poiché il Smg. era appena arrivato con un carico di munizioni ed aveva incagliato all'estremo NE delle

oxygen for too long and they realised they were going in a circle outside the harbour and running down their batteries. Therefore they sank the chariot and swam to shore.

They later heard the explosion that seriously damaged *Ulpio Traiano* at 0800. The Cruiser capsized and it was so badly damaged that it could not be used any longer. The British were captured. Their limpet mine did not explode and they were recovered the same morning by Italian divers (3rd January 1943). It was later realised that Greenland and Ferrier had forgotten to activate them, being exhausted and certainly disorientated due to breathing oxygen. The Italians treated the six survivors very well and with extreme respect and Juno Valerio Borghese himself (Commander of the Italian frogmen) wanted to meet them. On the 8th September they were taken in custody by the Germans and transferred to Marlag of Westertimke (naval prisoner or war camp). They survived and were liberated in May 1945.

The operation codenamed *Principal* was renamed *Welcome* and continued on the night between 18th and 19th January 1943, when an attack on Tripoli harbour took place. Once again *Thunderbolt* was involved but she found she could get close to the harbour, instead witnessing explosions both as the Italians demolished everything they could prior to abandoning the base, while the British VIII Army steadily advanced having broken through the front at El Alamein. However, two chariots were launched. It seems that *XIII* experienced problems though there is no details of what happened, the crew finally being captured by the Italians. *XII* pressed home an attack and the crew later boasted of having sunk the Italian Submarine *Santarosa*. In reality this loss should not be attributed to these underwater operators, as she had just arrived



4 - Chariot in acqua

4 - A chariot into the water

secche di Kaliuscia. Alle 2300 il Smg. arenato era stato attaccato, con lancio di siluri, da motosiluranti inglesi. Alle 0230 del 20/01/1943 sembra sia stato danneggiato da un'esplosione (era in corso anche un bombardamento aereo) ed infine, la mattina, sempre del 20/1 fu fatto saltare dagli italiani. La storiografia anglosassone assegna al **XII** (Stevens e Buxton) l'affondamento della Motonave *Giulia* da tl. 5921. Però, secondo i rapporti della Regia Marina Italiana, la nave risulta colpita da bombe di aerei il 29/11/1942 e portata ad incagliare. Risulta poi danneggiata durante l'abbandono del porto il 22 Gennaio. La storia ci afferma che non sia stato raccolto alcun risultato, comunque tutti e quattro gli operatori furono fatti prigionieri, portati in Italia ove riuscirono a fuggire ed a rifugiarsi nella Città del Vaticano. Vennero liberati nel 1944, quando la V Armata americana occupò Roma.

Terminate le operazioni *Principal e Welcome*, gli inglesi tirarono le somme e si resero conto che l'utilizzazione dei *chariot* non era stata pagante poiché da un lato vi era la perdita di due sommergibili inglesi, il *Traveller* ed il *P311* completi d'equipaggio, contro la distruzione dell'*Ulpio Traiano* ed il danneggiamento della *Viminale*. Inoltre, tra i sommergibili impegnati al lancio e quelli impegnati al recupero degli equipaggi dei *chariot*, la Royal Navy doveva distogliere diverse unità dal compito principale che era quello di distruggere i convogli che cercavano di rifornire le truppe nemiche in Africa Settentrionale. E quanto pagato in perdite era davvero sproporzionato al risultato conseguito. I *chariot* rimasti a Malta (erano il *V*, *XIV*, *XVII*, *XX*, *XXI*, *XXV* ed il *XXVI*) furono utilizzati allora nella preparazione dello sbarco in Sicilia. Furono attrezzati per il trasporto (il *Thunderbolt* era andato intanto perduto per opera della Corvetta *Cicogna* davanti a Capo San Vito Siculo) di un solo *chariot* per volta i piccoli sommergibili mediterranei della classe U, cioè l'*Unrivalled*, l'*Unseen*, l'*Unison* ed essi operarono per la raccolta di dati idrografici da Maggio a fine Giugno 1943 nella preparazione dell'operazione *Husky*. Le operazioni erano audaci e rischiose: di notte il sottomarino saliva in superficie al largo e lanciava una squadra di due uomini (inquadri nel "reparto di pilotaggio e ricognizione delle operazioni combinate") a volte a bordo di un *chariot*, oppure sopra una canoa di tipo canadese. Un uomo rimaneva a bordo del

with a load of ammunition and had ran aground on the NE end of the Kaliuscia sand banks. At 2300 she was then attacked by British torpedo boats and damaged by a torpedo explosion at 0230 of 20th January 1943 (an air bombardment was also underway) then finally, on the morning of 20th January blown up by the Italians. British naval history also attributes **XII** (Stevens and Buxton) with sinking motor-ship *Giulia*, 5921 tonnes. However, according to the reports of the Royal Italian Navy, the ship was first hit by bombs from aeroplanes on 29th November 1942, run aground then later damaged again during the abandonment of the harbour on 22nd January. History confirms that there were no results from this raid, and all the four operators were captured and taken to Italy, where they managed to escape and take refuge in the Vatican City.

Then finally freed in 1944, when the American V Army occupied Rome.

Once the *Principal* and *Welcome* came to an end, the British thought things over and realised that the use of the chariots did not pay, because they had suffered the loss of two submarines, *Traveller* and *P311*, together with the whole crew, while they only managed to destroy *Ulpio Traiano* and to damage the *Viminale*. Even more, when taking into account the submarines employed for the launch and those used for recovering the crews of the chariots, the Royal Navy took many units away from the main task of attacking convoys trying to supply enemy troops in North Africa. What had been suffered by way of losses was disproportionate to the results achieved. The chariots left in Malta (*V*, *XIV*, *XVII*, *XX*, *XXI*, *XXV* and *XXVI*) were then used in preparation for the landing in Sicily. Small Mediterranean U class submarines, *Unrivalled*, *Unseen* and *Unison*, were equipped to transport only one chariot at a time (in the meantime *Thunderbolt* had been lost off Capo San Vito Siculo, due to action by the corvette *Cicogna*). Between May and end of June 1943 were used to collect hydrographical data in preparation for operation *Husky*. Operations that were both audacious and risky: the submarine surfacing during the night in open sea to launch a team of two men (Combined Operations Pilotage Parties [COPP]) sometimes using a chariot, other times on board of a canoe of the Canadian type. A man was left on board of the device at few hundred metres from the coast while the other was swimming to shore where he was noting mainly the



5 - Il sommergibile P311

5 - The submarine P311

mezzo ad un centinaio di metri dalla riva mentre l'altro raggiungeva a nuoto la spiaggia ove annotava la posizione delle batterie costiere, le difese sulla spiaggia, gli edifici, i terrapieni, i punti di riferimento ma soprattutto la pendenza e la composizione della sabbia. Pochissimi particolari sono emersi su queste operazioni ma è noto che dal Marzo 1943 al Giugno 1943 erano andati perduti ben 11 uomini dei 31 che erano addestrati per queste missioni (vedi "*The Mediterranean and Middle East*" - Vol.V).

I *chariot* di Malta, probabilmente perché molto usurati, furono tutti demoliti nel Giugno del 1944. In quel periodo in ogni caso, le difese portuali nel Mediterraneo avevano raggiunto un livello talmente elevato che sarebbe stato, in sostanza, un suicidio impiegare i mezzi subacquei.

L'armistizio portò ad un avvicinamento tra gli uomini rana italiani ed inglesi e, quindi, fu preparata un'azione combinata per affondare, presso i moli del porto, gli Incrociatori italiani *Bolzano* e *Gorizia*, già semidemoliti che i tedeschi intendevano rimorchiare ed autoaffondare all'ingresso del porto di La Spezia per impedirne l'utilizzazione. Furono preparati due *chariot* nuovi, il *LVIII* ed il *LX*, furono scelti gli operatori (Smith, Lawrence, Causer e Berey) ed attrezzata una motosilurante italiana, la *MS74*, per il trasporto dei mezzi. L'operazione, inglese, fu preparata e coordinata da Luigi Durand de La Penne e da Girolamo Manisco, italiani, che avendo scelto la cobelligeranza erano stati liberati dagli inglesi. A sostegno del tutto vi era il Cacciatorpediniere *Grecale*, con a bordo gli uomini "*Gamma*" italiani pronti ad intervenire. Alle 2350 del 21 Giugno 1944 i *chariot* furono lanciati e Causer e Smith compirono un'opera-

sione e composizione della sabbia ma anche le posizioni di costali batterie, difese sulla spiaggia, edifici, terrapieni, punti di riferimento. Solo pochi dettagli riguardanti queste operazioni sono stati trovati ma è noto che dal Marzo 1943 al Giugno 1943 erano andati perduti ben 11 uomini dei 31 che erano addestrati per queste missioni (vedi "*The Mediterranean and Middle East*" - Vol.V).

I *chariot* di Malta, probabilmente perché molto usurati, furono tutti demoliti nel Giugno del 1944. In quel periodo in ogni caso, le difese portuali nel Mediterraneo avevano raggiunto un livello talmente elevato che sarebbe stato, in sostanza, un suicidio impiegare i mezzi subacquei.

L'armistizio portò ad un avvicinamento tra gli uomini rana italiani ed inglesi e, quindi, fu preparata un'azione combinata per affondare, presso i moli del porto, gli Incrociatori italiani *Bolzano* e *Gorizia*, già semidemoliti che i tedeschi intendevano rimorchiare ed autoaffondare all'ingresso del porto di La Spezia per impedirne l'utilizzazione. Furono preparati due *chariot* nuovi, il *LVIII* ed il *LX*, furono scelti gli operatori (Smith, Lawrence, Causer e Berey) ed attrezzata una motosilurante italiana, la *MS74*, per il trasporto dei mezzi. L'operazione, inglese, fu preparata e coordinata da Luigi Durand de La Penne e da Girolamo Manisco, italiani, che avendo scelto la cobelligeranza erano stati liberati dagli inglesi. A sostegno del tutto vi era il Cacciatorpediniere *Grecale*, con a bordo gli uomini "*Gamma*" italiani pronti ad intervenire. Alle 2350 del 21 Giugno 1944 i *chariot* furono lanciati e Causer e Smith compirono un'opera-

zione da manuale, penetrando nel porto e collocando tutte le cariche esplosive allo scafo della *Bolzano*. Berey e Lawrence invece, non trovarono l'ingresso al porto, esaurirono le batterie ed autoaffondarono il loro mezzo. Lawrence, Causer e Smith furono fatti prigionieri mentre Berey, aiutato dai partigiani, riuscì a raggiungere le forze alleate che stavano risalendo l'Italia. Nel porto di La Spezia, alle primissime ore del 22 Giugno, vi fu una violenta deflagrazione e le fotografie aeree delle 10,15 mostrarono lo scafo dell'incrociatore coricato su un fianco.

Due *chariot* inglesi furono utilizzati il 18 Aprile 1945 a Genova, nel tentativo di affondare la portaerei italiana *Aquila*, dagli uomini rana italiani; questa è però una storia riguardante gli operatori italiani e non quelli inglesi.

Dopo l'attacco a La Spezia, per gli inglesi, vi fu un'ultima operazione, questa volta in Estremo Oriente e, manco a dirlo, contro due navi italiane. Erano la *Sumatra* (tl. 4859) e la *Volpi* (tl. 5292), due grandi motonavi da carico (con le stive piene di merci) del Lloyd Triestino che, il 10 Giugno 1940, erano state sorprese dalla nostra dichiarazione di guerra e si erano rifugiate a Phuket Harbour, a Nord di Penang in Thailandia. Esse rimasero inoperose alla fonda nella rada per un anno e mezzo, poi furono autoaffondate dagli equipaggi nel Dicembre del 1941, all'inizio delle ostilità del Giappone, per



6 - R. Dick Cayley

6 - R. Dick Cayley

instead, having exhausted their batteries they sank their device. Lawrence, Causer and Smith were captured while Berey, with the help of the partisans, managed to reach the allied forces then backing up Italy.

In La Spezia harbour, a violent deflagration occurred during the very first hours of 22nd June and the aerial pictures taken at 10:15 show the hull of the cruiser on one side. Italian frogmen later used two English chariots on 18th April 1945 at Genoa, in the attempt to sink the Italian aircraft carrier *Aquila*; but this is a story about Italian not British operators.

After the attack on La Spezia, one of the last British operations took place, this time in the Far East area and, need we say, against two Italian ships. These two ships *Sumatra* (4859 tonnes) and *Volpi* (5292 tonnes), two big cargo ships (with their holds full of goods) belonging to Lloyd Triestino, had been caught on 10th June 1940 by the Italian war declaration and they took refuge in the Phuket Harbour, North of Penang in Thailand. These two ships remained inactive riding at anchor in harbour for one and half years, after which they were sunk by their own crews in December 1941, at the beginning of the hostilities with Japan, following an air-raid warning that turned out to be completely unjustified. They did not sink completely and little was visible of the fire that took place prior to them sinking, instead they lay on an even keel on the muddy bottom of the harbour in such a way as to appear as upright in aerial reconnaissance pictures. On the night of 27th October 1944 two chariots of the new type B (*XXIX* and *XXX*) were launched from the submarine *Trenchant*. The underwater operators reached the ships, placed the explosives and returned to the submarine. They then had the satisfaction of seeing the explosions through *Trenchant's* periscope: but of course the ships did not sink, as they were already lying on the bottom.

In the meantime the war in Europe was over and the Admiralty decided not to risk losing any more worthwhile and brave men, because the Japanese had become really inhuman in dealing with prisoners of war. In Singapore an offensive expedition under Colonel Ivan Lyon, using particular single-place canoes powered by an electric motor and explosives to be attached to the targets, was discovered by the Japanese: of the operators, 14 men died in action and the other 10

un allarme acro (risultato poi del tutto ingiustificato). Esse erano completamente sommerse e presentavano vaste distruzioni causate dall'incendio appiccato prima dell'affondamento, appoggiando però con la chiglia nel fondo melmoso del porto ed apparendo, in questo modo, integre alla fotografia aerea. La notte del 27 Ottobre 44 due *chariot* del nuovo tipo B, furono lanciati dal Smg. *Trenchant* (erano il *XXIX* ed il *XXX*). Gli operatori subacquei raggiunsero le navi, collocarono le cariche esplosive e fecero ritorno al sommergibile. Dal periscopio del *Trenchant* essi ebbero la soddisfazione di vedere le esplosioni ma, le navi, non affondarono poiché erano già adagiate sul fondo.

Intanto la guerra in Europa era finita, l'Ammiragliato decise di non correre più rischi di perdere uomini validi e coraggiosi poiché i giapponesi erano diventati realmente disumani nel trattamento dei prigionieri di guerra, infatti, a Singapore, una spedizione offensiva guidata dal colonnello Ivan Lyon e munita di particolari canoe monoposto, con motore elettrico e dotate di cariche esplosive da fissare ai bersagli, venne scoperta dai giapponesi. Degli operatori ben 14 caddero in azione ed i 10 superstiti furono catturati e condannati a morte da una corte marziale giapponese. La superiorità ormai raggiunta, nelle operazioni combinate con gli americani in campo aereo, marittimo e terrestre permetteva ora una certa disciplina nella spendibilità degli uomini.

VIMINALE

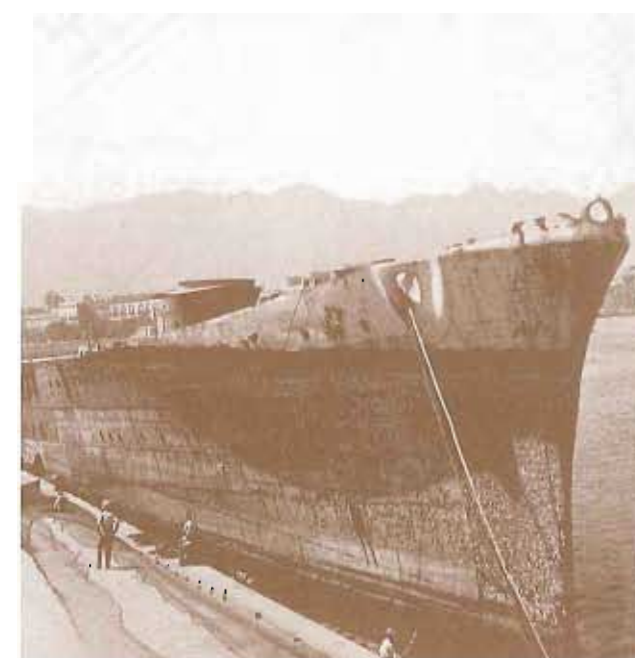
Motonave passeggeri - tsl. 8657

Costruita nel 1925. Della Soc. An. Di Navigazione Lloyd Triestino con sede a Trieste. Compartimento Marittimo di Genova n° 1743. Danneggiata il 03/01/1943 nel porto di Palermo dal *chariot XVI*. Per le avarie riportate fu rimorchiata prima a Messina per destinazione Taranto. Il 23/01/1943 presso Capo dell'Armi fu silurata, mentre era rimorchiata, dal Smg. *Unbending* e, per salvarla fu incagliata in costa. Il 27/01/1943 fu di nuovo rimorchiata a Messina. Il 25/07/1943 mentre era in corso il suo rimorchio per Napoli, fu affondata da motosiluranti statunitensi della 15° Sq. a circa 12 miglia a Sud di Capo Vaticano. E' in 38°44'N-15°50'E

ULPIO TRAIANO

Incrociatore - tsl. 5420

La nave si trovava in allestimento ormeggiata alla



7 - L'incrociatore *Ulpio Traiano*

7 - The cruiser *Ulpio Traiano*

sentenced to death by a Japanese Court-Martial. Though by now there a superiority in the air and on sea and land, in combined operations with the Americans, allowing for a more disciplined approach to the way men were sent on such operations.

VIMINALE

Passengers motor-ship - 8657 tonnes

Built in 1925. Property of Soc. An. Di Navigazione Lloyd Triestino, with head office in Trieste. Genoa Maritime District n° 1743. Damaged on 03/01/1943 inside the Palermo harbour by *chariot XVI*. Due to the damage it was first towed to Messina, with Taranto as final destination. While under towed it was torpedoed on 23rd January 1943 near Capo dell'Armi by the submarine *Unbending* and run aground on the coast. Once again taken under tow to Messina on 27th January 1943, it was finally sunk roughly 12 miles South of Capo Vaticano by torpedo boats of United States belonging to 15° Sq. on 25th July 1943 on its way toward Naples at position 38°44'N 15°50'E

ULPIO TRAIANO

Cruiser - 5420 tonnes

This ship was being equipped in the jetty of the Palermo shipyard, when between 02:00 and 03:00 on 3rd January 1943 an explosive charge was placed under the vessel (*chariot XXII*). The explosion, at 07:59, broke her in two and she



8 – Chariot a Palermo

8 – A chariot in the Palermo harbour

banchina del cantiere navale di Palermo. Tra le ore 0200 e le 0300 del 03/01/1943 fu applicata sotto il bastimento una carica di esplosivo (*chariot XXI*) che, scoppiando, alle 0758, spezzò l'unità in due tronconi provocandone l'affondamento.

Nel dopoguerra il relitto fu recuperato e demolito.

SANTAROSA

Sommergibile – tsl. 942

Il sommergibile partì da Taranto il 15/01/1943 e giunse in vista di Tripoli il mattino del 19 trasportando un carico di 20,7 t. di benzina, 1,8 t. di oli lubrificanti, 40,8 t. di munizioni per le truppe. Per errore di navigazione incagliò, alle 0620, sull'estremo Nord Est delle scoglie di Kaliuscia. Durante il giorno furono effettuati, senza risultato, tentativi per il disincaglio mentre si sbarcava il carico con bettoline. Alle 2300 si verificò un attacco, con lancio di siluri, da parte di motosiluranti nemiche che fu pienamente respinto. Alle 0230 del 20/01/1943 l'attacco fu ripetuto ed un siluro colpì il sommergibile danneggiandolo irrimediabilmente. Nel corso del giorno 20, essendo prossimo l'abbandono di Tripoli, il relitto fu fatto saltare con bombe.

GIULIA

Motonave – carico – tsl. 5921

Costruita nel 1925. Appartenente alla Soc. An. di Navigazione Italia con sede a Genova. Iscritta al Compartimento Marittimo di Genova, matricola n° 2150. Lievemente danneggiata a Napoli il 20/07/1941. Colpita da bombe durante incur-

sank. In the post-war years the wreck was recovered for scrap.

SANTAROSA

Submarine – 942 tonnes

This submarine left Taranto on 15th January 1943 and had Tripoli on the morning of the 19th, transporting a load of 20.7 tonnes of petrol, 1.8 tonnes of lubricant oils and 40.8 tonnes of ammunition for the troops. Due to a navigation mistake she ran aground at 06:20 on the northeast end of the Kaliuscia sand banks.

There were attempts to re-float her during the day without any success, while the goods were unloaded using lighters. At 23:00 a torpedo attack was carried out by enemy torpedo boats took place but it was repulsed. At 02:30 on 20th January 1943 another attack was launched and a torpedo hit the submarine, damaging it fatally. During the day of the 20th, with the final abandonment of Tripoli about to take place, the wreck was blown up using bombs.

GIULIA

Motor-ship – cargo – 5921 tonnes

Built in 1925 she belonged to the Soc. An. Di Navigazione Italia, with its head office in Genoa and was registered in the Maritime District of Genoa (register n° 2150). Slightly damaged in Naples on 20th July 1941, it was later hit by bombs during an air raid on Tripoli on 29th November 1942 (from 12:15 to 12:35). Run aground it was further damaged and then sank on 22nd January 1943 when the city was about to be evacuated. The British later recovered it.

BOLZANO

Cruiser – 13885 tonnes

At the time of the armistice it was at La Spezia Arsenal for repairs to damage suffered during a torpedo attack on 13th August 1942. It was then left abandoned for a long period of time. Then on 22nd June 1944 it was attacked again by British and Italian craft and, after the liberation of La Spezia, found sunk and overturned in the harbour. In the post war years it was recovered and scrapped.

VOLPI

Motorship - 5292 tonnes

Built in 1931 she belonged to the Soc. An. di Navigazione Lloyd Triestino with head office in Trieste. Registered to the Maritime District of



9 – Il sommergibile Thunderbolt

9 – The submarine Thunderbolt

sione aerea su Tripoli del 29/11/1942 (da ore 1215 ad ore 1235), per evitarne l'affondamento fu portata ad incagliare. Ulteriormente danneggiata ed autoaffondata il 22/01/1943 nell'imminenza dell'evacuazione della città. Successivamente recuperata dai britannici.

BOLZANO

Incrociatore – tsl. 13885

Al momento dell'armistizio si trovava presso l'Arsenale di La Spezia in lavori di ripristino per i danni avuti nel siluramento subito il 13/08/1942. In stato di inutilizzazione per lungo periodo. Subì il 22/06/1944 l'attacco di mezzi d'assalto italo-inglesi ed, alla liberazione di La Spezia, venne trovato in rada affondato e capovolto. Recuperato e demolito nel dopoguerra.

VOLPI

Motonave – carico - t/s.5292.

Costruita nel 1931. Appartenente alla Soc. An. di Navigazione Lloyd Triestino con sede a Trieste. Compartimento Marittimo di Venezia, matricola n° 239. Allo scoppio delle ostilità, il 10 giugno 1940, riparò a Puket Harbour, in Thailandia. L'8 dicembre 1941 fu autoaffondata dall'equipaggio.

SUMATRA

Motonave – carico – t/s.4859.

Costruita nel 1927. Appartenente alla Soc. An. di Navigazione Lloyd Triestino con sede a Trieste. Compartimento Marittimo di Venezia, matricola n° 303. Allo scoppio delle ostilità, il 10 giugno 1940, riparò a Puket Harbour, in Thailandia. L'8 dicembre 1941 fu autoaffondata dall'equipaggio.

Venice, register n° 239.

At the outbreak of the hostilities, on 10th June 1940, she took refuge in the Puket Harbour, in Thailand and finally sunk by its own crew on 8th December 1941.

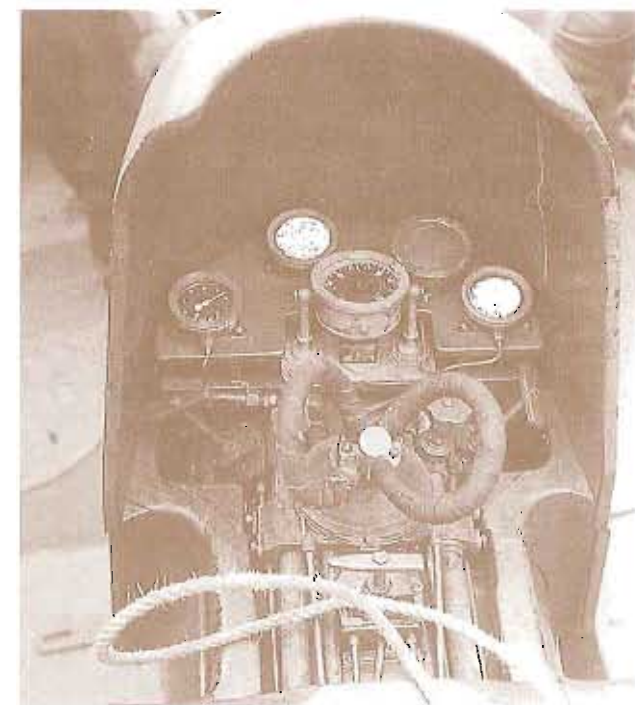
SUMATRA

Motor-ship – cargo, 4859 tonnes

Built in 1927 she belonged to the Soc. An. di Navigazione Lloyd Triestino with head office in Trieste. Registered to the Maritime District of Venice, register n° 303. At the outbreak of the hostilities, on 10 June 1940, she took refuge in the Puket Harbour, in Thailand and finally sunk by its own crew sank it on 8 December 1941.

Bibliography:

Navi Mercantili Perdute – Ufficio Storico della Marina Militare – 1952
 Navi Militari Perdute – Ufficio Storico della Marina Militare – 1951
 La Lotta Antisommergibile – Ufficio Storico della Marina Militare – 1978
 I guerrieri degli abissi – Paul Kemp – Longanesi & C. – Milano – 1998
 Uomini sul fondo – Warren & Benson – Longanesi & C. – Milano –
 Ships of the Royal Navy Statement of losses during the Second World War – Admiralty – London: Her Majesty's Stationery Office – 1973
 The Naval War in the Mediterranean 1940 – 1943 – Jack Green & A.Massignani – 1998



10 – Plancia di un chariot

10 – A chariot's instrument panel

Bibliografia:

Navi Mercantili Perdute – Ufficio Storico della Marina Militare – 1952
Navi Militari Perdute – Ufficio Storico della Marina Militare – 1951
La Lotta Antisommergibile – Ufficio Storico della Marina Militare – 1978
I guerrieri degli abissi – Paul Kemp – Longanesi & C. – Milano – 1998
Uomini sul fondo – Warren & Benson – Longanesi & C. – Milano
Ships of the Royal Navy Statement of losses during the Second World War – Admiralty – London : His Majesty's Stationery Office – 1973
The Naval War in the Mediterranean 1940-1943 – Jack Green & A.Massignani – 1998
1943 Lo sbarco in Sicilia – Carlo D'Este – Arnoldo Mondadori Editore – 1990
Storia Militare – N° 84 – Albertelli Edizioni Speciali srl. – 2000

CRONACA IMMAGINARIA

Un nostro collaboratore ha seguito il CHARIOT-XXII durante l'attacco al porto di Palermo : il tenente R.Greenland della riserva volontaria che effettuava l'operazione assieme al marinaio scelto A.Ferrier gli ha raccontato lo svolgersi degli avvenimenti.

...comunque ora siamo in mare ed entriamo in azione. Dimentichiamo subito l'aria viziata, puzzolente di uomini e nafta che ci ha accompagnato nei giorni passati nel *Thunderbolt* e con il nostro XXII ci dirigiamo a Sud, verso la costa. A volte riusciamo ad intravederla tra uno scroscio di pioggia e la cima di un'onda, tra un lampo e l'altro e che, per nostra fortuna, illumina la grossa massa scura di Capo Gallo. Il vento, basso e raso le onde, ci sommerge con la schiuma e l'ac-



11 e 12 – La motonave *Viminale*.

11/12 – *The motorship Viminale*

1943 Lo sbarco in Sicilia – Carlo D'Este – Arnoldo Mondadori Editore – 1990
Storia Militare – N° 84 – Albertelli Edizioni Speciali srl. – 2000

IMAGINERY CRONICLE

One of our colleagues followed CHARIOT_XXII during the attack to the Palermo harbour. Lieutenant R. Greenland of the Royal Navy Volunteer Reserve, who was carrying out the operation together with Leading Seaman A. Ferrier, relating to him the events the events that had taken place.

...Suddenly we are in the sea and about to go into action. We immediately forget the polluted air, smelling of men and fuel oil, which was with us during the days spent in *Thunderbolt* and we head south, aiming for the coast together with chariot XXII.

Occasionally we manage to catch a glimpse of her between a rain shower or while on the top of a wave, between the occasional flash of lightning that luckily for us lights up the large dark mass of Capo Gallo. The wind, close to the waves, covers us with foam and vaporised water that almost prevents us breathing.

God helps us and almost by some miracle we find ourselves close to the coast.

The Maltese and Arabs told us that in Palermo are the most beautiful women in the world.... But unfortunately we have to think at how to destroy as many of those damned Italian destroyers as possible which, acting as "annoying mastiffs", escort the cargo ships assigned to the supply of the Army under Rommel, which is by now in difficulties in Tunisia.



qua vaporizzata che quasi ci impediscono di respirare. Dio ci aiuta e quasi per miracolo ci troviamo vicini alla costa. I maltesi e gli arabi ci hanno raccontato che a Palermo ci sono le più belle donne del mondo...ma, purtroppo, noi dobbiamo pensare come distruggere il maggior numero possibile di quei maledetti cacciatorpedinieri italiani, che, come "mastini incazzati", scortano le navi da carico addette al rifornimento dell'armata di Rommel, che è ormai alle corde, in Tunisia. Le navi scorta italiane sono responsabili del mancato ritorno alla base di tanti, tantissimi nostri sommergibili. La flotta italiana non ci fa paura: noi abbiamo il Radar, i migliori ammiragli ed equipaggi, una velocità di tiro che ci viene invidiata da tutte le altre flotte del mondo, proiettili adatti al tiro notturno, ma quelle piccole velocissime navi hanno uomini con una determinazione, un coraggio che meritano "perfino" il nostro rispetto.

Però ora, in costa, le acque si sono calmate. Il nostro silenzioso amico XXII fa il suo dovere ed ormai dovremmo essere vicino alle ostruzioni, alle reti, poste a bloccare l'ingresso del porto. Nella mente ho stampate le ultime fotografie fatte dalla RAF di Malta: una rete esterna e poi una seconda, con alla destra i cantieri navali, l'arsenale di Palermo; al loro molo è attraccata una nave da guerra, un piccolo incrociatore oppure un grosso cacciatorpediniere. Seguendo il molo vi sono due o tre relitti che poggiano sul fondo, una torpediniera rovesciata (non interessano più a nessuno, e, comunque, a volte la RAF fa buoni lavori) poi una grossa "rifornitrice". Più verso Est troviamo l'attracco dei famosi *cani incazzati*, tutti con la poppa al molo, in ordine e pronti a partire verso il largo.

Vi assicuro che io ed il marinaio Ferrier colpiremo duro.

Faremo vedere a quei "poor Eyeties" (gli ambiziosi piloti inglesi di Malta chiamavano così gli italiani - n.d.r.) cosa può significare, per loro, sfidare la Reale Marina Inglese!

L'esplosione delle nostre cariche farà sbattere "la dentiera nella bocca di Mussolini". (tipica espressione dei sommergibilisti inglesi quando un siluro colpiva - n.d.r.).

Incontriamo la prima rete e la superiamo senza difficoltà. E' facile, spingiamo il muso del Chariot sotto la rete e poi diamo aria alla cassa di zavorra. Il battello si solleva, alza la rete e noi due scivoliamo sotto.

Superiamo nello stesso modo anche la seconda

These Italian ships are the responsible of the failure of returning to the base of many, very many our submarines. The Italian fleet does not frighten us: we have radar, the best admirals and crews, a response speed that is the envy of all other fleets around the world, bullets suitable for night shooting, but still those small and very fast ships have men with a determination and courage that deserve "even" our respect.

But now, close to the coast, the waters have quietened down our silent friend XXII, departs on its own task and by now we should closing on the obstructions, the boom defence nets, placed to block the entrance to the harbour. I have printed in my mind the last pictures taken by the Malta RAF: an outer net and a second inner one, with the naval shipyards on the right and finally the Palermo arsenal.

A war ship or a small cruiser or a big destroyer is docked to the jetty. Alongside the jetty two or three wrecks are lying, a torpedo boat turned upside down (they are of no interest to anyone any longer, and anyway sometimes even the RAF does a good job) and finally a big supply ship.

More toward the east we find the docking location of the famous 'annoying dogs', all of them stern on to the jetty, in order to facilitate a rapid departure seawards.

I can guarantee you that Ferrier and myself will hit hard.

We will show to those "poor Eyeties" (the ambitious English RAF pilots from Malta used to call the Italians by this name, _ n.o.e.). They will soon learn what it means to challenge the Royal Navy!

The explosion of our charges will rattle "the false teeth inside Mussolini mouth". (This was a typical expression used by the English submarine men when a torpedo was striking - n.o.e.).

We encounter the first net, and get through it without difficulties. It is easy, we push the nose of the Chariot under the net, then put air in the ballast tank.

The chariot raises, lifts up the net and we slide underneath.

We go through the second obstruction in the same way and, my God, everything was easy.

But with all the equipment we are carrying any effort uses all our strength and even more we begin to feel the cold.

Lets forget about it, the water is calm, we are in a protected area, and we submerge to a few feet



13 – La motonave Sumatra / Archivio Fulvio Petronio

13 – The motorship Sumatra / Archivio Fulvio Petronio

ostruzione, e, *my Good*, è stato tutto facile, ma con tutta l'attrezzatura uno sforzo qualsiasi assorbe tutte le nostre forze ed inoltre il freddo comincia a farsi sentire. Meglio non pensarci, l'acqua è calma, siamo in una zona riparata, scendiamo con la profondità di alcuni piedi, per non farci vedere dalle sentinelle e puntiamo nella direzione del piccolo incrociatore. Al buio liberiamo la carica da 270 kg e l'assicuriamo alle alette della chiglia.

L'acqua trasmette delle voci, l'ossigeno dei Davis è quasi finito, sono, siamo stanchissimi, sfiniti. A poche centinaia di metri scorgiamo le sagome di altre navi, dietro ai moli spunta la città di Palermo con qualche luce, ha smesso di piovere. L'indicatore fosforescente mi comunica che il Chariot ha ancora una buona riserva di energia elettrica. Lentamente, in immersione, raggiungiamo le altre navi. Saranno trascorse forse tre o quattro ore dalla nostra uscita dal sommergibile, ma a me sembrano mesi.

Ci infiliamo tra due cacciatorpediniere, Ferrier apre il bauletto di poppa ed applica due mignatte da due kg e mezzo di esplosivo. Vediamo un mercantile ed una corvetta.

Applichiamo la mignatta al mercantile ma, purtroppo, l'ultima ci scivola di mano e scende verso il fondo.

Tutto è confuso ora, ho perso sensibilità alle mani, il freddo è atroce, i miei occhi vedono stelle luminose che si accendono e si spengono. E' ora di rientrare, mi dirigo a Nord, verso il *Thunderbolt* alla massima velocità possibile, urtiamo in maniera spaventosa la seconda rete di difesa e la sfondiamo (per fortuna lei aveva due

depth, in order not to be seen by sentries while we aim toward the small cruiser. In the dark we then free the 270 kg charge and fix it to the fins of the keel.

The water transmits voices, the oxygen of the Davis Submarine Escape Apparatus is almost used up, we are extremely tired and exhausted. A few hundred metres away we catch a glimpse of the shapes of other ships, while behind the jetties appears Palermo with a few lights showing. It has stopped raining.

The phosphorescent gauge tells me that our chariot still has a good reserve of electricity. Slowly, diving down, we reach the other ships. Three or four hours have probably gone by since we left the submarine, though it feels to like months. We slip between two destroyers; Ferrier opens the stern small trunk and attaches two 2-1/2 kg limpet mines. We find a merchant ship and a corvette. We attach a limpet mine to the merchant ship but unfortunately the last one slides from our hands and sinks to the bottom.

Everything is confused now, I lost have sensitivity in my hands, the cold is dreadful I see bright stars in front of my eyes that keep turning on and off. Now is the time to go back. I head for North, for *Thunderbolt*, at the maximum allowed speed. We knock against the second defence net in a horrible way but we break through it (fortunately it already had been in the sea war for two and half years); anyway we are once again travelling at maximum speed.

A huge mass in front of us, Jesus Christ, a merchant ship motionless to the anchor, it should had not be there!!

anni e mezzo di guerra in mare sulle spalle); comunque di nuovo a tutta velocità.

Una massa enorme davanti a noi, Cristo un mercantile fermo all'ancora, non deve esserci!

L'abbiamo urtato, la bussola non funziona, Ferrier è rannicchiato a cavalcioni, al suo posto, abbiamo finito l'esplosivo, il mondo, il mare, il porto è tutto grigio e non è più nero.

Ma ora vedo la costa, sono ad Est ed io credevo di andare verso Nord.

Dov'è il *Thetis*? (Il Sommergibile *Thunderbolt* nel 1939 aveva nome *Thetis*, affondò, venne recuperato, liberato dei 100 uomini morti che conteneva, riarmato e con un nuovo nome inviato a combattere- n.d.r.).

Apriamo gli appositi rubinetti, affoghiamo il nostro Chariot XXII e, raggiungiamo a nuoto la riva, pochi metri, e crolliamo sulla sabbia.

Un'esplosione mi sveglia, mi ero addormentato, Ferrier è accanto a me.

A sinistra vediamo alzarsi una colonna nera di fumo. Arrivano uomini in divisa, ci circondano, un'altra esplosione, Cristo, forse non abbiamo innescato le mignatte.

Gli uomini ci scrutano, confabulano tra loro; ci parlano e, per fortuna, sono italiani e non tedeschi. Siamo vivi e forse lo rimarremo...



14 – La motonave Volpi / Archivio Fulvio Petronio

14 – The motorship Volpi / Archivio Fulvio Petronio

We knocked against it, the compass does not work, Ferrier is huddled in his place, and we have already finished all the explosive charges we carried.

The world, the sea, the harbour, everything is grey and not black any longer.

But I can see the coast now; I am going east while I thought I was going north.

Where is *Thetis*? (The name of the submarine *Thunderbolt* was *Thetis* in 1939. It sank; it was recovered, freed of the 100 dead inside, rearmed and sent to fight with a new name – n.o.e.).

We open the appropriate cocks, we drown our Chariot XXII and swim to shore only few metres away where we collapse on the sand.

Another explosion wakes me up: I had fallen asleep.

Ferrier is next to me.

We see a black smoke column rising up on the left.

Men wearing uniforms arrive and surround us; there is another explosion. Jesus Christ, maybe we did not prime the limped mines.

The men scrutinize us, confabulate between themselves, talk to us and fortunately are Italians and not Germans.

We are alive and possibly we will stay alive...

SOMMERGIBILI ITALIANI

di Francesca Giacché

Avrebbe dovuto chiudersi in questi giorni la mostra "I sommergibili italiani: dal *Delfino* allo *Scirè*" allestita presso il Museo Tecnico Navale della Spezia per celebrare il centenario dalla impostazione della *Classe Glauco*, prima classe di sommergibili della Marina Italiana, ma considerato il successo ottenuto resterà aperta fino alla fine dell'estate. Il *Glauco*, il primo sommergibile che diede il nome alla Classe - di cui fecero parte altre quattro unità: *Narvalo*, *Tricheco*, *Otaria* e *Squalo*, conosciuti universalmente come "sommersibili tipo Laurenti"-, fu impostato infatti nel 1903 presso l'Arsenale di Venezia, su progetto del Maggiore del Genio Navale Cesare Laurenti, uno dei più validi progettisti di sommergibili, richiesto dalle Marine di tutto il mondo fino alla prima guerra mondiale. Dopo la *Classe Glauco*, impostata tra il 1903 e il 1905, Laurenti diede le dimissioni per assumere l'incarico di direttore tecnico presso i cantieri Fiat San Giorgio del Muggiano (SP), dove nel 1907 fu impostato il sommergibile *Foca*, progettato apportando notevoli migliorie rispetto al *Glauco*. La Regia Marina ordinò di lì a poco la *Classe Medusa* comprendente otto unità: *Medusa*, *Velega*, *Argo*, *Salpa*, *Fisalia*, *Jantina*, *Jalea* e *Zoea*, sommergibili operativi nei primi due anni della I^a Guerra Mondiale. Nei due anni successivi operarono le ventuno unità della *Classe F* (F1- F21), progettate apportando ulteriori modifiche ai precedenti modelli. Nel periodo della Grande Guerra furono improntate presso i cantieri del Muggiano altre due classi: la *Classe Pacinotti* (*Pacinotti* e *Guglielmotti*) e la *Classe Barbarigo* (*Barbarigo*, *Nani*, *Provana* e *Veniero*). Durante la prima guerra mondiale la Regia Marina operò con sommergibili di piccolo e medio dislocamento, ma robusti e ben equipaggiati, che passarono dall'apparato a motore di superficie a benzina, decisamente pericoloso perché facilmente infiammabile, ai più sicuri e affidabili motori *Diesel*, trovando consensi ed interessi anche presso varie Marine straniere che acquistarono diverse unità di produzione italiana. I sommergibili della *Classe Micca* costituiscono il primo tentativo italiano di costruire sommergibili di grande dislocamento destinati ad operare in tutto il Mediterraneo ed in oceano. Le sei unità, progettate dal Comitato per l'esame dei progetti delle navi con la supervisione del Capitano del

Genio Navale Cavallini, furono impostate alla Spezia tra il 1915 ed il 1916, ma quando furono ultimate, alla fine e anche dopo la guerra, si rivelarono già superate sia da un punto di vista tecnico che operativo.

Nel periodo tra le due guerre la Regia Marina, alla luce delle esperienze acquisite durante il primo conflitto, mirò alla realizzazione di una duplice componente subacquea: quella destinata ad operare in Mediterraneo e quella oceanica, per la quale il dislocamento di alcune unità superò le 1500 tonnellate, fu aumentata anche la capacità di resistenza degli scafi e fu introdotta l'attivazione delle manovre a distanza tramite servocomandi idraulici. Furono costruite tre tipologie di sommergibili denominate:

1.a doppio scafo (*Balilla 2°*, *Calvi*, *Argo 2°* e *Tritone*)

2.a parziale doppio scafo, tipo Cavallini (*Mameli*, *Settembrini*, *Archimede 2°*, *Brin*, *Liuzzi*, *Classe Micca 2°*, *Classe Foca 2°*, *Classe R* (da trasporto))

3.a semplice scafo, tipo Bernardis (*Pisani*, *Fieramosca*, *Bragadin*, *Bandiera*, *Squalo 2°*, 600 -serie: *Argonauta 2°*, *Sirena*, *Perla*, *Adua* e *Platino* - , *Glauco 2°*, *Marcello 2°*, *Marconi* e *Cagni*)

L'Italia si presentò quindi alla seconda guerra mondiale con una componente subacquea numerosa (circa 300 sommergibili), efficiente e motivata, tuttavia, nonostante l'esemplare comportamento degli equipaggi ed i significativi successi ottenuti, uscì dal conflitto duramente sconfitta, in quanto si trovò a dover contrastare la ben più potente Royal Navy e non riuscì a raggiungere gli obiettivi strategici assegnati; a fine guerra restarono a disposizione della Marina Italiana soltanto i sommergibili *Giada*, *Vortice* e *Bario*, ricostruiti negli anni '50 secondo i criteri più avanzati e rinominati *Calvi 2°*. Solo verso la metà degli anni '60 venne impostata la *Classe Toti*, comprendente quattro unità; in quel periodo inoltre furono acquistati battelli dalla U.S. Navy. Agli inizi degli anni '70 venne impostata la *Classe Sauro*, quattro serie di due unità ciascuna, che costituiscono l'attuale componente subacquea italiana. A questi si andranno ad aggiungere le unità della *Classe 212°*, la prima delle quali, il *Todaro*, costruito in collaborazione con la Marina Tedesca presso i

Fincantieri del Muggiano, secondo le più moderne tecnologie con propulsione a magneti permanenti, è stata varata lo scorso 6 novembre 2003.

In quella stessa data si è inaugurata anche la mostra, su progetto dell'Arch. Ricco, presso il Museo Tecnico Navale della Spezia, mentre il giorno successivo si è tenuto il Convegno Internazionale intitolato "I sommergibili italiani: origine ed evoluzione" che ha illustrato, attraverso importanti contributi scientifici di studiosi italiani e stranieri, la storia dei sommergibili italiani, soffermandosi sugli aspetti tecnici ed operativi a partire dalla loro origine alla attuale fase progettuale e costruttiva.



1. Il sottomarino *Delfino*

BATTELLO SOTTOMARINO 'DELFINO'

Nel 1886 la Marina francese ordinò ai cantieri di Tolone la costruzione di un battello sottomarino sperimentale, denominato *Gymnote*; la Regia Marina, convinta delle potenzialità del nuovo mezzo francese, riuscì a trovare i fondi per la realizzazione di un mezzo simile. Venne incaricato del progetto il generale del Genio Navale Giacinto Pullino e della costruzione il Regio Arsenale della Spezia, il progetto fu portato avanti in gran segreto tanto che ancora oggi non sono certe le date di impostazione e varo, che vengono indicate tra il 1892 e 1895. Nacque così il primo battello subacqueo della Marina Italiana, il *Delfino*, sottomarino puramente sperimentale, destinato ad operare

LA MOSTRA.

La mostra articolata in quattro sezioni è particolarmente coinvolgente, gran parte del Museo è stato smantellato per l'occasione lasciando spazio ai cimeli tematici. Luci smorzate, pareti metalliche e soffitto blu notte da cui penetra un unico fascio di luce sul modello del *Delfino* al centro della sala: già entrando in questo primo

spazio si ha così l'impressione di essere in immersione, qui, di fronte alla vetrina con il "maiale" (S.L.C.), hanno trovato posto centinaia di mostri, distintivi, spille, medaglie, nastri di berretti e timbri per l'annullo postale appartenuti ai vari sommergibili ed ai loro equipaggi.

Per accedere al secondo spazio, dove sono esposte foto d'epoca di sommergibili nelle varie fasi della loro storia, dalla costruzione nei cantieri, al varo e navigazione con comandanti ed equipaggi, si passa su una passerella intorno alla quale pareti curve, completamente rivestite da fotografie a grandezza pressoché naturale, riproducono l'in-

esclusivamente in immersione. Dopo le prove di collaudo e valutazione, la Regia Marina giudicò il *Delfino* non operativamente utile, avendo delle prestazioni subacquee, dal punto di vista della velocità e della autonomia, assolutamente irrilevanti e quindi non in grado di collaborare adeguatamente

con la flotta operante in alto mare. Pertanto il sottomarino fu messo temporaneamente da parte. Con l'avvento del sommergibile, nel 1902, il Maggiore del Genio Navale Cesare Laurenti, fu incaricato di progettare la trasformazione del sottomarino *Delfino* nel sommergibile omonimo. Lavori radicali si protrassero fino al 1904: un motore a benzina sostituì la batteria di accumulatori, fu installato un nuovo impianto di assetto, un periscopio ecc. Il *Delfino* così trasformato divenne operativo e trasferito a Venezia. Durante la I^a Guerra Mondiale effettuò numerose missioni di agguato difensivo foraneo. Dopo aver compiuto 44 brevi missioni di guerra, fu messo in riserva nel settembre del 1918 ed in seguito radiato e demolito.

terno di un sommergibile, voci, suoni e rumori originali, registrati a bordo durante le operazioni, rendono ancor più suggestivo il percorso. Parallelamente alla mostra fotografica si apre uno spazio espositivo dedicato ai modelli di numerosi sommergibili, molti dei quali provenienti da quegli stessi cantieri che videro l'impostazione e la costruzione degli originali (San Giorgio -

VELELLA: IL PASSATO CHE RITORNA

testi e foto di Giovanni Rossi e Rizia Filangeri

13 maggio 2003, ore 7.40 del mattino: la rada di S. Nicola a mare è deserta e silenziosa. Il cielo sereno ed il mare tranquillo. Sul molo è stato scaricato del materiale e su un grosso peschereccio si lavora alacremente per imbarcarlo. Borsoni, pesanti casse metalliche, cavi, computer, macchine fotografiche, videocamere stanno lentamente trovando posto a bordo, su un ponte ormai ingombro di oggetti davvero inconsueti per una barca da pesca d'alto mare. Ci troviamo a S. Maria di Castellabate, in prossimità di punta Licosa, punta estrema del golfo di Salerno.



1 - Varo Velella

L'aria tiepida del mattino e le azzurre trasparenze del mare di questo angolo incantato del Cilento non rivelano davvero i drammi e gli accadimenti di cui questi luoghi sono stati muti testimoni nel recente passato. Il nome "Velella" non dirà molto ai più, ma esso rievoca i più crudeli fantasmi dell'ultima guerra nei marinai e negli anziani. E' necessario fare un passo indietro nel tempo di oltre settant'anni.

La storia.

La storia del Sommersibile Velella cominciò all'inizio degli anni '30 nei cantieri di Monfalcone. Il progetto iniziale di due unità fu sviluppato per conto della Marina del Portogallo, allorché la stessa rinunciò all'acquisto. Nel 1935 la regia Marina Italiana rilevò il progetto apportando soltanto alcune modifiche all'originale. Fu una fortuna! Questi due sommergibili, l'Argo ed il Velella, costituenti la classe di sommergibili costieri cosiddetta "Argo", ne impreziosirono l'organico. Tanto vero è che

lavorando proprio sulla struttura dei sommergibili Argo fu creata la ben nota flottiglia di sommergibili della classe "Tritone". Così, il Velella fu varato qualche anno più tardi rispetto ai progetti iniziali, per l'esattezza il 18 dicembre del 1936 e consegnato l'anno successivo. Era un sommergibile a doppio scafo, lungo 63,14 mt., largo 6,90 mt., la sua stazza era di 810 tonnellate, oltre 1.000 in immersione. Era armato di siluri, a prua come a poppa, ed aveva un cannone da 100 mm nonché 4 mitragliatrici antiaeree. La propulsione era assicurata da motori FIAT, grazie ai quali il sommergibile riusciva a raggiungere velocità di 14 nodi in navigazione di superficie e di 8 nodi in immersione. Poteva arrivare ad una profondità di -100 m. Il Velella operò un po' ovunque. Dapprima nell'Egeo, in Mar Rosso e sulle coste africane, poi in Atlantico dove prese parte a numerosissime missioni. Le esigenze belliche richiamarono il Velella nella difficile fase della guerra combattuta nel Mediterraneo, già infestato da unità sommergibili nemiche. Nell'estate del 1943 il comandante dell'unità Ten. di Vascello Mario Patanè, subentrato al Ten. Giovanni Febbraro, ed il suo equipaggio ebbero a contrastare lo sbarco degli alleati in Sicilia insieme a molte altre unità. Uscito indenne dall'attacco di un aerosilurante durante il trasferimento in Sicilia, il Velella si distinse nelle operazioni belliche. Colpito ma non affondato, dovette riparare in avaria nella base di Taranto. L'appuntamento col suo tragico destino, tuttavia, era solo rinviato. Nel settembre del 1943, ormeggiato nel porto di Napoli, si apprestava a



2 - Il Velella in navigazione

BIBLIOGRAFIA

Cernuschi E., *Un sogno lungo un secolo: il sottomarino nella Marina Italiana, 1892-2003*, da "Intervento dei relatori", Convegno Internazionale "I sommergibili Italiani: origine ed evoluzione", La Spezia, 7 novembre 2003.

Pianigiani S., *Dal battello sottomarino al sommergibile: progetti e dibattiti della Marina Militare*, da "Intervento dei relatori", Convegno Internazionale "I sommergibili Italiani: origine ed evoluzione", La Spezia, 7 novembre 2003.

Picchi C., *Scirè*, da "Intervento dei relatori", Convegno Internazionale "I sommergibili Italiani: origine ed evoluzione", La Spezia, 7 novembre 2003.

Turrini A., *Almanacco dei sommergibili*, Supplemento della "Rivista Marittima", Roma, gennaio 2003.



2. Il sommergibile Scirè



3. 1913 - Varo del sommergibile Pullino all'Arsenale della Spezia

Tutte le foto sono state tratte da: "Manifestazioni nel centenario dei sommergibili italiani Classe "Glanco", Marina Militare, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Archivio di Stato della Spezia, novembre 2003.



1. Il sommergibile Glauco

Fincantieri), altri dal Museo Navale di Venezia, altri ancora dello stesso Museo Navale della Spezia; appesi alle pareti anche 'mezzi-modelli', ovvero i modelli costruttivi, di alcune unità. Fin dalle origini il legame tra sommergibili e siluri fu strettissimo, per questo un'ampia area della mostra è dedicata al 'siluro' e alla sua storia, a partire dal prototipo del siluro "Whitehead" del 1868, e la conseguente produzione con la concorrenza di Schwarzkopf (divertente notare il nome dei due progettisti-antagonisti: Whitehead, in inglese 'testa bianca' e Schwarzkopf, in tedesco 'testa nera'), fino a reperti ed esemplari più recenti. Alla Spezia nel 1905 fu installato nell'area di San Bartolomeo uno stabilimento militare per la produzione dei siluri ed in seguito, nell'area della Castagna, un siluripedio per gli esperimenti ed i collaudi delle armi subacquee. Nella quinta sala è possibile assistere alla proiezione di un breve, ma prezioso filmato a testimonianza dell'evoluzione dei sommergibili. La mostra prosegue poi in esterno con un 'percorso della memoria' che tra reperti dello Scirè, conduce al 'monumento al sommergibilista'. Rientrando nel musco è possibile osservare disegni tecnici, tra cui il disegno del Delfino, e vari documenti provenienti dagli Archivi dei Modellisti Navali di Bologna, dall'Archivio del Museo stesso, dall'Archivio Centrale dello Stato, dall'Archivio di Trieste, dai Cantieri e da collezioni private. Concludono la mostra una serie di cimeli e ricordi dello Scirè, il cui tragico destino è stato rievocato con un toccante intervento e suggestive immagini nel corso della giornata di studi dall'Amm. Carlo Picchi il quale, comandante di nave Anteo e del Gruppo navale speciale di Consubin, partecipò in prima persona alle operazioni di recupero delle salme dell'equipaggio dopo quarantadue anni dal suo inabissamento nelle acque prospicienti il porto di Haifa.



3 - L'equipaggio

quella che poi diventerà la sua ultima missione. Il *Velella*, con altre otto unità, aveva il compito di sbarrare la strada al convoglio nemico in vista dell'imminente sbarco a Salerno. Il 7 settembre lasciò il porto di Napoli e da quel momento smise di dare notizie di sé per sempre. Ricostruiamo, ora, le ultime ore di quell'immane tragedia del mare e della guerra. Si diceva che il sommergibile italiano ebbe l'ordine imperativo di bloccare con ogni mezzo l'ormai prevedibile sbarco alleato nel golfo di Salerno. Nei primissimi giorni del settembre 1943, un sommergibile britannico di nome *Shakespeare* incrociava le nostre coste, con il compito di segnalare tratti di mare eventualmente minati dalla Marina Italiana e fungere da radiofaro per i convogli d'assalto in avvicinamento dal Nord Africa e dalla Sicilia. Il giorno 7 settembre 1943, lo *Shakespeare* stazionava nel tratto di mare antistante Punta Licosa, a circa 5 miglia a ovest del promontorio. Alle 19.53 circa due sottomarini italiani, diretti verso sud-ovest, naviganti in emersione ed alla distanza di circa un miglio l'uno dall'altro, gli passarono accanto, uno per lato. Dei due, quello ad est dello *Shakespeare*, il *Benedetto Brin*, non si distingueva sullo sfondo ormai scuro della costa e da questa ne rimase come protetto. Non fu così per il *Velella*, che sul lato occidentale si stagliava contro gli ultimi bagliori del crepuscolo. Secondo il resoconto del comandante del sommergibile inglese, questi lanciò contro il *Velella*, alle ore 20.00 circa, sei siluri, quattro dei quali colpirono l'obiettivo mandandolo a picco. Alcuni membri dell'equipaggio del *Brin* ricordarono di avere udito una grande esplosione subacquea, quindi dopo che il *Velella* si era già inabissato.

Se le vicende si limitassero a quanto fin ora riportato, la storia del *Velella* potrebbe sembrare un'ordinaria vicenda di guerra, pur nella sua cruda tragicità, visto che in guerra ogni missione può essere l'ultima. Impressiona, di sicuro, il fatto che di tutto l'equipaggio, nessuno riuscì a salvarsi. Non ci fu, infatti, alcun superstite. Osservando, però, con un po' di attenzione la successione cronologica degli eventi, allora riusciremo a notare qualcosa in questa vicenda che aggiunge crudeltà alla crudeltà della guerra. Soltanto cinque ore e mezza dopo l'affondamento, Radio Algeri annunciava al mondo l'armistizio con l'Italia. In realtà, il Generale Castellano aveva già firmato ben cinque giorni prima a Cassibile, nei pressi di Siracusa, quella resa incondizionata che stabiliva la cessazione delle ostilità. All'intenzione manifestata dal Mari.Co.Som di procedere al "Piano Zeta" (stabilito 2 mesi prima dell'armistizio) per contrastare lo sbarco angloamericano, infatti, il governo non sollevò, incredibilmente, alcuna obiezione. Il sacrificio dell'equipaggio del sommergibile fu, quindi, completamente inutile e costituì uno degli episodi più emblematici della confusione in cui versava il nostro paese con l'avvento del governo Badoglio. Quei marinai che avevano combattuto a lungo con abnegazione ed onore meritavano miglior sorte, così come diversamente doveva essere onorato il loro sacrificio e la loro memoria. Una coltre di oblio, invece, è calata sul *Velella*, come su molte altre storie di guerra ed eroismo.

Tuttavia è il *Velella* a far parlare di sé! Le cronache riportano che negli anni '70 rimase impigliato nella rete di un pescatore locale, che lo tirò su da una profondità di circa 200 metri, un grosso siluro a doppia elica di fabbricazione inglese.



4 - Vita di bordo



5 - Interno del sommergibile

Scmpre in quegli anni, alcuni pescatori della zona di S. Maria di Castellabate riferirono alle autorità locali che alcune volte le loro reti erano rimaste impigliate in qualcosa di probabilmente metallico e tagliente, tornando in superficie a pezzi. I fantasmi del passato riaffioravano in quei racconti. Negli anziani era ancora vivido il ricordo di quelle vicende. Si cominciò a pensare, infatti, che potesse trattarsi del relitto del sommergibile italiano scomparso in quel tratto di mare, senza averne però mai alcuna conferma documentata. Quello stesso anno, vennero inviate dalla Marina un dragamine ed una vecchia nave di salvataggio, per scandagliare i fondali e localizzare il relitto. Tutte queste ricerche non diedero alcun esito. Un tale riferì di essere sceso per disincagliare delle reti di un pescatore a -102 metri e di aver toccato qualcosa che pensava essere parte del relitto del *Velella*. Vero o meno che fosse, era il segno tangibile che il *Velella* non era mai stato davvero dimenticato da queste parti. Nel 1982, grazie all'iniziativa di Carlo Pracchi, un motorista che era stato imbarcato sul *Velella* per 7 anni e che, per un caso fortuito, non era a bordo il giorno della tragedia, fu organizzato un raduno seguito poi da una grande cerimonia. Pracchi invitò al raduno tutti i suoi compagni di bordo superstiti, sopravvissuti come lui perché non avevano preso parte all'ultima missione. Il 5 settembre, sulla banchina di Agropoli, si ritrovarono solo in sette. Tuttavia, questo gesto era valso a creare il primo nucleo di interesse attorno ad una vicenda che sembrava dimenticata per sempre. Un equipaggio di ombre si era materializzato intorno a quei reduci, affiorando da un passato che lentamente prendeva vita nei loro ricordi e nelle loro parole. La seconda cerimonia, stavolta imponente, si svolse la

settimana seguente a Santa Maria di Castellabate con grande partecipazione collettiva. Grazie all'interessamento del sindaco del luogo, che era riuscito ad ottenere dalla Marina il consenso di onorare i caduti con un picchetto di marinai ed un dragamine, furono deposte corone di fiori nel presunto punto dell'affondamento, rivelatosi poi in seguito sbagliato. Passarono sette anni prima che si facesse una nuova commemorazione, questa volta però estesa a tutti i caduti del mare. Dal 1989 al 1997 le manifestazioni furono numerose. Gradualmente, quella del *Velella* è diventata una commemorazione annuale a S. Maria di Castellabate, alla quale hanno partecipato unitamente alla comunità locale importanti autorità civili, militari e religiose. Si cominciò, così, a coltivare il desiderio di recuperare il sommergibile o quel che ne fosse rimasto. Per rendere possibile l'avverarsi di questo annoso, latente desiderio furono percorse molte vie. Furono inoltrate, nel tempo, numerose richieste alla Marina Militare e nel contempo si tentò di sensibilizzare l'opinione pubblica, anche a mezzo di trasmissioni televisive locali. L'Associazione Nazionale Marinai d'Italia sez. di Castellabate nel luglio del 1999, avvalendosi della collaborazione del Nucleo Sommozzatori dei Vigili del Fuoco di Napoli, tentò anche un monitoraggio subacqueo con l'utilizzo di un minisommergibile filoguidato dotato di telecamera (R.O.V.), per accertare la posizione del sommergibile e le condizioni di questo. Tale tentativo non andò a buon fine a causa di forti correnti presenti in profondità. Nessuna immagine, che desse certezza della presenza del sommergibile, fu ottenuta. Venne presentata, altresì, un'interrogazione parlamentare, nella seduta numero 841 del 19 gennaio 2001 consultabile agli atti. In essa si riferì,



6 - L'equipaggio in uniforme



7 - Commemorazione annuale

preliminarmente, dell'encomiabile attività dell'Associazione Nazionale Marinai di Castellabate. Si domandava cosa intendesse fare il governo Italiano, nella persona del Ministro della Difesa, per procedere in tempi rapidi al doveroso recupero di ciò che rimaneva dell'equipaggio e del sommergibile.

Tutte attività che, purtroppo, non sortirono l'effetto desiderato e il silenzio calò nuovamente sulla vicenda.

Un silenzio che non ha scoraggiato l'A.N.M.I. di Castellabate ed il suo presidente, il Maresciallo Carlo Mileo. Come se i più profondi desideri potessero influenzare il verificarsi degli eventi, ecco incrociare sulla loro strada una subacquea appassionata di esplorazioni di relitti: Rizia Ortolani. Ella, durante una studio all'archivio storico della Marina Militare a Roma, casualmente si trovò ad ascoltare del *Verella* e della sua lunga vicenda. La Ortolani venne coinvolta nella discussione e, quasi senza che se ne rendesse conto, si ritrovò parte attiva di un ambizioso progetto carico di aspettative. Riunito intorno a sé un gruppo di esperti subacquei, nacque l'idea



8 - La lapide

di "Missione *Verella*". Qualcosa in questi anni è cambiato ed il comprensibile ed umano desiderio di recuperare i resti del *Verella* è stato accantonato. Si dice, del resto, che non c'è migliore tomba per un marinaio del mare stesso. L'A.N.M.I. di Castellabate si è, pertanto, orientata verso un'opzione di natura simbolica che va oltre quanto già fatto con le lapidi e le targhe commemorative. Si desidera qualcosa di tangibile, che sia appartenuto alla nave per farne un monumento o ancora di più una sorta di piccolo museo nel quale poter raccontare con immagini, documenti e l'esposizione di qualche manufatto la storia del *Verella*, affinché il sacrificio del suo equipaggio non venga mai dimenticato. Ed è appunto per dare concreta attuazione a tale aspirazione che è nata la "Missione *Verella*".



9 - Logo Missione Verella

Oggi.

Questa la lunga storia che ci ha portato qui, sul molo di S. Nicola.

Così, è quasi per un incantesimo che questa mattina sessanta anni di desideri non corrisposti e di aspettative frustrate si ritrovano a bordo di un peschereccio, alimentati da un vento nuovo e benevolo. Con essi, la determinazione dei membri della A.N.M.I. di Castellabate, l'ing. Barbagelata della CO.L.MAR autentica autorità in fatto di acustica subacquea e gli scriventi, nel tentativo di gettare un ponte tra terra e mare, tra presente e passato. La "Missione *Verella*" prende il largo con i migliori auspici ed intenzioni. Il capitano, per tutti Nuccio, terminate le operazioni di imbarco dirige la barca con destrezza verso un punto ben preciso in mezzo al mare, distante molte miglia al largo di punta Licosa. La principale intenzione di questa sortita è fugare ogni dubbio sulla natura del relitto e nel contempo cercare di analizzarne lo stato sfruttando le possibilità offerte dal sonar a scansione laterale.



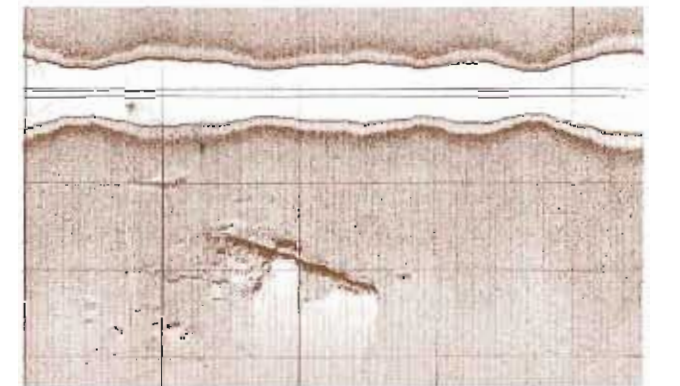
10 - Carlo Mileo e Costabile Pasquale

Questo permetterà di pianificare meglio il lavoro futuro. Nelle miglia di mare che ci separano dal nostro obiettivo il tempo è assorbito dalla documentazione video fotografica. Dopo circa due ore di navigazione qualcosa appare sull'eco-scandaglio. Siamo tutti compressi nella plancia con gli occhi incollati agli strumenti, agitati come bambini al primo giorno di scuola, scossi dall'emozione quando un deciso rilievo appare chiaramente sollevarsi dal profondo e piatto fondale fangoso sotto di noi. Ora si prepara la cima del pedagno che, con un amorevole e sapiente gesto, il maresciallo Carlo Mileo fila a mare. Sguardi carichi di speranza osservano la grande tanica segnale galleggiare in superficie nell'acqua blu cobalto. Al di sotto di 140 metri di cavo ci dovrebbe essere il *Verella*, tra poco, avremo delle prove concrete in merito. Posto un riferimento visivo, non rimane che preparare il sonar e tutte le sofisticatissime apparecchiature di supporto. Saranno ore di duro lavoro per i tecnici della CO.L.MAR come per tutti. Le manovre da fare non sono semplicissime, la profondità è elevata e si rende necessario per ben due volte interrompere le operazioni per modificare l'assetto dello strumento che gravita a pochi metri dal fondo generando potenti segnali laterali. Ed ecco che, progressivamente, si traccia sulla stampante una sagoma inconfondibile: il rilievo evidenziato dallo scandaglio è effettivamente quello di un



11 - Si cala il sonar

oggetto di grandi dimensioni, di forma ellittica, con una piccola sporgenza simile ad una torretta che ne interrompe bruscamente la linearità. Ora non ci possono essere più dubbi: SIAMO SUL VELELLA! Siamo noi su quel peschereccio i primi a vederne, dopo tutti questi anni, i contorni affusolati, sia pure mediati dalla scansione del Sonar. Sui volti dei marinai una commozione indescrivibile! Adesso, il passo successivo sarà scendere nel buio e nel freddo di quei profondi fondali per cercare, innanzitutto, di riportare testimonianze visive del relitto o di quello che ne rimane e, se possibile e in una seconda fase, il recupero di qualche parte simbolica dello scafo. E' il 10 luglio, il molo di S. Nicola a mare è nuo-



12 - Tracciato sonar

vamente palcoscenico di una febbrile attività. Il materiale da caricare non è meno cospicuo ed ingombrante. L'immersione, infatti, a causa della profondità necessita di grandi scorte di ben quattro miscele respiratorie diverse.

Grazie al puntiglioso lavoro di analisi svolto alla CO.L.MAR, la prima esplorazione è resa meno incerta. Si sa che il relitto è coricato su un fianco, seriamente danneggiato dai siluri inglesi che lo affondarono e da qualche probabile esplosione interna. Tantissime, tuttavia, sono ancora le incognite: in che condizioni si trovi lo scafo, in che punti può essere eventualmente insabbiato, la quantità di reti o taglianti cavi metallici persi dai pescatori in tutti questi anni che sbarrerebbero pericolosamente la via, la presenza di correnti, pericolose specie se in profondità. Ad accompagnare la barca dei sub un'altra imbarcazione con numerose persone, membri dell'A.N.M.I. e familiari delle vittime. Ci vorranno alcune ore per raggiungere il punto e "pedagnarlo" con precisione. Il sole è già alto nel cielo azzurro, quando la prima squadra di sub ha terminato la lunga e complessa vestizione. E' il momento della



13 / 14 - I sub pronti alla discesa



verità: tocca a Rizia Ortolani, Edoardo Pasini e Carlo Berti i primi subacquei in senso assoluto a scendere sul *Velella*. Come prima esplorazione si sono scelti tempi di fondo limitati e molte precauzioni nella pianificazione della desaturazione. La loro immersione sarà lunga, 10 minuti di fondo e ben 120 per tornare in superficie alla luce del sole. Un lungo suono di sirene, applausi e molte lacrime accolgono i sub in riemersione con alcuni preziosi minuti di riprese sul relitto, le prime immagini del *Velella* a 60 anni dall'affondamento.

C'è un potente legame che unisce vite e situazioni, solo apparentemente molto distanti tra loro. Ci furono marinai che si commossero per una tragica vicenda di mare che coinvolse altri marinai e non vollero dimenticare. Lanciarono una cima a quegli sfortunati ed alle loro famiglie, fatta di profonda e sincera empatia.

Ci sono subacquei che dai marinai hanno ascoltato in silenzio una storia e, come loro, hanno scelto di non dimenticare. Hanno lanciato la loro cima, fatta di un incondizionato impegno e di eguale empatia, salendo in barca al fianco di quelli. Subacquei e marinai hanno lo stesso sangue dalla decisa composizione salina.

Per tutti loro la vita è sacra: si fa l'impossibile per salvarla, quanto per preservarne il ricordo. Per questo, subacquei e marinai andranno in fondo a questa vicenda fino a quando la memoria di quei giovani sarà degnamente onorata e quando l'ultima immersione sarà terminata, la superficie del mare si richiuderà sul relitto come il gesto di un amorevole padre: marinai, riposate in pace!

A.N.M.I.
Via San Leo - Santa Maria di Castellabate (SA)
tel.0974.967309



15 / 16 / 17 - Le prime immagini del relitto scattate dai sub a 60 anni dall'affondamento

Le foto storiche sono state cortesemente messe a disposizione da Carlo Pracchi.

LA RICERCA DELLO "SQUALO TIGRE"

Il drammatico e misterioso affondamento del minisommersibile tedesco

di Stefano Berutti

Locarno, località svizzera del Lago Maggiore, verso mezzogiorno di un soleggiato sabato 16 gennaio del 1965 due uomini si apprestano ad effettuare un'immersione di prova con un minisommersibile biposto di nuova concezione. Qualche tempo prima dell'immersione in programma, erano stati effettuati dei collaudi in un'apposita vasca di prova ed alcune immersioni nello stesso lago per verificare il perfetto funzionamento del mezzo. L'immersione del 16 gennaio aveva anche uno scopo documentale, infatti a bordo del minisommersibile battezzato "Squalo Tigre", benchè il suo impiego ed i suoi compiti fossero assolutamente pacifici, c'era anche un operatore della televisione svizzera, Franco Viganò, il quale doveva filmare le varie fasi dell'immersione mentre alla guida c'era l'ideatore e progettista del mezzo, Ing. Edoardo De Paoli.

La durata dell'immersione, secondo il programma previsto, non doveva durare più di mezz'ora, il minisommersibile avrebbe dovuto seguire una semplice rotta in linea retta per incontrarsi, alla profondità di circa cinque metri ed a metà percorso, con un gruppo di operatori subacquei che, immergendosi quasi contemporaneamente al mezzo da una base galleggiante opposta al punto di partenza del minisommersibile, dovevano fungere da soggetti per le riprese televisive.

Ma l'immersione non andò come previsto. Forse a causa di un problema tecnico o forse per un contrattempo che disorientò il pilota, il minisommersibile proseguì lungo la sua rotta oltre il punto di arrivo previsto e si posò sul fondo del Lago, in assetto di navigazione ad una profondità di 30 metri, come verrà constatato al momento del suo ritrovamento.

I subacquei di soccorso, si resero conto di quanto stava accadendo e si immersero immediatamente per tentare di localizzare lo scafo e trarre in salvo i due piloti, ma purtroppo invano.

Le ricerche continuarono nelle ore e nei giorni successivi la scomparsa mentre il dramma cominciava ad evidenziarsi in tutta la sua ampiezza e drammaticità: il Lago sembrava essersi richiuso come una terribile tomba sopra il sommerrabile ed i suoi piloti.

Alle ricerche partecipò anche un minisommersibile "gemello" che venne impiegato fino alla massima profondità operativa consentita dal mezzo. Ma anche in questo caso l'esplorazione del fondo lacunare effettuata da questo natante non approdò a nulla.

Trascorreranno sette lunghi mesi prima che lo "Squalo Tigre" sia localizzato e recuperato, dopo numerose ed impegnative ricerche, dai Carabinieri del Centro Subacquei.

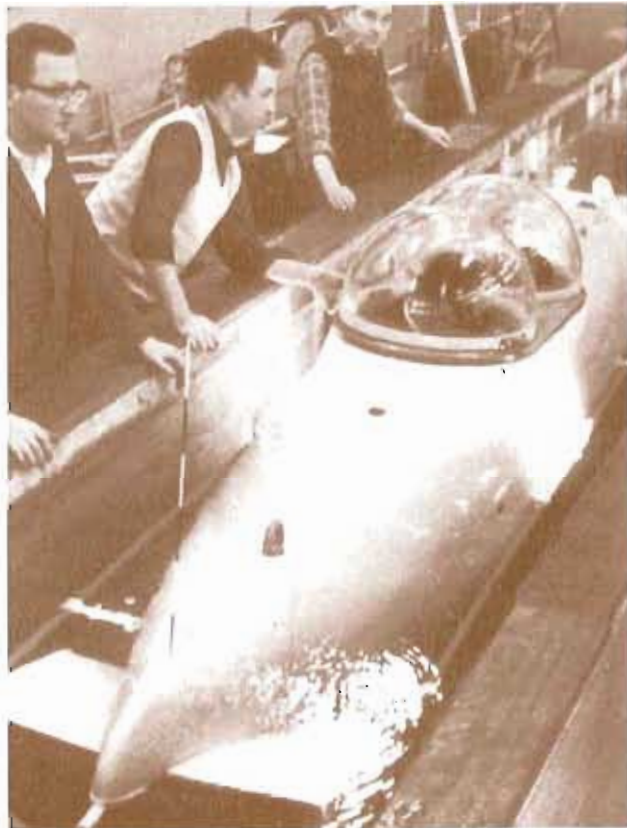
Caratteristiche tecniche e costruttive

Il minisommersibile "Squalo Tigre" era stato ideato e costruito in Germania secondo i crismi della tecnica più ortodossa. Venne anche ribattezzato "coupè degli abissi", forse per le torrette panoramiche di osservazione che lo caratterizzavano formate da due cupole in plexiglass attraverso le quali, nelle ultime fotografie scattate quel tragico giorno, pochi istanti prima dell'ultima fatale immersione, apparivano i volti sorridenti dei due piloti.

Tecnicamente lo "Squalo Tigre" era definito sommerrabile di tipo "chiuso", in quanto i piloti erano completamente isolati dall'ambiente esterno. Costruito dalla Saturnia di Dusseldorf, il mezzo era stato realizzato per operazioni di carattere scientifico-esplorativo e per attività di tipo turistico. La massima profondità operativa raggiungibile era di 40 metri, mentre la lunghezza f.t. era di 5,40 m, la larghezza 0,91 e l'altezza 1,35 m. Il sommerrabile pesava 1550 Kg e lo scafo era realizzato in fiberglass con uno spessore di 3 cm. Nel progettare lo scafo i tecnici avevano tenuto conto dell'idrodinamicità del mezzo non soltanto per evitare l'eccessiva resistenza all'avanzamento, ma anche per consentire allo stesso le più delicate e precise manovre in spazi ristretti e per garantire una certa facilità di movimento in ogni direzione. Lo "Squalo Tigre" era dotato di un motore elettrico che garantiva una potenza di 2 hp ed era alimentato da 4 batterie "a liquido immobilizzato". La potenza ridotta non era casuale, infatti la velocità del minisommerrabile, proporzionale alla potenza del motore, rappresenta un fattore di sicurezza quando si naviga "a vista". Il mezzo subacqueo se avvanza-

se a forte velocità correrebbe il grave rischio di urtare contro ostacoli improvvisi come, ad esempio, pareti di roccia o eventuali relitti in quanto questi mezzi, a differenza dei grandi sommergibili, si muovono in prossimità della costa e vicini al fondale.

La sicurezza fu il principale requisito considerato nella costruzione dello "Squalo Tigre": sicurezza contro eventuali infiltrazioni d'acqua, contro eventuali cedimenti a causa della pressione esterna, sicurezza di una eventuale rapida emersione garantita da dispositivi di emergenza differenti ed indipendenti tra loro, di cui almeno uno automatico, che potevano alleggerire il minisommergibile in caso di necessità conferendogli una adeguata spinta verso la superficie. Lo "Squalo Tigre" disponeva di 5 bombole di aria compressa da 27 litri complessivi caricate a 200 atmosfere (per un totale di complessivi 5400 litri d'aria) ed era inoltre dotato di un impianto per la respirazione "a circuito chiuso" composto da due bombole di ossigeno con appositi filtri di calce sodata necessari alla rigenerazione dell'aria espirata dai piloti. Tale sistema garantiva un'autonomia di circa 6 ore (1).



1. Immagine del minisommergibile "Squalo Tigre" nella vasca di prova dell'Istituto di Idropulsione di Berlino. (da "Atlante" n.39, marzo 1968, Istituto Geografico De Agostini, Novara, articolo di Victor De Sanctis: "La conquista dell'idrospazio").

Le operazioni di ricerca

A Locarno venne costituito un Comitato per le Ricerche dello "Squalo Tigre", sorto per dare maggiore "impulso" alle ricerche e per sciogliere quello che ormai sembrava essere diventato un vero e proprio "giallo" circa le cause dell'affondamento. Venne anche lanciata una sottoscrizione pubblica per disporre dei fondi necessari all'attuazione di un piano di ricerche organico. Le Autorità svizzere erano ormai "impotenti" dopo che i dragaggi ed i numerosi tentativi dei sommozzatori non avevano dato alcun esito. Inoltre i parenti delle vittime insistevano, com'era umanamente comprensibile, per riavere i corpi dei loro congiunti e per sapere la verità sul tragico incidente. Venne pertanto richiesto alle Autorità Italiane dal Comune di Locarno e da parte dello stesso Comitato di affidare le ricerche al Centro Subacquei dell'Arma dei Carabinieri.

All'epoca il Centro Carabinieri Subacquei, la cui specialità fu costituita nel 1953, era comandato dal Maggiore Valerio Moratti. Gli Operatori Subacquei dell'Arma erano specificamente addestrati per svolgere attività di ricerca e di polizia giudiziaria "subacquea", anche a livello internazionale. Si consideri, ad esempio, che solo pochi anni prima dei fatti in argomento i Carabinieri Subacquei avevano operato per conto dell'Interpol a Guam (Isole Filippine) (2) mentre, in diverse altre occasioni erano intervenuti nella ricerca di persone scomparse o di oggetti che costituivano fonte di prova di determinati fatti-reato, occultati ed affidati all'azione corrosiva dell'acqua del mare o all'ideale nascondiglio costituito dal fondale fangoso dei laghi o dei fiumi.

Il Comando della Legione Carabinieri di Genova, nella persona del Colonnello Giuseppe Vallosio ed il Comando del Centro Subacquei, ricevuto il necessario nulla osta ad intervenire da parte delle competenti Autorità Ministeriali, inviarono due tra i migliori Operatori Subacquei dell'Arma: il Brigadiere Paolo Cozzolino ed il Carabiniere Luciano Bellarmino che, giunti a Locarno il 4 luglio e coadiuvati dal Prof. Luigi Ferraro (M.O.V.M.) e da Duilio Marcante (3), incominciarono subito ad impostare un paziente lavoro di ambientamento in acqua e di ricostruzione degli ultimi momenti in cui lo "Squalo Tigre" era stato visto. Vennero sentiti i principali testimoni della tragedia e grazie alle loro impor-

tanti dichiarazioni si poté individuare la zona del lago da esplorare nella quale, con ragionevole certezza, si pensava potesse essere avvenuto l'affondamento. Si appurò quasi subito che le indicazioni raccolte contrastavano con le ipotesi "ufficiali" ritenute attendibili circa la zona nella quale si riteneva fosse accaduto l'incidente. Venne prescelta una zona del lago considerata più significativa che fu esplorata con un "magnetometro", un apparecchio in grado di individuare su un certo raggio, per mezzo di un sistema di campi magnetici, gli oggetti ferrosi che giacevano sul fondo del lago. Non appena l'ago dello strumento segnalava una massa "ferrosa", il punto veniva segnalato con un "gavittello" ed i Carabinieri Subacquei si immergevano immediatamente per verificare la natura dell'oggetto rilevato che, nella maggior parte dei casi, venne accertato trattarsi di vecchi bidoni in ferro, ruote d'auto, ed addirittura bombe d'aereo risalenti all'ultimo conflitto. In realtà l'aiuto offerto dal magnetometro fu molto modesto in quanto la ricerca venne effettuata principalmente "a vista", se così può essere definita una ricerca subacquea condotta con una visibilità non superiore a 50 cm. Per quanto riguarda le tecniche adottate i subacquei attuarono principalmente due tipi di ricerca con cima: una definita "a chiocciola", che consiste in una ricerca di tipo circolare. In questo caso un subacqueo si posiziona nel centro del tracciato di ricerca agendo come "perno" e tenendo una estremità della cima mentre il secondo operatore tiene l'altro capo avvolto su un mulinello e nuota lungo una circonferenza attorno al "perno", sfruttando la cima per descrivere una circonferenza precisa. Se l'oggetto non è stato trovato svolge un poco la cima e percorre una circonferenza più larga. Invece, per la ricerca nelle zone più estese, venne attuata una ricerca del tipo "a transetto" od "a rette parallele": con questo sistema invece si sceglie un lato dell'area di ricerca che farà da linea di base lungo la quale procederà la ricerca. Viene stesa una cima perpendicolare alla linea di base da parte dei due subacquei, uno per estremità, quindi vengono ancorate le estremità della cima e, ad un segnale convenuto tramite la sagola, gli operatori nuotano accanto alla cima uno da un lato e l'altro dalla parte opposta. Se l'oggetto non viene individuato, ad un segnale convenuto, si recuperano le estremità della cima che

vengono spostate di una certa distanza, determinata dalle dimensioni dell'oggetto e dalla visibilità, ed ancorate nuovamente, quindi i subacquei ripercorrono la lunghezza della cima continuando la ricerca.

Nel pomeriggio del 18 luglio il magnetometro, dopo numerosi "falsi allarmi", individuò un'altro oggetto misterioso. I subacquei fissarono una boa nel punto individuato e, considerata la poca luce disponibile nell'ormai tardo pomeriggio, decisero di rinviare all'indomani l'immersione di controllo. Nelle prime ore della mattinata del successivo lunedì, un terribile nubifragio si abbatté sul Locarnese, le acque del Lago impazzirono e la boa venne spostata dalla corrente di una cinquantina di metri. Tornata la calma i Carabinieri Subacquei ripresero le operazioni di ricerca. Siccome la boa si era spostata di diversi metri i Carabinieri dovettero effettuare diverse immersioni di controllo nella direzione in cui il magnetometro aveva segnalato l'oggetto. I subacquei effettuarono una ricerca del tipo "a transetto" lavorando ad una profondità media di circa 30-35 metri e con una visibilità scarsissima, ulteriormente peggiorata dal nubifragio abbattutosi poche ore prima sulla zona. Durante questa fase di ricerca e precisamente alle 11,04 di lunedì 19 luglio 1965, i Carabinieri Subacquei Paolo Cozzolino e Luciano Bellarmino riuscirono finalmente a localizzare lo "Squalo Tigre". Il sommergibile si trovava a circa 250 metri dalla riva di Campofelice, a 30 metri di profondità ed a brevissima distanza dal punto in cui il minisommergibile si sarebbe dovuto incontrare con il gruppo di operatori subacquei. Il mezzo giaceva in assetto di navigazione ed era posato su un fondale sabbioso, leggermente coperto di limo, non presentava alcuna ammaccatura e le due cupole in plexiglass erano perfettamente chiuse.

Il recupero

Subito dopo il ritrovamento un grido di gioia echeggiò nell'aria. Scossi dall'emozione e vinti dalla prolungata fatica i Carabinieri Bellarmino e Cozzolino raggiunsero l'imbarcazione di appoggio e si lasciarono andare in un pianto liberatorio, felici di poter annoverare il 179° ritrovamento della loro carriera.

La notizia venne subito comunicata alle Autorità svizzere le quali stabilirono immediatamente alcune disposizioni relative al recupero: nessuna immediata rimozione del relitto fino

all'arrivo di un pontone-gru da Arona; nessuna ricerca all'interno del minisommersibile in attesa degli ordini del Sostituto Procuratore che conduce le indagini, Dr. Luciano Giudici; nessuna intrusione di terze persone nel corso della perizia tecnica che verrà condotta in un cantiere situato a Campofelice, località vicina al luogo dell'affondamento.

Le operazioni di recupero dello "Squalo Tigre" incominciarono all'alba del giorno successivo al ritrovamento. In un primo tempo si pensò di effettuare il recupero del minisommersibile agganciandolo ai due anelli posti sullo scafo ma in considerazione del fatto che il sommersibile era rimasto per diversi mesi sott'acqua, si provvide a confezionare una sorta di rete metallica per avvolgere il mezzo e facilitarne il recupero. Il pontone-gru venne posizionato sulla verticale del relitto che fu poi imbracato dai Carabinieri Subacquei. Successivamente, anche per timore che il piccolo sommersibile potesse spezzarsi, venne sollevato lentamente verso la superficie. Improvvisamente una delle due cupole in plexiglas che chiudevano lo "Squalo Tigre" si ruppe ed il sommersibile cominciò ad oscillare sotto il peso dell'acqua che si riversava all'interno. Il Brigadiere Cozzolino, che aveva già provveduto ad imbracare lo "Squalo Tigre", si avvicinò per verificare la tenuta dei cavi nel timore che questi potessero cedere, ma fortunatamente la solida imbracatura resistette all'improvvisa sollecitazione. Finalmente, dopo alcuni lunghi minuti, il minisommersibile venne riportato in superficie. Quando apparve lo scafo e si intravidero al suo interno i corpi delle due vittime ancora sedute al posto di guida vi fu un attimo di commozione tra i presenti. Subito dopo un grosso telone coprì lo "Squalo Tigre" che venne successivamente siste-

mato in un vicino cantiere a disposizione dell'Autorità Giudiziaria.

La perizia tecnica effettuata sul minisommersibile fu lunga, minuziosa e complessa ma non venne accertato alcun elemento significativo che potesse comprovare un guasto del mezzo. Inoltre l'ipotesi del malore del pilota fu scartata in quanto, a seguito dell'esame necroscopico, venne accertato che i due sfortunati piloti non solo tentarono disperatamente di aprire le cupole del minisommersibile, come fu accertato dalle ferite riscontrate sulle loro mani, ma ebbero anche il tempo di togliersi gli indumenti per essere più liberi al momento dello sperato salvataggio.

Le perizie tecniche condotte dagli esperti non permisero di determinare con certezza la causa dell'incidente ed il mistero dello "Squalo Tigre" probabilmente non verrà mai chiarito.

Conclusioni

A seguito del ritrovamento del sommersibile "Squalo Tigre" le Autorità Elvetiche espressero il loro vivo apprezzamento e ringraziamento alle Autorità Italiane, all'Arma dei Carabinieri ed agli artefici dell'operazione: il Brigadiere Paolo Cozzolino ed il Carabiniere Luciano Bellarmino. L'Onorevole Massimo Pini, a nome del Governo Svizzero, così scrisse in una lettera trasmessa al Ministero Andreotti, all'epoca titolare del Dicastero della Difesa: "Eccellenza, ho seguito costantemente e personalmente l'azione compiuta dal Brigadiere Paolo Cozzolino e dal Carabiniere Luciano Bellarmino nella difficilissima operazione di ricerche per il recupero del sommersibile "Squalo Tigre". Con grande emozione la ringraziamo per l'appoggio che Ella ha dato personalmente affinché fossero distaccati a Locarno questi eccellenti militi dell'Arma dei Carabinieri. Essi hanno svolto un'azione superla-



2 / 3. Il prof. Ferraro ed i carabinieri subacquei Bellarmino e Cozzolino durante le operazioni di ricerca (da "L'Europeo" n. 31, 1 agosto 1965, articolo "Potevano salvarli - dopo il recupero del sommersibile tascabile" di Gian Maria Dossena).

tiva che da parte nostra ha suscitato infinita ammirazione e che onora l'Esercito Italiano. Di questi due militi la città di Locarno ed il popolo della Confederazione Svizzera serberanno imperituro ricordo. La loro opera, il loro comportamento durante i giorni di permanenza nel mio Paese hanno dato lustro all'Italia ed hanno contribuito a rafforzare la comprensione tra i nostri due Paesi che sono legati da vincoli storici ed umani comuni. Voglia, Eccellenza, essere interpretata presso il Comando Generale dell'Arma della profonda riconoscenza del popolo svizzero per l'opera dei vostri gloriosi Carabinieri che giustamente sono stati onorati dall'opinione pubblica internazionale per questa difficilissima operazione che ha fatto sensazione in tutto il mondo" (4). I giornali dell'epoca diedero grande risalto alla vicenda e questo fatto evidenziò l'importanza di poter disporre di reparti altamente specializzati ed addestrati nell'attività di ricerca e polizia giudiziaria. Si consideri inoltre che per la ricerca dello "Squalo Tigre" i subacquei utilizzarono attrezzature che, per tipologia e caratteristiche, erano praticamente identiche a quelle usate dai subacquei sportivi. Attualmente la situazione si è notevolmente evoluta ed adattata alle più complesse esigenze della specifica attività: ora è possibile effettuare immersioni fino a 60 metri di profondità, anche in condizioni di acque particolarmente inquinate (5) ed inoltre, se necessario, ci si avvale dell'ausilio di sistemi televisivi di ricerca filoguidati come, ad esempio, il sistema "Pluto" della Gaymarine, operativo fino a 300 metri di profondità (6). Il miglioramento e la maggiore disponibilità delle attrezzature per la ricerca è ovviamente contestuale al crescente numero ed alla diversa tipologia degli interventi che i Carabinieri Subacquei sono chiamati a compiere. Attività un tempo considerate "secondarie", come ad esempio il rilevamento dell'inquinamento delle acque e l'attività di supporto al controllo dei confini marittimi, hanno assunto una importanza primaria. Questa diversificazione delle tipologie d'intervento e la loro crescente difficoltà fanno sì che la capacità operativa degli Operatori Subacquei chiamati ad intervenire, spesso in condizioni estremamente difficili, sia costantemente supportata da una adeguata disponibilità tecnica per quanto riguarda attrezzature impiegate e per l'aggiornamento ed il miglioramento delle procedure d'immersione.

Anche se l'indagine successiva al recupero dello "Squalo Tigre" non ha chiarito i dubbi e svelato le cause dell'affondamento, l'operazione di ricerca condotta dai Carabinieri Subacquei è da considerarsi una delle migliori missioni di polizia giudiziaria subacquea che siano mai state effettuate. La capacità operativa ed il valore degli operatori unite alla capacità dimostrata nell'analisi e nella valutazione dei dati disponibili, l'abilità dimostrata nel seguire le indicazioni maggiormente logiche, hanno determinato il successo di una delle più prestigiose operazioni di ricerca condotte dagli Operatori Subacquei dell'Arma dei Carabinieri.

NOTE:

- 1) Victor A. De Sanctis, "Tascabili per Sub", *Mondo Sommerso* n. 6, giugno 1966, pagg. 616-623;
- 2) AA.VV., *I Carabinieri Subacquei*, Ed. Comando Generale Arma dei Carabinieri, Roma, 1972;
- 3) Dal 1952 il Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri e la Direzione Generale Anticendi del Ministero dell'Interno assegnarono al Prof. Luigi Ferraro (M.O.V.M.) e Duilio Marcante l'incarico di organizzare e condurre i corsi riservati ai sommozzatori dei Carabinieri, dei Vigili del Fuoco, e della Guardia di Finanza.
- 4) Citazione tratta dal testo dell'orazione pronunciata dal Dr. Alfonso Negro, Assessore Anziano del Comune di Resina, in occasione della cerimonia di consegna della Medaglia d'Oro di Benemerita al brigadiere Paolo Cozzolino tenutasi in Resina il 15 ottobre 1967;
- 5) Giuseppe Friscia, "Subacquei a Rischio", *Mondo Sommerso*, giugno 1992, pp.84-89;
- 6) AA.VV., "Sistema Subacqueo Pluto", *Notiziario trimestrale di informazione tecnico-professionale*, n.3, 1993, Ed. Comando Generale Arma dei Carabinieri.

BIBLIOGRAFIA:

- AA.VV., *I Carabinieri Subacquei*, Ed. Comando Generale Arma dei Carabinieri, Roma, 1972;
- Istruzione sul Servizio Subacquei*, Ed. Comando Generale Arma dei Carabinieri, Roma, 1974;
- Duilio Marcante, *Scendete Sott'acqua con Me*, Ceschina Editore, Milano, 1972;
- Americo Galfetti, *Il Sommozzatore in Acque Dolci*, Olimpia Editore, Firenze, 1992;
- Francesco Fatutta, "I Carabinieri Subacquei", *Rivista Marittima*, giugno 1998, pp. 83-101;
- Paolo Valpolini, "I Carabinieri Subacquei", *Panorama Difesa*, nr.109, aprile 1994, pp.32-37;
- Paolo Zecchini, "Subacquei Contro la Piovra", *Il Carabiniere*, nr.11, novembre 1993, pp.44-47;
- AA.VV., "Sistema Subacqueo Pluto", *Notiziario trimestrale di informazione tecnico-professionale*, nr. 3 1993, Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri, pp.43;
- Giuseppe Friscia, "Subacquei a Rischio", *Mondo Sommerso*, giugno 1992, pp.84-89;
- Victor A. De Sanctis, "Tascabili per Sub", *Mondo Sommerso*, n. 6 giugno 1966, pp.616-623.

ATTIVITÀ HDSI

COMUNICATO "STAGE PALOMBARO SPORTIVO"

Al fine di meglio riuscire a far coincidere le esigenze degli allievi con le disponibilità degli istruttori, per il 2004 si è deciso di non stabilire date fisse per gli stages da palombaro sportivo. Si inizierà comunque il week-end 3/4 aprile, per finire a fine maggio, massimo primi di giugno. Per quanto riguarda l'autunno la nostra disponibilità sarà da metà settembre a fine ottobre. Gli allievi dovranno

inviare una caparra di 50,00 € a favore di: THE HISTORICAL DIVING SOCIETY, ITALIA, presso UNICREDIT BANCA, CIN C - ABI 02008, CAB 13105, CC 3150113, oppure CASSA DI RISPARMIO, ABI 06270, CAB 13139, CC7803.

Purtroppo abbiamo dovuto introdurre questa fastidiosa regola, colpa di millantati allievi che non hanno tenuto fede alle loro "prenotazioni", causando problemi a noi istruttori e disagi ad altri allievi.

NOTIZIE E COMUNICATI

I MILLE FILMATI DI VICTOR DE SANCTIS

di Faustolo Rambelli

Come riportato nel n° 21 di ottobre 2001 della rivista HDS NOTIZIE, edita dall'associazione culturale The Historical Diving Society Italia, a metà dello stesso anno il figlio del noto regista e cineoperatore subacqueo Victor de Sanctis, Fabrizio, fece dono ad HDSI di tutto il materiale ereditato da suo padre: le attrezzature d'immersione e da ripresa subacquee e non, i libri, nonché tutti suoi filmati (super 8-16 mm-35 mm) racchiusi in un migliaio di rulli di vario diametro.

Victor Aldo de Sanctis, assieme a Francesco Alliata, Bruno Vailati e Folco Quilici, è stato uno dei padri fondatori della cinematografia subacquea italiana. A dimostrazione dell'alta qualità della sua opera e della longevità professionale citiamo i numerosi premi vinti: al Festival di Cannes del 1958 per *Un'isola ha sete*, a quello del 1959 per *Arditi del mare* al Festival di Santa Monica in California per *Avventura a Lipari*, al Festival di Parigi per *Arditi del mare*, al Festival di Genova per *Profondità -80* e a quello di Tolone per *Sfida all'abisso*. Divenuto uno dei più quotati e ricercati operatori subacquei realizza le riprese dei film sulla guerra in mare *I sette dell'Orsa Maggiore* diretto da Duilio Coletti nel 1952, di *Mizar* di Francesco De Roberti nel 1953, di *Siluri Umani* di Antonio Leonviola e Carlo Lizzani nel 1954 e tanti altri. Per la RAI ha realizzato *Avventure sopra e sotto i mari*, *Uomini sotto il mare*, *Orizzonti sconosciuti* e *L'enciclopedia del mare* di Bruno Vailati. Oltre a queste opere ha realizzato moltissimi reportage fotografici in tutti i mari del mondo. Considerando il valore inestimabile di questi filmati per la storia della cinematografia italiana in

quanto raccontano oltre 60 anni di vita della storia subacquea, la direzione HDSI di Ravenna promosse un incontro presso l'Assessorato Beni e Attività Culturali della Provincia di Ravenna in cui, preso atto dell'importanza culturale della donazione, si decise che il materiale doveva essere portato in una stanza climatizzata dell'Archivio Cinematografico della Provincia di Ravenna, in attesa di ricercare i finanziamenti necessari ad attivare un progetto di inventariazione dei film del neo costituito "Fondo de Sanctis".

Successivamente sono stati coinvolti nel progetto: l'Archivio Cinematografico della Provincia; l'Istituto per i Beni Culturali (IBC) della Regione Emilia-Romagna; il "Dipartimento di Storie e Metodi per la Conservazione dei Beni Culturali" dell'Università di Bologna - sede di Ravenna;



Il logo di Victor de Sanctis sulla pizza con il filmato del campionato europeo di caccia subacquea svoltosi a Bastia, in Corsica, nel 1956.

la Cineteca di Bologna, e: Folco Quilici per HDS ITALIA.

Ora, dopo due anni di preparazione ed aver trovato un piccolo finanziamento, si è dato inizio il 21 ottobre 2003 al lavoro vero e proprio di catalogazione delle pellicole, lavoro che sarà portato avanti per tre mesi dalle dottoresse Laura Dalmonte e Katia Berti, stagiste universitarie, che hanno predisposto, su indicazioni dell'Università, dell'Archivio Cinematografico e della Cineteca di Bologna, una specifica scheda elettronica.

Dopo questa prima fase di inventariazione del fondo, se si troveranno i finanziamenti necessari, si procederà ad una prima valutazione delle condizioni di conservazione, in vista di successivi interventi di catalogazione, tutela e valorizzazione.

Tesi su Victor de Sanctis

Una studentessa dell'Università di Ravenna, coinvolta nel progetto di recupero dei filmati del Fondo Victor de Sanctis, sta preparando la tesi di laurea su questo personaggio, quasi sconosciuto alla maggior parte di noi.

Se qualcuno ha conosciuto Victor de Sanctis e

desidera aiutarla nella stesura della tesi, raccontandole del suo rapporto di amicizia col personaggio, dandole foto od informazioni, le sue coordinate sono:

Laura Morazzini tel. 333.9517.382 - klimt1980@hotmail.com



Le stagiste dell'Università di Ravenna: Katia Berti (sn) e Laura Dalmonte (dx) intente al lavoro di inventariazione del "Fondo de Sanctis" nella sala climatizzata della Provincia di Ravenna. Sulla scaffalatura una parte delle pellicole. (Foto F. Rambelli)

ANTIBES 2003 CON I SOCI HDSI

di Faustolo Rambelli

Anche quest'anno si è volto ad Antibes Juan-les Pins il Festival Mondial de l'Image Sous-marine, il 30° per l'esattezza, che ha visto, ancora una volta, la numerosa partecipazione di concorrenti ed espositori italiani, presenti anche in alcune giurie, tra i quali ci gratifica citare i seguenti soci HDSI.

Giudo Picchetti nella giuria film;

Andrea Ghisotti, (coautore con Angelo Mojetta), tra i concorrenti del libro dell'immagine subacquea con il volume "Merveilles des fonds sous-marins, les plus beaux sites de plongée"

Settimio Cipriani tra i concorrenti fotosub;

Domenico Drago tra i concorrenti diaporama con "Addio a Parigi"

Pierluigi e Fulvia Bortoletto della ILMIA SUB di Savona (e Gianni Bacino) tra i concorrenti diaporama con "Divertimento" e "L'uomo che camminava in fondo al mare";

Andrea Giulianini tra i concorrenti diaporama con "What a wonderful world";

PROTECO, NAUTIEK, ECO-LINE, FOTO-LEONE, e **MONDO SOMMERSO** tra gli espositori.

All'opera di Domenico Drago è stato assegnato il primo premio della sua categoria il "Plongeur d'or" mentre a Pierluigi e Fulvia Bortoletto (e Gianni Bacino) è stato assegnato il secondo premio, il "Plongeur d'argent" per l'opera "L'uomo che camminava in fondo al mare".

Entrambi i lavori sono stati riconosciuti meritevoli non solo per le immagini ma anche per il testo sottoriportato.

A costoro desideriamo esprimere tutta la nostra ammirazione per il brillante risultato ottenuto. Non dobbiamo tra l'altro dimenticare che, ad Antibes:

Domenico Drago aveva già vinto:

nel 1996 il plongeur d'oro con "Il mare infinito" nel 1999 la targa per la miglior colonna sonora per "Ode alle vigne del mare"

nel 2000 il plongeur di bronzo con "La follia del colore"

nel 2003 il plongeur d'oro con "La strada del mare"

mentre i Bortoletto:

nel 1996 erano stati premiati per il migliore adattamento musicale del video "Florida Suite"

nel 2001 avevano vinto il plongeur d'argent con "Bludream".

Alla manifestazione era presente il presidente HDS USA, Leslie Leaney con la moglie Jill mentre chi scrive ha avuto un incontro con ... presidente di HDS France, sorta nel 2002, al fine di sviluppare i rapporti di collaborazione tra le nostre due associazioni.

Testo del videorama "Addio a Parigi" che Domenico Drago ha composto assemblando versi estratti da diverse poesie di Pablo Neruda.

Che bella la Senna, fiume abbondante con i suoi alberi cinerini, le sue torri e le guglie.

Parigi, ...antica opera di ragno, ...tra il tempo del fiume che cammina...e il tempo inginocchiato in Notre-Dame,...

E io che vengo a fare qui?...

Ho tanto da fare in patria...e a quest'ora m'attende quel mare che conosce...le mie sventure, la mia felicità, i miei dolori,...

Mi piaceva crescere col mattino, gonfiarmi a piena gioia di sole, di sale, di luce marina e d'onda...

...ricordo i pesci bruniti, le murene velenose, i banchi di pesci vestiti d'incendio e d'arcobaleno,...

...forme che scivolano sotto l'epidermide del mare, lampeggiamenti d'argento sommerso...

...pesci luttuosi, pesci ogivali, pesci di firmamento inghirlandato,...

...pesci con tanti nei risplendenti, pesci che corrono come brividi,...

...e i polpi seri e compassati, metallici, con innumerevoli occhi, gambe, ventose e conoscenze.

E io che venni a fare qui?

Come arrivai da queste parti?



Domenico Drago posa col suo "plongeur d'or 2003" assegnatogli per la sua opera "Addio a Parigi" con gli amici HDSI: Enzo Cicognani (sn) (plurivincitore ad Antibes negli anni passati) con la moglie Antonietta ed Mauro Pazzi (dx) (campione italiano 2001 fotosub a squadre, nonché presidente del "G.S. Sub Delphinus" di Ravenna che nel 2004 festeggerà il cinquantenario) con la moglie Silvia.



Pierluigi e Fulvia Bortoletto (sn.), vincitori del "plongeur d'argent" per la loro opera "L'uomo che camminava in fondo al mare", assieme ad Enzo Cicognani (dx).

Io a questo punto vi saluto, torno alla mia casa dentro i miei sogni,...

così posso lavorare tra le cose che amo: con una inebriante felicità marina...

Addio Parigi, naviglio azzurro, mare amoroso, addio...

torno a respirare radici...

il mio indirizzo è vago, vivo in alto mare...

...la mia casa ha mare e quando viene la notte, il mare si veste di bianco e di verde...

poi la luna nella spuma sogna come fidanzata marina...

Testo del videorama "L'uomo che camminava in fondo al mare" che Fulvia Rescazzi Bortoletto ha composto per sottolineare le immagini dell'affascinante mondo rude e romantico dei palombari.

Solo oggi abbiamo a disposizione i mezzi e le conoscenze che ci permettono di valutare le difficoltà ed i rischi che venivano affrontati dagli ardentosi uomini che si immergevano affidando la loro vita nelle mani degli assistenti, facendo conto soprattutto sulle proprie capacità ed esperienze. Una breve leggenda sottolinea lo scorrere di immagini d'epoca e attuali che tra colore e bianco e nero, ci propongono un affascinante mondo rude e romantico, ormai superato dalle tecniche moderne.

Il mare, inesauribile fonte di misteri, ha da sempre alimentato nell'immaginario umano l'idea di inquietanti mondi sommersi.

I palombari, sagome dalla testa di rame, piedi di piombo e finimenti in cuoio, che si muovevano lentamente fino a scomparire sotto la sua superficie, hanno contribuito ad incrementare queste immagini.

Gli abitanti delle terre che si affacciano sul mare,



Giancarlo Bartoli della PROTECO (sn) e Jean de Grot della NAUTIEK (dx) nel loro stand.

si tramandarono molte storie che li raccontano impegnati in lotte con enormi piovre, squali voraci o incantati da meravigliose e seducenti sirene.

Il vero mestiere del palombaro che nella realtà era meno fantastico, tuttavia per il fatto che fosse molto pericoloso, era carico di sfumature leggendarie, i suoi assistenti lo seguivano fedelmente.

Chi ha assistito alla preparazione di un Palombaro, può aver avuto la sensazione di trovarsi davanti all'emozionante cerimonia della vestizione dei cavalieri del medio evo.

Chi si immergeva, affidava la propria vita alle mani degli assistenti che gli inviavano l'aria vitale, ma anche alla propria abilità.

"L'arte del palombaro", che può ricordare una danza sottomarina, era un vero combattimento: si lavorava con un gioco di equilibri per evitare i rischi dovuti alla pressione: ci si batteva sovente con la morte stessa.

Superata dalle attrezzature e tecniche moderne, oggi di questa antica arte non è rimasto che il romantico ricordo.

"...amava il mare da sempre e sperava di riuscire un giorno ad immergersi per entrare in quel mondo sconosciuto.

Aveva sedici anni e lavorava come operaio presso un'impresa di costruzioni marittime.

Il destino gli presentò l'opportunità che aveva sempre sognato.

Bisognava sostituire uno degli uomini che lavoravano sott'acqua e gli venne chiesto se se la sentiva. Era molto rischioso, beninteso, ma con il cuore in gola, accettò.

Gli diedero alcune istruzioni, e dopo la preparazione, eccolo scendere la scaletta. In breve tempo, il suo destino lo rese uno dei migliori e più famosi palombari.

Aveva camminato sul fondo marino sei chilometri durante una giornata di lavoro, per seguire il cavo che doveva riparare.

Diceva che un bravo palombaro doveva saper fare di tutto: gettare il calcestruzzo, tagliare con il cannello, ma anche trasformarsi in artificiere, se necessario.

Varie volte partecipò al recupero di relitti particolarmente difficili.

Un giorno, una triste fatalità gli impedì di tornare in superficie.

Secondo la storia che si racconta, potrebbe non essere morto, ma semplicemente rimasto sul fondo del mare che amava tanto: cammina ancora, là sotto.

Era il solo a saperlo fare così bene.

Durante le notti in cui la luna sparge la sua luce sul mare, lasciando libera di correre la nostra immaginazione, dietro la scia luminosa si potrà vedere una

figura scura, che scivolerà lenta, tra migliaia di minuscole bollicine d'aria, fino a scomparire nel profondo del mare. "...

Un omaggio a tutti coloro che ...

"erano persone semplici, umili, che con le loro gesta, hanno resi eterni l'ardimento, il lavoro, il genio e la poesia".



Leslie Leaney (dx), presidente HDS USA con Faustolo Rambelli (sn) davanti al poster di Antibes 2003.



Domenico Drago festeggia con gli amici il suo IV° "plongeur" tralasciando per un attimo, in un momento di estrema felicità, il suo innato "fair-play" per il classico, intramontabile, collo di bottiglia.

RICORDO DI LEO BONIVENTO FERRO

Il Comandante Leo Bonivento Ferro, nato a Chioggia (VE) nel 1925 e recentemente scomparso, fece parte dei mezzi d'assalto della Marina Militare durante la seconda guerra mondiale.

Negli anni successivi, la sua passione per la subacquea lo portò ad interessarsi di archeologia subacquea, con la partecipazione a numerose spedizioni e scoperte di siti, nonché a recuperi di reperti, tra cui le statue di Baia; ma soprattutto dedicò con entusiasmo gran parte della sua vita di subacqueo all'attività didattica, a partire dagli stage con Duilio Marcante negli anni sessanta, e assumendo poi vari incarichi, come quello di segretario e poi presidente fino al 2000 dell'Associazione Nazionale Istruttori Subacquei.

In sua memoria pubblichiamo un breve ricordo della moglie, signora Enza.

25 giugno 2003

A LEO BONIVENTO FERRO

La fine della mia vita, della mia felicità e del mio focolare inizia da questo giorno: un numero marchiato a fuoco nel mio piccolo cuore di donna e di moglie.

In un torrido mese di giugno improvvisamente è disceso il gelo dell'inverno dentro di me ed il vento freddo ha spazzato via tutti i ricordi più belli del mio tempo vissuto con Te, mio adorato Leo, in un turbinio di foglie secche gettate via in un lungo viale solitario.

Rivedo tra le lacrime, anno dopo anno, la nostra



vita vissuta sempre insieme, fatta di amore e di unione.

Ora più che mai apprezzo la tua grandezza interiore, il tuo altruismo, ma soprattutto la tua bontà.

Ti rivedo sereno ed allegro ridere e scherzare con i tuoi amici più cari e fidati e mi rattristo pensando a quelli che hanno osato tradirti, poiché tu non hai mai meritato di essere colpito alle spalle, in quanto leale ed aperto con tutti.

Ho sempre ammirato la tua figura di gigante buono, ho goduto della maestosa sicurezza che mi davi, ti rivedo fiero e sicuro quanto ti tuffa-

vi nell'acqua con le tue bombole mentre, grande maestro, impartivi lezioni ai tuoi ragazzi del tuo sport preferito.

Hai ricevuto grandi riconoscimenti anche a livello europeo per le tue doti sportive e manageriali, meritando plauso e stima da tutti. Per questo sono fiera di aver vissuto i nostri anni sempre felice alla tua ombra.

Ora, dalla profondità del mare che amavi tanto, sei salito in Alto senza perderti. Io, nelle notti a venire, volgendo lo sguardo verso il cielo, cercando tra mille stelle, ti ritroverò in quella più grande e più radiosa di tutte.

Tu, con la tua luce illumina e lenisci il mio dolore, attenua le mie lacrime, accendi di serenità la mia solitudine, proteggi gli amici che ti amano e che vivranno nel prezioso ricordo della tua immagine.

Tua ENZA

COMUNICATO HDSI

Si invitano i soci che ancora non lo avessero fatto a versare la quota associativa per il 2004 (€ 50.00) e, qualora ne fossero in possesso, a

comunicare il loro indirizzo e-mail, in modo da poter essere inseriti nella mailing list HDSI.

LA BIBLIOTECA DELLA HDSI

a cura di Vincenzo Cardella e Francesca Giacché

LIBRI ACQUISTATI O RICEVUTI IN DONAZIONE PER LA BIBLIOTECA MUSEALE:

Autore	Titolo	Editore	Anno	Acquisizione
Grecchi Glauco, Balestrazzi Eugenio	I molluschi e l'uomo	Albero Perdisa	2002	D Alberto Perdisa Editore
Rebikoff Dimitri	Aviazione sottomarina	Calderini	1969	D Cappellano Pippo
Passerini di Finale Rodolfo (a cura) - F.I.N. Sez. Salvamento	Nuoto per salvamento Primi soccorsi	NEMI	1979	D Cardella Salvatore
Brunamontini Giuseppe (a cura)	Mare, miti, mostri, misteri, segreti, battaglie, avventure	Mondadori	1978	A HDS Italia
Bucher Raimondo	Una vita in fondo al mare	Nardini	1984	A HDS Italia
Colosi Giuseppe	Le meraviglie del mare	SEI	1958	A HDS Italia
Cousteau Jacques-Yves	Il mondo silenzioso	Mondadori	1971	A HDS Italia
Cousteau Jacques-Yves et alii.	Gli Oceani - n.10 Vol.	Fabbri	1972	A HDS Italia
Grenet F. E.	Arte marinaresca ristampa anastatica, 1883	Gribaudo	2002	A HDS Italia
Salgari Emilio	La perla sanguinosa	Fabbri	1968	A HDS Italia
1 Sjomilitaere Distriktskommando	Dykkerreglement for mariuen 1915 (Norwegian military diving rules from 1915) Facsimile	Norsk Dikkehistorisk Forening	2003	D HDS Norway
Manfredini Lorenzo	Apnea consapevole Disciplina mentale e corporea	Manfredini Lorenzo	2002	D Manfredini Lorenzo
Manfredini Lorenzo	Apnea consapevole Training mentale e Apnea	Manfredini Lorenzo	2003	D Manfredini Lorenzo
Società Italiana di Biologia Marina	Biologia marina mediterranea Atti del XXVI congresso Vol. 3 - fasc. 1 - Sciacca (AG) 22-27 Maggio 1995	Erredi Grafiche Editoriali	1996	D Olschki Alessandro
Società Italiana di Biologia Marina	Biologia marina mediterranea Atti del XXXI congresso Vol. 8 - fasc. 1 - 2001 (Parte Prima) Sharm el Sheikh 13-20 Maggio 2000	Erredi Grafiche Editoriali	2002	D Olschki Alessandro
Società Italiana di Biologia Marina	Biologia marina mediterranea Atti del XXXII congresso Vol. 9 - fasc. 1 - 2002 (Parte Seconda) Numana 4-9 Giugno 2001	Erredi Grafiche Editoriali	2002	D Olschki Alessandro
Società Italiana di Biologia Marina	Biologia marina mediterranea Lavori presentati al 7 CARAH Vol. 9 - fasc. 2 - 2002 Sanremo, Liguria, Italy 7-11 Ottobre 1999	Erredi Grafiche Editoriali	2002	D Olschki Alessandro
Hickson Sydney J.	La vita nei mari	F.lli Bocca	1903	D Rambelli Faustolo

PRESENTAZIONE "HDS, ITALIA"

Lo scopo dell'HDS, ITALIA, associazione senza fini di lucro, costituita nel 1994, è sintetizzato all'articolo 3 dello statuto, in linea con gli orientamenti internazionali, che recita: "L'associazione ha lo scopo di: 4 - Promuovere la conoscenza della storia della subacquea nella consapevolezza che la stessa è una parte importante e significativa dello sforzo tecnologico compiuto dai nostri avi, e che si compie tuttora, sulla strada della conoscenza umana"

La nostra attività, per diffondere la cultura della conoscenza della storia della subacquea, consiste in:

a) pubblicazione di 3-4 numeri all'anno della rivista **HDS NOTIZIE**;
 b) organizzazione annuale di un **"CONVEGNO NAZIONALE SULLA STORIA DELL'IMMERSIONE"**. Il primo si è tenuto nel 1995 a La Spezia presso il Circolo Ufficiali della Marina, il secondo nel 1996 a Viareggio, il terzo il 31 ottobre 1997 a Genova presso l'Acquario, il quarto a Marina di Ravenna il 15 novembre 1998, il quinto a Milano il 6 novembre 1999 e il sesto a Rastignano (BO) il 25 novembre 2000, il settimo si è svolto a Roma il 10 novembre 2001, l'ottavo si è tenuto sabato 3 maggio 2003 a Viareggio, in concomitanza con la 3ª edizione del premio Internazionale Artiglio.

c) formazione di una **biblioteca e videoteca** relativa all'attività subacquea;

d) realizzare **mostre ed esposizioni itineeranti** di materiale subacqueo;

e) organizzare **stage da palombaro sportivo**;

f) creare uno o più **MUSEI** dedicati all'attività subacquea.

Obiettivo questo, che, è stato realizzato a Marina di Ravenna dove, con l'appoggio di Comune, Provincia, Enti ed Organizzazioni locali è nato il Museo Nazionale delle Attività Subacquee, inaugurato il 14 novembre 1998, al momento prima ed unica realtà di questo genere in Italia ed una delle poche nel mondo.

g) bandire con cadenza annuale il Concorso per filmati e video "Un film per un museo". Questa iniziativa ha lo scopo di conservare nella cineteca museale, classificare e portare alla ribalta internazionale le opere e le documentazioni di tanti appassionati, molti dei quali hanno fatto la storia della cinematografia subacquea. Si vuole in questo modo evitare che, esaurita la momentanea glorificazione dei consueti premi e manifestazioni, lavori altamente meritevoli svaniscano di nuovo nell'anonimato anziché entrare nella storia. L'HDS, Italia non è legata ad alcuna federazione, corporazione, scuola, didattica, editoria: vuole essere, semplicemente, il punto d'incontro di tutti gli appassionati della subacquea che hanno a cuore il nostro retaggio, la nostra storia, le nostre tradizioni e far sì che tutto questo non sia dimenticato, ma sia recuperato, divulgato, conservato.

Gli interessati/appassionati possono farsi soci, e sostenere così con la loro adesione la nostra attività, compilando la "scheda di iscrizione" ed inviandola a:

HDS, ITALIA - Via IV Novembre, 86A
 48023 Marina di Ravenna (RA) - Tel. e fax 0544-531013
 Cell. 335 5432810 - e-mail: hdsitalia@racine.ra.it
 www.hdsitalia.com

SCHEDA DI ISCRIZIONE (fotocopiare)

Desidero e chiedo di associarmi alla HDS, ITALIA di cui accetto lo Statuto

Nome Cod. Fisc.

Indirizzo CAP Città (.....)

Tel. ab. Tel. uff. Fax

e-mail www.....

Professione

interesse nell'HDS, ITALIA

desidero non desidero che il mio nome ed indirizzo appaiano nell'elenco soci

effettuo il pagamento come segue:

CATEGORIA DI SOCIO (sbarrare)

	Socio ordinario		Socio sostenitore	
- Persona	<input type="checkbox"/> € 50,00	} € 40,00 iscrizione + € 10,00 HDS notizie	<input type="checkbox"/> € 250,00	} € 240,00 iscrizione + € 10,00 HDS notizie
- Istituzione	<input type="checkbox"/> € 50,00		<input type="checkbox"/> € 250,00	
- Società	<input type="checkbox"/> € 50,00		<input type="checkbox"/> € 250,00	

Quota associativa annuale (sbarrare): Assegno allegato Pagata a vostra banca CCP 12000295

Pagare a

THE HISTORICAL DIVING SOCIETY, ITALIA
 V.le IV Novembre 86/A - 48023 Marina di Ravenna (RA)
 tel. e fax 0544-531013 - cell. 335-5432810

Banche:

UNICREDIT BANCA 48023 Marina di Ravenna (RA) CIN C - ABI 02008 CAB 13105 - CC 3150113	CASSA DI RISPARMIO 48023 Marina di Ravenna (RA) ABI 06270 CAB 13139 - CC 7803
--	--

Data

Firma

Rinaldi Attilio	Tra sabbie e scogliere	Pietroneno Capitani 2003	D	Rinaldi Attilio Editore
Giannaccini Boris	I Palombari viareggini	Pezzini Editore	2003	D Sodini Francesco


Folco Quilici

I SERPENTI DI MELQART

Ed. Mondadori, 2003, pp. 305, € 17.00

Folco Quilici in questo suo nuovo romanzo (avvalendosi parzialmente anche della consulenza di esperti dell'HDSI) fonde l'avventura della ricerca sottomarina con pagine altrettanto avventurose, delle prime navigazioni su lunghe distanze. Leggendo il romanzo ci si chiede a quando risale la scoperta dell'America. È stato Colombo il genovese o Erik il vichingo a superare per primo il fiume Oceano? O forse alcuni marinai fenici, navigatori tanto esperti quanto audaci? È un interrogativo che colpisce con forza alcuni esploratori subacquei perché (narra il romanzo) sul fondo di una grotta sottomarina dell'isoletta di Teimada, al largo delle coste brasiliane, viene filmata una statuetta che dovrebbe rappresentare Melqart. Il dio fenicio (Ereole e Nettuno insieme), protettore degli uomini coraggiosi. Teimada, una piccola Atlantide, custodisce quell'unico, inestimabile tesoro. Il suo recupero, però, a causa della fragilissima natura vulcanica di quello scoglio sperduto nell'Atlantico, può essere

affidato soltanto a uno specialista che sia in grado di valutare se il reperto sia autentico o se una raffinata truffa archeologica. Ancora una volta Marco Arnei accompagnato dall'ombra amica di Juv Manunzi, i due archeosub che i lettori di Quilici ben conoscono, affrontano un'avventura che presto si rivelerà più rischiosa e complessa di quel che prometteva. Maestro di avventure sottomarine, Folco Quilici percorre con passione le antiche strade del romanzo tracciate dagli autori dei thriller più emozionanti. Sfida all'ignoto dei primi esploratori, grande come il coraggio dei moderni archeosub. Il fascino di miti dimenticati restituisce al lettore un libro nuovo, che ci racconta di un altro mistero del mare, e ci parla della sua libertà.



NAUTIEK
STANDARD DIVING EQUIPMENT
 Van Polanenpark 182,
 2241 R W Wassenaar,
 Holland
 Tel. (+) 31 70 511 47 40
 Fax (+) 31 70 517 83 96
www.nautiekdiving.nl
nautiek@wxs.nl



Comune di Ravenna



MUSEO NAZIONALE DELLE ATTIVITÀ SUBACQUEE

Marina di Ravenna (RA) - Viale IV Novembre, 86/A

ORARI MUSEO maggio • settembre: mercoledì e giovedì dalle ore 21,00 alle ore 23,00
ottobre • aprile: sabato e domenica dalle ore 15,00 alle ore 18,00

*Su appuntamento per gruppo in qualsiasi giorno/arario. Si consiglia prima della visita di chiedere conferma
tel. 335.5432810 • fax 0544.531013 • hdsitalia@racine.ra.it • www.hdsitalia.com*

BLUE DREAM

CHARTER E SERVIZI PER LA NAUTICA

