

Sommergibile Pietro Calvi (CV)

http://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/mezzi/mezzi-storici/Pagine/Smg/calvi_01.aspx

Sezione Sommergibili Oceanici

Classe Pietro Calvi

Pietro Calvi (1°)

Cantiere: O.T.O. Muggiano, (Spezia)
Impostazione: 20.07.1932
Varo: 31.03.1935
In servizio: 16.10.1935
Affondato: 15.07.1942
Radiazione: 18.10.1946

Dislocamento: in superficie: 1.530,35 t
in immersione: 2.032,61 t

Dimensioni: Lunghezza: 84,30 m
Larghezza: 7,71 m
Immersione: 5,14 m

Apparato motore: di superficie:
2 motori Diesel FIAT
Potenza 4.400 hp (3.238 kW)
subacqueo:
2 motori elettrici di propulsione San Giorgio
Potenza 1.800 hp (1.324 kW)
2 eliche

Velocità: max in superficie: 17,0 nodi
max in immersione: 8,0 nodi

Autonomia: in superficie
5.600 miglia a 14 nodi - 11.400 miglia a 8 nodi (in sovraccarico)
in immersione
7 miglia a 8 nodi - 120 miglia a 3 nodi

Armamento: 4 tls AV da 533 mm
4 tls AD da 533 mm
16 siluri da 533 mm (8 a prora e 8 a poppa)
2 cannoni da 120/45
2 mitragliere binate da 13,2 mm, 6.000 proiettili

Profondità di sicurezza: 100 m

Equipaggio: 7 ufficiali, 60 tra sottufficiali e marinai

Costituiva una classe, di 3 unità, assieme ai gemelli "[Finzi](#)" e "[Tazzoli \(1°\)](#)". Sulla base delle esperienze acquisite con la classe "Balilla", nel 1932 fu impostata una nuova classe di battelli da grande crociera presso i cantieri del Muggiano, adottando il doppio scafo totale con l'involucro interno cilindrico raccordato agli estremi a tronchi di cono chiusi da calotte emisferiche. Le casse emersione, rapida, assetto erano sistemate nell'interno dello scafo resistente; il combustibile era suddiviso, in parte in depositi interni ed in parte negli interspazi degli avviamenti fra i doppi fondi laterali.

Il progetto iniziale prevedeva la sistemazione di un motore ausiliario come per i "Balilla"; tale motore, che avrebbe ulteriormente aumentata la già elevata autonomia in superficie, non venne però sistemato per motivi contingenti. Sul solo Tazzoli vennero installati nell'intercapedine poppiera due tubi lanciamine contenenti 14 ordigni. La nuova **classe** il cui eponimo era il "**Calvi**", fu realizzata in 3 esemplari che risultarono la miglior espressione italiana dell'incrociatore sommergibile, tanto da ottenere lusinghieri successi nel 2° conflitto mondiale.

Furono fatte diverse ipotesi di progettazione, anche avveniristiche, tra cui quella di un battello con velocità massima di 21 nodi in superficie ed un'altra di scafo costruito con sezioni sferiche invece delle tradizionali ordinate, conosciuto come progetto "Galeazzi". I "Calvi" furono all'avanguardia anche per le sistemazioni di sicurezza, risultando tra i primi battelli italiani ad imbarcare il sistema di fuoriuscita "Giolimi-Arata" e la vasca "Belloni".

Complessivamente i "Calvi" fornirono ottime prestazioni, anche se il pesante logorio imposto dalla guerra ne diminuì rapidamente l'efficienza.

Nel 1935 le unità costituirono la Seconda Squadriglia (insieme con il Fieramosca) dipendente dalla Prima Flottiglia di La Spezia.

Dopo la costituzione dei Gruppi Sommergibili, all'inizio del 1936, passarono alle dipendenze del Quarto Gruppo (Taranto) riuniti nella Prima Squadriglia insieme con Glauco ed Otaria. La loro dislocazione fu però spesso fuori della sede di assegnazione, specialmente per il Calvi ed il Finzi. Nel 1936 Finzi e Tazzoli compirono una crociera nel Dodecaneso toccando, sulla via del ritorno, i porti dell'Africa Settentrionale italiana; il Calvi ne fece una di minore durata fino a Tripoli. Durante la guerra di Spagna, fra il dicembre 1936 e l'agosto 1937, le tre unità effettuarono cinque missioni speciali per la durata complessiva di settanta giorni.

Nel 1938 i tre "Calvi" passarono alle dipendenze del Primo Gruppo Sommergibili (La Spezia), organicamente assegnati alla 15^a Squadriglia costituita con le unità del massimo dislocamento (3 "Calvi", 4 "Balilla" e il Fieramosca); nel 1939, nel quadro del riordinamento delle squadriglie, i tre "Calvi" costituirono, insieme con il Fieramosca la 12^a Squadriglia, sempre dipendente dal gruppo di La Spezia. Il Finzi ed il Tazzoli, nel 1939, compirono una crociera rispettivamente nei porti spagnoli della Biscaglia ed in quelli mediterranei della Spagna.

Subito dopo lo scoppio del secondo conflitto mondiale il Finzi ed il Calvi effettuarono ciascuno una missione di guerra al traffico in Atlantico presso le Canarie con partenza da e rientro in porti metropolitani: nello stesso periodo il Tazzoli effettuò due brevi missioni di agguato in Mediterraneo. Il Finzi fu la prima unità subacquea che abbia forzato lo Stretto di Gibilterra durante il conflitto: l'esperienza così acquisita fornì utili indicazioni per i passaggi che seguirono.

Partì dalla Spezia il 3 luglio 1940, forzò lo Stretto di Gibilterra al comando del capitano di corvetta Giuseppe Caridi, nella notte tra l'8 e il 9 luglio, randeggiando la costa africana in superficie, entrò nell'oceano Atlantico senza difficoltà. Si portò nelle acque di Madera ed effettuò una ricognizione nella rada di Funchal.

Nella notte fra il 1° e il 2 agosto attraversò nuovamente lo Stretto di Gibilterra ed il 6 agosto giunse

alla Spezia. Il 1° ottobre partì dalla Spezia per la seconda missione atlantica. Giunto in prossimità dello Stretto, si immerse per effettuare l'attraversamento in immersione.

Durante la navigazione si manifestò un improvviso anomalo appesantimento ed il Calvi precipitò alla quota di 143 metri (la quota operativa prevista era di 100 metri) senza tuttavia subire danni.

Anche durante la seconda missione il Calvi non venne in contatto con unità nemiche. Arrivò a Bordeaux il 3 ottobre. Il 3 dicembre 1940, al comando del capitano di corvetta Caridi, il Calvi lasciò Bordeaux per portarsi a ponente dell'Irlanda. Il 20 dicembre, dopo un lungo combattimento, affondò il piroscafo armato britannico Carlton, di 5.162 tsl. Il 26 dicembre riuscì, nonostante le proibitive condizioni del mare, a portarsi a distanza di lancio di un mercantile di circa 10.000 tsl. Dopo il lancio di un siluro, venne udita una violenta esplosione; tuttavia l'esito dell'attacco è incerto.

Il 7 dicembre 1941, al comando del capitano di corvetta Emilio Olivieri, il Calvi partì da Bordeaux per soccorrere i naufraghi dell'incrociatore ausiliario tedesco Atlantis e della nave rifornitrice tedesca Python.

Durante una successiva missione (marzo 1942) al largo delle coste brasiliane, attaccò il piroscafo da carico britannico Huntington di 10.946 tsl, senza colpirlo; il 29 marzo affondò il piroscafo britannico Tredinnick, di 4.589 tsl. Il 31 marzo, al largo di Capo Orange, affondò con il siluro ed il cannone la petroliera statunitense Mac Cobb di 7.452 tsl. L'8 aprile affondò, con il siluro ed il cannone, la petroliera statunitense Eugene V. R. Thayer di 7.138 tsl. L'11 aprile affondò il mercantile Balkis, di 2.261 tsl, ed il giorno successivo silurò ed affondò il mercantile Ben Brush, di 7.691 tsl. Rientrò a Bordeaux dopo 53 giorni di missione.

Al comando del capitano di fregata Primo Longobardo, il 2 luglio 1942 il Calvi partì da Bordeaux per portarsi nel Mar dei Caraibi. Il 15 luglio 1942, individuato un convoglio, si portò all'attacco. Intercettato dall'unità di scorta Lulworth, fu costretto ad immergersi e venne sottoposto a lancio di bombe di profondità che provocarono alcuni danni alle apparecchiature di bordo. Un secondo lancio risultò molto più preciso e provocò gravi danni e pericolose infiltrazioni d'acqua. Il Calvi fu così costretto ad emergere e, proprio durante la manovra di emersione, venne centrato da una terza scarica di bombe che provocarono altri danni ingenti. Fortemente sbandato, con morti a bordo, macchinari in avaria e circondato dalle unità avversarie, il Calvi cercò di mettere i motori a tutta forza per allontanarsi e contemporaneamente aprì il fuoco con il cannone poppiere. Illuminato dal Lulworth, il sommergibile venne sottoposto ad una pioggia di proiettili che causarono altri morti ed ulteriori gravi danni. Non ancora domato, il Calvi, in un disperato tentativo, lanciò una coppia di siluri poppiere, che tuttavia non andarono a segno. Il combattimento durò a lungo; il Lulworth cercò di speronare per ben tre volte il battello che riuscì sempre a manovrare in tempo. Durante il terzo tentativo di speronamento, il Calvi venne violentemente urtato nella zona poppiere e gli vennero irrimediabilmente lesionate le eliche. Solo allora esso venne autoaffondato dai superstiti.

Scomparve così il glorioso Calvi, portando con sé gran parte dell'equipaggio, compreso il comandante Longobardo cui fu conferita la M.O.V.M.; erano sopravvissuti solamente 35 uomini. Complessivamente il Calvi aveva compiuto sette missioni in Atlantico ed aveva affondato sei navi mercantili per complessive 50.549 tsl.