

NULLA VIRTUS
VERITATE POTIOR

BOLLETTINO D'ARCHIVIO

DELL'UFFICIO STORICO
DELLA MARINA MILITARE

Anno XXVIII
2014

F. GAY



BOLLETTINO
D'ARCHIVIO
DELL'UFFICIO STORICO
DELLA MARINA MILITARE

Anno XXVIII
2014

BOLLETTINO D'ARCHIVIO

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Periodico trimestrale - Anno XXVIII- 2014

Editore

MINISTERO DELLA DIFESA

Direttore responsabile

Capitano di Vascello (G.N.) GIOSUÈ ALLEGRINI

Direttore editoriale

Capitano di Fregata Leonardo Merlini

Redazione

Marina Pagano

Luogotenente Luigi Rosito

Archivio

Ersilia Graziani

Claudia Lazzerini

Maria Rita Precone

Alessandra Venerosi Pesciolini

Amministrazione

Direzione di Commissariato M. M.

Via Taormina, 4-00135 Roma

Partita IVA: 02135411003

Cod. Fisc.: 80234970582

Ufficio abbonamenti/vendite:

Via Taormina, 4-00135 Roma

Tel. 06.3680.7240

mail: ufficiostorico.vendite@marina.difesa.it

Direzione e Redazione

Ufficio Storico della Marina Militare

Via Taormina, 4 - 00135 Roma

Registrazione al Tribunale Civile di Roma n. 181 del 1° aprile 1987

La collaborazione alla Rivista è aperta a tutti.

La responsabilità degli articoli in essa pubblicati è lasciata interamente agli Autori.

Alla Direzione non è attribuita che la responsabilità inerente alla morale correttezza delle cose stampate nei riguardi delle patrie istituzioni, della disciplina morale e del rispetto civile

Un fascicolo singolo/ arretrato 6,00 € più spese postali Spedizione in contrassegno

Il Bollettino d'Archivio è consultabile *on line* al sito:

http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/bollettino/Pagine/numeri_bollettino.aspx

Direttore responsabile: 06 3680.7218 Direttore editoriale: 06 3680.7235 Redazione: 06 3680.7239

Archivio 06 3680.7233 Ufficio vendite: 06 3680.7240

Fax 06 3680.7222 E-mail: ufficiostorico.vendite@marina.difesa.it

INDICE

5 *Editoriale*

SAGGI

9 Navi e marinai italiani in Corea
Giuliano Manzari

39 I navigatori. Uomini e navi
Stèphan Jules Buchet

81 Borghese e la Decima nella bufera (1943-1945)
Ezio Ferrante

111 L'attacco dei sommergibili di Betasom dalle Isole Bahama
(febbraio-marzo 1942)
Francesco Mattesini

175 L'intervento dell'aviazione italiana nella seconda battaglia del
Piave
Armando Donato

223 Il trasferimento dei dragamine classe "Alberi" dagli USA all'Italia
nel 1953 e il loro impiego nella Marina Militare
Vincenzo Grienti

ARCHIVIO

- 249 DONAZIONE GIOVANNI AJMONE CAT. DOCUMENTAZIONE
RELATIVA ALLE SPEDIZIONI COMPIUTE IN ANTARTIDE
a cura di *C. Lazzerini, M.R. Precone, A. Venerosi Pesciolini*

Tavola delle abbreviazioni e degli indirizzi telegrafici

Introduzione di *Alessandra Venerosi Pesciolini*

Inventario

Documenti d'archivio

IL TRASFERIMENTO DEI DRAGAMINE CLASSE “ALBERI” DAGLI USA ALL’ITALIA NEL 1953 E IL LORO IMPIEGO NELLA MARINA MILITARE

VINCENZO GRIENTI

La consegna dei dragamine classe “Alberi” dagli Stati Uniti all’Italia

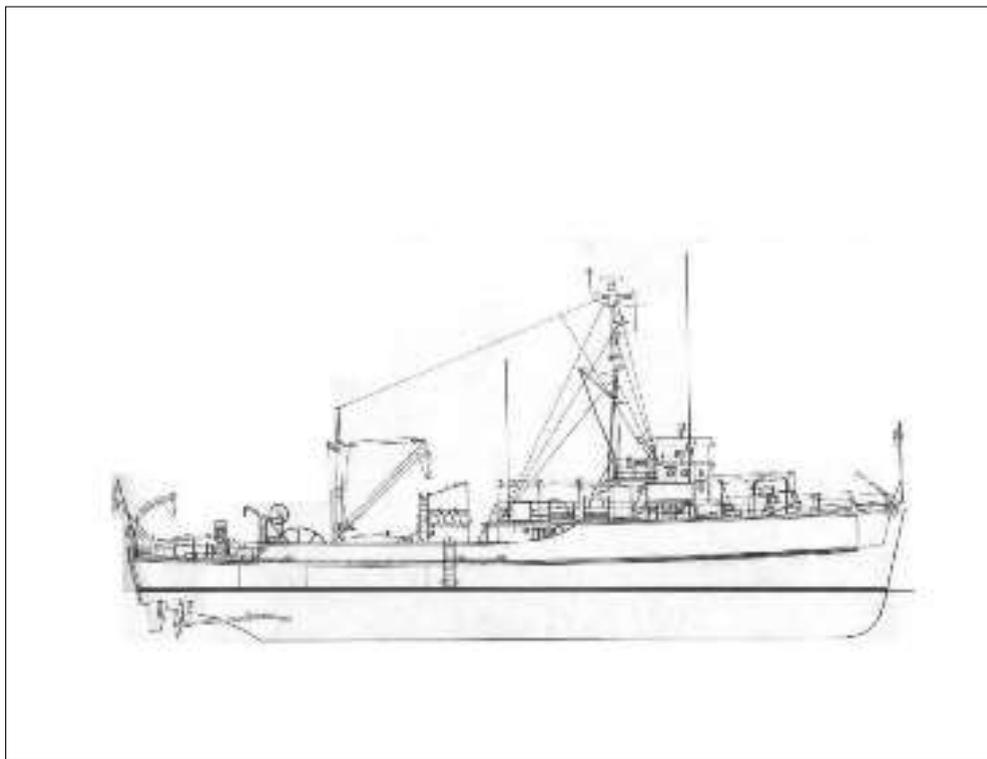
Il 6 agosto del 1953 a New Orleans, in Louisiana, con una solenne cerimonia l’M.H.C. *Abete* e l’M.H.C. *Castagno* venivano consegnati alla Marina Militare. Erano le prime due navi di 17 unità della classe “Abete”, costruite rispettivamente nei cantieri statunitensi di Burger Boat Co. di Manitowoc,⁽¹⁾ nel Wisconsin, e nel cantiere Grebe di Chicago, nell’Illinois.⁽²⁾

I dragamine amagnetici costieri furono costruiti per il dragaggio di mine navali e varati fra il 1952 e il 1957 sulla base del progetto statunitense dei dragamine classe “Adjutant” nell’ambito del *Mutual Defense Assistance Program* (M.D.A.P.) destinato agli alleati degli Stati Uniti, fra cui la Marina Militare.⁽³⁾ Le unità realizzate negli Stati Uniti su specifiche N.A.T.O. furono trasferite via mare nel continente europeo.

(1) F. Bargoni, *Tutte le navi militari d’Italia 1861-2011*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2012, p. 11.

(2) Cfr. Registro Matricolare MHC classe “500” Nave *Castagno* e MHC classe “500” Nave *Abete*, Archivio Ufficio Storico della Marina Militare (AUSMM).

(3) La classe “Alberi” era composta da 36 unità: dai tipi “Agave”, di 19 unità e, appunto, “Abete” di 17 unità.



Disegno di Nave *Abete*, capo classe delle 17 unità ex AMS. cedute dalla U.S. Navy alla Marina Militare.

La partenza dei dragamine avvenne in linea di massima da Norfolk, in Virginia. Le unità costruite sulla costa atlantica partirono circa quattro mesi dopo la data di consegna all'Italia, mentre quelle costruite sulla costa del Pacifico partirono circa cinque mesi dopo il passaggio dalla U.S. Navy alla Marina italiana.⁽⁴⁾ I dragamine classe “Adjutant” furono classificati A.M.S. (Auxiliary Minesweeper Series), cioè dragamine ausiliari, per poi essere riclassificati M.S.C. (Coastal Minesweeper Class), cioè dragamine costieri.

(4) Cfr. *Partenza dagli Stati Uniti dei Dragamine AMS/60 ceduti all'Italia*, Documento dello SMM dell'11 dicembre 1953 in risposta a richiesta di Marisegre del 7 novembre 1953, p. 1 (AUSMM).



Nave *Dottorel*, AMS-72 poi riclassificata MSC-72 e consegnata all'Italia dalla U.S. Navy come Nave *Abete* 5501. (Fonte navsource.org)

La capoclasse Nave *Abete* (M 5501) e Nave *Castagno* (M 5504) – così come si evince dai registri matricolari – furono varate rispettivamente il 17 aprile 1952 e il 7 agosto del 1952.⁽⁵⁾ Le consegne rappresentarono un momento rilevante non solo sotto il profilo dei rapporti tra le due forze armate di mare, ma anche dal punto di vista delle relazioni diplomatiche fra Italia e Usa, secondo quanto conferma una ricerca curata da Patrizia Catani e Roberto Zuccolini per conto del Ministero degli Affari Esteri nel 1990, in cui si fa riferimento proprio alla cerimonia del passaggio dalla Marina statunitense a quella italiana.⁽⁶⁾

(5) Cfr. AUSMM, Registro matricolare MHC classe “500” Nave *Castagno* e MHC classe “500” Nave *Abete*.

(6) *I Fondi Archivistici dei Consolati in Chicago, Cleveland, Denver, New Orleans e S. Francisco conservati presso l'Archivio Storico Diplomatico*, a cura di P. Catani, R. Zuccolini, Roma 1990, p. 313.



2 giugno 1954. Trasferimento del dragamine amagnetico costiero *Pino*, ex statunitense AMS 134 (M 5514), al comando del ten. vasc. Giorgio Cordero di Montezemolo. Il console italiano, barone Ferdinando Quaranta di San Severino, firma i documenti di trasferimento; alla cerimonia presenziano (*da sinistra*), il cap. freg. William Rogers, com.te in 2^a della base navale, il ten. vasc. Renato Schettino, ufficiale navale italiano di collegamento, e il cap. vasc. J.J. Greytak, comandante la base navale statunitense di Seattle. (Fototeca USMM)

La consegna delle prime 17 unità della classe "Alberi" (ne furono poi riprodotte in ulteriori 19 esemplari nei cantieri di Monfalcone,⁽⁷⁾) avvenne alla presenza delle autorità della Marina degli Stati Uniti d'America e a un

(7) La cessione di naviglio originariamente appartenente all'U.S. Navy fu accompagnata dalle cosiddette "off-shore procurements", cioè da commesse per la costruzione presso cantieri nazionali di unità finanziate con fondi statunitensi: un'iniziativa che, oltre a permettere il potenziamento della MM, favorì lo sviluppo di alcuni cantieri italiani (<http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/storianavale/Pagine/anni50.aspx>).

rappresentante del governo italiano. Da quest'ultimo si procedeva al passaggio di consegna al comandante del dragamine, incaricato di procedere al trasferimento in Patria dell'unità assegnatagli. Nel caso di nave *Castagno* il console d'Italia, dott. Enrico Ailland, ricevette dalle autorità U.S.A. la nave, che diede a sua volta in consegna al capitano di corvetta Alessandro Ragusa.⁽⁸⁾

Le unità di questa classe avevano lo scafo monocarena in legno⁽⁹⁾ e materiali amagnetici,⁽¹⁰⁾ mentre l'armamento antiaereo era costituito da due mitragliere da 20/70 mm in un impianto binato, generalmente Browning. L'apparato motore era composto di due motori diesel della General Motors dalla potenza di 900 hp. I motori, accoppiati agli assi portaelica mediante giunto a riduzione, consentivano ai dragamine di raggiungere una velocità di 14 nodi.⁽¹¹⁾

L'approntamento e la navigazione nell'Oceano Atlantico

La prima e impegnativa missione delle unità classe "Abete" fu proprio l'attraversamento dell'Oceano Atlantico fino al Mar Mediterraneo. Una navigazione non facile per tutta una serie di variabili non solo strutturali ma anche indipendenti da uomini e mezzi come le condizioni climatiche durante la navigazione.

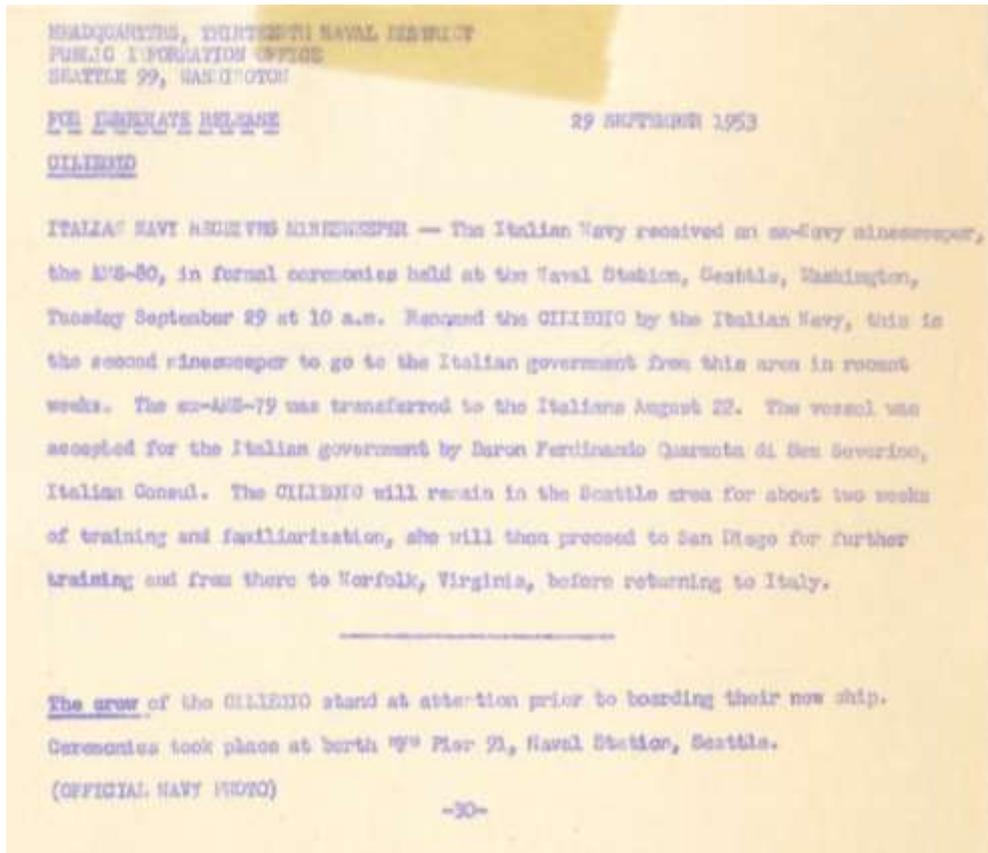
Le due unità che salparono dalla costa statunitense avevano uno scafo in legno della lunghezza di 43,87 m per 8,07 di larghezza e 2,59 m di pescaggio e un dislocamento di 375 t.

(8) AUSMM, *Registro Matricolare* MHC classe "500" Nave *Castagno*, impostata il 16 maggio del 1951, varata il 7 agosto del 1952, l'allestimento iniziò il giorno successivo per poi essere consegnata il 6 agosto del 1953, giorno in cui fu armata a New Orleans, in Louisiana.

(9) Nel 1947, in riferimento ai dragamine con scafo in legno, c'era stato un precedente: furono acquistati dagli Stati Uniti 17 YMS, all'epoca unità di nuova generazione varati nel 1942-1943, che costituiscono la classe "400" o classe "Fiori". Erano dotati di doppio cavo di dragaggio, di apparecchiatura magnetica e acustica. Con il loro inserimento nel Quadro del naviglio militare italiano le capacità operative della Marina italiana ebbero un salto di qualità.

(10) Furono trasferite alla Marina Militare con la seguente classificazione: M 5501 *Abete*, M 5502 *Acacia*, M 5503 *Betulla*, M 5504 *Castagno*, M 5505 *Cedro*, M 5506 *Ciliegio*, M 5507 *Faggio*, M 5508 *Frasino*, M 5509 *Gelso*, M 5510 *Larice*, M 5511 *Noce*, M 5512 *Olmo*, M 5513 *Ontano*, M 5514 *Pino*, M 5515 *Pioppo*, M 5516 *Platano*, M 5517 *Quercia*.

(11) *La flotta italiana*, Vito Bianco Editore, p. 94 sg., 1962.



29 settembre 1953. Quartier generale, Tredicesimo Distretto Navale, Ufficio Informazione Pubblica, Seattle 99. Documento "per immediata pubblicazione" che accompagna la foto dell'equipaggio del *Ciliegio* che rende gli onori prima d'imbarcare sulla nuova nave. (Fototeca USMM)

La traversata inoltre esigeva una serie di attività di approntamento ordinario come per esempio i controlli pre-partenza a cura del nostromo e del direttore di macchine, il rifornimento di gasolio, il riempimento della cambusa posta a centro nave accanto alla cucina e diverse tipologie di medicinali in dotazione al capo infermiere.

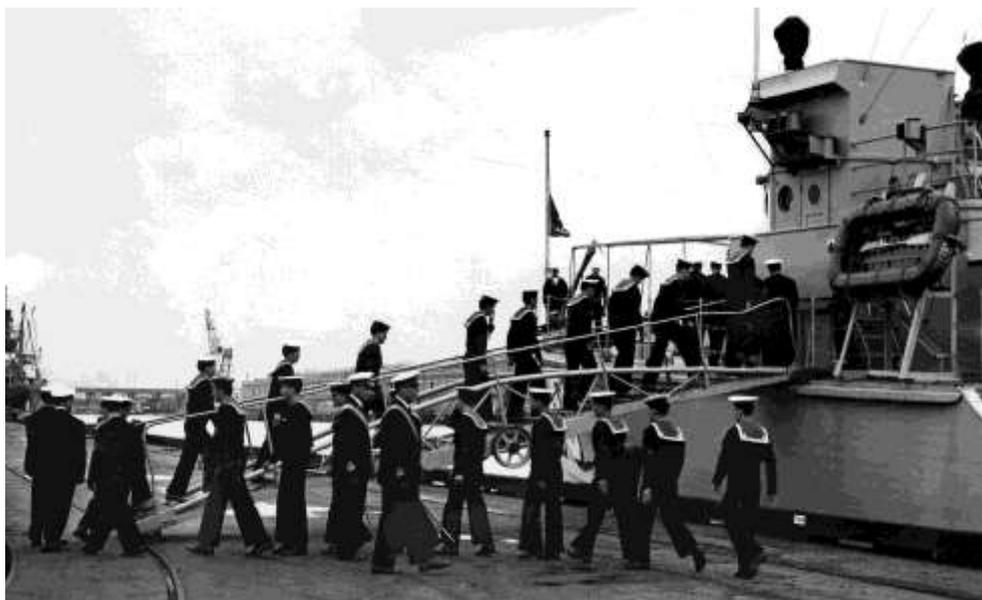
Una misura straordinaria fu la presa a bordo di un cospicuo numero di cunei di legno qualora si fosse presentata l'eventualità di falle. La storia della navigazione atlantica infatti insegnava che durante il trasferimento era possibile imbattersi in forti tempeste se non addirittura uragani da maggio a dicembre.



29 settembre 1953. Stazione navale di Seattle, ormeggio F, molo 91: cerimonia di consegna del dragamine *Ciliegio*. Sull'asta di prora è visibile il jack della Marina statunitense. (Fototeca USMM)

Nell'Ottocento si verificarono casi di affondamento di navi a vapore con scafo in legno, quindi più fragile nell'impatto con le onde durante le tempeste. Inoltre, proprio dall'anno in cui le 17 unità classe "Alberi" effettuarono il trasferimento, il Centro Nazionale per gli Uragani statunitense aveva iniziato a classificare le tempeste oceaniche provocate da venti che superavano i 119 km/h).

Il trasferimento, dunque, oltre che essere un banco di prova utile all'affiatamento dell'equipaggio composto da 38 uomini, comandante e ufficiali compresi, diventò anche l'opportunità per testare sin dalla consegna le reali capacità tecniche e operative di questa tipologia di navi in situazioni logistiche e meteorologiche difficili. In futuro molte di queste unità non si sarebbero mai più trovate a intraprendere lunghe navigazioni oceaniche, considerato l'impiego costiero dei dragamine. Per tale ragione l'approntamento di ciascuna unità fu curato nei massimi particolari.



L'equipaggio del *Ciliegio* sale a bordo della nuova unità della Marina Militare. A prora sventola ora il jack delle quattro repubbliche marinare. (Fototeca USMM)

Una volta uscite dal porto americano e fuori delle acque territoriali USA la rotta da seguire verso l'Italia presupponeva diversi giorni di navigazione senza possibilità di approdo. Da Norfolk (36° 54' N, 76° 12' W) e New Orleans (29° 57' N, 90° 04' W) la direzione di nave *Abete* e nave *Castagno*, così come successivamente per le altre quindici unità della stessa classe, puntò dapprima verso l'Isola di Bermuda, nell'arcipelago situato in pieno Oceano Atlantico settentrionale (32° 17' N, 64° 33' W) dove aveva sede un comando della U.S. Navy.⁽¹²⁾ L'arrivo nell'arcipelago presentava diverse incognite per i dragamine. Infatti le previsioni sui venti provenienti dall'Oceano solitamente li consideravano temperati dalla corrente del Golfo, ma se l'umidità raggiungeva percentuali elevate i venti da meridione potevano provocare forti temporali. Alle Bermuda avveniva un primo rifornimento di gasolio e un altro approvvigionamento di viveri, poi si riprendeva la navigazione fino a Ponta Delgada (37° 44' N 25° 13' W) nelle Isole Azzorre, un altro arcipelago

(12) Data la posizione strategica delle Bermuda, durante la seconda guerra mondiale, e precisamente nel 1941, gli Stati Uniti ottennero il permesso di installare sull'arcipelago basi militari, l'ultima delle quali fu smantellata nel 1995.

caratterizzato da forte vento per quasi tutto l'anno e da onde del mare – in particolare nella parte occidentale – molto elevate che misero a dura prova la resistenza degli equipaggi. Una volta lasciate le Azzorre i dragamine puntarono la prua verso lo Stretto di Gibilterra, l'ultimo tratto atlantico prima di fare ingresso nel Mar Mediterraneo.

Oltre alla probabilità di incrociare lungo la rotta balene e delfini, le condizioni del tempo ancora una volta furono il coefficiente di variabilità nella riuscita della missione. L'approssimarsi al continente europeo poteva intensificare le perturbazioni che attraversavano l'Atlantico e creare situazioni difficili. Per tali ragioni, benché i dragamine non fossero navi a vela, non mancarono comandanti che optarono per aspettare la finestra meteo giusta. Gibilterra e le sue mitologiche “Colonne d'Ercole” rappresentano da sempre per chi giunge via mare nello Stretto un tratto complesso per via del così detto “Effetto Venturi”,⁽¹³⁾ per cui si crea una accelerazione dei venti.

I dragamine *Acacia* (M 5502), *Ciliegio* (M 5506) e *Frassino* (M 5508). (Fototeca USMM)



(13) È il fenomeno fisico, scoperto e studiato dal fisico Giovanni Battista Venturi, per cui la pressione di una corrente fluida aumenta con il diminuire della velocità.



Seattle 15 ottobre 1954. Cerimonia di consegna alla Marina italiana del dragamine *Platano*. (Fototeca USMM)

Tale fenomeno può, per esempio, essere generato da una bassa pressione sul Marocco, che può portare venti da est molto intensi, i quali rendono praticamente impossibile l'ingresso nel Mar Mediterraneo. Per i dragamine costieri, giunti quasi alla fine del loro viaggio, un'ulteriore insidia poteva rappresentare il *Levanter*, un vento molto umido e temperato che spira frequentemente sul Mediterraneo occidentale, sul Mar di Alboran e lungo lo Stretto di Gibilterra, condizionando lo scenario meteorologico fra le coste iberiche e quelle del nord-Africa.

La pericolosità era dovuta al fatto che questa situazione meteo-marina poteva verificarsi in qualsiasi momento dell'anno.

STATO MAGGIORE MARINA

Roma, 3.12.1954

Rep. O.B.S. Uff. DDS/1

Prot. n.4055 All. 5

MARISTAT
Ufficio Storico
INTERNO

ARGOMENTO: Consegna Dragamine AMS/60 alla
Marina Italiana - DR 136 Platano.-

Si trasmettono in allegato per competenza n. 5 foto riproducenti fasi della cerimonia di consegna del DR 136 Platano svoltesi a Seattle in data 15 ottobre 1954.

Firmatario per l'Italia:

Console Quaranta di S. Severio

Comandante dell'Unità:

T.V. Stelio BORSATTI

IL CAPO REPARTO OBS
Contrammiraglio
F.to(Sabato BOTTIGLIERI)

2310/p.s.
del 5-12-54

Lettera che accompagnava cinque foto che riproducevano fasi della cerimonia di consegna del dragamine *Platano*. (Fototeca USMM)



Venezia, 11 febbraio 1967. Il dragamine amagnetico costiero *Abete* (M 5501, ex statunitense AMS 72). (Fototeca USMM)

Dunque, nonostante tutte le precauzioni dei comandanti e degli equipaggi nella scelta del mese di novembre per la traversata, nessuno poteva esimersi dall'andare incontro a questo vento che, a seguito delle differenze di pressione tra il vicino Atlantico, l'area del Golfo di Cadice e il Mediterraneo occidentale, poteva attivarsi rapidamente e costringere l'equipaggio ad avvicinarsi alla costa di Cadice evitando le raffiche spiranti alla velocità di oltre 70-80 km/h. Una volta entrati in Mar Mediterraneo i dragamine italiani manovravano in direzione La Spezia e poi Taranto.

In un secondo momento le unità, una volta inquadrare nelle relative Squadriglie Dragamine, presero posto nei rispettivi Gruppi di stanza alla Spezia, Messina e Ancona.



La prua dei cacciamine trasformati classe “Alberi”. (Archivio dell’Autore)

La navigazione atlantica mise a dura prova gli equipaggi non solo sotto il profilo logistico ma anche per via di imprevisti del tutto fisiologici per un equipaggio chiamato a una permanenza in mare per molti giorni di navigazione continua senza riferimenti costieri e possibilità di approdo. Un imprevisto che fu risolto con grande tempestività e spirito di abnegazione da parte dell’equipaggio della Marina Militare in collaborazione con la U.S. Navy fu quello che un sottocapo segnalatore, proprio a bordo del dragamine *Castagno* in trasferimento da New Orleans a Taranto, descrive nel periodico dell’Associazione nazionale *Marinai d’Italia*.⁽¹⁴⁾

(14) *Operazioni di bonifica nel Dopoguerra*, Testimonianze, in *Marinai d’Italia*, n. aprile/maggio 2010, p. 34 sg.



Messina, il comando della 53^a Squadriglia Dragamine. (Archivio dell'Autore)

“Eravamo in mare da vari giorni sempre con mare forza 6-7 quando si verificò l'incidente che nessuno aveva previsto. Uno specialista di macchina accusò un forte dolore al fianco destro; la nostra assistenza medica era limitata ad un infermiere che provvide a somministrargli un antidolorifico e a tenerlo sotto controllo ... Il direttore di macchina informò il Comandante. Non avendo un medico a bordo e visto che la situazione tendeva a peggiorare il Comandante con il secondo ufficiale iniziarono a consultare il manuale radio-medico con cui cifrare i dati della situazione per poi trasmetterla via radio al centro radio medico internazionale di Roma”.

Si trattava di una procedura che consentì agevolmente di illustrare con tempestività una situazione clinica a uno staff di medici distante migliaia di chilometri e averne immediatamente una risposta.



Il dragamine amagnetico costiero *Castagno* (M 5504, ex statunitense AMS 74), disl. 375 t. (Fototeca USMM)

Seguirono una serie di contatti radio con richieste da Roma di chiarimenti e suggerimenti per come individuare con sicurezza il male e la cura come affrontarlo. “Dopo l’intenso scambio di messaggi radio si giunse alla conclusione: si trattava di peritonite”, spiega nella testimonianza il sottocapo. “Il primo consiglio era di non muovere assolutamente il paziente e di mettere impacchi di ghiaccio sulla parte dolorante. All’aumento della febbre [oltre 40°] ed al peggiorare della situazione, tutti gli enti e le autorità interessate tentavano l’impossibile per trovare una soluzione urgente al caso”. Improvvisamente arrivò una chiamata radio prontamente raccolta dal radio telegrafista di nave *Castagno*, che per due giorni era impegnato nel continuo ascolto radio. Dall’altra parte dell’interfono c’era un r.t. di una portaerei statunitense che avendo intercettato tutti i messaggi con il centro radio-medico di Roma chiedeva se era gradito un intervento al fine di prendere a bordo il marinaio dolorante. Una volta scambiati i rispettivi punto-nave, le due unità fecero rotta una verso l’altra

alla massima velocità consentita dalle condizioni meteo per salvare la vita al marinaio del *Castagno*. Il rendez-vous avvenne dopo dieci ore circa.

“La portaerei si posizionò sopravvento per proteggerci con la sua mole dal mare in tempesta e contemporaneamente consentire – a mezzo di una teleferica – l'avventuroso trasbordo del marinaio”, si legge nel racconto del sottocapo segnalatore che, sistemato su una barella, giunse a bordo della portaerei accolto da quattro medici. Un'avventura, quella di una peritonite in mezzo all'Atlantico, che è solo uno dei tanti episodi in cui molto probabilmente vennero chiamati uomini e navi della Marina Militare, che condussero a termine le “operazioni” di trasferimento di tutti e 17 i dragamine classe “Abete”.

L'impiego dei dragamine classe “Alberi”

Nonostante queste piccole unità dagli scafi in legno fossero inserite nel più ampio quadro del naviglio militare italiano come minori o ausiliarie, come ha avuto modo di spiegare allo scrivente il prof. Alberto Santoni,⁽¹⁵⁾ uno tra i più attenti storici di politica navale e militare, circa un mese prima della sua prematura scomparsa, “non bisogna sottovalutare l'importante ruolo svolto da essi nonostante la scarsità degli studi su dragamine e cacciamine italiani”.⁽¹⁶⁾

(15) Nato a Roma il 27 novembre 1936 e morto nella notte di Natale del 2013, Alberto Santoni fu sino al 2000 titolare della cattedra di Storia Militare dell'Università di Pisa e docente incaricato di Storia Navale all'Accademia Navale di Livorno. Nominato nel 1978 tenente di vascello *ad honorem* nei ruoli di complemento della Marina Militare, per meriti storici, egli è ben conosciuto anche all'estero, non solo per le sue pubblicazioni, ma per avere partecipato a oltre 80 congressi storici nazionali e internazionali, tra cui due presso l'Accademia Navale americana di Annapolis. È stato tra i fondatori e vicepresidente della Società Italiana di Storia Militare, consulente storico dello Stato Maggiore Marina e membro della Commissione Italiana di Storia Militare e del Comitato Consultivo dell'Ufficio Storico della Marina Militare.

(16) La differenza tra le due tipologie di unità è la seguente: il dragamine viene impiegato su ampie superfici di mare per rimuovere mine a bassa tecnologia come per esempio quelle ancorate sul fondo attraverso cavi oppure quelle classiche galleggianti. Quest'ultima tipologia di mine viene fatta “brillare” tramite impulsi elettromagnetici o acustici inviati da apposite apparecchiature poste a rimorchio dell'unità che effettua il dragaggio. Questi strumenti, definiti linee di dragaggio, danno vita a veri e propri “corridoi” sul mare liberi da mine utili per la navigazione. Il cacciamine invece è un'unità più all'avanguardia che, attraverso strumenti più sofisticati, viene impiegata nel contrasto delle mine da fondo. L'operazione del cacciamine è rivolta all'identificazione e alla

Santoni notava come i dragamine nel dopoguerra ebbero il grande compito di liberare gran parte delle acque antistanti i porti italiani da mine di diverso genere.

L'attività di sminamento condotta dalla Marina Militare con grande competenza e impegno da parte degli equipaggi fu notata da tutti i Paesi aderenti alla N.A.T.O. e non solo, apprezzando le doti di maneggevolezza e precisione di queste unità.

Nel 1956 furono costruiti anche venti dragamine classe "Aragosta" di circa 180 t utili al dragaggio meccanico, ma anche al pattugliamento delle acque costiere. Alla fine degli anni '50 la Marina poteva contare in servizio circa un centinaio di dragamine – fuori da questo computo c'erano le ex torpediniere impiegate per il dragaggio meccanico – comprese alcune unità come i quattro dragamine d'altura della classe "Salmone", ceduti dall'U.S. Navy nel 1957-1958. Seguivano la classe "Alberi" con 36 unità – composta come detto dai tipi "Agave" (12), "Bambù" (7) e "Abete" (17) – il tipo "Anemone" (17) della classe "Fiori", la classe "Aragosta" (20), la classe ex-britannica "300" (16), undici unità DV e infine le ex torpediniere *Abba*, *Carini* e *Mosto*, classificate dragamine meccanici costieri e in servizio dalla prima guerra mondiale. Queste ultime furono radiate alla fine degli anni '50. Nel 1959, poi, si aggiunse il *Mandorlo*, costruito in Italia, sebbene con alcune modifiche non dissimili dai classe "Abete" statunitensi e "Agave", costruiti su licenza "off shore" a Monfalcone così come le sette unità della classe "Bambù".

Dieci anni dopo il varo della classe "Alberi", anche a seguito di un approfondito riesame della minaccia della guerra di mine, le forze di dragaggio furono ridotte sopprimendo il III e il VI gruppo. La nuova organizzazione, entrata in vigore il 1° novembre 1963,⁽¹⁷⁾ riunì le forze in un Comando autonomo con sede alla Spezia (COM.DRAG), retto da un ammiraglio di divisione alle dirette dipendenze di MARISTAT.

Anche i COM.GRUP.DRAG., cioè i Comandi dei Gruppi Dragamine, le unità a essi assegnate e il Centro Addestrativo Mine e Dragamine (COM.GRUP.DRAG.) furono riorganizzati.

distruzione di ciascuna mina individuata attraverso varie tipologie di scandaglio. Fra le caratteristiche del cacciamine deve esserci la silenziosità e la precisione. Si avvale di propulsori ausiliari che ne consentono un posizionamento statico o dinamico continuo.

(17) AUSMM, Stato Maggiore della Marina, Organizzazione del "Dragaggio" in pace ed in guerra, Roma 27 aprile 1963, con riferimento al dispaccio 29711 del 27 maggio 1959.



Nave *Castagno* in navigazione nel Canale di Sicilia. (Archivio dell'Autore)

I compiti e le attribuzioni assegnate al Comando Dragamine furono innanzitutto di tipo addestrativo nei confronti degli equipaggi delle unità, di definizione dei rapporti e degli impieghi del personale COM.SUB.IN (Comando Subacqueo Incursori), e del relativo addestramento del personale SDAI (Servizio difesa antimezzi insidiosi). I dragamine classe "Alberi" furono dislocati oltre alla Spezia anche ad Ancona e a Messina. Nella base siciliana dove era stato allocato il II Gruppo dragamine stazionavano oltre agli M.H.C. anche i dragamine di altura classe "Salmone". Inoltre la 74^a Squadriglia dragamine litoranei classe "Aragosta" di base alla Spezia tra il 1967 e il 1978 fu ridislocata a Messina, così come diversi dragamine così detti "trasformati", cioè riclassificati in cacciamine negli anni.

Gli anni che seguirono la seconda guerra mondiale rappresentano un momento fondamentale per la riorganizzazione della Marina Militare. Le unità classe "Alberi" sono solo un piccolo esempio del rinnovato profilo della forza



La Spezia, 4 settembre 1966. Cerimonia per la consegna della Bandiera di Combattimento ai dragamine costieri *Mandorlo* e *Castagno*. (Fototeca USMM)

armata. Non mancarono in questi anni momenti intensi di grande emozione come la consegna della bandiera di combattimento alle 17 unità, che avvenne in periodi diversi. Solo per fare un esempio, il 5 agosto 1966 lo Stato Maggiore della Marina dispose per il 4 settembre dello stesso anno, alla Spezia, la consegna della bandiera di combattimento ai dragamine *Mandorlo* e *Castagno* rispettivamente da parte del Comune e del Gruppo A.N.M.I. di Legnano. Così all'Arsenale della Spezia, alla presenza del sottosegretario alla Difesa e futuro presidente della Repubblica Francesco Cossiga ebbe luogo la consegna della bandiera di combattimento.⁽¹⁸⁾ Altri memorabili eventi da annoverare per queste piccole unità furono i loro impieghi in zone operazioni.

(18) AUSMM, Consegna Bandiera di Combattimento ai Dragamine *Mandorlo* e *Castagno*, Roma 5 agosto 1966. Documento n. 04028, *Navi contemporanee-Castagno*, b. 3, f. 6.

La riclassificazione dei dragamine classe “Alberi”

Nel 1981 con un apposito decreto del presidente della Repubblica le unità “Castagno”, “Cedro”, “Frassino”, “Gelso”, “Platano”, “Loto” e “Mandorlo”⁽¹⁹⁾ furono riclassificate in cacciamine e videro l’installazione a bordo di moderne apparecchiature *search and destroy* di mine, anche le più sofisticate. A bordo arrivarono dopo qualche anno anche robot filo-guidati per la localizzazione dei bersagli. Le unità furono implementate non solo nella strumentazione di bordo, ma nel numero di uomini di equipaggio, che generalmente passarono da circa 40 a più di 50 tra ufficiali, sottufficiali e marinai.

Il dragamine *Cedro* (M 5505). (Fototeca USMM)



(19) Il dragamine *Mandorlo* (M 5519) fu costruito negli Stati Uniti, impostato nel 1959 e varato il 29 ottobre dello stesso anno; fu consegnato alla Marina Militare il 16 dicembre 1960. Nave *Mandorlo*, pur avendo le stesse caratteristiche degli altri dragamine classe “Alberi”, aveva aspetto leggermente diverso e apparecchiature più moderne, per cui non può essere inquadrato in nessuna delle sottoclassi. Nel 1975 fu il primo dragamine a essere trasformato in cacciamine. Fu radiato nel 1993.

Il primo dragamine a essere riclassificato fu il *Mandorlo*, che fu equipaggiato di sonar rimorchiabile a profondità variabile AN/SQQ-14, in grado di operare su due frequenze acustiche distinte: una con tonalità più bassa per la scoperta della presenza di mine e l'altra con tonalità più alta, che grazie a una migliore precisione permetteva una classificazione e localizzazione più accurata dell'ordigno individuato. I test effettuati sul *Mandorlo* furono dunque utili per promuovere miglioramenti necessari e per consentire la piena trasformazione, tra il 1978 ed il 1984, degli altri sei dragamine.

La scelta di trasformare i dragamine può essere valutata sulla base di una maggiore efficacia operativa. Nonostante i dragamine classe "Alberi" costruiti con la chiglia in legno fossero più rapidi nell'azione di "engagement" su alcuni tipi di mine (anche se molto rischioso) e le manovre di dragaggio consistessero in molteplici passaggi su un determinato quadrante rimorchiando generatori di rumore e di campo magnetico con l'obiettivo di "stimolare" i sensori della potenziale mina sopra la quale il dragamine sapeva di dover passare per primo, forte della sua immunità – data dal basso magnetismo e livello di rumore – la percentuale di affondamento di dragamine in fase di bonifica restava comunque alta. Inoltre, un'operazione per andare a buon fine era affidata a una valutazione dello "ship counter", cioè del conteggio dei passaggi di navi rilevati che la mina effettuava prima di esplodere. Una soglia tendenzialmente alta di conteggio obbligava a numerosi passaggi e a conseguenti lunghi tempi di bonifica oltre che all'impiego di numerose unità di dragaggio. Una percentuale di soglia bassa ingenerava il rischio di inefficacia. Non fu un caso che molti anni più tardi cacciamine come il *Platano*, il *Castagno* e il *Gelso* furono i primi a ricevere i così detti R.O.V. (Remotely Operated Vehicle), ossia veicoli subacquei guidati a distanza che pian piano furono impiegati al posto di palombari o sommozzatori presenti a bordo, in quanto comportavano minor rischio per i militari (i dragamine trasformati in cacciamine avevano installata a centro nave una camera iperbarica) e potevano raggiungere profondità elevate. I R.O.V. permettevano l'identificazione dei contatti subacquei scoperti e classificati dal sonar presente nell'unità contribuendo a far "brillare" l'ordigno da fondo dopo aver rilasciato una carica di contro-minamento nel tratto di mare adiacente alla mina. Inoltre, potevano essere impiegati nel così detto "cesoiamento" del cavo per la tipologia di mine definite "ormeggiate". I dragamine "trasformati" furono anche impiegati in altri servizi e missioni, non solo per effettuare raccolta di dati ambientali sui fondali, ma anche per individuare oggetti differenti dalle mine, come, purtroppo, persone disperse in mare.

Nel corso degli anni Settanta *Mirto* e *Pioppo* furono trasformati in navi idrografiche. I lavori vennero eseguiti presso l’Arsenale della Spezia nel 1973. Le due unità vennero ripinturate e i loro distintivi ottici divennero rispettivamente A 5306 e A 5307. Le due navi furono dotate di un’imbarcazione idrografica attrezzata per i rilievi portuali e sottocosta e di due gommoni, e disponevano di un ecoscandaglio per alti fondali, uno scandaglio per medi e bassi fondali, due scandagli portatili per imbarcazione (uno su nave *Pioppo*), un ecoscandaglio a scansione laterale, due sistemi GPS differenziale in VHF (uno su nave *Pioppo*), due sistemi di radioposizionamento a corto raggio, ricevitore LORAN-C, una centralina meteo e un ricevitore meteo.⁽²⁰⁾

Le unità della classe “Alberi” entrano nella storia militare navale

All’inizio del 1982 fu costituito il 10° Gruppo Navale Costiero, che partì per il Sinai il 25 marzo 1982. Ne facevano parte tre unità della classe “Bambù”. Queste furono inviate a Sharm el-Sheikh per le operazioni di pattugliamento nel Golfo di Aqaba, nell’ambito della Forza Multinazionale e di Osservatori delle Nazioni Unite per il controllo del rispetto degli accordi di Camp David (libera circolazione nello Stretto di Tiran). A tal fine precedentemente erano stati sottoposti a lavori di modifica, alla Spezia, e riclassificati pattugliatori. Erano i dragamine *Mogano*, *Bambù* e *Palma*, che furono ritinteggiati di bianco, mentre a poppa fu costruita una tuga, al posto del verricello per il dragaggio meccanico, contenente gli apparati di condizionamento, allo scopo di rendere più confortevole la vita di bordo nel caldo del Mar Rosso. Alle tre unità se ne aggiunse una quarta, nave *Mango*, per favorire gli avvicendamenti, con tre unità dislocate in zona e una a turno in Italia per lavori di manutenzione. Nel 1988 i dragamine del 10° Gruppo Navale ricevettero un nuovo distintivo ottico: *Bambù* P 495, *Mango* P 496, *Mogano* P 497, e *Palma* P 498; tra la fine degli anni Novanta e l’inizio del nuovo millennio queste unità vennero sostituite dalle moderne unità della classe “Sentinella” e poste in disarmo a Taranto.⁽²¹⁾

Nel 1984, dal 29 agosto al 10 ottobre, nave *Castagno*, *Frassino* e *Loto*, insieme alla nave appoggio *Cavezzale* e un nucleo di sommozzatori specializzati sono stati impegnati nel Mar Rosso e nel Canale di Suez nell’operazione *Red Sea Demining*. Inquadri nel 14° Gruppo Navale (COM.GRUP.NAV.14) in

(20) *Le navi idrografiche della Marina Militare* (fonte <http://www.sullacrestadellonda.it/navi/navindex.htm#vaisu>)

(21) <http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=40687>

operazioni di sminamento e bonifica delle acque, quando nella zona immediatamente a sud del Canale di Suez alcune esplosioni subacquee avevano provocato l'interruzione della navigazione commerciale, come risultato di un'operazione terroristica su vasta scala che riportò alla ribalta l'efficacia delle mine navali e l'urgenza di non sottovalutarne la minaccia.

L'occasione diede l'opportunità di effettuare un ulteriore collaudo della reale capacità operativa dei dragamine classe "Alberi" riclassificati in cacciamine, proprio al termine del ciclo dei lavori di trasformazione delle sei unità iniziati nel 1978 e conclusi nel 1984 con il rientro in servizio di nave *Platano*. Nel 1988 i dragamine riclassificati pattugliatori e inquadrati nel 10° Gruppo Navale Costiero ricevettero un nuovo distintivo ottico tipico delle unità da pattugliamento. Dal 15 agosto al 30 dicembre l'M.H.C. *Loto* e l'M.H.C. *Castagno* presero parte alla operazione "Golfo Persico" nell'ambito del 18° Gruppo Navale (57ª Squadriglia), svolgendo azione di bonifica delle acque del Golfo Persico, infestate da mine rilasciate dai belligeranti durante il conflitto Iran-Iraq.

L'attività dei "Cacciamine Trasformati" fu sorprendente a tal punto da farsi notare a livello internazionale nonostante la loro anzianità di servizio. Le attività operative si svolsero dal 5 al 9 settembre nel "quadrante" Sharja-Jabal Ali. Ogni quattro giorni le unità erano impegnate nella ricerca e nell'individuazione delle mine di mare. Nei giorni compresi tra il 26 e il 28 settembre le operazioni di cacciamine si intensificarono su un'area di avvistamento di una probabile mina segnalata dalla USS "Callaghan" statunitense. In queste operazioni, così come emerge dalla documentazione dell'Archivio Storico della Marina Militare,⁽²²⁾ non mancarono ordinari problemi tecnici come l'avaria dei vecchi ma affidabili General Motors, motori di cui erano dotate le 17 unità classe "Alberi". Così a metà ottobre 1988 le due unità furono condotte in bacino per effettuare il carenamento periodico e la revisione dei motori.

Nonostante questi piccoli inconvenienti, del tutto normali, gli equipaggi dei cacciamine e i loro comandanti furono elogiati per il servizio svolto nella missione in Golfo Persico nel corso della visita dell'allora ministro della Difesa, onorevole Valerio Zanone a bordo di nave "*Castagno*" e nave *Cedro*, condotta il 22 e 23 novembre.

(22) AUSMM, Operazione "Golfo Persico", Comando 57ª Squadriglia, relazione finale 15 agosto-30 dicembre 1988.



Messina. Nave *Castagno* in bacino per lavori. (Archivio dell'Autore)

L'attività dei cacciamine nel Golfo Persico fu documentata da sei giornalisti di altrettante testate nazionali (Agenzia *Ansa*, Agenzia *Kronos*, *Il Giornale*, *Corriere della Sera*, *Il Messaggero*, *Il Tempo*) qualche giorno prima dell'arrivo del ministro della Difesa. Nel dicembre del 1988 le due unità della Marina Militare attraversarono lo Stretto di Hormuz facendo una prova rimorchio grazie a Nave *Euro* e poi rifornimento prima di sostare a Mina Rayzut e procedere al trasferimento verso il porto di Gibuti il 12 e il 13 dicembre. Alla fine di quell'anno l'operazione venne conclusa dopo il passaggio dal Canale di Suez non prima di commemorare il 15 dicembre con un'intensa cerimonia i caduti del sommergibile *Galvani*.

Tra il 21 e il 30 dicembre l'operazione “Golfo Persico” fu conclusa con l'arrivo al porto della Spezia e l'ormeggio di entrambe le unità alla Banchina Giovannini, dove ebbe luogo la cerimonia di benvenuto presenziata dall'ammiraglio di squadra Franco Papili e dal contrammiraglio Silverio Titta.

Conclusioni

I dragamine classe “Alberi” riuscirono a portare alta la bandiera della Marina Militare in numerose occasioni e in diversi periodi storici. Dalla loro entrata in servizio, alle riclassificazioni, alla cessione ad altri Stati come la Grecia, fino alla loro radiazione (negli anni Novanta) erano passati quarant’anni, giusto il tempo per “lasciare la consegna” ai nuovi cacciamine classe “Lerici” di nuova concezione.⁽²³⁾ Dal dopoguerra in poi queste unità avevano servito egregiamente la Marina Militare e rappresentato una componente affidabile del naviglio minore. La professionalità dell’equipaggio di queste navi si coniugò sempre con i punti di forza di queste unità, prima fra tutte la garanzia dell’immunità della nave a sollecitazioni esterne per via del basso magnetismo e della silenziosità, oltre alla grande maneggevolezza e a una capacità operativa longeva, grazie anche a una impeccabile manutenzione effettuata dal personale civile e militare della Marina. Tra i lavori più importanti sono quelli effettuati in bacino per effettuare lo *screening* periodico delle strumentazioni di bordo e il così detto *degaussing*, utile fra le altre cose a far restare alto il livello di amagnetività.⁽²⁴⁾

(23) Basti solo pensare che i dragamine classe “Alberi” non avevano una C.O.P., ossia una Centrale operativa di propulsione informatizzata, e che i motoristi navali controllavano la pressione dell’acqua, dell’olio, i sistemi di raffreddamento dei motori manualmente.

(24) Le misure adottate per i 17 dragamine costieri furono prese anche per i quattro dragamine oceanici classe “Salmone”, ceduti nel 1956-1957, aventi anche loro gli scafi e la struttura completamente in legno. Questi ultimi furono usati nel Canale di Sicilia nel loro ruolo originario di pattugliatori d’altura.

