

# NOTIZIARIO DELLA MARINA

ANNO XIV - N. 1

Spedizione in abbonamento postale III° Gruppo

GENNAIO 1967

## NEL CENTENARIO DEL CORPO DEL GENIO NAVALE

# LA PRIMA NAVE NUCLEARE ITALIANA

Il 9 dicembre del 1866 veniva firmato il Decreto n. 3486 che istituiva il Corpo del Genio Navale. In precedenza non era un Corpo militare.

Cento anni che hanno visto il passaggio dalla vela alla macchina a vapore. E proprio il giorno che si compiva il centesimo anno di vita del Genio Navale è stato firmato un documento che segna il passaggio alla propulsione con energia nucleare.

E' soltanto una coincidenza, ma una coincidenza felice e di buon auspicio per questa nuova prova che il nostro Genio Navale sta affrontando.

Il 9 dicembre scorso i Ministri della Difesa e dell'Industria, quest'ultimo in veste di Presidente del CNEN, hanno firmato una Convenzione che stabilisce un accordo di collaborazione tra la Marina ed il CNEN nel campo della propulsione navale nucleare. Il programma delle attività previste dalla Convenzione è di vastissima portata. Il fatto più rilevante è la costruzione della prima nave italiana con apparato motore nucleare. Ma, oltre a questo fatto che da solo comporta un imponente impegno per tutte le industrie interessate, è previsto anche un programma di ricerca scientifica a lungo termine, ricerca rivolta alla realizzazione di apparati nucleari navali per il futuro impiego mercantile.

Questo avvenimento rappresenta la logica conclusione degli studi, ricerche, progetti, che la Marina ed il CNEN hanno condotto per

anni, ognuno nel suo settore, con la partecipazione delle nostre industrie. La Marina ed il CNEN hanno cioè fatto convergere in un unico vasto programma, le rispettive iniziative.

La situazione nucleare delle Marine del mondo si può riassumere in questi termini. Le Marine Militari degli Stati Uniti, Unione Sovietica, Gran Bretagna hanno da tempo realizzato, in diversa misura, unità subacquee e di superficie con propulsione nucleare; la Marina francese ha in avanzata fase di costruzione un sommergibile nucleare.

Nelle Marine Mercantili, invece, l'aspetto economico ha finora scoraggiato gli ambienti armatoriali, limitando così le reali azioni a pochi fatti episodici a carattere sperimentale. Sarebbe quindi più esatto non parlare di navi « mercantili », ma soltanto di navi « non militari ».

Il periodo immediatamente successivo al lancio del programma « Savannah » (30 luglio 1956) si può definire di attesa in quanto, più che da realizzazioni, è stato caratterizzato da una rilevante attività di studio da parte di molti paesi alla ricerca di soluzioni più avanzate che permettessero il raggiungimento della competitività economica della propulsione nucleare nei confronti di quella convenzionale.

Benchè in realtà tale scopo non sia stato ancora raggiunto, in questi ultimi tempi rilevanti sono stati i fermenti nuovi i quali indicano che, superato il periodo di stasi, sta per



mettersi in moto un processo di acceleramento verso nuove realizzazioni. Sembra, cioè, che l'aspetto economico non venga più considerato quale elemento discriminatore nelle decisioni pro o contro la costruzione di nuove navi nucleari, ma, come d'altra parte è avvenuto per le centrali elettriche di potenza, sia stata riconosciuta l'urgente necessità di passare attraverso una prima, e forse una seconda, generazione di navi nucleari prima di raggiungere l'obiettivo della competitività.

E' sintomatico il fatto che, dopo gli Stati Uniti e l'Unione Sovietica, dove motivi di altro

ordine sono stati determinanti, i primi paesi che si affacciano alla ribalta, affrontando su basi costruttive il problema nucleare navale, sono il Giappone e la Germania che, come è noto, posseggono una industria cantieristica in rapida e moderna evoluzione.

Nella Repubblica Federale Tedesca ed in Giappone, superati dubbi e tergiversazioni, si è passati alla fase realizzativa di due navi nucleari: rispettivamente una da carico alla rinfusa (la *Otto Hahn*, il cui scafo è stato già varato a Kiel il 13 giugno 1964) e l'altra oceanografica.

Si può riconoscere, in tale politica, la ferma determinazione di questi paesi a mantenere il primato acquisito nel campo delle costruzioni navali preparandosi ad offrire, in un non lontano futuro (grosso modo si parla degli anni '70), il meglio delle tecnologie più avanzate, in modo da soddisfare le crescenti esigenze di navi sempre più grandi e veloci, secondo gli indirizzi che sono già stati chiaramente evidenziati dall'evoluzione dell'ultimo trentennio e che, d'altra parte, renderanno di sempre maggiore interesse le applicazioni nucleari.

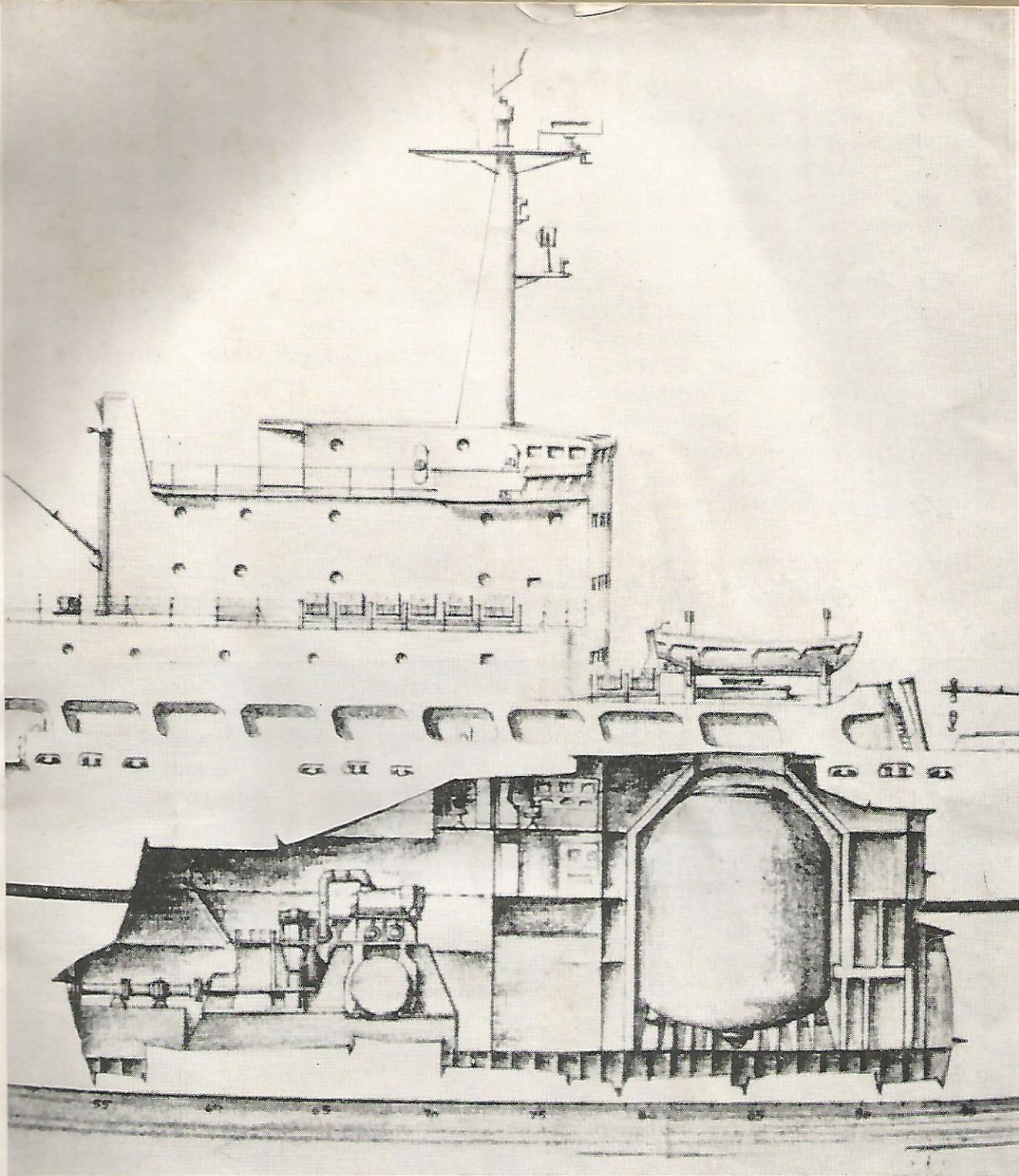
Tutte queste navi « non militari » non possono essere guardate sotto l'aspetto di una immediata convenienza economica. Sono navi sperimentali costruite in vista di produrre vere e proprie navi mercantili. Quando si tenta un confronto tra un trasporto marittimo convenzionale ed uno nucleare, bisogna fare molta attenzione che essi siano veramente « paragonabili ». Quando constatiamo che una nave nucleare può avere una autonomia di 300.000 miglia contro meno di 10.000 di una convenzionale di pari dislocamento; che il reattore può funzionare per oltre 300 giorni consecutivi a piena potenza; quando infine aggiungiamo che l'impianto nucleare non richiede ossigeno e che quindi può funzionare allo stesso modo anche in immersione dobbiamo concludere che abbiamo aperto un nuovo campo ai trasporti marittimi, abbiamo dato una nuova dimensione.

Si può anche tentare un confronto economico comparando il costo della tonnellata di merce trasportata per ogni miglio percorso, nel caso della nave convenzionale ed in quello



Messa a punto della tecnica di saldatura con inserto fusibile, sulla piastra di sostegno del « nocciolo » del reattore per la nave nucleare italiana, presso le Officine Grandi Motori della FIAT





Spaccato del compartimento contenente il reattore

della nucleare. Riferendosi alle cisterne, si può per esempio prevedere ragionevolmente che per le gigantesche petroliere da oltre 70 mila tonnellate di dislocamento, la soluzione nucleare è conveniente, a parità di potenza motrice, e lo è ancora di più aumentando i dislocamenti e le potenze.

La situazione di oggi rappresenta quindi la fase in cui le nazioni marittime stanno soltanto acquisendo la necessaria esperienza su impianti prototipi.

Nel quadro tracciato sono rappresentate quasi tutte le grandi marine: alcune per interessi prettamente militari altre per le

prospettive economiche nel campo dei trasporti. Mancava una Marina: quella italiana. L'iniziativa che si è concretata in questi giorni e che unisce le forze della nostra Marina e del CNEN per realizzare la prima nave sperimentale nucleare italiana, colma questo vuoto.

In questi ultimi anni in Italia le attività nucleari in campo navale sono state promosse proprio dal CNEN e dalla Marina Militare. La più importante iniziativa del CNEN è stata il ben noto progetto per una petroliera, eseguito dal CNEN stesso, dalla Fiat e dalla Ansaldo con il contributo dell'Euratom. Da parte della Marina è stata progettata una nave ausiliaria mediante un accordo con la Fiat.

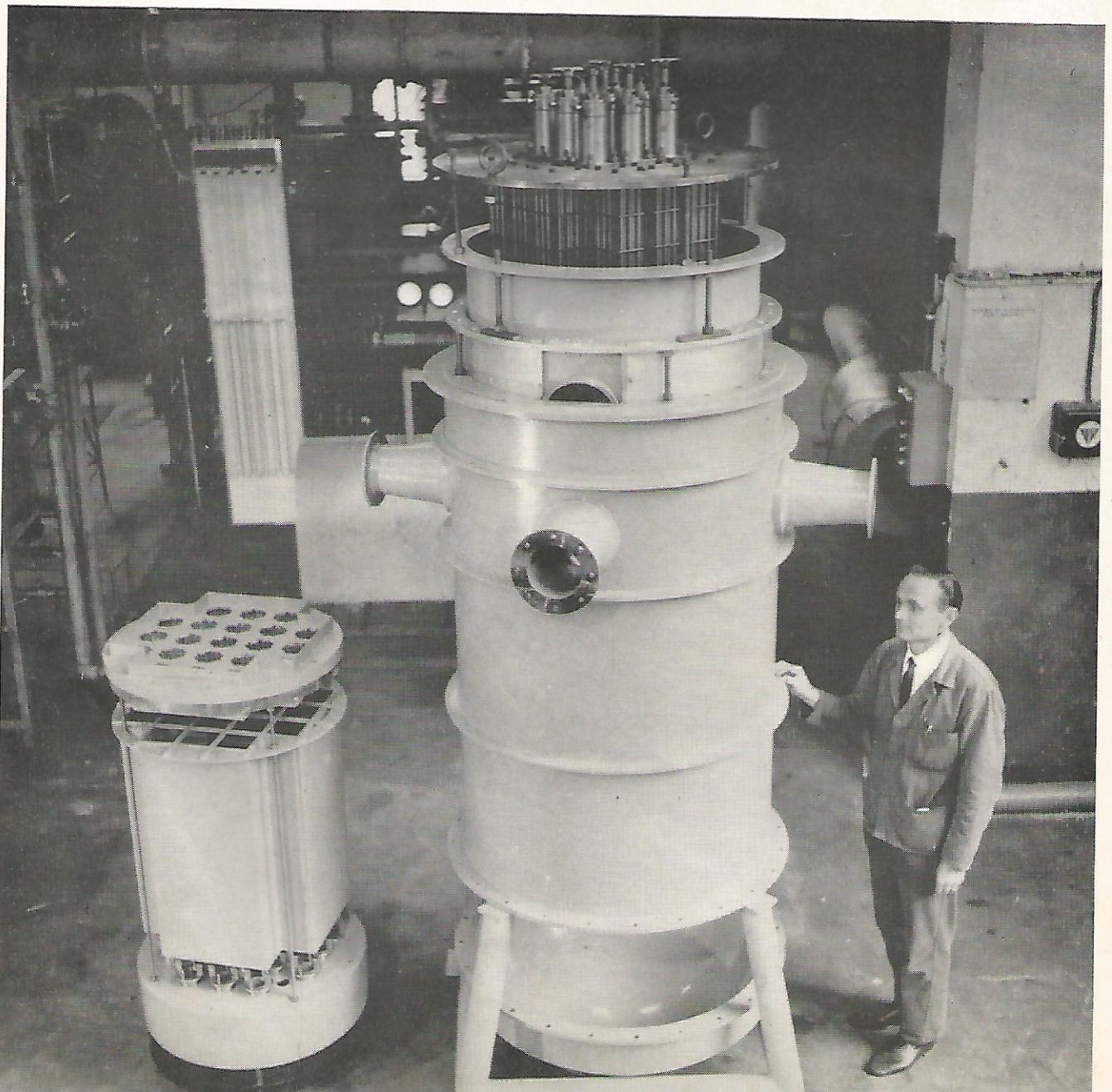
Ormai il problema era giunto a matura-

Nel centro di gas-dinamica della FIAT viene montato un modello del reattore per la nave nucleare italiana (per prove fluido-dinamiche)

zione. Ambedue le parti erano giunte alla convinzione che, se si fosse potuta superare la fase sperimentale, le nostre industrie sarebbero state in grado di produrre impianti « competitivi » in vista del ruolo importante che la propulsione nucleare ricoprirà nella navigazione degli anni futuri.

E' stata quindi accertata la capacità tecnica ed individuata una prospettiva di lavoro in un nuovo mercato. Occorre ora qualificare le nostre industrie in tempo utile ed il modo più efficace per farlo è passare attraverso una esperienza globale: cioè una esperienza che parta dalla progettazione e costruzione, e giunga fino all'esercizio di una prima nave.

Una impresa del genere investe il campo



della ricerca scientifica e quello delle industrie navali, richiede una organizzazione efficiente che disponga di attrezzature adatte e di personale sicuro e qualificato alla condotta di una nave molto diversa dalle normali.

Gli studi effettuati dopo aver individuato il tipo di reattore più promettente per le applicazioni navali sia dal punto di vista economico e di sicurezza ed affidabilità hanno portato alla definizione di un progetto completo di impianto nucleare; una analisi dei costi e delle capacità costruttive in campo nazionale ha dimostrato inoltre la possibilità di realizzare in Italia oltre il 90% dei componenti dell'impianto nucleare.

Sono stati inoltre approfonditi particolari problemi che la propulsione nucleare pone, quali le strutture più opportune per le barriere anticollisione, forme di carene più adatte, apparati motori a vapore saturo caratteristici per impianti nucleari, strutture di sostegno per carichi concentrati, schermaggi ecc...

Alla fase di studi e ricerche che si chiude con indicazioni assolutamente positive per le notevoli capacità di progettazione dimostrate dai tecnici italiani, segue ora, con la stipula della convenzione tra la Marina Militare ed il CNEN, quella realizzativa che chiamando a collaborare vasti settori industriali e scientifici nazionali, permetterà di acquisire una completa ed insostituibile esperienza globale che investe l'insieme degli aspetti costruttivi ed operativi delle navi nucleari. La convenzione tra la Marina Militare ed il CNEN, permettendo una convergenza di tutti gli interessi manifestatisi nel paese con la concentrazione degli sforzi in un unico programma, risolve nella maniera più realistica ed economica problemi relativi sia al finanziamento della realizzazione che all'esercizio della nave, problemi che attualmente scoraggiano immediate imprese mercantili.

Viene inoltre previsto un vasto programma di prove sperimentali sia dell'impianto nucleare che della nave nelle condizioni di esercizio.

La suddivisione dei compiti che la Marina Militare ed il CNEN si sono assunti è stata effettuata sulla base delle rispettive competenze. In particolare la M.M. curerà la rea-

lizzazione della nave e l'impianto nucleare e convenzionale di propulsione e della stazione di servizio, nonché il successivo esercizio della nave; l'azione del CNEN di converso sarà essenzialmente rivolta agli aspetti più specificatamente nucleari, relativi al nocciolo del reattore ed agli elementi di combustibile che costituiscono il settore più congeniale alla struttura ed agli interessi di ricerca del CNEN.

In particolare il CNEN svilupperà un programma sperimentale comprendente l'esecuzione di esperienze critiche, prove di irraggiamento, prove di componenti in condizioni simulanti quelle di funzionamento; provvederà alla fabbricazione degli elementi combustibili del primo nocciolo del reattore; collaborerà alle attività di progetto ed alla raccolta ed elaborazione di tutti i dati di esercizio dello impianto nucleare.

L'impresa, oltre a fornire una valida occasione per l'industria manifatturiera nazionale dei vari settori (nucleare, cantieristico, elettronico, siderurgico, ecc.) di affrontare i problemi tecnologici e costruttivi di rispettiva competenza, si propone di promuovere, favorire e sollecitare l'interessamento di tutti gli organismi che nelle future organizzazioni mercantili avranno compiti diretti o indiretti, in modo che attraverso la partecipazione a questa prima realizzazione possano attingere l'esperienza necessaria per iniziare con tempestività l'espletamento dei compiti di specifica competenza nella prospettiva dello sviluppo delle applicazioni mercantili della propulsione nucleare.

Inoltre particolare importanza sarà data al problema della diffusione delle conoscenze, in modo da utilizzare a beneficio di tutti i settori interessati l'esperienza di vario tipo che verrà acquisita. La direzione, il coordinamento e la vigilanza di tutte le attività previste dal programma è affidata ad un comitato tecnico misto M.M.-CNEN, composto da esperti nucleari e navali delle due amministrazioni.

Con questa realizzazione l'Italia e la sua Marina Militare entrano a far parte del ristretto numero di nazioni che hanno raggiunto il traguardo dell'applicazione in campo industriale dell'energia nucleare a scopi pacifici.

# Commemorato il XXV Anniversario del forzamento della Base di Alessandria

A Salerno il 18 dicembre si è svolta, in una atmosfera di elevato spirito patriottico e di nobile e toccante calore umano, la rievocazione della memorabile impresa, per iniziativa del locale gruppo ANMI.

Dopo la benedizione del nuovo Vessillo dell'ANMI di Salerno, la S. Messa in Duomo ed il commovente scoprimento della lapide commemorativa dell'eroica azione ha avuto luogo nella suggestiva cornice del Palazzo di Città la celebrazione ufficiale, alla presenza di numerose Alte Autorità, del Gruppo ANMI di Salerno e di altre rappresentanze giunte da varie parti d'Italia e di un folto pubblico.

Dopo il saluto del Sindaco Menna è stata data lettura delle motivazioni delle Medaglie

d'Oro concesse ai protagonisti degli eroici fatti di Alessandria.

Ha preso quindi la parola l'Amm. Murzi, Comandante in Capo del Dipartimento del Basso Tirreno che ha ringraziato a nome di tutta la Marina il Gruppo ANMI di Salerno per la nobile iniziativa e le Autorità e la popolazione per la calda ed affettuosa partecipazione alla cerimonia ed ha ricordato, con elevate espressioni, questo fulgido episodio fra i tanti gloriosi della recente storia d'Italia.

Rivolgendosi ai giovani ha concluso affermando come essi possano trovare nel ricordo di queste pagine gloriose un palpitante esempio di amor patrio, insegnamento e stimolo per i futuri compiti che essi saranno chiamati ad assolvere per il Paese.



Salerno. Autorità militari e civili intervenute alla cerimonia. Alle spalle dell'Amm. Murzi (al centro) è visibile il Comandante L. Durand de La Penne (in abito chiaro) che comandò l'eroica impresa

Successivamente l'Ammiraglio De Angioy, Presidente dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia, ha ringraziato i convenuti per la partecipazione e la fattiva opera per la buona riuscita della commemorazione.

Ha infine preso la parola S.E. Rev.ma Moscati, Arcivescovo di Salerno, che, nel portare il suo saluto, ha ricordato come le nostre genti marinare siano state messaggere della civiltà cristiana.

La commemorazione si è conclusa con la consegna di medaglie ricordo agli Eroi di Alessandria.

Il Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Alessandro Michelagnoli ha inviato il seguente messaggio al Gruppo Nazionale Marinai d'Italia di Salerno:

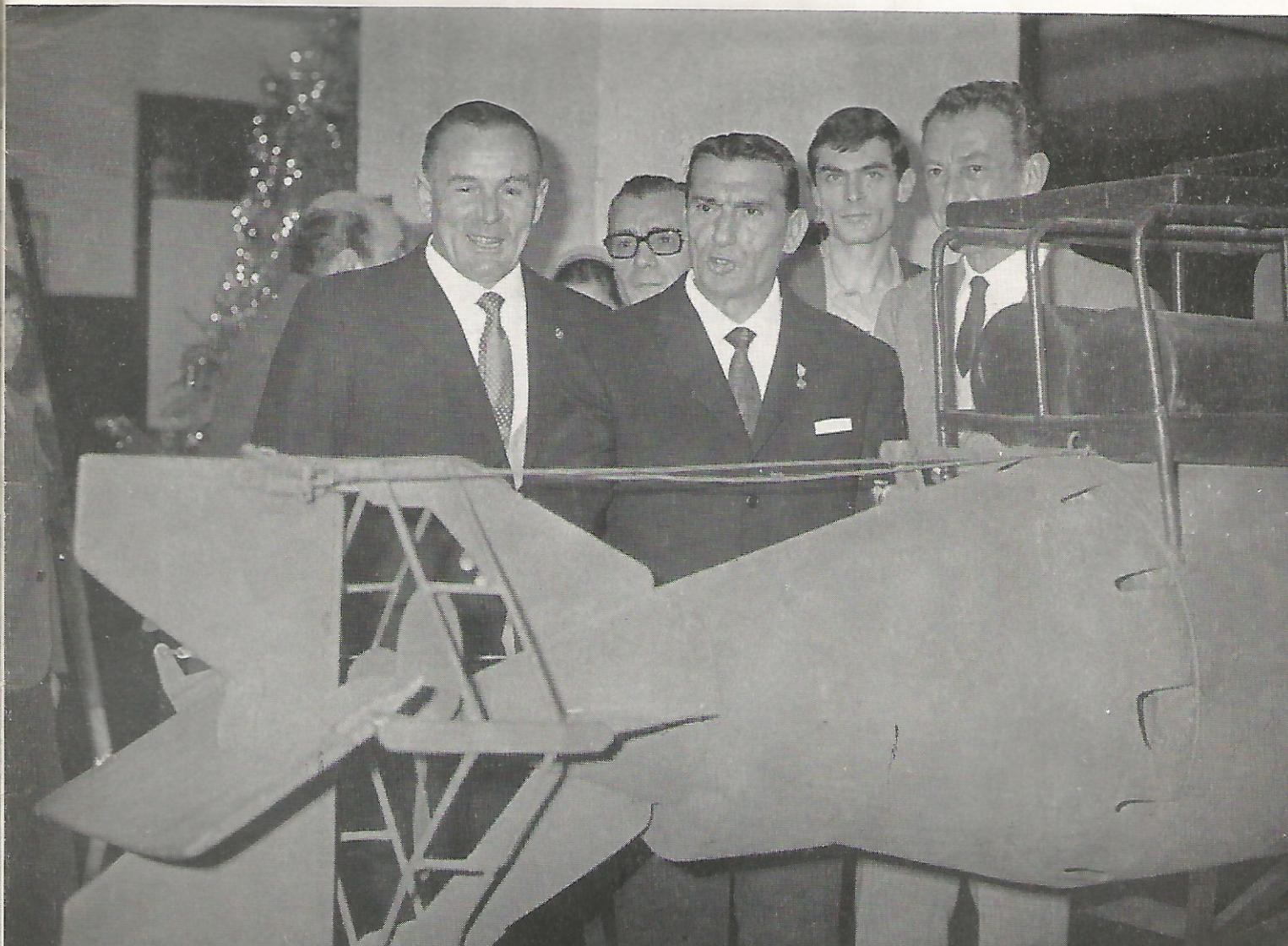
*La Marina Militare si associa nel celebrare oggi a Salerno la esaltazione dei valori spirituali et di alto spirito di sacrificio et abnegazione che contraddistinsero il comportamento di tutti i nostri Marinai impegnati contro un*

*avversario altamente preparato ed agguerrito Semialt Tra innumerevoli episodi rifulge la ferma decisione di coloro che sfidarono con successo le difese di Alessandria colpendo duramente il nemico nei mezzi et risparmiando deliberatamente et cavallerescamente le vite umane partecipi di un retaggio millenario di civiltà Semialt Ad essi in particolare vada oggi il memore riconoscente affettuoso saluto della Marina Militare et mio personale.*

Genova ha voluto commemorare lo stesso anniversario, esponendo nei giorni 17, 18 e 19 dicembre sotto i Portici Accademici al « Largo Carlo Felice » un siluro a lunga corsa ed un pannello descrittivo.

~~~~~  
Siluro a lunga corsa, simile a quelli usati per il forzamento di Alessandria, esposto a Genova nel XXV anniversario dell'impresa ➤

~~~~~  
Salerno. In primo piano tre dei protagonisti dell'impresa: Bianchi, Marino, de La Penne



# XLV ANNIVERSARIO DEL FORZAMENTO DELLA BAIA DI ALESSANDRIA

Genova  
18-12-1941

Missione  
2-10-1941

Con il sloop torpediere "VALERIO" con il quale il Comandante M. G. al V. M. Luigi Durand de la Penne  
ha ottenuto il forzamento della Baia di ALESSANDRIA sfidando la corazzata inglese "VALIENT".

COMPAGNI DELLA MARINA MILITARE CHE HANNO PRESO PARTE ALL'AZIONE

1° Mezzo Casale

2° Mezzo Casale

3° Mezzo Casale

Capo Casale: M. G. DURAND DE LA PENNE

Capo 1° Mezzo: M. G. MARTELLOTTI di Torino

Capo 2° e 3° Mezzo: M. G. MARCELLOTTI di Pinerolo (P. A. I.)

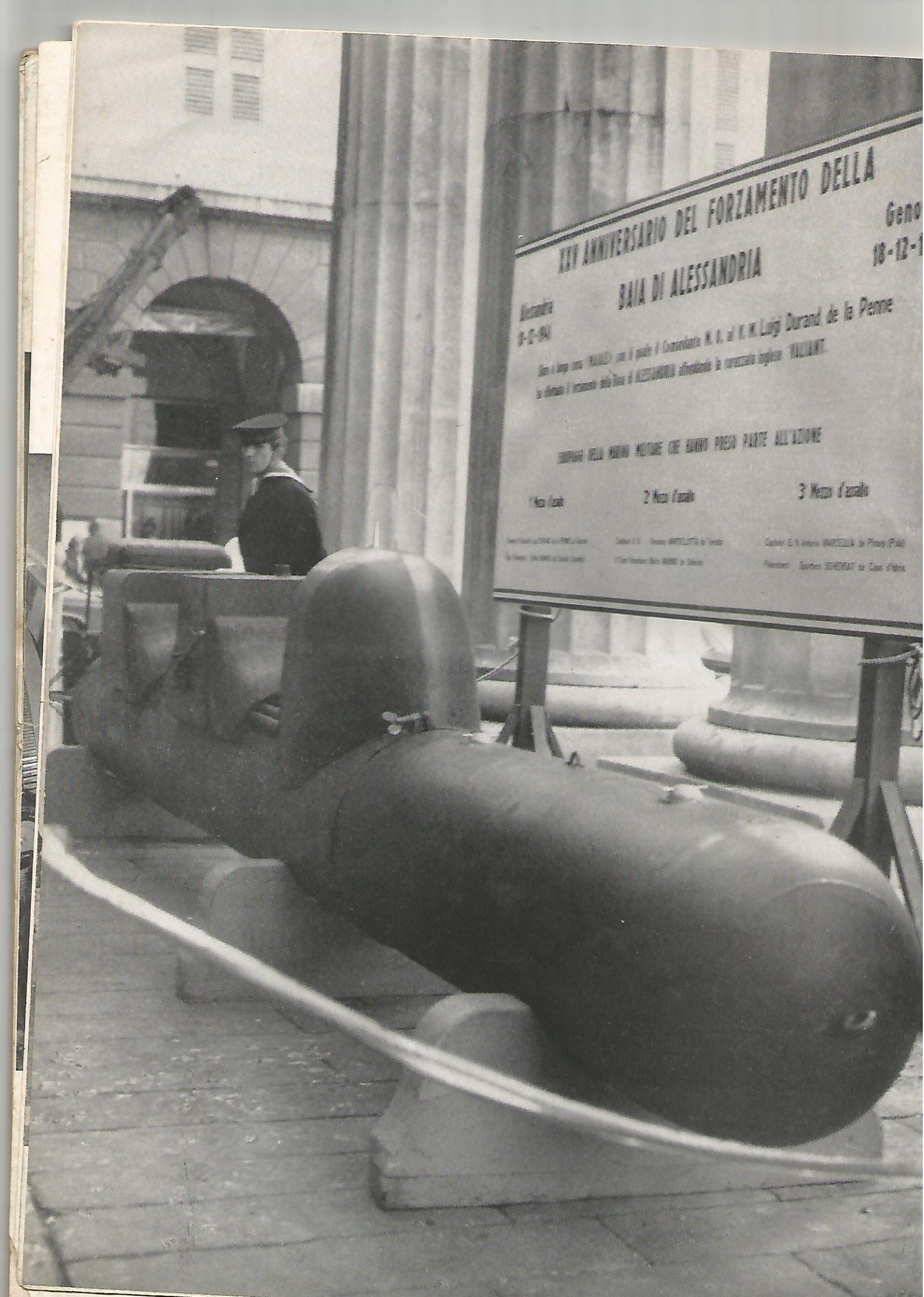
Capo 1° Mezzo: M. G. DURAND DE LA PENNE

Capo 2° Mezzo: M. G. MARTELLOTTI di Torino

Capo 3° Mezzo: M. G. MARCELLOTTI di Pinerolo (P. A. I.)

Reparto: S. M. G. DURAND DE LA PENNE di Genova

Reparto: S. M. G. DURAND DE LA PENNE di Genova



## Descrizione dell'impresa del forzamento di Alessandria

Nella notte fra il 18 e il 19 dicembre 1941, esattamente 25 anni fa, tre mezzi subacquei d'assalto italiani, i cosiddetti « maiali », compirono una delle più memorabili — e delle più fruttuose — operazioni guerresche che siano state mai effettuate da mezzi del genere in tutti i mari del mondo e in ogni tempo. Quei tre mezzi penetrarono infatti nella rada di Alessandria, principale Base Navale britannica in Mediterraneo e vi colpirono duramente le navi da battaglia *Valiant* e *Queen Elizabeth*, le due uniche corazzate inglesi che si trovassero in quel porto, e una grossa petroliera la cui esplosione danneggiò gravemente il caccia *Jervis*.

Il colpo di Alessandria fu la degna risposta italiana all'aerosiluramento delle nostre corazzate nella rada di Taranto l'11 novembre 1940. Ma, mentre l'azione di Taranto im-

plicò lo spiegamento della intera *Mediterranean Fleet*, portaerei, corazzate, incrociatori, caccia e sommergibili, l'impresa di Alessandria derivò soltanto da una geniale organizzazione tipicamente italiana e vide all'opera unicamente un sommergibile — lo *Scirè* — quale trasportatore, tre « maiali » ed un pugno d'uomini, dieci in tutto, compresi quattro di riserva, dotati di eccezionale sangue freddo, di tenacia fuori del comune e, diciamo pure anche a costo di essere accusati di retorica, di rovente amor di Patria. Dei dieci uomini sei formavano gli equipaggi effettivi dei tre « maiali » destinati a penetrare nella base nemica: Tenente di Vascello Luigi Durand de la Penne e Capo Palombaro Bianchi; Capitano del Genio Navale Antonio Marcegaglia e Palombaro Spartaco Schergat; Capitano Armi Navali Vincenzo Martellotta e Se-



### PRIMO MEZZO D'ASSALTO

Tenente di Vasc.  
Luigi Durand  
de La Penne



Capo Palombaro  
di 3ª classe  
Bianchi Emilio





**SECONDO  
MEZZO  
D'ASSALTO**

Capitano G.N.  
Marcegaglia Antonio



Palombaro  
Schergat Spartaco



**TERZO  
MEZZO  
D'ASSALTO**

Capitano A.N.  
Martellotta  
Vincenzo



Capo Palombaro  
di 3<sup>a</sup> classe  
Marino Mario



*I sei protagonisti del forzamento di Alessandria, di cui pubblichiamo le foto risalenti all'epoca dell'impresa, sono stati decorati di Medaglia d'oro al V.M.*

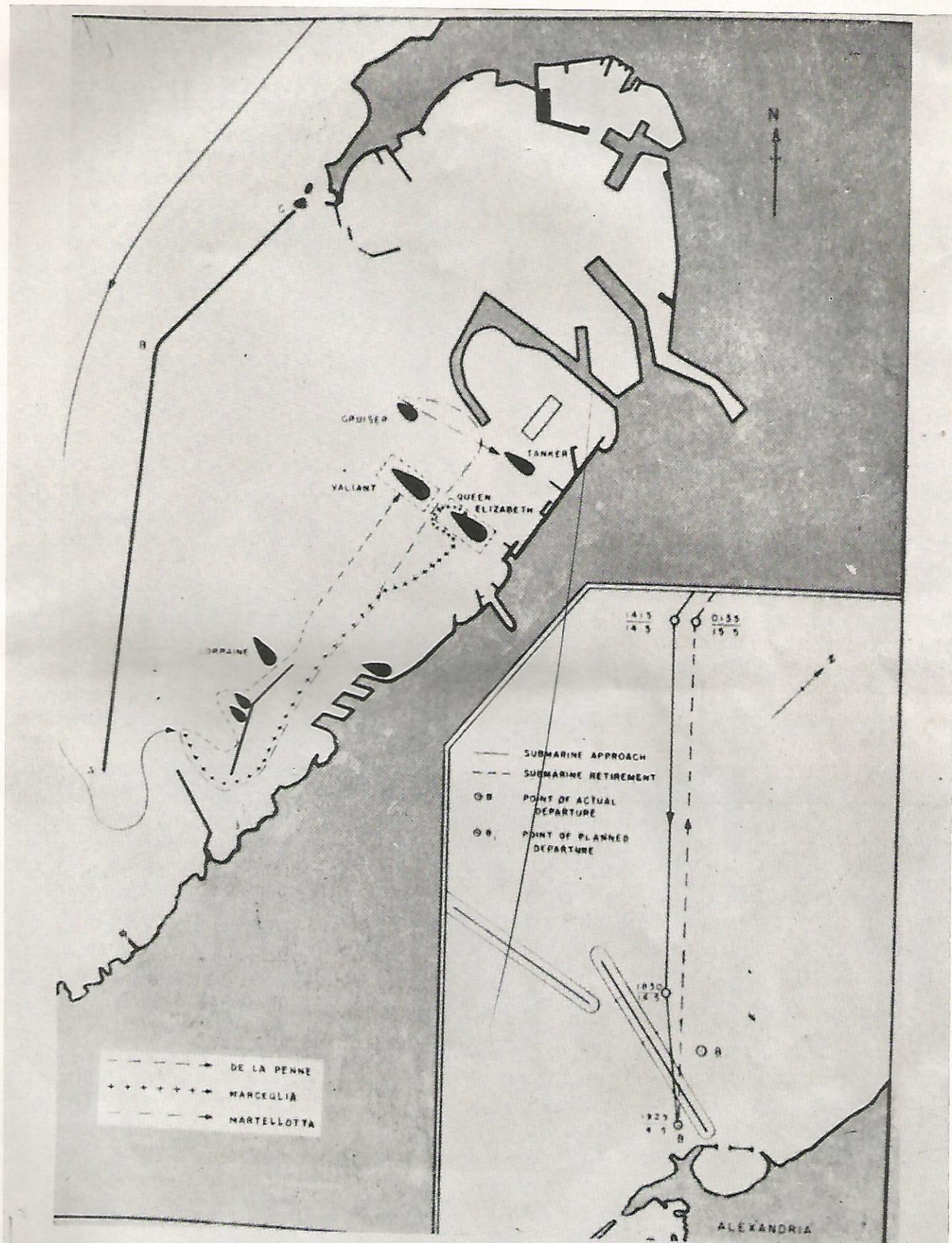


Grafico dell'azione eseguita nella notte sul 19 Dicembre 1941 ad Alessandria (dalla rivista « U. S. Naval Institute Proceedings » Febbraio 1956).



condo Capo Palombaro Mario Marino. Erano di riserva il Tenente Luigi Feltrinelli, il Sottotenente Medico Giorgio Spaccarelli, i palombari Luciano Savarè e Armando Memoli. Dieci uomini giovani, ma non ragazzi, maturi, decisi, consapevoli di quel che facevano, sperimentati, perfettamente addestrati.

Intorno alle 21 del 18 dicembre i tre ordigni lasciano lo *Sciré* a breve distanza dall'imbocco delle ostruzioni di Alessandria e, con de la Penne, Capo gruppo, si avvicinano a lento moto e in affioramento all'obiettivo. Passano così vicini al molo che de la Penne, come scriverà nel suo rapporto, sente le voci di alcune persone che chiacchierano sulla testata e vede un motoscafo che incrocia lanciando bombe di profondità che « ci danno fastidio ». A questo punto un colpo di fortuna. Tre grossi cacciatorpediniere si presentano davanti al porto e, per farli passare, le ostruzioni retali vengono aperte, i fanali della porta vengono accesi. I tre equipaggi italiani seguono nella scia i tre caccia frammischiandosi ad essi e tutti e tre rischiano d'essere travolti dall'onda che le tre unità di superficie sollevano, ma nessuno li scopre. Penetrano nella base nemica, muovono ognuno verso l'obiettivo che gli è stato assegnato: de la Penne-Bianchi mettono la prora sulla nave da battaglia *Valiant*; Marceglia-Schergat sulla *Queen Elizabeth*; Martellotta-Marino, in mancanza di meglio e secondo gli ordini ricevuti sulla petroliera *Sagona* (norvegese al servizio dell'Inghilterra) alla quale è affiancato il caccia *Jervis*.

L'operazione ebbe poi sviluppi da poter essere citati quali esempi di azioni di assalto subacqueo in un manuale ad uso d'una scuola d'incursori.

La tuta impermeabile di de la Penne fa acqua fin dalla fuoruscita dallo *Sciré*, ma non importa, de la Penne va avanti lo stesso, raggiunge il suo bersaglio, supera in superficie e di slancio la rete parasiluri che cinge la grossa unità, ma la manovra del « maiale », causa il freddo che pervade il primo pilota ormai intriso d'acqua, non è facile; l'ordigno urta contro la carena, precipita sul fondo in 17 metri. Contemporaneamente Bianchi, preso da malore, perde i sensi, torna in superficie. De la Penne è solo, ma non si piega alla mala sorte che d'un tratto sembra accanirsi contro

di lui: riesce a trascinare il « maiale » a braccia fin sotto le torrette di prora della corazzata, guidato dal pulsare d'una pompa in funzione dentro la nave. Avvia le spolette, quindi si toglie il vestito impermeabile e se ne va sulla boa alla quale la nave è ormeggiata e lì trova Bianchi.

Meno drammatica forse, ma perfetta in ogni suo particolare, l'operazione di Marceglia-Schergat. I due piloti s'avvicinano silenziosamente al bersaglio fino a scorgere la brace d'una sigaretta che una sentinella sta fumando sulla prora della *Queen Elizabeth* — la nave ammiraglia della *Mediterranean Fleet* — penetrano nell'interno della rete parasiluri, agganciano la testa carica del « maiale », come previsto, fra le alette di rollio della corazzata, al centro della nave, se ne vanno a terra e riescono ad uscire tranquillamente dall'arsenale facendo finta d'essere marinai delle navi francesi internate ad Alessandria. Perfetto!

Non v'erano in porto altre corazzate e perciò Martellotta-Marino presero di mira la petroliera *Sagona* carica di nafta. Mentre Martellotta manovra il « maiale », Marino ne stacca la testa carica, la fissa sotto lo scafo verso poppa, ne avvia le spolette. Anche Martellotta e Marino riuscirono a raggiungere a nuoto lo arsenale, ma, meno fortunati di Marceglia e Schergat, furono fermati alla porta.

I sei piloti dimostrarono una eccezionale fermezza, quando, tutti catturati in circostanze varie, furono sottoposti a stringenti interrogatori da parte di pressanti inquisitori britannici.

Comincia intanto nella rada la serie delle esplosioni. Scrive l'Ammiraglio Cunningham nelle sue memorie: « Poco prima delle 6, mentre ero a poppa della *Queen Elizabeth*, vi fu una violenta esplosione a poppa della cisterna *Sagona* (7.750 t.s.l.) ormeggiata vicino alla *Queen Elizabeth* e con il *Jervis* affiancato. Tanto la cisterna quanto il caccia furono gravemente danneggiati... ». Alle 6.06 si verifica un'esplosione sotto lo scafo a prora della *Valiant*; alle 6.10 esplose la carica sotto la *Queen Elizabeth*, la più micidiale delle tre. La *Valiant* poté essere immessa in bacino il giorno 21; la *Queen Elizabeth* rimase lungamente a sedere nel fango del porto di Alessandria.

# IL CAPO DELLO STATO PRESENZIA A ROMA L'INAUGURAZIONE DELLA NUOVA SEDE DEL COLLEGIO DI DIFESA DELLA N.A.T.O.

La nuova sede del Collegio di Difesa della NATO è stata inaugurata il 18 gennaio a Roma, alla presenza del Presidente della Repubblica, Giuseppe Saragat. Il Collegio ha sede in un moderno edificio in Via della Civiltà del Lavoro, all'EUR.

All'ingresso della sede del Collegio, dove erano state alzate le bandiere dei Paesi della Alleanza Atlantica, il Capo dello Stato è stato accolto dai rappresentanti del Parlamento, dal Vice Presidente del Senato, Spataro, dal Vice Presidente della Camera, Pertini, dal Presidente del Consiglio, Moro, dal Presidente della Corte Costituzionale, Ambrosini, dai Ministri degli Esteri e della Difesa, Fanfani e Tremelloni, dal Segretario Generale della NATO, Ambasciatore Brosio, dal Comandante Supremo delle Forze Alleate in Europa, Gen.

Lemnitzer, dal Presidente del Comitato Militare, gen. de Cumont, e dal Comandante del Collegio, Gen. Einar Tufte Johnson.

Nella sala delle Conferenze, dove si è svolta la cerimonia, erano presenti il Capo di S. M. della Difesa, Gen. Aloia, i Capi di S. M. delle tre FF. AA., Gen. De Lorenzo, Amm. Michelagnoli e Gen. Remondino, il Segretario Generale della Farnesina, Ambasciatore Ortona, alti ufficiali delle FF. AA., i membri del Comitato Militare della NATO, i rappresentanti permanenti presso il Consiglio Atlantico, tra i quali l'Ambasciatore italiano Alessandrini, gli Ambasciatori dei Paesi dell'Alleanza Atlantica accreditati a Roma, e i membri del Comando del Collegio di Difesa, fra i quali l'italiano Gen. B. A. Piseddu.

La cerimonia si è aperta con un indirizzo

Il Capo dello Stato, il Presidente del Consiglio On. Moro e il Ministro della Difesa, On. Tremelloni alla cerimonia dell'inaugurazione



di omaggio al Capo dello Stato italiano ed alle alte personalità del Governo, da parte del Gen. Johnson.

Dopo un breve discorso del Presidente del Comitato Militare, ha parlato il Segretario Generale della NATO, Brosio, che ha ringraziato la Repubblica Italiana e il suo Governo per l'ospitalità, pronta e generosa, data al Collegio di Difesa.

La cerimonia si è conclusa con il discorso del Ministro della Difesa On. Roberto Tremelloni, che qui di seguito riportiamo, in un ampio riassunto.

L'On. Tremelloni ha espresso la sua soddisfazione « quale Ministro della Difesa del Governo Italiano » di porgere un cordiale benvenuto al Collegio Difesa della NATO nel momento significativo in cui esso si colloca in Italia e qui riprende il proprio lavoro.

« Non è senza un simpatico significato — ha detto l'On. Tremelloni — che il Collegio di Difesa sia il primo organismo della NATO che, su suolo italiano, riprende la propria attività, con qualche breve precedenza nel tempo rispetto agli organi politici e ai Co-

mandi Militari dell'Alleanza. Questo rapido adeguarsi alle nuove condizioni di ubicazione mi sembra sottolineare non soltanto il giusto impegno a superare le difficoltà conseguenti al trasferimento, ma anche una sorta di priorità che viene riservata alla cura della formazione degli uomini, oggetto appunto della opera del Collegio.

« Il NATO College — ha proseguito il Ministro — è un crogiolo di esperienze dei vari Paesi posto all'incrocio dei risultati di strade diverse attraverso le quali si tenta di raggiungere la strada migliore. Esso è anche uno degli strumenti di cui disponiamo per comprendere mutuamente le esigenze e le caratteristiche umane dei vari popoli, per conoscerci, stimarci ed amarci al fine di risolvere anzitutto nel modo più efficiente i nostri problemi, tra uomini e tra Paesi a vocazione democratica comune ».

« Alle crescenti difficoltà nella ricerca di una via per la salvaguardia della vita civile nel mondo moderno, dobbiamo continuare a opporre una ferma, precisa, tenace volontà associativa rivolta a questi nobili fini. Quello

Il Segretario Generale della NATO, Manlio Brosio, pronuncia il suo discorso



degli organismi internazionali di cooperazione è l'ambiente più adatto per impostare e condurre lo studio congiunto e solidale inteso a mettere concretamente in atto tale volontà associativa. Qui militari e civili operano insieme, pensano e lavorano nella zona nella quale le varie sfere della strategia si riassumono e si fondono, nella ricerca delle soluzioni che settoriali strategie militari o civili non potrebbero da sole affrontare.

« Qui uomini di mente già matura e di provata esperienza si affinano attraverso il libero scambio di idee e la intelligente e tol-

lerante comparazione delle opinioni, secondo il metodo proprio di questo Collegio. Questo è dunque uno tra gli ambienti ideali per la qualificazione di Ufficiali e Funzionari destinati ad assumere posti di impegnativa responsabilità per ottenere dall'Organizzazione Atlantica il massimo rendimento ».

Il Ministro Tremelloni ha concluso il suo breve discorso rivolgendosi un fervido augurio di buon lavoro, anche a nome del Governo e delle Forze Armate italiane, al Comandante, allo Stato Maggiore del NATO Defense College e ai frequentatori della 30<sup>a</sup> Sessione.

## IL MINISTRO DELLA DIFESA ON. TREMELLONI VISITA L'UFFICIO STORICO DELLA M. M.

Il Ministro della Difesa, On. Tremelloni, accompagnato dall'Amm. Sq. Roselli Lorenzini, S.C. di S.M. della Marina, dal Capo di Gabinetto Contrammiraglio Micali, si è recato a visitare l'Ufficio Storico ove è stato ricevuto dal Contrammiraglio Tognelli, capo dell'Ufficio.

Il Ministro, che ha passato in rapida rassegna l'imponente raccolta di documenti, ordinati con rigore scientifico, si è attentamente soffermato ad ascoltare la relazione fattagli dal Contrammiraglio Tognelli sull'attività e sui programmi dell'Ufficio, che segue ormai da anni la prassi costante di affidare anche a collaboratori civili, di provato valore e prestigio professionale, il compito di elaborare opere e pubblicazioni di sicuro interesse storico, educativo e propagandistico.

L'attività di maggior interesse esterno, durante lo scorso anno, si è svolta nel settore della compilazione e divulgazione di opere intese a far conoscere lo sviluppo e l'attività della Marina dalle sue origini, con particolare riguardo alle vicende del secondo con-

flitto mondiale, e nell'opera di riordinamento e di arricchimento dei Musei navali di La Spezia e Venezia. Durante il 1966 sono stati ultimati e messi in circolazione, il 12° volume della serie « *La Marina italiana nella 2<sup>a</sup> guerra mondiale* » dal titolo « *I sommergibili negli Oceani* », una raccolta di stampe litografiche di navi di epoca antica della Marina Militare, e la ristampa del volume « *Le navi di linea italiane dal 1861 al 1961* ». È imminente la pubblicazione dei seguenti volumi la cui stesura è stata completata lo scorso anno: « *La guerra di mine* », « *I cacciatorpediniere italiani 1900-1966* », « *I MAS e le motosiluranti italiane 1861-965* », « *Le convenzioni navali della Triplice (40 anni di politica navale italiana)* », « *Gli esploratori, fregate e corvette italiani* », « *I sommergibili nel Mediterraneo* ».

Il Ministro Tremelloni si è reso personalmente conto del lavoro compiuto dall'Ufficio Storico della Marina che svolge il suo compito con criteri e metodi moderni.



# Il Ministro della Marina Mercantile On. Lorenzo Natali, visita l'Accademia Navale

Domenica 15 gennaio 1967 il Ministro della Marina Mercantile On.le Natali ha effettuato una visita, a carattere non ufficiale, all'Accademia Navale.

Il Ministro è stato ricevuto dall'Ammiraglio Luigi Vivaldi, Comandante dell'Accademia, ed ha passato in rassegna la Brigata Allievi schierata nel piazzale interno dell'Istituto.

Successivamente, nel Parlatorio Allievi, l'On.le Natali ha assistito ad una breve esposizione dell'Ammiraglio Vivaldi sull'attività e

sui Corsi che si svolgono in Accademia, sui problemi di ammodernamento e di ampliamento dell'Istituto.

Il Ministro ha quindi visitato il nuovo Palazzo Studi e le sistemazioni logistiche del Fabbricato Principale Allievi; successivamente ha lasciato l'Accademia per recarsi alla cerimonia del varo del traghetto « Espresso Sardegna » presso i Cantieri Ansaldo.

L'On.le Natali ha fatto pervenire al Comando Accademia un telegramma di compiacimento.



Il Ministro mentre passa in rassegna la Brigata Allievi

## PERVENGONO ANCORA LETTERE DI RINGRAZIAMENTO PER L'OPERA SVOLTA DAI NOSTRI MARINAI NELLE VARIE ZONE COLPITE DALLE ALLUVIONI

Nel « Notiziario » di novembre abbiamo pubblicato alcune lettere pervenute a vari Comandi della Marina Militare da parte di Enti, Società e privati che hanno manifestato il loro ringraziamento per l'opera svolta dal personale della Marina Militare nelle varie zone colpite dalle alluvioni.

Riportiamo in questo numero altre lettere di elogio pervenute a Comandi della M.M.

Il Sindaco di Firenze, Piero Bargellini così ha scritto ad un Ufficiale del Comando Marina

di La Spezia, che ha diretto operazioni di soccorso:

*«...ho appreso con quanta generosità Ella e gli uomini da Lei comandati si siano prodigati nelle operazioni di soccorso alla nostra Firenze colpita dalla alluvione.*

*Dell'apprezzatissima prova di fattiva solidarietà umana e civica fornita con tanta competenza e con senso del dovere veramente degno delle gloriose tradizioni della nostra Marina, desidero esprimerLe, anche a nome della*



Nelle immagini di questa pagina e delle 2 successive pubblichiamo le foto della consegna dei premi al personale che ha partecipato alle operazioni di soccorso nelle zone alluvionate. sopra: A bordo di una unità della Squadra Navale



a Napoli

*Amministrazione Comunale e dell'intera città, la più viva ammirazione ed il più caloroso ringraziamento ».*

Il Prefetto di Pisa, dott. Elio Sarro, così si è rivolto all'Ammiraglio di Sq. Giulio Cipollini, allora Comandante del Dipartimento Marittimo dell'Alto Tirreno:

*« ... si è conclusa di recente la grave prolungata emergenza improvvisamente scaturita dall'eccezionale alluvione che ha colpito in maniera sensibile anche alcuni Comuni di questa provincia.*

*A conclusione delle molteplici operazioni che sono state predisposte ed attuate in occasione dell'insolito straordinario avvenimento, sento vivo il desiderio di esprimere — a nome anche delle popolazioni interessate —*

a Taranto





ad Ancona

*il più sentito ringraziamento per il valido, immediato, fattivo e decisivo contributo dato dai Reparti Incursori della Marina Militare di codesta Base, che hanno, in effetti, operato con coraggio, spirito di abnegazione e solidarietà umana.*

*A questo riguardo, sono lieto di informarLa che sono pervenute a questo Ufficio numerose attestazioni di elogio e di ammirazione per il comportamento ed il contributo offerti dai Reparti della Marina Militare, cui desidero aggiungere anche il mio più vivo compiacimento ... ».*

**A Comar Venezia è pervenuto il seguente telegramma del Prefetto di Rovigo, dott. Walfredo Zafarana:**

*« Cessato stato emergenza zone allagate questa provincia desidero rinnovare a Lei et reparti Marina Militare impiegati soccorso popolazioni colpite espressioni vivissima riconoscenza et ammirato apprezzamento. Sua premurosa sensibile assidua azione Comando, efficienza et generosità interventi operativi hanno costituito non soltanto determinante apporto at soluzione problemi esodo et rifornimenti ma anche aiuto morale inestimabile valore per tranquillità et conforto popolazioni et autorità civili ».*

**Nel citare l'esemplare comportamento del Battaglione San Marco il geometra Aldo Valerio di Piove di Sacco, così ha riferito:**

*« ... Mi pregio comunicare a codesto Spett. Comando, a nome del Comitato di Emergenza e mio personale, il magnifico comportamento della Squadra di codesto Reparto con la quale ho avuto il piacere di collaborare nella nostra zona durante l'alluvione del 4 novembre 1966.*

*La suddetta Squadra ha svolto perfettamente i compiti che le sono stati affidati, con intelligenza, dedizione e perfetto spirito di altruismo e sacrificio, spesso in condizioni di ambiente e di clima avverse e con materiale di fortuna.*

*Sono spiacente di non poter segnalare uno per uno i componenti ma sono certo che codesto Comando li conosce.*

*Sono lieto di poter asserire che lo ritrovato in questi ragazzi, intatto lo spirito che animava il Corpo nel lontano 1942 quando ho avuto per la prima volta il piacere di affiancare il Vostro Reparto nelle « Bocche di Cattaro » (Dalmazia).*

*Porgendo a codesto Comando i sensi della più profonda riconoscenza a nome della cittadinanza e del Comitato, rinnovo ringraziamenti sentitissimi e porgo distinti saluti ».*



a Venezia

# Passaggio di consegne al Comando in Capo del Dipartimento M. M. dell'Adriatico tra gli Amm. Sq. Raffaele BARBERA e Giovanni CANTÙ

Martedì 10 gennaio ha avuto luogo ad Ancona presso la Caserma Cialdini la cerimonia di passaggio di consegne del Comando in Capo del Dipartimento Militare Marittimo dell'Adriatico fra l'Ammiraglio di Squadra Raffaele Barbera e l'Ammiraglio di Squadra Giovanni Cantù.

Alla cerimonia hanno presenziato, fra le altre autorità, il Prefetto, il Sindaco, il Presidente di Sezione di Corte d'Appello, il Questore, il Presidente della Provincia, il Comandante del Presidio Esercito, della Legione Carabinieri e della Guardia di Finanza, il Col. Ispettore di P.S.

L'Ammiraglio Barbera ha pronunciato un breve discorso di commiato esprimendo il suo ringraziamento a tutti i dipendenti militari e civili e rivolgendo il suo elogio a quanti si sono prodigati in occasione delle recenti al-

L'Amm. Barbera e l'Amm. Cantù (in primo piano) salutano le autorità cittadine



luzioni. Dopo aver espresso la sua gratitudine alle Autorità cittadine ed ai Comandanti dei Presidi militari, l'Ammiraglio Barbera ha rivolto all'ammiraglio Cantù i suoi voti augurali per il nuovo incarico. Dopo aver ringraziato l'Ammiraglio Barbera, che si accinge ad assumere il Comando in Capo del Dipartimento dell'Alto Tirreno, l'Ammiraglio Cantù ha rivolto il suo saluto alle Autorità intervenute e, ricordando di essere stato Capo di Stato Maggiore del Dipartimento dell'Adriatico quando ne era Comandante in Capo l'Ammiraglio Mimbelli, ha affermato che ispirerà la propria opera al suo alto esempio.

L'Amm. Sq. Raffaele Barbera (a sn.) cedente, e l'Amm. Sq. Giovanni Cantù (a ds.) accettante, durante la cerimonia



# Passaggio di consegne al Comando in Capo del Dipartimento M. M. dell'Alto Tirreno tra gli Amm. Sq. Giulio CIPOLLINI e Raffaele BARBERA

Domenica 15 gennaio l'Ammiraglio di Squadra Raffaele Barbera ha assunto l'incarico di Comandante in Capo del Dipartimento M.M. dell'Alto Tirreno in sostituzione dell'Ammiraglio di Squadra Giulio Cipollini che lascia il servizio per raggiunti limiti d'età.

Alla solenne cerimonia hanno presenziato le autorità civili, militari e religiose, i Comandanti delle Unità Navali, gli Ufficiali Capi di Corpo e di Servizio dei Comandi ed Enti della giurisdizione dipartimentale. Erano presenti inoltre gli Ammiragli di Divisione Ennio Ciuffo e Mario Gambetta, rispettivamente Comandante della 1<sup>a</sup> Divisione Navale e del Comando dei Dragamine.

Dopo il riconoscimento del nuovo Comandante del Dipartimento, l'Amm. Cipollini ha pronunciato il discorso di commiato esprimen-



L'Ammiraglio di Squadra Giulio Cipollini mentre pronuncia il discorso di commiato



L'Ammiraglio di Squadra Giulio Cipollini (di spalle) presenta il personale di Maridipart all'Ammiraglio di Squadra Raffaele Barbera

do un particolare ringraziamento alle autorità intervenute ed al personale militare, di cui ha sottolineato la fattiva collaborazione.

Ha quindi preso la parola l'Amm. Barbera che ha rivolto un cordiale saluto ai dipendenti militari e civili. Dopo aver inviato un augurio di reciproca collaborazione alle altre FF.AA., estendendolo alle autorità civili e religiose intervenute, l'Amm. Barbera ha espresso all'Amm. Cipollini il suo profondo affetto, unito a quello della Marina Militare, che egli lascia dopo una vita dedicata alla Patria.

# LA VIII CROCIERA ADDESTRATIVA DELLA NAVE-SCUOLA "CORSARO II"

Il 27 luglio ad attendere l'equipaggio all'aeroporto di Sydney è lo stesso Comandante, C.C. Mario Di Giovanni, che insieme al Nostro e al Nocchiere si trova già a Sydney per seguire lo stato di salute del *Corsaro*.

Il brusco passaggio dall'estate italiana all'inverno australiano è presto superato. Lo stesso dicasi per il mangiare, ma Luciano, il Nocchiere che da otto mesi si trova a Sydney, ci guida in un ristorante italiano.

Finalmente il 5 si esce a provare la barca, ma il mare grosso ci mette un po' in difficoltà.

Le giornate di sabato e domenica sono invece riservate ad attività ufficiali.

Il rinvio della data di partenza ci dà la possibilità di fare una seconda uscita: le cose vanno già meglio.

Il 9 luglio ha quindi inizio l'ottava crociera del *Corsaro*: navigazione verso la Nuova Caledonia. Nonostante le previsioni ottimistiche si comincia con un ricco antipasto di mare grosso e vento sostenuto. Il barografo continua a scendere; a mezzanotte abbiamo percorso 81 miglia.





L'equipaggio alla partenza da Sydney

Anche mercoledì vento e mare non danno tregua. Tocchiamo i 10 nodi con mare forza 7 e vento forza 8. Soltanto in serata il vento ruota e possiamo alzare la randa con due mani di terzaruoli e assumere andatura al largo mentre la pressione va stabilizzandosi. La vita di bordo comincia a prendere un ritmo più normale.

Ci mettiamo sulla rotta per Noumea; Nando può dar sfoggio delle sue capacità culinarie con la sua spiccata predilezione per le cipolle.

Anche il vento ci abbandona e dobbiamo mettere in moto i nostri Mercedes-Benz, procedendo a 5 nodi.

Invano si tenta di variare il menu pescando con la lenza. Intanto il dottore tiene una interessantissima conferenza sulle malattie dalle quali è bene guardarsi; anche il Guardiamarina Lucidi ci offre una conferenza di carattere turistico su Noumea e la Nuova Caledonia.

Ma per oltre 200 miglia non ci saranno altre attrazioni ed il ferragosto lo passiamo su rotta 060 ad oltre 8,5 nodi di media.

E' Luciano che il 16 avvista per primo la Nuova Caledonia verso mezzogiorno: abbiamo guadagnato un giorno sul previsto.

L'atterraggio notturno presenta qualche difficoltà ma i nostri due ufficiali alla rotta si dimostrano all'altezza della situazione.

Fa uno strano effetto restare fermi sulla terra, dopo otto giorni di sballottamenti.

Dopo le solite piccole riparazioni e qualche giro turistico si riparte il 22 con l'ausilio del motore fino a quando un leggero vento di NE ci permette di proseguire a vela con andatura di bolina piuttosto stretta. La nostra poca esperienza ci porta a commettere qualche errore che per fortuna non sorte effetto alcuno.

Con il passare dei giorni tutti diventiamo maestri e riusciamo a stare al timone anche con il vento in prora.

Le uniche visite sono quelle di pesci volanti che di tanto in tanto atterrano in coperta.

Il vento spira debolmente e già si teme che non riusciremo a coprire la distanza tra Noumea e Nukù Alofa nel tempo previsto.



Ricordo di Noumea

Ospiti a bordo del « Corsaro II »

Dopo altri due giorni di attesa ecco finalmente un freddo che porta con sé vento da Sud di intensità variabile tra i 10 ed i 20 nodi. Purtroppo il tutto è scortato da pioggia abbondante, ma non facciamo caso al fatto perchè tale e tanta è la gioia che si prova alla vista di una vela gonfia e della barca inclinata sotto le sferze del vento.

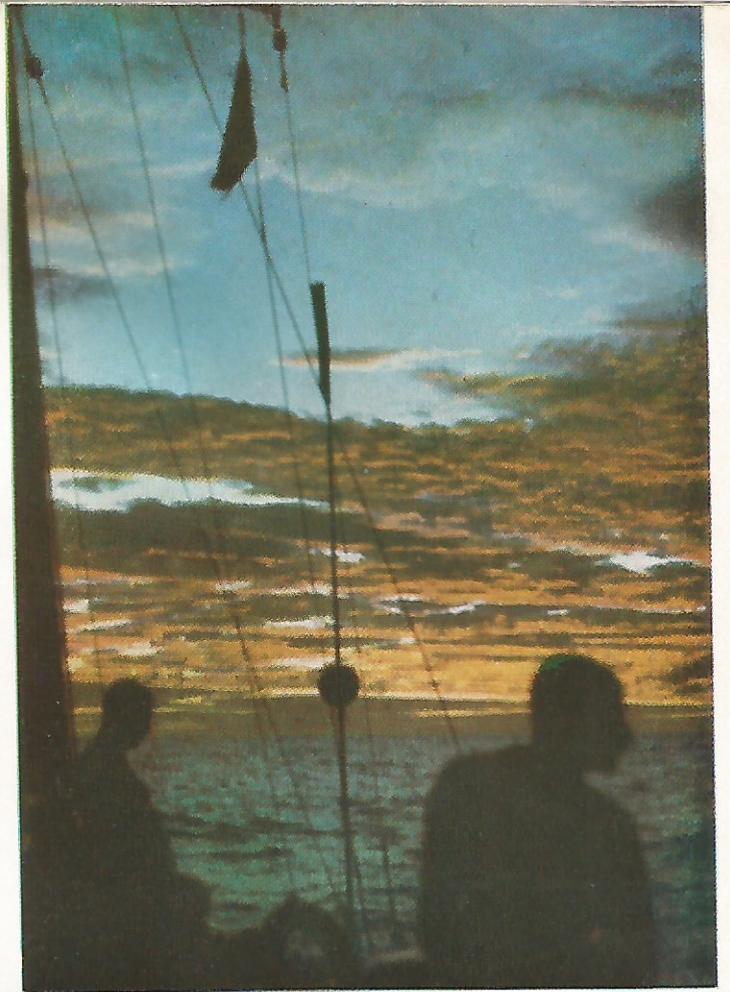
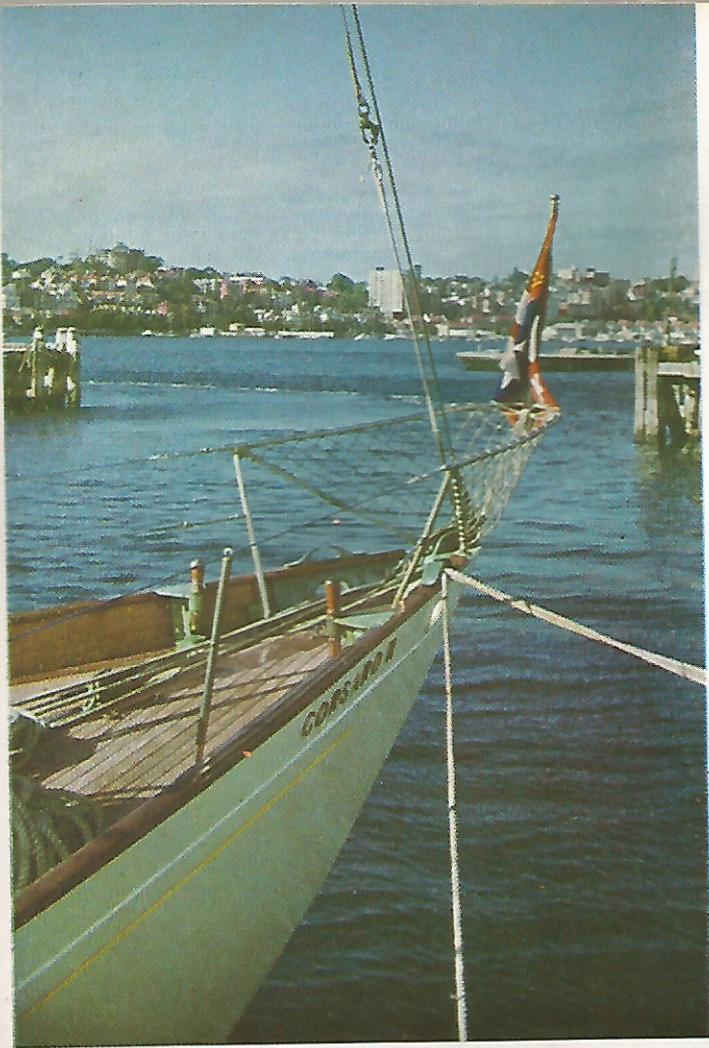
Alle 10,35 del 30 agosto si avvista l'isola di Tongatapu. Il sole è tornato a risplendere e già pensiamo al meritato riposo che ci attende a Nukù Alofa, che in italiano suona qualcosa come « facile amore ».

La gente ci saluta cordialmente e molte persone sperano di poter salire a visitare il *Corsaro*.

Anche il giornale locale si occupa di noi e diventiamo così personaggi della massima importanza: la nostra barca costituisce un luogo di ritrovo e di mondanità di cui si serberà a lungo il ricordo, dopo la nostra partenza.

Ultima serata: il mare è veramente grosso, l'ormeggio in banchina non dà molto affi-

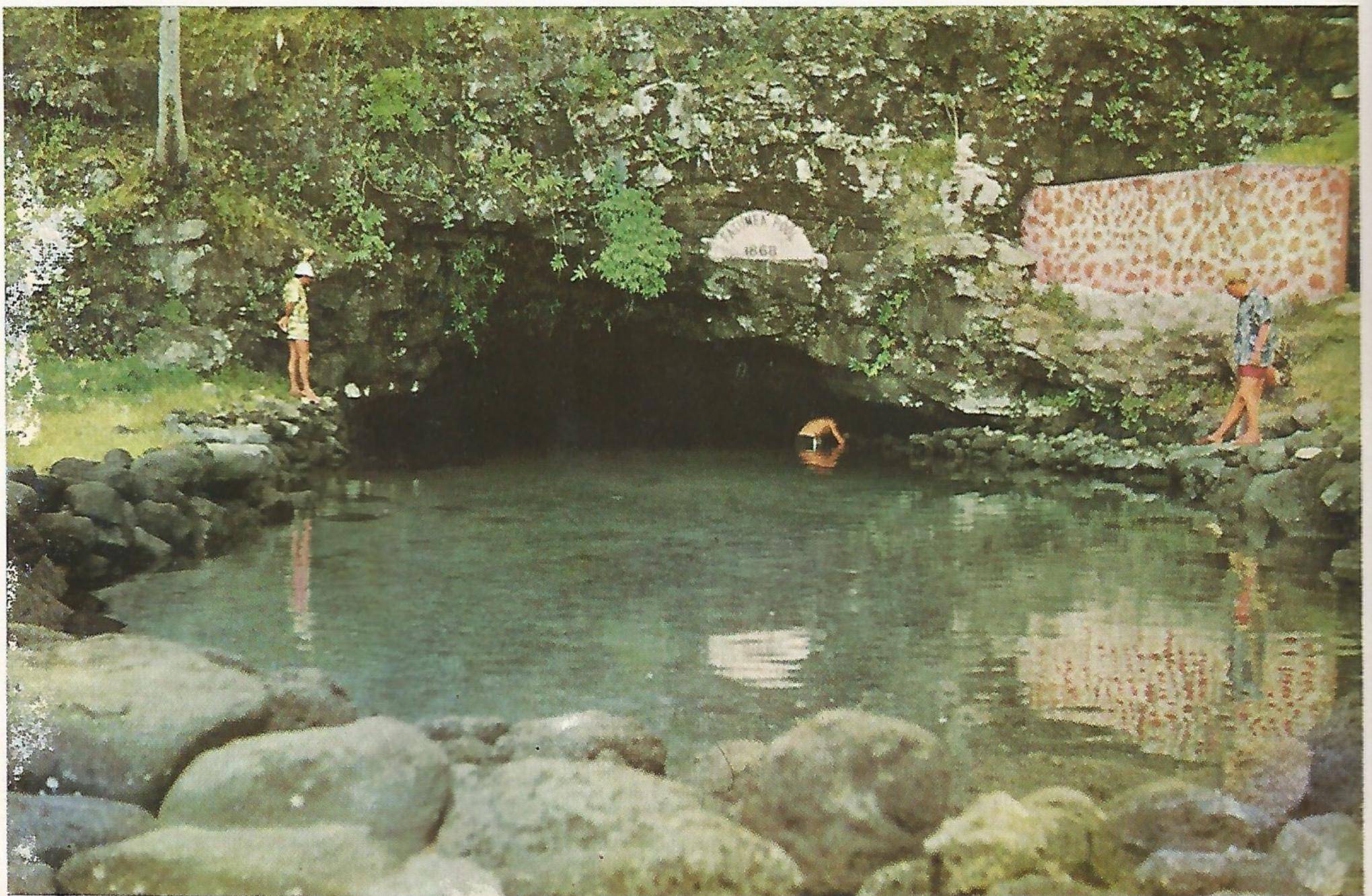




TAVOLE FUORI TESTO

*RICORDI DELL'VIII CROCIERA DEL "CORSARO II"*







. . . . . non c'è niente di meglio che una noce di cocco per dissetarsi

damento, il Comandante decide di tirarsi sull'ancora e di rimanere alla fonda durante la nottata, mentre si prospetta l'eventualità di rimandare la partenza. Intanto nella nottata vengono effettuati i turni di guardia e dal momento che nella mattinata del 6 settembre le condizioni meteorologiche non subiscono nessun mutamento niente partenza. Solo il pomeriggio possiamo tornare all'ormeggio in banchina. Altra stregoneria: il Diesel generatore Arona rifiuta di andare in moto e così siamo costretti ad attendere la mattina successiva per la riparazione che si presenta più complicata del previsto.

Alle 16,45 del 7 settembre mettiamo in vela e dirigiamo per l'uscita dalla rada di Nukù Alofa: destinazione Samoa.

La navigazione è particolarmente veloce per un bel vento fresco al lasco che ci permette una media superiore al doppio dei 4 nodi programmati.

Abbiamo a riva lo spinnaker, il bolero, lo strallo grande, la randa e la mezzanina e finalmente possiamo prendere confidenza con le

andature in poppa e al gran lasco, che non avevamo mai sperimentato prima.

Tutto lascia prevedere che i due giorni e mezzo di ritardo, con i quali siamo partiti da Nukù Alofa, verranno recuperati.

Fra l'altro guadagnamo ancora un giorno per il passaggio del meridiano 180° e alle 10 del 9 settembre buttiamo i cavi sulla banchina del porto di Apia.

Prime preoccupazioni la posta (non la riceviamo da quando siamo partiti da Noumea) ed un albergo.

Ad Apia alterniamo il riposo con i divertimenti; anche se la vita notturna nella capitale delle Samoa non è certo tra le più brillanti.

Trascorriamo ore piacevoli con Maria, una ragazza figlia di genitori italiani, e con altre fanciulle sue amiche.

Il nostro radiotelegrafista Nando mentre è immerso nel lavoro di pulizia del frigorifero perde l'equilibrio e rimane disteso; sembra un incidente molto serio, ma dopo il ricovero in ospedale Nando risorge a nuova vita

non appena qualche infermiera carina si avvicina al suo letto. Il 15 settembre molliamo gli ormeggi e appena fuori dalla rada di Apia ci troviamo sballottati da onde di notevoli proporzioni, ma ormai il mare non ci procura più alcun fastidio fisico.

La mattina del lunedì successivo incontriamo le calme equatoriali e siamo costretti a mettere a motore. Ma abbiamo anche da fare i conti con la provvista di nafta: arriviamo al punto di mettere a mare il battellino per cercare di rimorchiare il *Corsaro*, dopo svariate prove con ogni tipo di velatura possibile.

Venerdì il vento è tornato a spirare e lo stato del mare non è particolarmente cattivo, ma verso la metà del pomeriggio un'onda più consistente delle altre si abbatte sul genoa CCA pesante, provocandone la rottura. Non possiamo fare altro che sostituire il fiocco e riparare quello rotto quando saremo a San Francisco o ad Honolulu.

Alle 21 di lunedì 26 settembre attraversiamo la linea dell'equatore: dato che la seconda mensa è ancora alle prese con la zuppetta serale, il Comandante decide di virare perchè tutti siano in coperta a festeggiare l'avvenimento memorabile; si sturano alcune bottiglie delle migliori, si canta, si passa qualche ora in allegria fino a che il sonno non comincia a reclamare i suoi diritti, ottenendo un successo strepitoso.

E' il 27 settembre: 12 giorni e mezzo di cielo e mare, la luna ci rivela il profilo della terra.

Dal Portolano sappiamo che a Christmas vivono 414 persone. Alle 3 siamo alla fonda e chi non ha sonno si mette a pescare tirando a bordo una quantità incredibile di pesce.

Scendiamo a terra animati da spirito pionieristico ed approfittiamo della casa del Governatore per fare una bella doccia di acqua dolce.

Nell'unico magazzino esistente a Port London reintegriamo le provviste di generi alimentari.

Anche il giorno seguente siamo ospiti a casa del Governatore e prepariamo lo spirito ai dieci giorni di mare che ci separano da Honolulu.

Salpiano l'ancora alle 9 del 30 settembre.

A bordo è avvenuta la prevista rotazione nei servizi, necessaria per dare a tutti la possibilità di ricoprire diversi incarichi e occuparsi di volta in volta di problemi diversi.

Da Pearl Harbour vengono trasmessi giornalmente bollettini speciali per il *Corsaro* che continua a filare alla bella media di 8,5 nodi verso le Hawaii. Ormai siamo abituati ad arrivare in anticipo in ogni porto e pare che anche questa volta i dieci giorni di navigazione previsti risulteranno ridotti a 7 o 8. Il Signor Timossi, il Nostromo e Luciano, che sanno tutto su Honolulu, essendoci già stati con il *Corsaro*, devono rispondere a centinaia di domande. Intanto il Mauna Loa, il grande vulcano delle isole Hawaii, si staglia nettamente sull'orizzonte, ancora qualche piccolo sacrificio e qualche scatoletta di tonno ci separano da Honolulu.

Nella giornata del 6 ottobre per 2 volte mettiamo e togliamo i terzaruoli e nel primo pomeriggio avvistiamo finalmente l'isola di Oahu. Ci mettiamo in contatto radio con la Cost Guard di Honolulu e, come già a Nukù Alofa, ci viene comunicato che dovremo rimanere alla fonda fino alla mattina del giorno successivo.

Alle 17 buttiamo l'ancora di fronte a Waikiki Beach, una delle spiagge più rinomate di tutto il mondo.

Nella prima mattina del 7 ottobre salpiano l'ancora e dirigiamo per l'ormeggio assegnatoci tra decine e decine di altre imbarcazioni a motore. Essendo arrivati con 3 giorni di anticipo abbiamo 15 giorni esatti da rimanere fermi qui.

Subito entriamo nell'atmosfera tipica delle Hawaii: collane profumate e variopinte, baci di benvenuto, sole, surf, il tutto sotto la stella della civiltà americana con i suoi grattacieli, le sue automobili enormi, i suoi turisti in « bermuda ».

Il nostro primo problema è l'alloggio.

Il *Corsaro* ha bisogno di un buon rassetto generale, di una revisione al generatore Arona e di alcuni altri lavoretti, quali la pitturazione del fuoribordo e la sostituzione dello strallo basso e di una sartia.





Honolulu - Ricevimento a bordo

L'attività ufficiale è assai intensa, tutto però nella seconda settimana di permanenza, dato che il programma non prevedeva l'arrivo del *Corsaro* in anticipo.

Il giorno 15 la comunità italiana è invitata a bordo ed il dottore si rivela, nel corso del ricevimento, perfettamente a suo agio tra liquori e misture strane.

Lunedì 17 ottobre è una giornata memorabile nella storia della crociera: apprendiamo dalla radio che le coste pacifiche dell'America Latina, e del Cile in particolare, sono state colpite da un terremoto e che l'onda provocata dalla scossa tellurica raggiungerà le Hawaii verso la mezzanotte. La Guardia Costiera comunica che è prudente per tutte le piccole unità lasciare l'ormeggio e affrontare in mare aperto l'onda nelle migliori condizioni.

Noi lasciamo la banchina poco dopo le 21 e cominciamo a fare su e giù davanti ad Honolulu.

Il mare è costellato di puntini luminosi, qualche motore fa sentire il suo ruggito, molte vele si offrono al vento fresco.

La radio continua ad emettere comunicati e grande è la nostra sorpresa quando all'una sentiamo che l'allarme è cessato e che l'onda è passata: l'altezza con cui l'onda è giunta alle Hawaii è stata particolarmente trascurabile, nonostante i timori iniziali.

La sera del 18 vi è un ricevimento per le Autorità civili e militari.

La partenza fissata per il 22 corre un serio pericolo, in quanto l'Arona ha ancora dei pezzi sparsi per Honolulu alla ricerca di qualcuno che li possa rimettere insieme.

Comunque noi siamo pronti la mattina di sabato, ma per parecchie ore l'Arona non dà segno di vita; finalmente a mezzogiorno tra uno sbuffo e un colpo di tosse il nostro amico decide a mettersi in moto.

Gli addii sono particolarmente commoventi, il gruppetto multicolore rimane sul molo ad agitare mani e fazzoletti quando ci accorgiamo che siamo di nuovo in mare, con 18 giorni di navigazione davanti e San Francisco come meta.

La vita solita di bordo ricomincia: decidiamo all'unanimità di non tagliarci la barba



Honolulu - Il C.C. Mario Di Giovanni (a destra), comandante del Corsaro II con l'Amm. Roy L. Johnson (a sinistra), Comandante delle Forze USA del Pacifico

fino a San Francisco in considerazione del fatto che l'acqua non deve essere sprecata per cose tanto futili.

La traversata non può essere compiuta su rotta diretta, in quanto i venti prevalenti in questa zona del Pacifico non lo permettono: bisogna governare in un primo tempo per Nord, per 600 miglia circa, in modo da portarsi all'altezza dell'alta pressione che staziona tra i 35° e i 40° di latitudine Nord e quindi puntare su San Francisco con vento al lasco.

Il nostro Nando è più che mai impegnato nella ricezione dei bollettini meteo, essenziali alla condotta della navigazione.

Siamo al 25 ottobre: mentre il mare fa del suo meglio per sballottare il *Corsaro* ecco giungere un rumore secco seguito immediatamente da un altro rumore, ben noto, di verricello che si sgrana.

La prima impressione è che la scotta del genoa, per una ragione qualsiasi si sia mollata, ma subito ci accorgiamo che la vela è

finita completamente a mare e quindi l'incidente deve essere di altra natura. Lo strallo alto prodiero penzola dall'albero, spezzato all'altezza del tornichetto e ormai del tutto inutile; subito si provvede a mettere in forza lo strallo basso e le due drizze dello spinnaker, recuperando contemporaneamente la vela finita a mare; successivamente si ammaina la randa e si appronta il motore principale. Con più calma ci si può ora rendere conto dell'accaduto e constatare che il perno superiore dell'arridatoio si è tranciato di netto, facendo venire in bando lo strallo alto e provocando quindi la rottura del verricello su cui è avvolta la drizza del genoa.

Purtroppo a bordo non abbiamo un tornichetto di rispetto e il Comandante decide di proseguire la navigazione con mezzana, trinchetta e motore, in attesa della luce del giorno. Ma i nostri guai non sono finiti. L'asse dell'elica non vuole sbloccarsi e solo dopo parecchie sonore martellate riusciamo a far ruotare la valvola che lo tiene fermo e

a mettere finalmente in moto: sono le 5,10 e abbiamo percorso 377 miglia, ce ne restano ancora da percorrere quasi 2.000.

All'alba si inizia la riparazione dell'avaria. Il Nostromo viene tirato su con la drizza del genoa ed il Comandante, al timone, fa ogni tentativo per tenere la barca ferma. Ultimato il duro lavoro il Nostromo può rimettere piede sul ponte del *Corsaro*, accolto da un buon bicchiere di Whiskey e con parole di plauso.

Dopo tutte le passate di cavetto d'acciaio intorno all'albero i garrocci della randa non sono più liberi di scorrere e quindi, per proseguire la navigazione in sicurezza, prendiamo due mani di terzaruoli, che porteremo fin sotto il Golden Gate.

Purtroppo anche le condizioni meteorologiche non ci sono molto favorevoli: il cielo è perennemente coperto, solo la notte tra il 2 ed il 3 novembre, approfittando dell'orizzonte lunare e di una breve schiarita, riusciamo a fare un punto astronomico e a rifasare la stima.

Siamo a 450 miglia da San Francisco:

a bordo le cose di cui più si sente la mancanza sono i viveri freschi;

intanto il signor Timossi ha trovato un buon passatempo nel radiogoniometro a transistor che ci dà la possibilità di determinare la nostra posizione fin da distanze sull'ordine delle 100 miglia dalla costa.

Il vento, il giorno 5, torna a spirare da direzione favorevole, mentre occhi e binocoli sono puntati all'orizzonte, alla ricerca ansiosa del faro di Farailon Island, sul quale dovremmo atterrare. Fino a che quattro voci non gridano contemporaneamente di aver avvistato il faro: sono le 17,20 del 5 novembre. Le ultime ore sembrano volare, incominciamo a fare punti costieri uno dietro l'altro e a mezzanotte leviamo i calici passando sotto il Golden Gate. La traversata è stata compiuta in 15 giorni, anziché in 18, come previsto. Per la notte il Comandante decide di ormeggiarsi ad una banchina del porto mercantile, rimandando all'indomani il trasferimento alla base navale militare di Treasure Island. Durante la nostra permanenza a San

In navigazione verso San Francisco



Francisco continuano a giungere notizie sulle varianti al programma della nostra crociera. Apprendiamo che 5 membri dell'equipaggio dovranno rientrare in Italia con i due sommergibili *Cappellini* e *Morosini* ceduti dagli Stati Uniti all'Italia. Tra i lavori urgenti che deve sostenere il *Corsaro* c'è la sostituzione dello strallo alto e la riparazione delle due sartie.

Fino a quando non ha inizio l'attività ufficiale con ricevimenti e incontri, l'iniziativa personale di ciascuno supplisce in parte alle bizzarrie della sorte, dividendo secondo i meriti belle e brutte, bionde e brune, lunghe e corte.

In pochi giorni impariamo a conoscere San Francisco: una città veramente bella, moderna e dinamica e non abbiamo certo il tempo di annoiarci. Domenica 13 novembre il Console Generale d'Italia invita tutto lo Equipaggio ad una colazione in una villa di alcuni suoi amici; c'è anche qualche rappresentante del gentil sesso che non disprezza affatto la compagnia di giovani e brillanti Ufficiali di Marina, paladini di quel fascino che è proprietà esclusiva della Vecchia Europa.

Intanto tra un ricevimento e l'altro il lavoro a bordo procede di buon passo: lo strallo alto e le draglie sono già a posto e i problemi connessi all'installazione del nuovo apparato radio stanno pian piano trovando una soluzione.

Spossati dagli impegni mondani decidiamo, domenica 20 novembre, che il miglior modo per prenderci un po' di riposo è quello di fare un'uscita nella baia di San Francisco con il *Corsaro*, portando con noi tutti coloro che vogliono provare il brivido di salire su una delle barche da regata più famose del mondo.

Appena usciti un colpo di mare ci porta via la manica a vento di prora dritta e poiché gli ospiti cominciano ad avvertire i primi sintomi di disagio viriamo di bordo in prora e dirigiamo per l'ormeggio alquanto bagnati e affamati.

Il giorno del « Ringraziamento », 24 novembre, ognuno di noi ha i suoi 4 o 5 inviti a cena ed il problema più importante è quello di trovare la forma più adatta per rifiutare gli ultimi arrivi.

Partire ci dispiace e tutti vorremmo essere nei panni di quelli che fra una ventina di giorni torneranno.

Da dr., il Console Generale d'Italia a San Francisco, Alessandro Savorgnan, il Radm Clark, il Comandante Di Giovanni ed un Guardiamarina del *Corsaro* Uno scambio di doni durante un ricevimento a San Francisco.



San Diego è la nostra prossima meta, l'ultimo porto dove il *Corsaro* riposerà a lungo, prima che un altro equipaggio arrivi a svelare il bellissimo segreto che la barca nasconde in sé.

Durante la navigazione il Comandante decide di fermarsi in un paio di porti sulla costa californiana; come primo approdo sceglie Santa Barbara, famoso centro di raccolta per gli yachts provenienti da ogni parte del mondo.

L'arrivo del *Corsaro* è atteso e nel breve giro di 10 minuti abbiamo a bordo un Ufficiale della Guardia Costiera, la radio, la televisione, la stampa e un gruppetto di visitatori tra cui alcuni italiani.

Breve giretto turistico e poi in mare verso Newport dove giungiamo la mattina del 29 novembre. Siamo arrivati con un giorno di anticipo, in quanto per l'indomani è prevista una riunione con festeggiamenti e regate. Il Comodoro dello Yacht Club ci dà l'idea di un viaggetto a Disneyland dove in breve arriviamo, ma troviamo tutto chiuso. Quindi rapido ritorno alla barca.

La fine della crociera è prossima e come ultimo brivido cala la nebbia che riduce la

visibilità a poche decine di metri.

Verso le 5 del 30 novembre le luci di un piroscampo ci passano a non più di una cinquantina di metri di poppa, costringendoci a una rapida e brusca accostata. Nelle vicinanze del Nautofono di Mission Bay il Comandante decide che è praticamente impossibile continuare senza andare incontro a rischi troppo grandi, pertanto cominciamo a fare il girotondo in attesa che la nebbia diradi.

Alle 10 una schiarita ci permette di determinare la posizione con buona precisione e possiamo dirigere per l'ingresso in porto: la coltre è diventata più fitta, gli occhi di tutti sono puntati verso prora alla ricerca della boa di ingresso in porto ed è un momento veramente memorabile quello dell'avvistamento.

Solo verso le 14 del 30 novembre la nebbia comincia a calare, alle 14,30 per l'ultima volta buttiamo i cavi in banchina a San Diego e l'ottava crociera del *Corsaro* diventa un bellissimo ricordo.

Abbiamo percorso 8.130 miglia dalle coste dell'Australia a quelle degli Stati Uniti, in 56 giorni di navigazione che rimarranno per sempre tra i nostri ricordi più belli.

San Diego - La crociera è finita, l'ultimo saluto e poi a casa



## CONFERIMENTO DI INCARICHI AD ALTI UFFICIALI



Gen. Isp. G. N.  
GIOVANNI DI MENTO  
Direttore Generale delle Costru-  
zioni, delle Armi e degli Arma-  
menti Navali



Ten. Gen. G. N.  
ANTONIO SIENA  
Presidente del Comitato per i  
progetti delle navi



Ten. Gen. Medico  
LUIGI CAMPANELLI  
Ispettore presso l'Ispettorato  
di Sanità Navale

---

## NOTIZIE VARIE



Napoli, 12 gennaio - Il Gen. Sq. A. Nino Pasti, Deputy Saccur per gli Affari Nucleari (secondo da sn.), in visita di cortesia all'Amm. Sq. Nicola Murzi, Comandante in Capo del Dipartimento M. Marittimo e di Comedcent (al centro)

## *Visita a Taranto di unità della Marina U.S.A.*

Dal 30 dicembre 1966 al 4 gennaio 1967 ha sostato a Taranto in visita operativa una formazione navale statunitense.

Ne facevano parte la portaerei *Shangri La*, battente l'insegna del Rear Admiral J. D. Bulkeley, Comandante Comcrudesflot 8, l'incrociatore lanciamissili *Columbus*, il cacciatorpediniere conduttore lanciamissili *Belknap*, il cacciatorpediniere lanciamissili *Lawrence*, i cacciatorpediniere *H. Purvis*, *Bordelon* e *Strong* e la nave appoggio *Kaskaskia*.

Il giorno dell'arrivo il Radm Bulkeley ha

reso visita all'Amm. di Squadra Salvatore Pelosi, Comandante in Capo del Dipartimento M.M., all'Ammiraglio di Div. Cosimo Basile, Comandante la 3<sup>a</sup> Divisione, rappresentante il Comandante in Capo della Squadra Navale assente l'Ammiraglio di Squadra Luciano Sotgiu al dottor Alfredo Correra e al prof. Vincenzo Curci, rispettivamente Prefetto e Sindaco di Taranto.

Durante la permanenza Ufficiali, Sottufficiali e Marinai hanno effettuato gite alla zona dei Trulli ed alle Grotte di Castellana, e sono stati graditi ospiti dei rispettivi circoli, usufruendo delle sistemazioni sportive della Base.

---

## *"GIORNATA MARINARA" ORGANIZZATA DALL'ANMI DI PESCIA*



Nel Tempio Monumentale di S. Francesco a Pescia, è stata inaugurata una lapide a ricordo dei Caduti del Mare, alla presenza dell'Ammiraglio Gino Birindelli

Napoli, 28 dicembre 1966 - L'Amm. Sq. N. Murzi riceve in visita di presentazione per congedo il 1° Capitano CEMM Vittorio Parpaiola, che ha svolto oltre 40 anni di servizio in Marina

### *Visita di Unità israeliane a Messina.*

Dalle 0800 alle 2400 del 4 gennaio 1967 i CC.TT. *Jaffo* ed *Eilath* della Marina israeliana, in crociera nel Mediterraneo, hanno effettuato una sosta operativa a Messina, per rifornimento.

Subito dopo l'arrivo il Comandante della Squadriglia, C.F. Rozen Naftali ha reso visita a Marisicilia dove è stato ricevuto dall'Ammiraglio di Divisione Vincenzo Vaccarisi, Comandante M.M.A. in Sicilia.

La visita è stata restituita nella stessa mattinata dal C.F. Lelio Giovine, Sottocapo di Stato Maggiore Op., a bordo del C.T. *Jaffo*.

Le unità ormeggiate alla banchina Colapesce nella giornata si sono spostate alternativamente per effettuare rifornimento di combustibile alla banchina Norimberga.



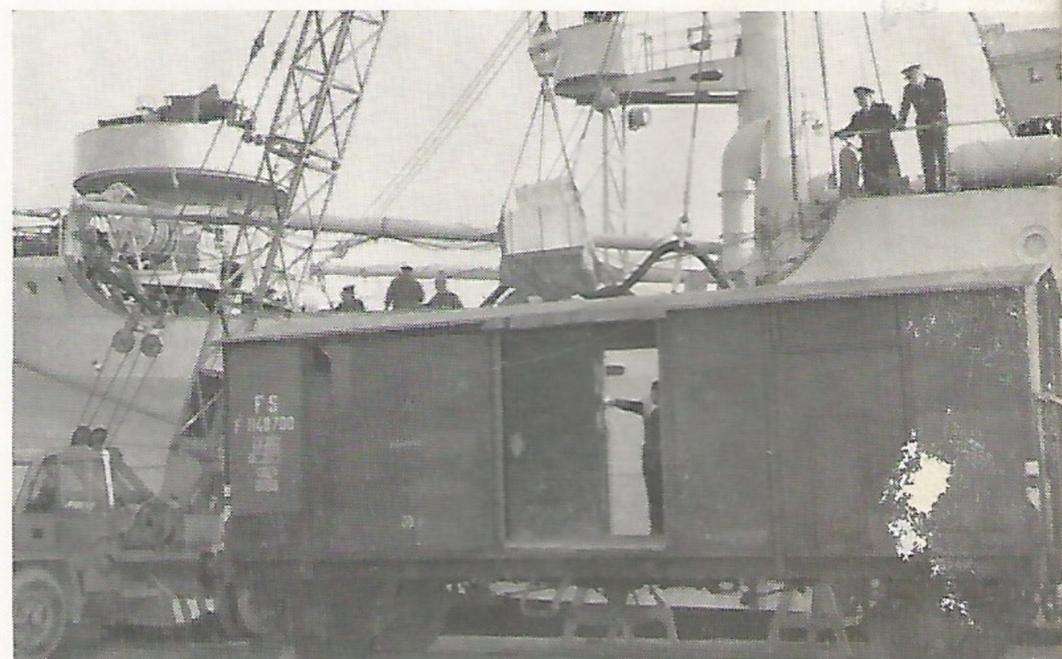
Unità israeliane ormeggiate alla banchina Colapesce

Dopo il "Cavezzale"  
è rientrato in Italia  
lo "Stromboli"  
con i soccorsi maltesi  
per gli alluvionati

Dopo il «Cavezzale» che è giunto a La Spezia con un analogo carico anche la nave trasporto della M.M. «Stromboli» è giunta a Taranto proveniente da Malta con un carico di materiale vario, raccolto dal Comitato maltese pro alluvionati italiani.

Il materiale, contenuto in 700 casse, è stato preso in consegna dal Comitato provinciale della Croce Rossa, per essere successivamente avviate nelle zone colpite dalle alluvioni di novembre.

~~~~~  
Nelle quattro foto, alcune immagini dello sbarco delle casse  
~~~~~





*GIURAMENTO*

*DELLE RECLUTE 1946/6°*

*AL MARIDEPOCAR*

*DI TARANTO*



Il Marinaio Grasso Carlo s'incontra con i suoi familiari

(foto in basso a sinistra)

Il Marinaio Mansueto Ciro con i familiari





*GIURAMENTO  
DELLE  
RECLUTE 1946 | 6°  
AL MARIDEPOCAR  
DI LA SPEZIA*





Ancona - L'edificio del Comando in Capo del Dipartimento M. M. dell'Adriatico durante le recenti nevicate

**Premio di medicina  
" Dott. Leonardo Guida " per il 1967**

Il « Centro Internazionale Radio-Medico » (CIRM), con uno speciale contributo elargito dal suo Presidente e fondatore, Prof. Guido Guida, per onorare la memoria del figlio, dott. Leonardo Guida, medico chirurgo, collaboratore dell'Ente, cultore ed appassionato d'arte, deceduto all'età di 25 anni, ha istituito un premio annuale « Dott. Leonardo Guida ».

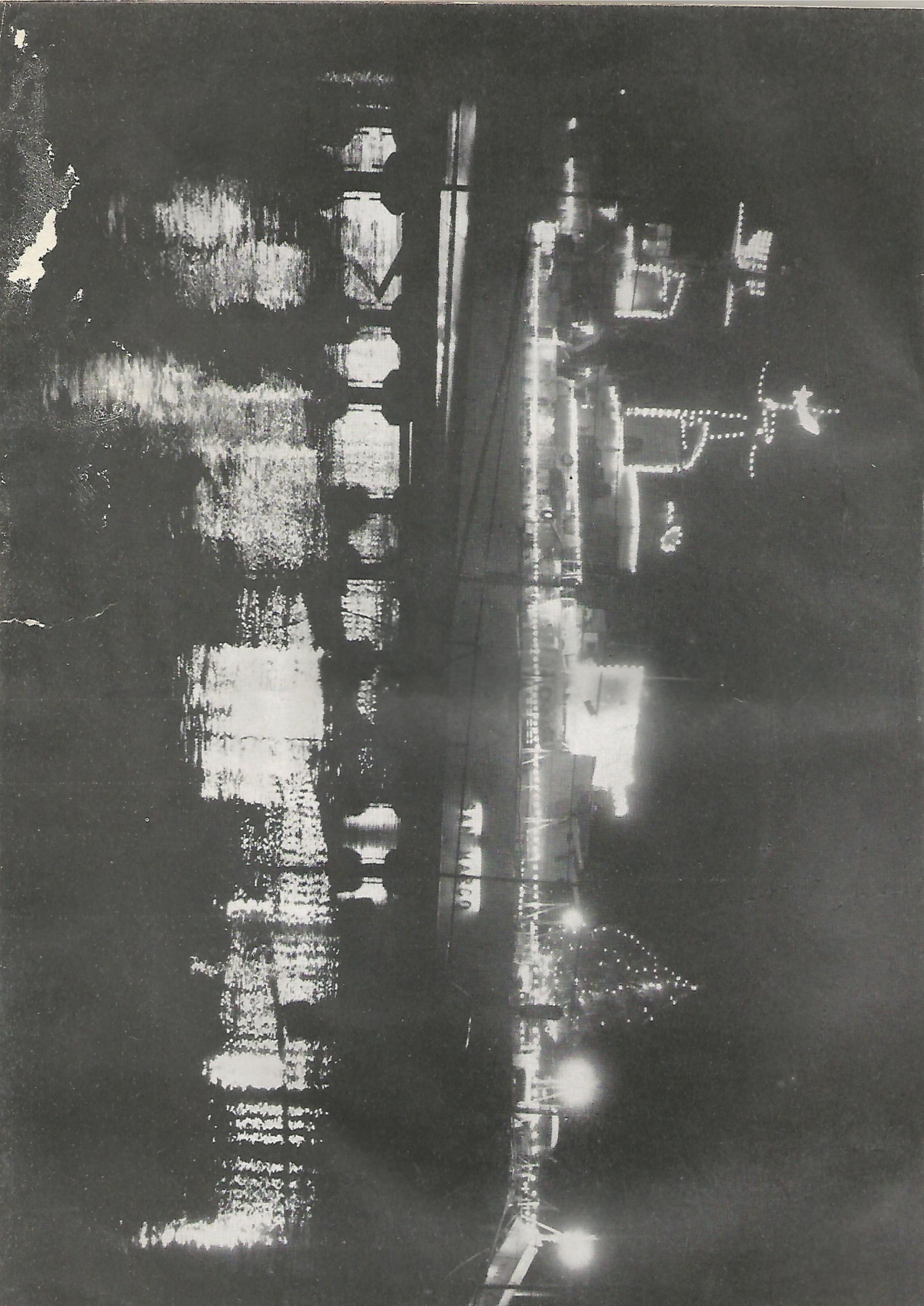
Per l'anno 1967 è stato bandito un premio di medicina per un lavoro scientifico su di un argomento riguardante la fisiopatologia dei marittimi.

Il premio è di lire 300.000 e possono concorrervi soltanto medici italiani.

I lavori dovranno essere segnalati alla Commissione giudicatrice dai Direttori di Clinica o Istituto scientifico o ospedaliero ove il lavoro è stato svolto e dovranno pervenire, in quattro copie, entro il 30 settembre 1967 al CIRM (Via dell'Architettura, 41 - EUR Roma), al quale potranno eventualmente essere richiesti ulteriori chiarimenti.

~~~~~  
Veduta notturna di Unità della Squadra illuminate  
in occasione delle feste natalizie ➤







DISTRIBUZIONE DI  
PRESSO GLI ENTI  
IN OCCASIONE



Al Circolo Sottufficiali della  
M.M. alla presenza del Ministro  
della Difesa On. Tremelloni.

**A ROMA**

Al Circolo Ufficiali M. M. alla  
presenza del SCSM Ammiraglio  
Roselli Lorenzini



# PACCHI DONO DELLA M. M. DELL'EPIFANIA



## A NAPOLI

Nella foto in alto al Dopolavoro M. M.  
Nella foto a destra al Circolo Marinai



---

## A LA SPEZIA

Nelle foto in basso: a sinistra al Circolo Sottufficiali  
a destra al Circolo Ufficiali





All'Arsenale M. M.  
 (in alto a sn.) Al Circolo Marinai

*A TARANTO*



Al Circolo Ufficiali



*A BRINDISI*

Al Circolo Sottufficiali ➤  
 Nelle foto in basso al Circolo Ufficiali





Nelle foto in alto: all'Arsenale M. M.

## *A MESSINA*



---

## *A CAGLIARI*

Al Circolo Sottufficiali



# L'ALMANACCO NAVALE 1966 - 1967

## PRESENTATO ALLA STAMPA NAZIONALE

*Presso lo Stato Maggiore della Marina, il 23 gennaio ha avuto luogo la presentazione alla stampa nazionale dell'Almanacco Navale 1966-1967 edito dalla Rivista Marittima.*

*La pregevole opera, che consta di 600 pagine, con 600 illustrazioni, ha richiesto una notevole mole di lavoro, di ricerca e di aggiornamento sia dal punto di vista informativo, sia fotografico. Ne sono autori il dott. Giorgio Giorgerini ed il dott. Augusto Nani.*

*Il dott. Giorgerini ha tracciato una panoramica, contenuta nell'introduzione dell'almanacco, degli indirizzi navali delle principali Potenze, ed una sintesi dell'attuale situazione delle principali flotte mondiali, in rapporto alla politica navale dei singoli Stati. L'opera si pone in primo piano tra le pubblicazioni del genere nel mondo. L'almanacco sarà sicuramente utile a tutti coloro che si occupano di problemi navali, ed anche a coloro che seguono l'affermarsi dei popoli che sul mare cercano la via del progresso. Sarà utile specie nel delicato momento internazionale attuale nel quale la conoscenza delle entità delle marine esistenti, facilita un realistico apprezzamento dei rapporti di forza che sono, pur sempre, alla base delle relazioni internazionali.*



PREZZO : L. 8.000 ridotte a L. 6.000 per gli appartenenti alle Forze Armate, per i Soci dell' A.N.M.I., della L.N.I., di Mariponave e per i Comandi ed Enti militari. Sono da aggiungere le spese postali e di spedizione nella misura di L. 300 per l'interno e L. 1.000 per l'estero.



*Le richieste dovranno essere inviate a :*

**RIVISTA MARITTIMA**

**BORGO SAN LAZZARO (TRIONFALE) / ROMA**

*c/c postale 1/30150*



# LA MARINA MERCANTILE

## **La T/n "Michelangelo",, per la prima volta a Lisbona, visitata dal Presidente della Repubblica Portoghese**

Proveniente da New York, nel corso del suo viaggio-crociera con scali in numerosi porti, la T.n. *Michelangelo* è giunta il 9 novembre per la prima volta a Lisbona passando, parata a festa con le bandiere del gran pavese, sotto il nuovo ponte Salazar che collega le sponde del fiume Tago.

Per ricordare la data del primo scalo della *Michelangelo* nel porto di Lisbona, sono state organizzate numerose manifestazioni, la più importante delle quali è costituita dalla visita a bordo del Presidente della Repubblica Portoghese, Amm. Americo Thomaz, avvenuta il 10 novembre. Il Presidente Thomaz, che è rimasto a bordo della *Michelangelo* per oltre un'ora, ha visitato i saloni principali della turbonave, l'auditorium, la stazione radio ed ha esaminato con molto interesse le attrezzature nautiche. Terminata la visita della nave, l'Amm. Thomaz ha partecipato ad un ricevimento in suo onore conversando con l'Ambasciatore d'Italia, Giuseppe Cerulli-Irelli, con il Presidente dell'« Italia », Amm. Ernesto Giuriati, e con le personalità presenti. L'Ammiraglio Giuriati ha offerto al Presidente portoghese una monografia della *Michelangelo* ed un astuccio contenente due medaglie-ricordo della *Michelangelo* e della gemella *Raffaello*, nonché un esemplare del numero speciale del « giornale di bordo » stampato in suo onore a tempo di primato e contenente la notizia della visita alla *Michelangelo* e le fotografie scattate poco prima durante la visita. Al momento di lasciare la nave il Presidente Thomaz ha espresso la sua « ammirazione di marinaio ». Nel pomeriggio la *Michelangelo* è stata visitata da numerosi agenti di viaggio, giornalisti ed esponenti marittimi portoghesi. Il giorno 9 il Presidente dell'« Italia » Giuriati si era incontrato a bordo con i rappresentanti della stampa, della radio e della televisione ai quali aveva esposto le ca-

ratteristiche della nave e illustrato i servizi della Società « Italia », sottolineando che essa detiene il primo posto del movimento passeggeri fra l'America e il Mediterraneo e il secondo posto fra l'America e gli altri porti europei.

## **Nuovo itinerario della M/n "Illiria",**

Oltre agli annunciati lavori di ampliamento delle sistemazioni passeggeri che consentiranno un aumento della capacità ricettiva della nave dagli attuali 142 posti letto ai previsti 170, anche l'itinerario della motonave *Illiria*, l'elegante unità della Società « Adriatica » in servizio sulla linea turistica con la Dalmazia e la Grecia, subirà nella prossima stagione sostanziali modifiche.

Il servizio inizierà il 18 marzo 1967 da Trieste e il giorno successivo da Venezia seguendo il seguente percorso: Spalato, Corfù, Candia, Rodi, Mikonos, Pireo, Itea, Dubrovnik, Trieste. Il viaggio avrà una durata di 10 giorni e, fino al 14 ottobre, le partenze si susseguiranno ogni undici giorni.

Con questa importante innovazione, la « Adriatica » ha voluto aumentare la frequenza del servizio, elevando da 16 a 20 il numero dei viaggi, per poter meglio soddisfare le insistenti richieste del pubblico ed offrire contemporaneamente ai passeggeri la possibilità di visitare le isole di Mikonos e di Delo, famose, la prima, per l'incantevole bellezza delle sue spiagge e, la seconda, per le grandiose rovine che ne fanno uno dei più interessanti complessi archeologici del mondo greco.

Inoltre il nuovo itinerario consentirà ai passeggeri di sostare 13 ore a Rodi, la rinomata « isola delle rose », così ricca di attrattive storiche e turistiche. Quindi, unitamente a tutti gli altri richiami offerti dagli approdi a Spalato, Dubrovnik, Corfù, Candia, Pireo ed Itea, la nuova iniziativa dell'« Adriatica » si propone di rendere ancora più suggestivo

il bellissimo ed interessante programma di viaggio in Dalmazia e in Grecia.

Prima dell'inizio del servizio, la motonave *Illiria* effettuerà due viaggi speciali di cinque giorni in Adriatico, con partenze da Venezia rispettivamente il 5 e il 12 marzo 1967 e con meta le ridenti cittadine della costa dalmata (Spalato, Traù, Ragusa, Sebenico), le pittoresche Bocche di Cattaro e l'affascinante isola di Corfù.

Sono due viaggi lanciati per far apprezzare *l'Illiria* nella sua rinnovata veste e a prezzi notevolmente ridotti; quindi rappresentano una propizia occasione per una breve vacanza non solo eccitante ma anche redditizia.

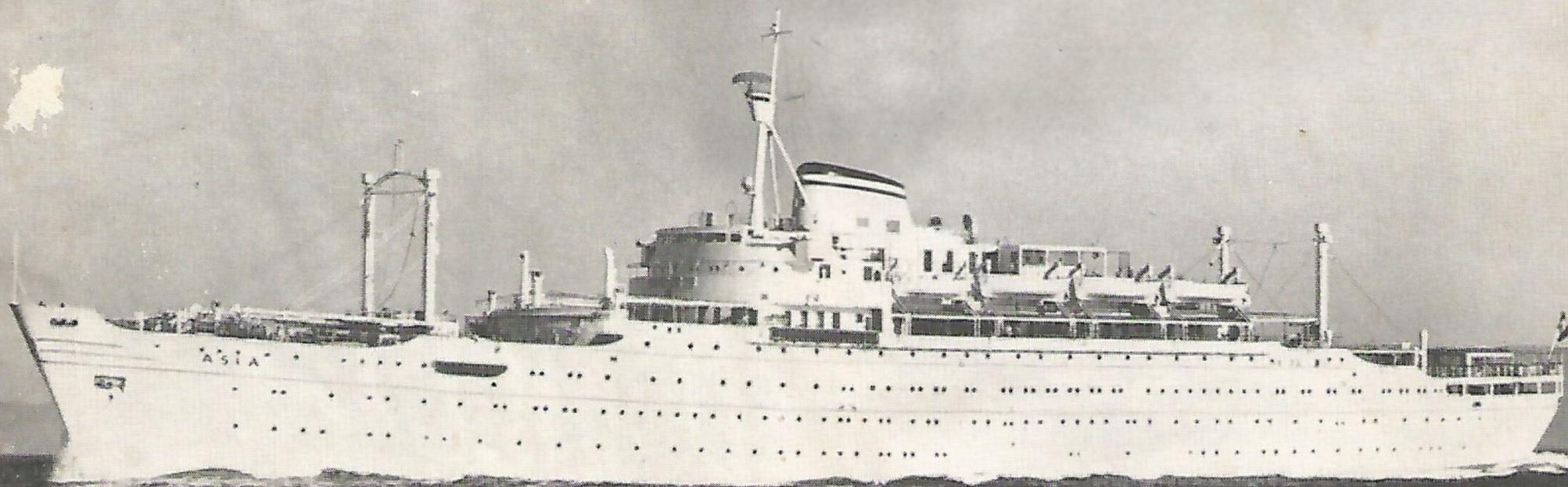
### **La T/n "G. Marconi", a Hong Kong**

A un anno di distanza del primo approdo straordinario a Hong Kong la T.n. *Guglielmo Marconi* - adibita al servizio sulla *Galileo Galilei* alla linea di servizio « Lloyd Triestino »

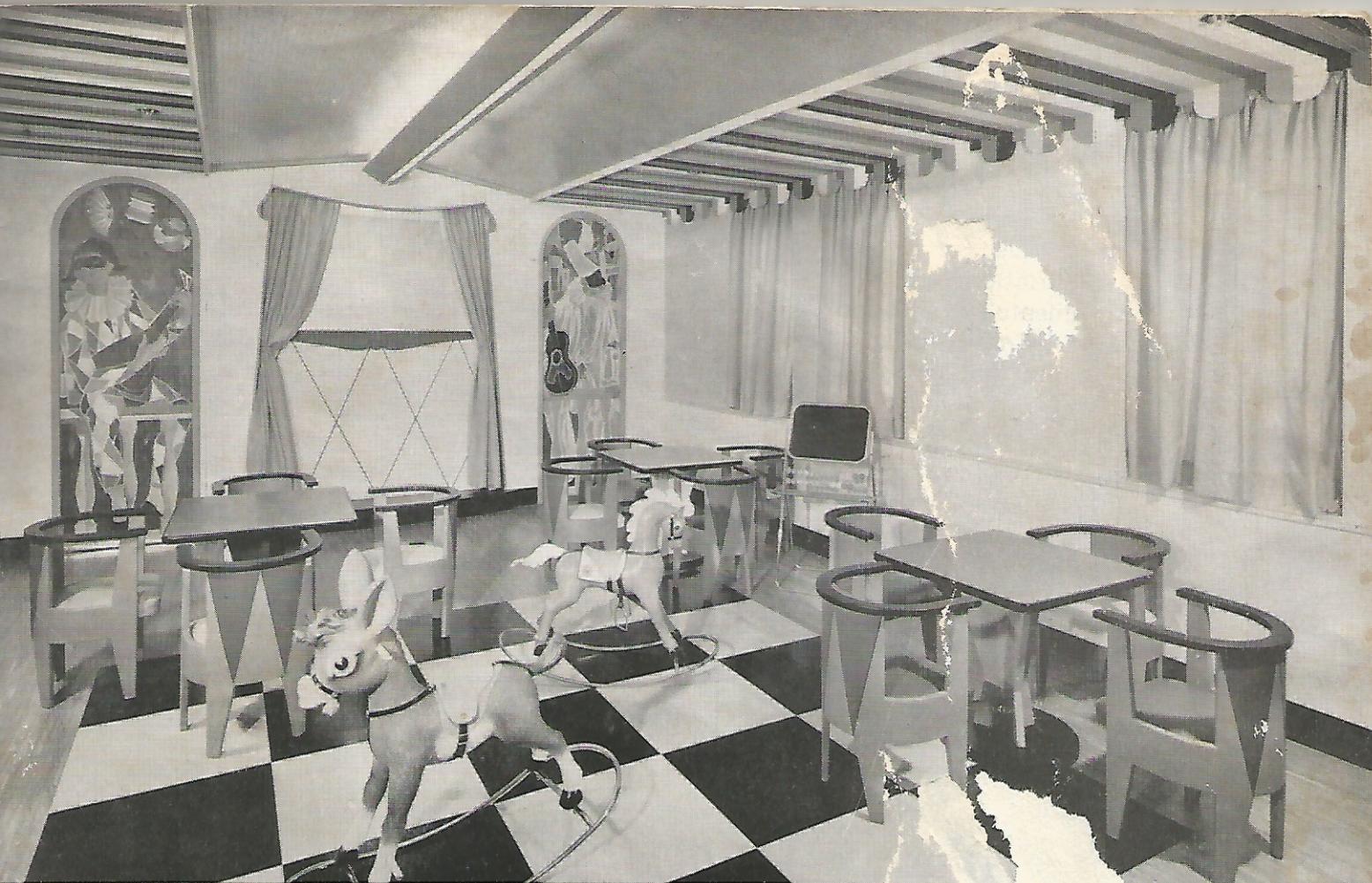
Italia-Australia - ha sostato nuovamente fra il primo e il 2 novembre nel grande porto dell'Estremo Oriente, dopo aver toccato eccezionalmente anche il porto australiano di Brisbane.

Durante la sosta nella metropoli asiatica si è tenuta a bordo, per iniziativa del Consolato Generale d'Italia e degli importatori locali, una manifestazione di lancio della produzione vinicola italiana, alla quale sono intervenuti gli esponenti della « General Chamber of Commerce », operatori di turismo, personalità delle società britanniche e cinesi, nonché rappresentanti della stampa.

Pochi giorni prima, sabato 22 ottobre, la *Guglielmo Marconi* si era trovata festosamente in primo piano durante la visita del Presidente americano Johnson al porto di Sydney. La nave lloydiana, che aveva inalberato in segno di omaggio il gran pavese, ha ospitato in quell'occasione oltre cinquanta rappresentanti della stampa e della radio-televisione.



Motonave « Asia » del Lloyd Triestino



Sala da gioco per bambini sulla T/N «Leonardo da Vinci»

La Casa Editrice Mondadori ha segnalato che sono ancora disponibili alcune copie del volume di Vittorio G. Rossi: «Però il mare è ancora quello».

Anche queste copie potranno essere cedute al personale della M.M. in servizio e in congedo, ai soci della Lega Navale Italiana e della Assoc. Nazionale Marinai d'Italia, al prezzo previsto per la «offerta speciale», se richieste con la cedola che segue

## CEDOLA DI COMMISSIONE LIBRARIA

*Vi prego interessare la Casa Editrice ad inviarmi contrassegno n. .... copie del volume di Vittorio G. Rossi Però il mare è ancora quello edizione speciale per la Marina Militare, al prezzo speciale di L. 1.250 a copia (+ L. 450 per spese postali, contrassegno e imballo)*

INDIRIZZO (Stampatello)

.....

.....

# Lo Sport



L'Amm. Maccaferri consegna la coppa al Cap. A.N. Zedda vincitore del fioretto e della spada

## Cagliari: "XII Campionato Sardo di Fioretto e Spada",

Indetto dall'UNUCI — Gruppo Regionale della Sardegna — nei giorni 10 e 11 dicembre si è svolto a Cagliari il XII Campionato Sardo di Fioretto e Spada, riservato agli Ufficiali, in servizio ed in congedo, residenti nell'isola.

Il Cap. A.N. nella riserva di complemento Carlo Zedda ha conseguito il primo posto nella classifica delle due armi ed essendo vincitore della gara di fioretto per il terzo anno ha ricevuto definitivamente il « Trofeo Sardegna ». Lo scorso anno aveva ricevuto il « Trofeo Città di Cagliari » avendo vinto per la terza volta il titolo della spada.

La premiazione è avvenuta nelle sale del Circolo Ufficiali del Comilit alla presenza delle principali autorità militari.

affrancare  
con  
L. 30

**STATO MAGGIORE DELLA MARINA**

*Ufficio Propaganda*

**Ministero Difesa Marina**

**ROMA**