

Le “Ex Americane”

a cura di Erminio Bagnasco

Presidente onorario Gruppo ANMI “V. Folco” – Savona

Con questo termine, coniato per distinguerle dalle cosiddette “nazionali”, venivano comunemente identificate le motosiluranti di provenienza statunitense armate dalla Marina italiana tra la fine degli anni Quaranta e la prima metà degli anni Ottanta del secolo scorso. Si trattava di unità - appartenenti a tre diversi modelli, “Vosper da 72 piedi e 6 pollici” di lunghezza (19 unità), “Elco da 77 piedi” (2 unità) e “Higgins da 78” (7 unità) – acquistate nel febbraio 1947. Ventotto motosiluranti, che avevano prestato servizio in Mediterraneo nel corso del secondo conflitto mondiale, giacenti dal 1946 a Palermo nel locale “campo A.R.A.R” (l’organizzazione creata dagli Alleati nel dopoguerra per lo smaltimento dei *surplus* militari). Mentre le “Higgins” e le “Elco” erano di progettazione statunitense, le “Vosper” derivavano da un modello britannico, ma,

come le altre, erano state costruite negli Stati Uniti nel 1941-1942. Tutte, dopo un più o meno lungo periodo di servizio con l’U.S. Navy, erano state cedute alla Marina britannica che, al termine del conflitto, le aveva restituite all’amministrazione statunitense.

In forza del Trattato di pace del 1947, alla Marina Militare italiana non era consentito l’impiego di motosiluranti e pertanto queste unità vennero iscritte nel Quadro del Naviglio ausiliario con la caratteristica “G.I.S.” (Galleggianti Inseguimento Siluri): un *escamotage* alquanto evidente, ma tollerato dagli anglo-americani, così come quello di riclassificare M.V. (Motovedette) le poche motosiluranti di costruzione nazionale sopravvissute al conflitto. Denominate provvisoriamente *GIS 001-0028*, le unità vennero rimorchiate in parte a Taranto e in parte alla

Spezia dove i locali arsenali avrebbero dovuto provvedere al loro ripristino. Dopo un approfondito controllo delle effettive condizioni di ogni “barca”, fu presa la decisione di riarmare solo le sette “Higgins”, 13 “Vosper” su 19 e nessuna delle due “Elco” (*GIS 0019* e *0020*), tra l’altro di modello piuttosto obsoleto e reduci da un più lungo ed intenso impiego bellico con la Royal Navy.

Nell’occasione fu adottata ancora una volta la pur poco pratica denominazione “per squadriglia”: le “Vosper” divennero quindi le *GIS 811-814; 821-824; 831-834* e *854* e le “Higgins” le *GIS 841-844* e *851-853*.

L’esigenza per la quale queste unità erano state acquistate era quella di poter disporre di un discreto numero di unità veloci costiere da impiegare nell’allora delicato settore dell’Adriatico,

FOTO 1 • Taranto, 2 agosto 1951. Motosiluranti tipo “Higgins” in corso di ripristino; l’unità all’estrema destra è invece una “Elco 77 piedi”. Questa è, sino ad oggi, l’unica immagine conosciuta, pur parziale, di una delle due “Elco” acquistate nel 1947 dalla Marina italiana e ridenominate *GIS 0019* e *0020*, ma non riarmate

(Foto A. Fraccaroli)

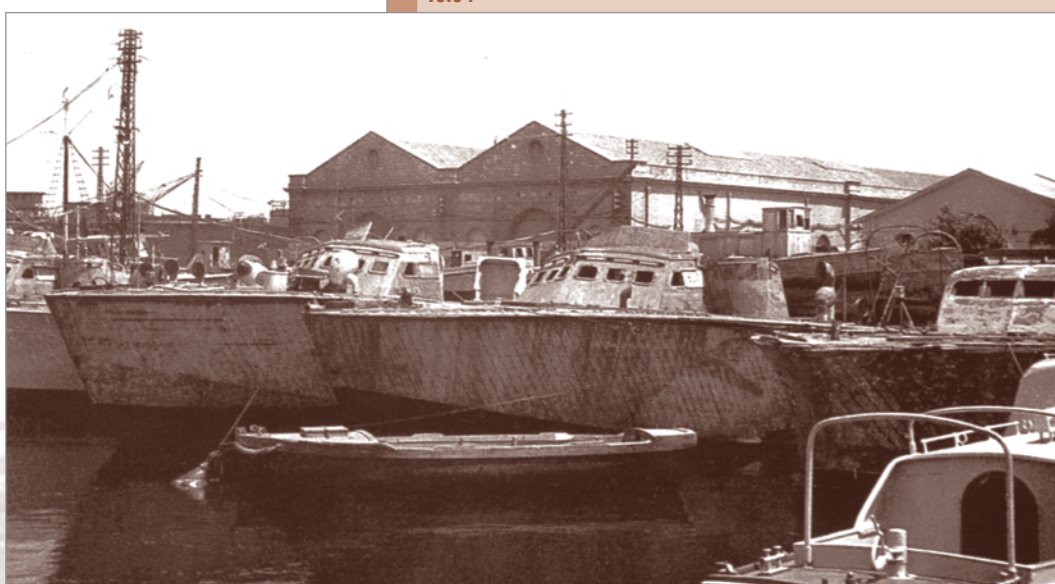


FOTO 1

FOTO 2 • La *GIS 821* in una immagine dei suoi primi mesi di servizio. Lo scafo è pitturato in grigio scuro e la sovrastruttura in grigio chiaro, come tutte le navi da guerra italiane alla fine degli anni Quaranta. Caratteristico delle “Vosper” è l’impianto quadruplo di mitragliere da 20 mm di origine tedesca montato a poppavia della timoneria



FOTO 2

FOTO 3 • La *MS 843*, del tipo “Higgins”, nei primi anni Cinquanta, armata con due lanciasiluri ad impulso laterale da 450 mm, una mitragliera da 20 mm al centro e una da 37/54 Breda a poppa e provvista del primo modello di radar imbarcato sulle motosiluranti italiane (Coll. G. Alfano)



FOTO 3

FOTO 4 • Una squadriglia di “Vosper” in una foto scattata in Adriatico intorno alla metà degli anni Cinquanta da bordo di un’altra motosilurante. La *MS 423*, in primo piano, è dotata di radar tipo SO 13 di provenienza statunitense



FOTO 4

soprattutto per il possibile contrasto alle motosiluranti jugoslave. In tale prospettiva, nel corso dei lavori di ripristino - che si svolsero tra il 1948 e il 1951, salvo due unità completate nel 1957 - venne sensibilmente incrementato l'armamento balistico rispetto a quello originario, compensando parte del maggior peso con l'adozione di leggeri lanciasiluri ad impulso laterale di concezione italiana in luogo degli originali, pesanti tubi lanciasiluri. Le "Vosper" ebbero 5 mitragliere da 20 mm e le "Higgins", inizialmente, una da 37 mm e 2 da 20 mm. Ambedue i modelli avevano scafo in legno con rinforzi metallici, carena "a spigolo" di tipo semi-planante e tre motori a scoppio per una potenza complessiva di 4.050 cavalli che consentivano, con dislocamenti di circa 52 ("Vosper") e 60 ("Higgins") tonnellate, velocità massime rispettivamente di circa 39 e 32 nodi.

La costruzione era piuttosto robusta e le qualità nautiche accettabili sino a mare 3-4; un po' migliori queste ultime per le "Higgins", pur trattandosi, come le "Vosper", di unità alquanto più "bagnate", ovvero facilmente ricoperte dagli spruzzi - dovuti all'urto a velocità elevata con le onde formate - rispetto alle corrispondenti motosiluranti "nazionali" a carena tonda. Nel 1951, dichiarate decadute le clausole limitative del Trattato di pace, le GIS furono ufficialmente classificate motosiluranti (MS) conservando la stessa numerazione, che tuttavia venne modificata nel 1954 adottando quella corrispondente ai relativi distintivi ottici NATO: *MS 421-424; 431-434; 454; 461-464* (Vosper) e *MS 441-444; 451-453* (Higgins). Salvo una squadriglia di "Vosper" che, tra il 1948 e il 1956, fu distaccata a rotazione alla Scuola Comando ad Augusta, tutte le "ex

americane" furono progressivamente dislocate a Brindisi da dove, alle dipendenze del Comando Motosiluranti (COMOS), operarono prevalentemente in Adriatico, anche da piccoli sorgitori lungo tutta la costa dal golfo di Trieste sino a Santa Maria di Leuca. Nel 1957, ponendosi ormai la necessità di sostituire i motori Packard originali, usciti di produzione, con motori di costruzione nazionale (CRM) di analoga potenza, fu accertata l'impossibilità tecnica ad effettuare tale sostituzione sulle "Vosper" che, di conseguenza, cominciarono ad essere disarmate per venire tutte radiate entro il 1961. Le "Higgins", invece, ricevettero i nuovi motori e, con un ulteriore potenziamento dell'armamento (aggiunta di un'arma da 20 mm e sostituzione della 37 con una 40 mm), continuarono a prestare servizio riunite nella 44^a Squadriglia su quattro unità in armamento, due in riserva e una (*MS 441*) poco dopo trasformata in

unità appoggio-trasporto incursori; altre due unità vennero sottoposte ad analoghi lavori all'inizio degli anni Settanta mentre le restanti "Higgins" cominciarono in quel periodo a passare in disarmo. Le ultime tre "Higgins", quelle in forza a COMSUBIN, vennero infine radiate nel 1985, a più di 42 anni dal varo: un record per delle unità la cui "vita" media era stata inizialmente prevista dai loro costruttori americani in soli quattro anni di servizio! Sia le piccole "Vosper", sia le poco più grosse "Higgins" hanno lasciato un buon ricordo nei loro equipaggi, rispettivamente di 16 e 28 persone, soprattutto per le spiccate doti di maneggevolezza e di accelerazione, non certo per le poco agevoli condizioni di vita a bordo, soprattutto nella stagione invernale, d'altronde comuni a tutte le unità veloci costiere dell'ultimo scorcio del Novecento.

FOTO 5



FOTO 5 • Un bel controluce della *MS 461* che, in velocità, "insegue" il siluro da esercizio che ha appena lanciato, attraversando la scia della corvetta *Cormorano* assegnata quale unità bersaglio e appoggio al Comando motosiluranti nel 1956

FOTO 6



FOTO 6 • La *MS 453* nel corso di un'esercitazione di tiro antiaerei contro manica rimorchiata nel 1963. L'armamento è quello definitivo delle "Higgins", articolato su due lanciasiluri da 450 mm, tre mitragliere Oerlikon da 20/70 e una Bofors da 40/56 (Foto E. Bagnasco)

FOTO 7



FOTO 7 • La *MS 444* rientra a Taranto dopo un'esercitazione notturna nel 1964. Questa "Higgins" concluderà la propria, lunga attività nel 1969 alla Maddalena quale mezzo addestrativo per le locali scuole equipaggi