

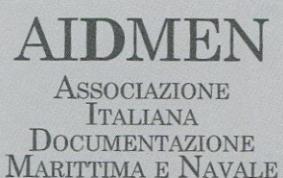
ASSOCIAZIONE ITALIANA DOCUMENTAZIONE MARITTIMA E NAVALE



BOLLETTINO N. 34
ANNO 2020
DIMENSIONE STAMPA

www.aidmen.it

Bollettino 34 - Anno 2020



www.aidmen.it

Bollettino 34 - Anno 2020

Consiglio Direttivo

Francesco De Domenico Presidente
Massimo Alfano Vicepresidente
Luisella Zocca Segretaria

Consiglieri

Giancarlo Castiglioni
Giuseppe Garufi
Marco Ghiglino
Pierangelo Manuele
Gabriele Milani
Danilo Pellegrini
Gian Carlo Poddighe

Probiviri

Nereo Castelli
Luciano Grazioli

Sindaco Revisore

Fabio Moneta

Adunata a Corriera, Bollettino 2019

LUCI E OMBRE SUL RECUPERO DEL SOMMERGIBILE NEREIDE

Le vicende circa l'affondamento del smg. NEREIDE, silurato a Pelagosa dal battello a.u. U-5 di von Trapp, sono note a tutti in quanto ampiamente documentate da tutti i testi concernenti la storiografia navale italiana sulla Grande Guerra; ritengo pertanto non indispensabile trattarle in questo articolo. Meno note al pubblico sono, invece, le circostanze in cui si svolse il suo recupero da parte della Marina jugoslava nel lontano 1972 e la fine del battello stesso. La fonte più attendibile da me conosciuta in merito è il saggio "Il Nereide", di Pietro Faggioli pubblicato nel Bollettino d'Archivio dell'USMM del giugno 2007, nel quale viene riportata la relazione di Marcello Capitani, uno degli operatori RAI impegnati nella documentazione cinematografica delle operazioni sotto la direzione del noto giornalista e regista subacqueo Andrea Pittiruti. Lo scritto di Capitani è l'unica testimonianza diretta, conosciuta dal pubblico, circa lo svolgimento delle operazioni e la cronologia dei fatti.

Per motivi del tutto casuali sono venuto a conoscenza che il destino finale del nostro battello è discordante da quello narrato da Capitani, evidentemente non presente alle ultime fasi della vicenda. Approfondendo la questione, mi sono reso conto che, molto probabilmente, la stessa MMI venne a conoscenza solo successivamente della veridicità dei fatti che mi accingo a riportare, ma che gli stessi non vennero mai da essa divulgati.

Espongo a seguire la relazione di Marcello Capitani peraltro, come già ricordato, trascritta integralmente da Pietro Faggioli nel suo sopracitato saggio .

"Nel gennaio del 1972 il Governo Jugoslavo decise di recuperare per proprio conto il NEREIDE (le ragioni sono ignote, forse per addestramento) dopo le richieste inoltrate al nostro Ministero degli Esteri e rimaste inattive, per un'operazione congiunta tra le due Marine. Probabilmente le richieste si erano perse nei meandri della burocrazia italiana; non avendo ricevuta risposta, la Marina jugoslava decise di procedere autonomamente, fu però avvertita la RAI che inviò la sua troupe subacquea (per conto del TG1) onde documentare il recupero.

Partimmo a metà maggio del 1972, da Roma per Ancona e poi Spalato, con tutte le nostre attrezzature subacquee. Lì ci imbarcammo sulla nave appoggio per il recupero subacqueo SPASILAC della Marina Militare jugoslava; era molto simile alla nostra PROTEO, ed in nove ore di navigazione raggiungemmo l'isola di Pelagosa. L'isola era militare e vi abitava solo il guardiano del faro che veniva rifornito di provviste periodicamente. Alloggiammo nei locali della costruzione attigua al faro ubicata su una collina a 700 metri di altezza e, per raggiungere il fabbricato dovevamo percorrere un impervio sentiero, in salita, infestato da rovi e vipere.

Il giorno successivo l'arrivo localizzammo il relitto del sommersibile a circa duecento metri dalla linea di costa ed iniziammo le immersioni per i dovuti sopralluoghi.

Il NEREIDE giaceva a meno 37 metri di profondità, appoggiato per circa 20°; era ancora in buone condizioni escludendo lo scafo esterno ormai molto corroso dalla ruggine. Il siluro, quello brandeggiabile sulla coperta era ancora pronto al lancio ed innescato mentre i portelli di lancio prodieri erano chiusi. A poppavia, a circa 13 metri dall'elica verso prora, lo scafo presentava uno squarcio passante di circa un metro di diametro (il punto di impatto del siluro austriaco) e, guardando nell'interno, era perfettamente visibile l'albero di trasmissione che ancora collegava i motori alle eliche. I due tronconi del sommersibile erano collegati soltanto dai due assi delle eliche.

Si fecero dei piccoli buchi attraverso la coperta e, da lì, uscirono delle piccole bolle d'aria; in un secondo tempo, con la fiamma ossidrica, furono tagliati gli alberi motore e le parti metalliche che ancora tenevano unita l'estrema poppa allo scafo del NEREIDE.

Furono poi passate, sotto lo scafo ben sei fasce di nylon, ciascuna larga circa 80 centimetri; ne furono sistamate quattro sotto la parte prodiera e due sotto la poppa.

Per fortuna il fondale marino non fece l'effetto ventosa e ci servimmo solo di idrovore e furono scartati, perché inutili, gli esplosivi.

Le quattro fasce di nylon di prua furono collegate a due grandi serbatoi di ferro [n.d.a. cilindri di spinta] e, due serbatoi più piccoli furono collegati alle fasce che dovevano sostenere la poppa. I quattro serbatoi vennero lentamente allagati e si appoggiarono sul fondale presso ciascun lato del sommersibile.

Sistemato il tutto, venne immessa nei cilindri l'aria compressa mentre, contemporaneamente l'acqua usciva dai cassoni attraverso le valvole di ritegno. La manovra fu eseguita alla perfezione, calibrando l'immissione dell'aria man mano che il troncone del sommersibile saliva (questo per evitare l'effetto pallone) ed in un paio d'ore il relitto raggiunse la superficie del mare senza danni. La medesima manovra fu eseguita per portare in superficie la parte poppiera.

Il Nereide ora galleggiava sostenuto dai cassoni.

Gradatamente però il mare aveva iniziato ad alzarsi e la nave appoggio SPASILAC ritenne opportuno levare gli ormeggi e fare rotta per l'isola di Scionta [n.d.a. isola di Solta] con, a rimorchio, i due tronconi del NEREIDE, sostenuti dai cilindri. Erano giunte intanto due motovedette jugoslave che presero a bordo gli operatori RAI portandoli, anch'essi a Scionta [c.f.r. nota precedente]. Lì ritrovammo il NEREIDE, tra i due serbatoi ed un grande pontone con gru che sosteneva il battello italiano. Il tutto era ormeggiato in una baia a ridosso e fu deciso di entrare nel sommersibile.

Fu aperto il portello della torre e ci calammo, a turno, nell'interno pieno d'acqua; avevamo la muta, la maschera e l'erogatore collegato con un tubo ad un bombolone d'aria esterno, sistemato sulla coperta della SPASILAC. Per vedere qualche cosa utilizzavamo un faro Farallon a batteria.

Nell'interno il pagliolato era ricoperto da 30 centimetri di melma. Alcuni corpi giacevano scheletriti ed appoggiati alle cuccette con le gambe ed i piedi ancora infilati negli stivali verdi (alti fino al femore); gli indumenti che una volta indossavano si erano dissolti nell'acqua con il tempo ed erano andati ad incrementare la fanghiglia che stava sui paìoli. Altri corpi, nelle medesime condizioni, giacevano distesi sul pavimento. Gli stipetti d'ordinanza erano ben ordinati con il vestiario ben ripiegato al giusto posto. Però, appena si toccava il vestiario, questo si dissolveva nell'acqua.

Per recuperare le salme usammo dei sacchi bianchi di plastica nei quali immettemmo prima il cranio, poi il costato e quindi il bacino e le braccia; per ultimi si issavano gli stivali con ancora le gambe dentro. Ogni sacco veniva poi passato in coperta dopo averne forato, con i coltelli da sub, la base per l'evacuazione dell'acqua. Io rimasi impressionato dai crani che avevano ancora delle ciocche di capelli ancora al loro posto e dal colore rosato delle ossa. In totale furono recuperate dieci salme. I corpi recuperati erano quelli dei marinai che, al momento del sinistro, si trovavano a prora, nella stanza dei siluri; la paratia stagna tenne e loro morirono in una morte atroce per soffocamento dopo un certo periodo di tempo. Quelli che erano in sala comando, sala motori e poppa furono dilaniati dall'esplosione anche se, qualcuno cercò di risalire in superficie con i mezzi allora disponibili (trovammo infatti delle camere d'aria simili ai palloni da calcio). Esse erano di fabbricazione inglese ed in dotazione ai minatori britannici. Vi si iniettava l'aria compressa e si cercava di respirare. Un lotto fu acquistato dalla nostra Regia Marina per i sommersibilisti ma, in quel caso, con una pressione esterna di quasi 5 atm, sarebbe certamente impossibile sopravvivere. Oltre ai dieci caduti noi recuperammo il diario di bordo (che si disfece), un binocolo, dei portamonete di cuoio con pochi spiccioli, un fucile, un cannocchiale in bronzo con il supporto in legno, qualche fotografia ed alcune bottiglie di vino ed olio.

L'asta della bandiera di poppa e la barra del timone di coperta furono messe da parte e consegnate, in un secondo tempo, al Museo del Santuario di Redipuglia (ove sono tutt'ora conservate).

Alle operazioni di recupero parteciparono ventiquattro subacquei, i famosi ‘mornar’, della Marina Militare jugoslava. Erano tutti uomini molto ben addestrati presso la scuola per subacquei militari di Odessa (quella della Marina sovietica). Essi svolsero un ottimo lavoro pur avendo attrezzi subacquei fatiscenti rispetto a quelle reperibili, anche allora, sul mercato italiano. Il responsabile dell’organizzazione delle immersioni era un dottore di medicina iperbarica sloveno; egli aveva a disposizione sulla nave SPASILAC due camere iperbariche: una singola ed una ad otto posti. Durante il recupero del sommergibile i subacquei scendevano a turni alterni di otto per volta, con permanenza sul fondo di circa 35 minuti (a 37/38 metri); ad ogni sub, con dei pennarelli indelebili veniva scritto sul dorso della muta un numero progressivo e, sulla mano destra, il tempo stabilito di permanenza sul fondo. Veniva poi scritto, sempre sul palmo della mano, anche il tempo di decompressione da rispettare nella risalita a 3 metri, altri 35 minuti. Vi era un brogliaccio ove era registrata l’ora della discesa sul fondo per ogni subacqueo. Tre subacquei avevano il compito di intervenire rapidamente se qualche sub si attardava sul fondo oltre il tempo consentito. Avevano a disposizione dei bibombole che venivano caricate, con aria compressa a 210 atm per travaso da quindici bomboloni sistemati in coperta; questi erano ripristinati automaticamente dai quattro compressori di bordo della nave.

Terminate le operazioni di recupero delle salme e degli oggetti, i due tronconi del Nereide furono portati al largo e fatti esplodere utilizzando i vecchi siluri che erano stati lasciati a bordo. Il NEREIDE scomparve per sempre, in acque profonde, per l’ultima volta. [n.d.a. il grassetto è mio e non è presente nel testo originale]

L’11 giugno 1972 furono resi gli onori militari, alle povere salme, da parte delle autorità jugoslave. Le bare furono poi imbarcate sul dragamine MOGANO della Marina Militare; le portò a Brindisi ove, prima della tumulazione nel cimitero militare, furono resi gli onori militari da parte delle autorità italiane”. Con queste parole ha termine la relazione di Marcello Capitani.

L’anno scorso un ufficiale della MMI di stanza a Venezia, da poco in quiescenza, mi contattò mettendomi al corrente di un carteggio, da lui tenuto in quegli stessi giorni con un ufficiale superiore della Marina serba, un capitano di vascello, storico navale e autore di testi sulla componente sommergibilistica della Marina jugoslava, con il quale aveva precedentemente intrattenuto rapporti professionali.

Da quel carteggio si evince che, di fatto, l’epilogo fu diverso da quello narrato da Capitani.

Questo ufficiale, infatti, sostiene che il relitto del Nereide non sarebbe stato riaffondato in acque profonde al largo di Solta ma, aggiogato ai cilindri di spinta, rimorchiato a Sebenico e qui alato sulla spiaggia di Uvala Škar [n.d.a. baia di Škar, ubicata nel canale di Sant’Antonio a Sebenico] per essere demolito.

Affermava, inoltre, di essere in possesso di alcuni reperti appartenenti al battello, tra i quali un’asta metallica porta bandiera, simile a quella a suo tempo donata dalla troupe italiana al museo del Santuario di Redipuglia che si dichiarava disponibile a cedere al Museo Storico Navale di Venezia, città, presso il cui R. Arsenale, il sommergibile era stato costruito.

A fronte della mia perplessità il C.V. inviava per conferma foto del reperto e il riferimento ad un sito internet croato a dimostrazione della veridicità delle sue affermazioni circa la sorte del battello: <https://www.sebenico.com/our-works/100-godina-nereide/>

Allego a seguire alcune delle foto più significative, rinvenute nel sito, corredate delle rispettive didascalie e della mia libera traduzione.



Nereide u uvali Škar na početku šibenskog kanala pokraj tvrđave Sv. Nikola. Dotegljena je iz uvale Rograč između dvaju uzgonskih cilindara i nasukana na plicinu. Na slici se vidi dio ekipe koja je učestvovala na vađenju od samog početka akcije na Palagruži i remorker kojim je obavljen teglenje.

Il Nereide nella baia di Škar all'inizio del canale di Sebenico, vicino alla fortezza di S. Nicola. Il relitto venne rimorchiato dalla baia di Rogač aggiorato a cilindri di spinta e portato all'incaggio in basso fondale. L'immagine mostra la squadra che ha partecipato all'estrazione delle salme sin dall'inizio dell'operazione a Pelagosa con accanto il rimorchiatore che ha eseguito il rimorchio.



Nereide u uvali Škar gdje je bila dotegljena na cilindrima sa kojima je podignuta sa dna podno Palagruže. U prvoj etapi je podignuta na dubinu od dvanaest metara i odtegljena je sa Palagruže do uvale luke Rogač na Šolti. Tamo je prvi put pregledana unutrašnjost.

Il Nereide nella baia di Škar aggiorato ai cilindri con i quali venne sollevato dal fondale di Pelagosa per esser rimorchiato dapprima nella baia del porto di Rogač nell'isola di Solta, dove per la prima volta venne ispezionato il suo interno.



Nereide nasukana na žalu uvale Škar među cilindrima kojima je dotevljena. S lijeve strane se vidi dimnjak 10 tonske parne dizalice LDI 17 koja je asistirala u prenošenju Nereide na kopno. Po rezanju na manje komade pogodne za transport Nereide je prodana u staro željezo i pretopljena u željezari Split.

Il Nereide, ancora aggiogato ai cilindri di spinta, arenato sulla riva della baia di Škar. Sulla sinistra dell'immagine è visibile il fumaiolo della gru a vapore LDI 17 da 10 t. impiegata in aiuto all'alaggio dello scafo. Dopo averlo tagliato in pezzi più piccoli, adatti al trasporto, il materiale di risulta verrà venduto per essere fuso alle industrie siderurgiche di Spalato.



Nereide na suhom poslije rezanja na manje dijelove koje je preuzeo otpadno poduzeće i otpremilo ih u željezar na pretapanje. Koliko je poznato do danas su sačuvana samo dva dijela sa Nereide, od kojih je jedan u okolini Šibenika, a drugi u Boki kod sudsionika u akciji vađenja. Kod nas je ostao samo dio pogonske osovine sa malim dijelom propelerom.

Il Nereide a secco tagliato in pezzi più piccoli che saranno spediti alle ferriere per la fusione. Per quanto è noto sono stati conservate solo due parti del Nereide, una nei pressi di Sebenico, l'altra a Boka, un albero portaelica con una piccola parte dell'elica stessa.



Polovica trupa Nereide izvučena na suho u uvali Škar.

La sezione prodiera dello scafo messa a secco sulla spiaggia della baia di Škar.

Per assodare se le fasi finali dell’operazione e la demolizione del relitto furono oggetto di un preciso accordo, oppure vennero effettuate all’insaputa della Marina italiana, legittima proprietaria del battello, mi sono recentemente recato all’Archivio dell’Ufficio Storico della MMI rintracciando una documentazione, dalla quale traspare, in primis, che il ritrovamento del battello avvenne già nel 1963 da parte di subacquei del club spalatino Mornar. Del ritrovamento il governo Jugoslavo informò sollecitamente il nostro Ministero degli Esteri il quale, a sua volta, trasmise la notizia al Ministero della Difesa. La risposta del competente ufficio, il Reparto C.I. e Trattati della Marina, a firma del Capo Reparto, contrammiraglio Luigi Baroni, inviata il 2 dicembre 1964 tramite dispaccio 1453/UT, palesa l’interesse dell’Arma ad intervenire direttamente chiedendo di indirizzare al governo della Repubblica Popolare Jugoslava la richiesta delle opportune autorizzazioni per effettuare una ricognizione, con propri mezzi e personale, sul relitto presso l’isola di Pelagosa.

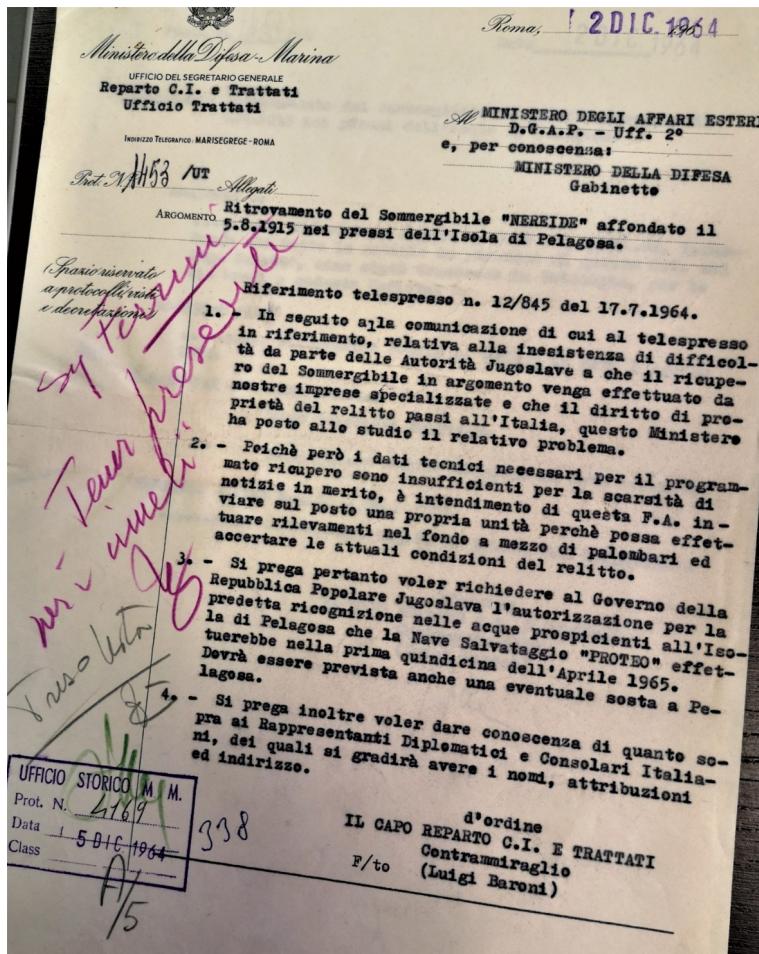
Riferimento teleespresso n. 12/845 del 17.7.1964.

1.- In seguito alla comunicazione di cui al teleespresso di riferimento, relativa l’inesistenza di difficoltà da parte delle Autorità Jugoslave a che il recupero del Sommersibile in argomento venga effettuato da nostre imprese specializzate e che il diritto di proprietà del relitto passi all’Italia, questo Ministero ha posto allo studio il relativo problema.

2.- Poichè i dati tecnici necessari per il programmato recupero sono insufficienti per la scarsità di notizie in merito, è intendimento di questa F.A. inviare sul posto una propria unità perché possa effettuare rilevamenti sul fondo a mezzo di palombari ed accettare le attuali condizioni del relitto.

3.- Si prega pertanto voler richiedere al governo della Repubblica Popolare Jugoslava l’autorizzazione per la predetta ricognizione nelle acque prospicienti all’Isola di Pelagosa che la Nave salvataggio “PROTEO” effettuerebbe nella prima quindicina dell’Aprile 1965. Dovrà essere prevista anche una eventuale sosta a Pelagosa.

4.- Si prega inoltre di voler dare conoscenza di quanto sopra ai Rappresentanti Diplomatici e Consolari italiani, dei quali si gradirà avere i nomi, attribuzioni ed indirizzo.

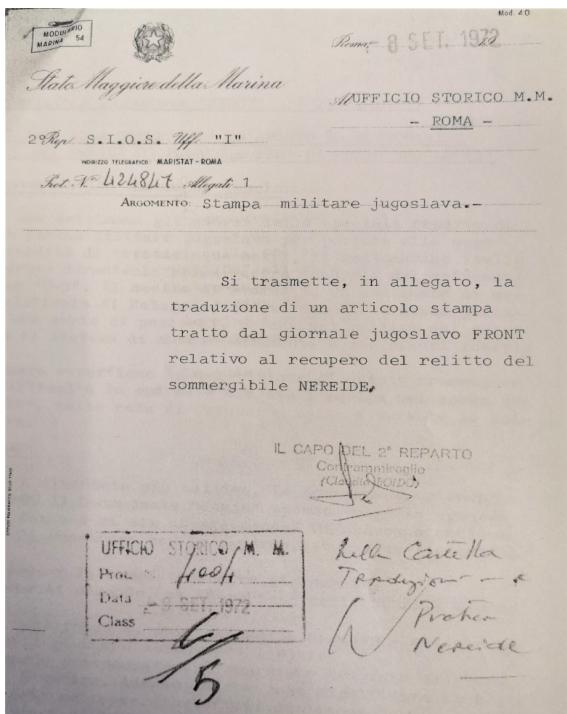


Per motivi non noti, la pratica non ebbe alcun seguito. Nell'Archivio dell'USMM non si trova nemmeno traccia di contatti avvenuti tra gli jugoslavi e il nostro Ministero degli Esteri preventivi all'inizio delle operazioni di recupero. E' verosimile che gli jugoslavi ci avessero messo preventivamente al corrente delle loro intenzioni, ma pare che la Marina non ne sia mai venuta a conoscenza, se non in occasione dell'estrazione delle salme, circostanza che non poteva essere ignorata. Singolari, inoltre, due segnalazioni inerenti la demolizione del battello, inviate dallo Stato Maggiore della Marina al proprio Ufficio Storico. Con la prima, datata 8 settembre 1972, si trasmette in allegato la traduzione di un articolo pubblicato sul giornale militare jugoslavo Front, datato 23.6.1972, di cui riporto il punto focale. (allegato 1)

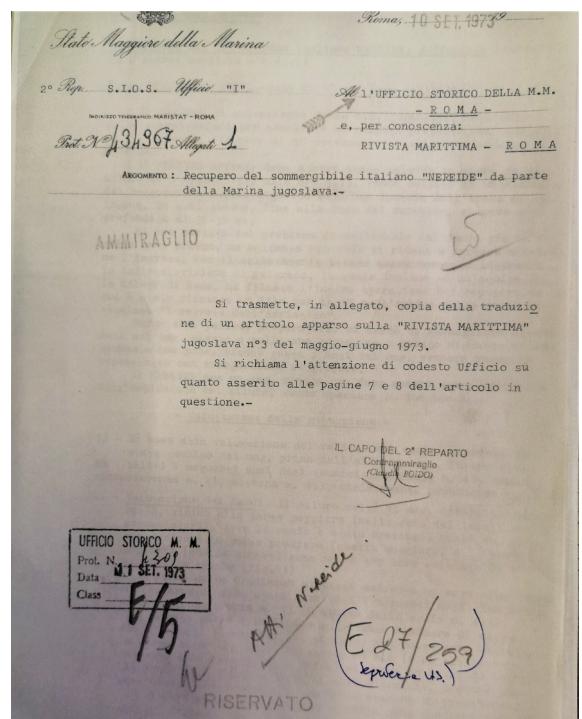
... Sembra quasi che il destino si sia voluto prendere gioco del sottomarino "NEREIDE" sino alla fine. Il famoso mezzo subacqueo del glorioso comandante, il Cap. di Fregata Carlo del Greco, di nobile famiglia fiorentina, non sarà esposto in nessun luogo. GLI ITALIANI NON HANNO MOSTRATO INTERESSE PER IL RELITTO [maiusscolo nel testo]. La "BRODOSPAS" (azienda jugoslava, n.d.t.) lo ha acquistato per tre milioni di vecchi dinari (circa un milione di lire italiane, n.d.t.). Due settimane di intenso lavoro finiranno in un bacino di demolizione. La tomba d'acciaio "morirà" nel cimitero delle navi ...

Con la seconda nota, datata 10 settembre 1973 viene trasmessa copia della traduzione di un articolo apparso sulla RIVISTA MARITTIMA jugoslava n.3 del maggio-giugno 1973, che richiama l'attenzione di codesto Ufficio su quanto asserito [ed evidenziato] alle pagine 7 e 8 dell'articolo in questione. (allegato 2)

... Si è proceduto all'apertura del smg dopo l'arrivo delle commissioni responsabili e dei rappresentanti della M.M. italiana ... omissis... i resti mortali de marinai periti sono stati consegnati ai rappresentanti della M.M. italiana, con tutti gli onori, e riportati in Italia, dove sono stati tumulati con ceremonie adeguate. Anche tutti gli attrezzi e gli effetti personali sono stati consegnati ai rappresentanti italiani ... omissis ... Per il relitto del Nereide che nei tempi passati era stato l'orgoglio della M.M. italiana, i nostri vicini non si sono mostrati interessati, cosicchè ora lo attende il destino di essere demolito come ferro vecchio, mentre poteva essere collocato molto bene in qualche museo come un importante reperto ...



Allegato 1



Allegato 2

Alla luce di quanto sopra è plausibile pensare che la Marina sia venuta indirettamente a conoscenza della intenzione degli jugoslavi di demolire il battello e solo a fatti avvenuti.

Questione secondaria ma non ultima: dalla relazione di Marcello Capitani si evince che: **l'asta della bandiera di poppa e la barra del timone di coperta furono messe da parte e consegnate, in un secondo tempo, al Museo del Santuario di Redipuglia (ove sono tutt'ora conservate).**

Mi sono recato appositamente a Redipuglia per vedere questi due cimeli, ma non ne ho trovato traccia, salvo alcune pertinenze conservate in un paio di teche e qualche altra di non certa provenienza, in quanto frammischiate con oggetti provenienti dai smg. MEDUSA e JALEA. A fronte della mia richiesta il direttore della struttura mi ha confermato che il museo non è attualmente in possesso di tali reperti, di non ricordare di averli mai visti, perlomeno da quando ne divenne curatore e di non essere al corrente della loro destinazione attuale.



Cimeli appartenenti al Nereide esposti al museo del Santuario di Redipuglia

Fermo restando che barra e ruota del timone sono due cose diverse, escludo che il NEREIDE fosse dotato di una barra posta in coperta per il governo di emergenza. Oltre tutto sul prolungamento dell'asse del timone, in coperta dei battelli della classe NAUTILUS, era accoppiata la pala di un timone direzionale ausiliario per rendere più stabile la rotta in immersione. Repeto, pertanto, che con quel termine *barra del timone di coperta*, Capitani si riferisse alla consueta ruota del timone a caviglie. Una di queste, donata dagli operatori sloveni che parteciparono al recupero, è ora conservata presso il museo dei palombari e delle attività subacquee di Pirano, dove sono ben documentate fotograficamente anche le fasi del recupero del battello.

Avevo inoltre avuto notizia che un'altra ruota fosse in possesso della famiglia Pittiruti. Ne ho avuto conferma non solo dall'aneddoto raccontato dal giornalista al quotidiano "la Repubblica" in data 05.01.2014, di seguito riportato, ma anche da una lunga conversazione telefonica avuta con la vedova del giornalista recentemente scomparso, in occasione della mia recente visita all'USMM .

....nel 1972, a seguito di un mio sopralluogo in collaborazione con i subacquei di Spalato, la nave recupero Spasilac riporta in superficie i resti di dieci salme poi prelevate da un nostro mezzo militare che le sbarca a Brindisi. Le accoglie il Sacrario dei Marinai. Realizzai un documentario per la Rai e la Televisja Beograd. A tener vivo in me il ricordo, una copia del filmato e la ruota del timone di coperta offertami dal capo della spedizione slava. Ritengo sia più giusto che questo storico reperto non sia ereditato dai miei figli ma che raggiunga gli uomini del Nereide al Sacrario di Brindisi dove riposano. Ma, per donarla, dovrei allegare copia della denuncia di possesso ai carabinieri! Assurdo perché la ruota sbarcò a Napoli con me e non mi fu mossa alcuna obiezione né dalla dogana né dai carabinieri del porto.

Presso la cineteca RAI è purtroppo irreperibile al pubblico il documentario originale del recupero, nemmeno la signora Pittiruti ne è più in possesso ma, per chi avesse il piacere di visionarlo, lo stesso è disponibile in Internet, purtroppo in lingua serbo-croata, al sito: <https://www.youtube.com/watch?v=SLJwSMTACRE> , dal quale ho ricavato i due successivi fermo immagine.



Timoneria principale di plancia del Nereide



Rimini podmornice Nereide, Pelagosa, 24. maja 1972 (Miladin Tršić, reziser RTV Riječki, Nikola Parpović na sredini, Franc Hočevar desno) Timone del sottomarino Nereide, Pelagosa 24 maggio 1972 (Miladin Tršić, regista della Radiotelevisione Rijeka Sutri, Dott. Nikola Parpović al centro, sottomarino affiorante, Pelagosa 24/05/1972 (Miladin Tršić, director of TV Rijeka Sutri, Parpović Nikola, M.T. in the middle, and Franc Hočevar rig.



Pelagosa 24. 05. 1972

Museo di Pirano gennaio 2020

Ma quante erano le timonerie del NEREIDE ? Normalmente, in altre unità coeve, erano solamente due: quella principale, esterna, situata nello specifico a poppavia della plancia nella falsatorre; l'altra invece sottostante, ubicata nella camera di manovra all'interno dello scafo, ciascuna provvista della propria ruota a caviglie. E' da notare che anche alcune unità tedesche dello stesso periodo, dotate di analoga pala di timone in coperta, erano provviste di una terza timoneria di emergenza, ubicata nella sala siluri (cfr Eberhard Rössler- Die Unterseeboote der Kaiserlichen Marine pag. 16 – ibidem, piani generali S.M. U 1 - S.M. U 5/8).

Non ho potuto ancora accertare se anche il NEREIDE avesse una simile disposizione degli apparati di governo ma, in tale caso, questa potrebbe essere una buona motivazione per giustificare la inconsueta presenza di tre diverse ruote del timone nello stesso battello.

Danilo Pellegrini, Venezia, settembre 2020

Bibliografia:

Bollettino d'Archivio USMM, giugno 2007, p. 197 e segg.

Eberhard Rössler: Die Unterseeboote der Kaiserlichen Marine, Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1999

A. Turrini - O.O. Miozzi: Sommergibili Italiani, USMM, Roma 1999

Fonti :

AUSMM, cartella NEREIDE

Sitografia:

www.youtube.com/watch?v=SLJwSMTACRE , Podmornica NEREIDE

