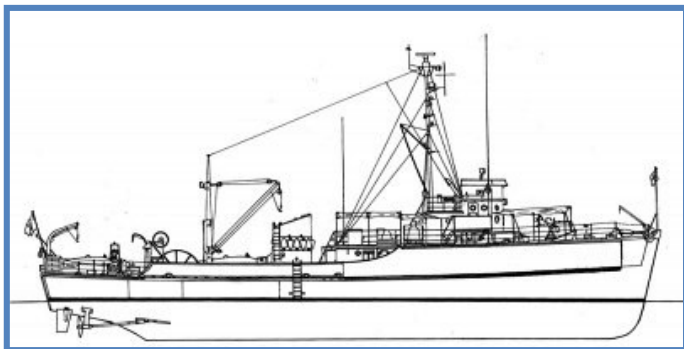


# *1964-65 – Il mio primo Comando navale e la Scuola Comando*



*Il Dragamine Betulla*



Ero a Napoli, all'86° Gruppo Aereo A/S dall'ottobre dell'anno prima, ormai sistemati nella bella casa in Via Catullo, con una splendida veduta del Golfo, dove pensavamo di rimanere almeno un anno, prima che io andassi in comando, quando, verso la fine di marzo del '64, del tutto inatteso (*Nota 1*), mi arrivò il movimento per imbarcare ed assumere il comando del dragamine *Betulla* (e responsabile del dragamine *Acacia*) (*Nota 2*) a Messina il 16 aprile. Ebbi tre settimane di licenza di trasferimento e, con Marilena, che era in attesa del primo figlio ci demmo da fare per il nostro trasloco, il primo di tanti che sarebbero seguiti. A quei tempi, Il rimborso era solo se il trasloco veniva fatto per ferrovia, ma era limitato al costo del carro ferroviario, che richiedeva un imballaggio molto più laborioso e soprattutto molto più costoso, per il quale l'amministrazione non rimborsava una lira.

Giunti a Messina, ci sistemammo al Jolly Hotel, base temporanea dalla quale avremmo cominciato a cercare casa. Appena arrivati in albergo, ci venne incontro Francesco Arena, che era stato attendente di mio padre. Era impiegato al Jolly come cameriere e aveva visto il mio nome sull'elenco delle prenotazioni. Mi fece molto piacere rivederlo e mi mise brevemente al corrente delle sue vicissitudini da quando ci eravamo visti l'ultima volta a Napoli, subito dopo la guerra (*Nota 3*). Al Jolly rimanemmo poco, poi ci spostammo alla foresteria del circolo ufficiali ed infine avemmo la fortuna di trovare casa, a Sant'Agata, un paesino sulla costa a 10Km circa a Nord dal centro di Messina. Era una villetta deliziosa, una delle due di proprietà dei Barbera, noti produttori messinesi di caffè.

Dalla strada, sulla quale erano due garage, si accedeva all'ingresso della villetta attraverso un piccolo giardino e si entrava in un disimpegno dal quale si passava alla cucina, a due camere da letto con due bagni e poi al grande soggiorno (8x4m) con due finestrone basculanti che davano direttamente sullo Stretto, con la costa della Calabria che faceva da sfondo. Sulla sinistra, Capo Peloro con l'alto traliccio bianco e rosso, detto in messinese "u piluni", ancora collegato al gemello calabro dai cavi per la corrente elettrica.

Trovata casa, arrivò anche il trasloco, ma la mia licenza di trasferimento era ormai finita e non mi fu possibile aiutare Marilena a mettere su la casa quanto avrei voluto. Appena sistemati, prendemmo contatto con un ginecologo, il dottor Finocchio, consigliato da una zia di Marilena che viveva a Messina e, dopo l'esperienza della prima visita ginecologica a Napoli, ci presentammo con le nostre analisi del sangue, complete di fattore RH (positivo il mio e negativo quello di Marilena) e lo facemmo notare al dottore. Ci guardò stupito ed esclamò: "Cosa è questo fattore RH? I bambini sono sempre nati fino adesso e ora c'è quest'altra complicazione!". Rimanemmo di stucco – anche se chiaramente dimostrata solo un anno prima,

la scoperta risaliva al 1939 – ma la visita fu molto accurata ed anche in seguito si dimostrò molto attento e disponibile. Peccato che rifiutasse di aggiornarsi sulle scoperte più recenti nel settore ginecologico.

Arrivato il giorno dell'imbarco, mi presentai a bordo del *Betulla*, dove mi attendeva Cesare Campagna, del corso prima del mio e mio buon amico, che il giorno dopo mi avrebbe “ceduto” il comando, dopo una breve uscita in mare di ambientamento. Non avevo alcuna esperienza di dragaggio e cercai di apprendere il massimo possibile delle complesse manovre di messa a mare e recupero delle apparecchiature, ma mi resi conto che c'era molto da imparare e, per fortuna, mi parve che il secondo, un ufficiale dei ruoli speciali con molti anni di dragaggio alle spalle, fosse molto ben preparato e di buon carattere. Rientrati all'ormeggio, ci fu la formale cerimonia di cessione/assunzione di comando a bordo, seguita dalla presentazione alle autorità del dragaggio, al caposquadriglia (capitano di fregata), al capogruppo (capitano di vascello) ed all'ammiraglio comandante di Marisicilia, il comando periferico dal quale dipendevano, organicamente ed operativamente, i dragamine di base a Messina.

Appena ebbi un po' di tempo, mi dedicai ad approfondire la conoscenza della nave e delle operazioni di dragaggio, attraverso le pubblicazioni disponibili nell'archivio classificato, del quale ero responsabile, conservato in cassaforte nel mio alloggio. Iniziai con la pubblicazione di carattere generale intesa ad indottrinare i comandanti ed ebbi la prima sorpresa. Nella prima pagina c'era l'elenco delle pubblicazioni delle quali i comandanti dovevano avere “conoscenza approfondita”: era una pagina intera di titoli, almeno una quindicina di pubblicazioni che, insieme, sommavano ad alcune centinaia di pagine. Seguivano, nella seconda pagina, altrettanti titoli di pubblicazioni che i comandanti dovevano “conoscere”.

Stimai che fosse pura follia attenersi strettamente alla direttiva e, dopo aver deciso che mi sarei limitato a dare solo una rapida scorsa ad alcune delle pubblicazioni più importanti, convocai l'ufficiale in seconda e gli dissi che nelle operazioni di messa a mare e di recupero delle apparecchiature avrebbe dato lui gli ordini da poppa al timoniere ed ai motori, mentre io mi sarei limitato a guardare fuori ed intervenire solo per evitare collisioni. Non mi parve affatto meravigliato di questo mio chiarimento ed era evidente che altri dei miei predecessori, quelli dotati di buonsenso, si fossero comportati più o meno come me.

La squadriglia, una di quelle che erano a Messina, era composta da tre unità in armamento e tre in riserva ed era comandata da un capitano di fregata, che era anche comandante dell'unità. Tornato a bordo dopo anni di destinazioni a terra, era un po' impacciato nelle manovre e si lamentava spesso di non avere un “comandante di bandiera” che lo avrebbe sollevato da quel compito. Il comandante del terzo dragamine della squadriglia era Pietro Fiaschi, del corso prima del mio e quindi più anziano di me. La conseguenza era che io fossi l'ultimo ad andare all'ormeggio e mi rimaneva il “buco” rimasto libero, appena più largo del *Betulla* dove dovevo “infilarmi”, tenendo conto di vento e corrente, sempre presenti a Messina. Altra complicazione era che, dati gli alti fondali nel porto, non si poteva dare fondo all'ancora e, mentre si veniva indietro, si prendeva “al volo” il corpo morto, passato con un sacchetto da un'imbarcazione che sostava alla giusta distanza dalla banchina per eseguire il compito.

Oltre alle esercitazioni di dragaggio, con uscite in mare un paio di volte alla settimana, uno dei compiti dei dragamine di Messina era la “vigilanza pesca” a sud della Sicilia, fino al limite delle acque territoriali tunisine. Si partiva da Messina, ci si fermava a Mazara del Vallo, principale porto peschereccio della Sicilia, per la riunione con gli armatori dei pescherecci allo scopo di conoscere le zone di pesca più frequentate nei giorni seguenti ed altre notizie utili allo svolgimento del compito di vigilanza. Subito dopo la riunione si riprendeva il mare e si dirigeva a Sud, rimanendo “on task” tre o quattro giorni prima di rientrare a Messina. Quando il tempo era buono, i pescherecci che incontravamo si avvicinavano e dimostravano la loro riconoscenza per la nostra azione protettiva passandoci intere cassette di pesce freschissimo, appena pescato, che non riuscivamo nemmeno a consumare tutto. Il rimanente andava in frigorifero e veniva distribuito alle altre unità della squadriglia al rientro a Messina.

Un paio di settimane dopo aver assunto il comando, la squadriglia si trasferì a Taranto per un breve corso di

aggiornamento presso il locale centro dragaggio. Le lezioni e le esercitazioni si svolgevano solo di mattina e il pomeriggio si era liberi. Naturalmente, subito dopo la seconda colazione, andavo alla sezione velica dove era in corso una serie di regate interne con le star, alle quali cominciai a prendere parte con Pietro Fiaschi come prodiere. Le barche erano a rotazione ma, indipendentemente dalla barca, cominciammo ad avere una serie di successi, tanto che fui convocato dal presidente della sezione velica, il Capitano di Vascello Bedeschi, dal quale appresi che per l'imminente serie di regate della "Primavera Tarantina", alla quale avrebbero regatato anche equipaggi non di Marivela e non solo tarantini, ma brindisini, leccesi e di S.Maria di Leuca, non avrei partecipato al sorteggio, ma mi sarebbe stato assegnato, "di autorità" lo star *Topazio*, il migliore di quelli della sezione velica di Taranto. Pietro Fiaschi si confermò un ottimo prodiere e fu un bel campionato, combattuto fino all'ultima regata, soprattutto con il più agguerrito degli "esterni", Franco Arditì, con cui finimmo a pari punti con pari piazzamenti e lui vinse per il migliore di essi nell'ultima regata, lasciandomi il secondo posto.

Tornando al corso, partecipavano ad esso anche i comandanti di dragamine dell'altra squadriglia, che erano venuti a Taranto senza la loro unità ed alloggiavano alla foresteria del circolo ufficiali. Fra di essi, un mio compagno di corso d'Accademia che aveva deciso di leggere "coscienziosamente ed approfonditamente" almeno tutte le pubblicazioni nella prima lista. Non avendo il suo dragamine sul posto e quindi non disponendo dell'archivio classificato, mi chiedeva ogni giorno di lasciargli le chiavi del camerino e della cassaforte perché potesse studiarle, alla lettera di come richiesto dalle norme.

Essendo responsabile delle pubblicazioni classificate, facevo un po' di "resistenza", ma finivo poi per lasciargli le chiavi della cassaforte e l'uso del mio camerino. Tornando dal mio pomeriggio di mare e di vela, lo trovavo là, immerso nella lettura e chiaramente esausto, direi in stato confusionale, che andava crescendo di giorno in giorno. Finita questa routine e tornati a Messina, lo persi di vista ma seppi, pochi giorni dopo che, durante una breve licenza, era stato trovato per strada, questa volta veramente in stato confusionale, da non ricordare nemmeno il suo nome. Fu necessario l'intervento della polizia, che provvide a farlo ricoverare. Da allora ho perso le sue tracce, ma seppi che, poco dopo l'"incidente", aveva lasciato la Marina.

In quel periodo ci fu un incontro occasionale, direi assolutamente imprevedibile ed estremamente gradevole. Una mattina mi telefonarono da Marisicilia per dirmi che era arrivato un cacciatorpediniere della Marina USA ed il comandante in seconda, Capitano di Fregata Ford, aveva visto il mio nome sull'elenco degli ufficiali destinati a Messina ed aveva chiesto se ero pilota. Alla risposta affermativa aveva detto che era stato il mio primo istruttore di volo al corso di pilotaggio (*Nota 4*) e che avrebbe avuto piacere rivedermi. Mi precipitai a Messina e fu un vero piacere rivederlo, trascorrere la mattina con lui ed invitarlo a cena a casa quella sera. Marilena preparò un'ottima cena e fu una serata indimenticabile.

Sul piano familiare, la gravidanza di Marilena procedeva regolarmente ed arrivò vicino alla scadenza proprio quando scattava il turno di vigilanza pesca del *Betulla*. Andai dal caposquadriglia, lo misi al corrente dell'imminenza dell'evento e gli chiesi se potevo essere sostituito da un'altra unità, essendomi già accordato con un collega al quale avrei restituito il turno. Inespugnabilmente, il permesso mi fu negato, ma Marilena fu bravissima e poco più di un giorno prima della mia partenza diede alla luce la nostra prima figlia, Valeria, con un parto naturale. Padre felice, la mattina dopo andai a salutarla in clinica con due mazzi di fiori, uno di rose rosse per la madre ed uno di piccole roselline, anch'esse rosse, per Valeria. Lasciai moglie e figlia in clinica ed il pomeriggio ero già in mare, diretto a Mazara del Vallo per la riunione e per la successiva missione di vigilanza pesca.

Fino ad allora, tutte le missioni di quel tipo erano state di routine, prive di eventi particolari, ma quella presentò dei problemi. Appena usciti da Mazara, trovammo una bella sciroccata che si stabilizzò sui trenta nodi con il mare in aumento, ma tutto sembrava procedere normalmente quando uno dei due motori si fermò. Fu naturale per me astenermi dal chiamare il direttore di macchina in plancia, cosa che avevo visto

fare in passato e che giudicavo assurda perché significava distogliere, in presenza di una probabile avaria, il principale attore dal suo compito. Appena assunto il comando, avevo raccomandato al direttore di farmi sapere al più presto, al verificarsi di un'avaria, quali erano le limitazioni per gli elementi del moto e della manovrabilità e poi, con calma, venire in plancia a riferire i particolari. Che un motore si fosse fermato, non c'era nemmeno bisogno di dirmelo perché era evidente e per i motivi e le previsioni potevo attendere. Anche con un motore solo, quel mare e quel vento la nave governava senza particolari difficoltà.

Il direttore, un sottufficiale esperto e capace, non tardò ad arrivare in plancia e mi riferì che, con il moto ondoso, un po' di impurità nelle casse gasolio erano andate in circolo bloccando i filtri. Pulirli era una semplice operazione, ma non poteva farlo da solo e tutti i suoi uomini erano "a pagliolo". Gli dissi di non preoccuparsi e stare pronto ad intervenire appena il mare fosse diminuito procedendo verso Sud. Poco prima dell'alba eravamo al limite delle acque territoriali libiche, mare e vento erano diminuiti e procedetti un paio di miglia per trovare ancora maggiore calma, mentre iniziava la pulizia dei filtri.

Era giorno fatto quando, insieme alla ripartenza del motore, apparve una motovedetta, evidentemente libica, che dirigeva verso di noi, che ormai avevamo rotta Est-Nord-Est al limite delle acque territoriali libiche o, forse, non più di un paio di miglia dentro. La motovedetta ci raggiunse e si mise sulla nostra destra ad una cinquantina di metri di distanza, mentre il comandante, preso un megafono, ripeté due volte in un italiano comprensibile: "Dove vai comandante? Sei in acque territoriali libiche!". Gli feci cenno di no ed indicai col braccio la nostra rotta, comunque ad allontanarci, ma non parve soddisfatto e fece un cenno ai suoi uomini che erano in coperta e che si avvicinarono alla mitragliera. Feci un cenno ai miei, che erano già pronti nascosti a sinistra della plancia e che si disposero subito alla mitragliera. La situazione era diventata veramente imbarazzante, ma probabilmente la mia reazione ebbe effetto, forse anche per il maggior calibro della nostra arma, perché il Tunisino fece un gestaccio, accostò a dritta e cominciò ad allontanarsi a lento moto fino a sparire all'orizzonte.

Appena rientrato dalla vigilanza pesca, andai a prendere Marilena e Valeria e tornammo insieme a goderci la nostra bella casa, che contavamo di tenere fino alla fine del mio anno di comando, che procedeva senza ulteriori avvenimenti di rilievo. Un evento significativo per la squadriglia fu che le insistenze del comandante finirono per avere successo e gli fu assegnato un comandante di bandiera, sollevandolo finalmente dal timore delle manovre e da alcune altre responsabilità, quali quella dell'archivio classificato, ed incombenze amministrative, ma creando un problema logistico che non aveva previsto. Il designato a sostituirlo fu il Tenente di Vascello, o già Capitano di Corvetta, Felice Castrignanò (corso Alisei, entrato in Accademia due anni prima di me) che aveva già completato l'anno di comando, che era in una destinazione a terra di suo gradimento e che non pensava certo di dover imbarcare di nuovo.

Dire che per lui fosse una sorpresa poco gradita è un "understatement"! Arrivò a bordo infuriato e prese subito possesso del camerino, nel quale c'era, fra l'altro, l'archivio classificato del quale diventava responsabile, buttando fuori tutto quanto di altro vi si trovava. Il caposquadriglia dovette raccogliere rapidamente la sua roba e trasferirsi alla foresteria del circolo ufficiali, una sistemazione adeguata finché si facevano uscite in mare giornaliere, ma quando si rimaneva in mare più di un giorno o durante la breve crociera estiva doveva alloggiare in un camerino a due cuccette sovrapposte una delle quali era occupata da un guardiamarina di complemento.

Noi continuavamo a goderci la bella figlia, che cresceva a vista d'occhio, e la nostra gradevole casa, pensando di rimanerci ancora a lungo fino a che, con il solito anticipo, arrivò il movimento per nave *Alcione*, (*Fotografia nella pagina seguente*) (*Nota 5*) ad Augusta, alla scuola comando. A fine settembre lasciai il comando del *Betulla* (e la responsabilità dell'*Acacia*) ed il 14 ottobre assunsi quello della corvetta *Alcione* ad Augusta. Sul piano familiare, decidemmo di tenere la casa a Messina, dove sembrava certo – mai essere "certi" di nulla in Marina! – saremmo tornati con lo sbarco dall'*Alcione*, previsto poco prima della fine di gennaio con tre mesi ancora per completare il mio anno di comando che – anche questo sembrava

certo – sarebbe stato dello stesso o di un altro dragamine a Messina. Ci trasferimmo in una camera della



foresteria del circolo ufficiali di Augusta, una camera che aveva la stanza da bagno con due porte, in comune con la camera a fianco, occupata dal mio compagno di corso Antonio (Dodi) de Pellegrini.

Assunto il comando dell'*Alcione*, iniziai l'iter della Scuola Comando, che era basata su di una flottiglia, comandata da un capitano di vascello e divisa in due squadriglie, comandate da capitani di fregata. La scuola comando non era una novità per me che avevo fatto un anno di ufficiale in

seconda del *Danaide* e controllore aereo della flottiglia nel 1962 e fui contento di aver avuto il comando di una unità della squadriglia delle corvette più moderne.

La cosa più importante e molto gradevole fu che, rispetto alla mia precedente esperienza, trovai un'atmosfera sostanzialmente diversa, improntata a serietà ed efficienza, ma con serenità, comprensione e spirito di collaborazione che resero quel periodo di tre mesi particolarmente gradevole sul piano personale e su quello professionale. Il capo flottiglia, un capitano di vascello serio, sereno e professionalmente preparato, lasciava la massima autonomia ai due capisquadriglia, limitandosi ad una discreta azione di controllo. Il nostro caposquadriglia era il Capitano di Fregata Antonio Di Benedetto (Corso "Giobbe", entrato in Accademia nel 1939), un ufficiale superiore di primissimo ordine, che giudico uno dei, se non "il", migliore dei superiori diretti che ho avuto in tutta la mia carriera.

Indiscutibili la sua signorilità e la sua preparazione professionale, svolgeva la sua azione di comando con ordini chiari e concisi sulla frequenza di squadriglia e, con disinvoltura "originale" per la nostra Marina, convocava a bordo da lui i comandanti delle due unità dipendenti per riunioni di pianificazione per esercitazioni più complesse, anche in navigazione, facendoli passare per seggiovia, lasciando il comando delle loro unità ai secondi, che poi dovevano fare la manovra per andare a riprenderli.

Durante le manovre di ormeggio nessuna interferenza per radio, con una sola eccezione e proprio con me. Come nel comando del *Betulla*, ero il meno anziano dei comandanti delle altre unità e quindi ero l'ultimo ad andare all'ormeggio ed un giorno, ad Augusta, con un ventaccio al traverso, mentre venivo indietro in velocità per infilarmi nel "buco" senza farmi attraversare, sentii per radio la voce calma del caposquadriglia: "Iannucci, ho l'impressione che sia molto abbrivato indietro". E come se lo ero! Dovetti dare un "pari avanti massima" per non finire con la poppa in banchina. Esaminando il messaggio, da notare, oltre al tono della voce, le parole "ho l'impressione", e poi il "molto" non "troppo", non un giudizio, ma una valutazione personale, offerta ad un comandante della sua squadriglia.

Ben diversa la prassi nell'altra squadriglia, al limite del ridicolo direi, tanto che, appena finita la manovra chiedevamo di chiudere sulla frequenza della nostra per passare su quella dell'altra e goderci la sceneggiata.

Il capo squadriglia ordinava personalmente gli ordini da dare per la manovra ai suoi comandanti: "Venga indietro! Fermi le macchine! Metta la barra a sinistra! Ecc. ecc.". Un fiume continuo fino a che le tre unità non erano tutte ormeggiate. Durante la breve crociera, all'arrivo in un piccolo porticciolo siciliano con manovra non facile, il mio compagno di corso Massimiliano (Max) Gasparrini, ultimo ad entrare, arrivò all'ormeggio ed aveva già i cavi di poppa a terra dopo la difficile manovra quando sentì un urlo del suo caposquadriglia seguito da: "Perché non ha dato fondo all'ancora!?". La sua risposta, con voce chiara e serena fu: "Non ho dato fondo perché non mi è stato ordinato." Dall'altra parte ... silenzio. Senza dubbio, si era giocato la carriera, ma la soddisfazione se l'era presa!

L'ultimo mese della scuola comando, le uscite diminuirono e frequentammo le lezioni di un breve corso di Stato Maggiore ed uno degli ultimi giorni, nell'intervallo che precedeva l'ultima ora di lezione, un marinaio mi consegnò un sibillino biglietto da parte del Comandante Relatore. C'era scritto: "Crociera da miliardari! Passi da me prima di colazione". Quello che mi annunciò sul mio futuro è materia del capitolo seguente (**Nota 6**) e qui mi limito a dire che fu una soddisfazione professionale, ma un vero terremoto logistico-familiare.

Il 20 gennaio, dopo poco più di tre mesi di comando, lasciai l'*Alcione* e qualche giorno dopo partii con la famiglia per Livorno.

**Giovanni Iannucci**

Milazzo, 24 agosto 2018

### **Note:**

1. *Tempo dopo, riuscii a scoprire il motivo dell'inatteso anticipo del mio comando, che avrebbe dovuto assumere un mio compagno di corso che fu, invece, destinato altrove con minimo preavviso ed io dovetti prendere il posto originariamente destinato a lui.*
2. *I dragamine della classe "Alberi", della quale faceva parte il Betulla, erano unità costruite in legno e materiali amagnetici, dotate di apparecchiature per il dragaggio di mine, realizzate a partire dagli anni cinquanta. La prima serie, denominata in Italia classe Abete (tutte con nomi di alberi), era costituita da 17 unità, realizzate negli Stati Uniti (Classe Adjutant), su specifiche N.A.T.O. e cedute alla Marina Militare Italiana. Durante il loro servizio alcune furono trasformate in cacciamine, altre in pattugliatori, altre ancora in navi idrografiche ed una in unità di addestramento. Le caratteristiche principali erano: Lunghezza 43,87m, larghezza 8,07m, pescaggio 2,57m. Propulsione Diesel, 2 motori da 900HP, velocità 14nodi. Armamento, una mitragliera binata da 20/70mm. Equipaggio 38. La "responsabilità" del Dragamine Acacia, in riserva con equipaggio ridotto, era di carattere prevalentemente amministrativo con l'eccezione di un'uscita in mare mensile, con equipaggio integrato da personale del Betulla, nella quale si eseguivano semplici operazioni di dragaggio per il controllo delle apparecchiature.*
3. *Delle vicissitudini di Francesco (Ciccio) Arena, che ha lasciato un manoscritto di 40 pagine sul lungo servizio di leva durante la guerra, ho scritto nella nota (1) del capitolo "Memorie – 1944/1947 – Napoli e Taranto".*
4. *L'allora Tenente di Vascello Ford era stato il mio primo istruttore di volo che, con tenacia tutta texana, mi aveva aiutato a superare un periodo iniziale di volo, reso problematico per un mal d'aria imprevedibile, non avendo mai sofferto prima in aereo, in mare o in auto. La vicenda è riportata nel capitolo "1957 – Corso di pilotaggio negli USA – Cap. I (Basic – 1ª parte)".*
5. *Le corvette della classe Airone, con Albatros, Alcione ed Aquila, quest'ultima ai lavori in quella sessione della Scuola Comando, sono state le prime unità di scorta costruite in Italia dopo la seconda guerra mondiale. Appartenevano ad una serie di unità che vennero costruite su commesse NATO nell'ambito del Mutual Defence Assistance Pact per vari Paesi. Erano delle moderne unità concepite ed armate soprattutto per la lotta antisommergibile, ma dotate di un adeguato armamento antiaereo iniziale, variato più volte negli anni seguenti, da due cannoni Oto Melara 76/62 e da una mitragliera binata Bofors 40 mm. L'Alcione, costruito nei cantieri della Navalmeccanica di Castellammare di Stabia, era stato varato nel 1954 e consegnata alla Marina Militare nel 1955. Ricevette la bandiera di combattimento dal Gruppo ANMI di Amalfi il 25 giugno 1956. Ha prestato servizio fino al 1992. Il suo motto era "Nihil me deflectit".*
6. *Quello che mi disse è che avrei assunto il comando del Corsaro II per la sesta crociera, da Rio de Janeiro a Honolulu, dopo un periodo di selezione e addestramento dell'equipaggio a Livorno. Il capitolo sul periodo a Livorno e su quella crociera è stato pubblicato sui N° 14 e 15 del Notiziario del Centro Studi Tradizioni Nautiche ([www.cstn.it](http://www.cstn.it))*