

GIANFRANCO PERRI

CON LA GRANDE GUERRA INZIÒ A BRINDISI L'EPOPEA DEI MAS e negli anni '70 fu il porto di Brindisi la loro ultima base

Pubblicato su Brindisiweb.it 2015 e su il7 Magazine dell'11 febbraio 2022 e 9 maggio 2025



Nel mese di marzo 2016 si commemorò a Brindisi il centenario dell'arrivo dei MAS, i Motoscafi Anti Sommergibili, le cui siluette dovevano diventare familiari per tutti i brindisini di varie generazioni, i quali impararono a riconoscerle quando solcavano le tranquille acque del porto con il loro inconfondibile rombo che annunciava l'imminente sopraggiungere delle loro imponenti onde fino alle rive delle spiagge, fino agli anni Settanta ancora tutte all'interno del porto.

In quel 1916 - tempo di guerra - Brindisi era la sede del Comando superiore navale del Basso Adriatico retto dal contrammiraglio Umberto Cagni, e il mare Adriatico era infestato dai temibili sottomarini austriaci che, con base nel porto di Durazzo, scorrazzavano facendo strage di convogli civili e di mezzi militari navali italiani.

La genialità degli ingegneri navali italiani era però riuscita a inventare e quindi a progettare con l'ingegnere livornese Attilio Bisio, fino a poi realizzare in poco tempo nei cantieri navali della Società Veneziana di Automobili Navali, una speciale barca torpediniera lignea, mossa da un motore a scoppio di 40 cavalli ed incredibilmente economica: velocissima e versatile, con duecento miglia di autonomia, fornita di un cannoncino da 75 mm e, soprattutto, di due potenti e letali siluri a tenaglia, costituendo un'arma che avrebbe potuto colpire il nemico con massima efficienza, in mare aperto così come nei suoi stessi porti.

A Venezia – dove in alcune occasioni per l’acronimo MAS fu anche utilizzata la denominazione “Motobarca Armata SVAN” dal nome dell’azienda che per prima produsse quelle speciali imbarcazioni militari – oltre ai primi due prototipi (MAS 1 - Fig. 1 e MAS 2 - Fig. 2), si misero rapidamente in cantiere altre unità, fino a costituire la prima squadriglia di otto MAS che fu affidata al tenente di vascello Alfredo Berardinelli con la missione di esplorazione, attacco e caccia ai sommergibili e agli altri mezzi navali nemici, sfruttando il grande potere offensivo e il fattore sorpresa che implicava l’impiego della nuova arma. Un’arma completamente sconosciuta al nemico il quale non ebbe mai un’idea esatta della sua effettiva potenzialità, tanto che talvolta gli attribuì anche qualità al di sopra delle reali.

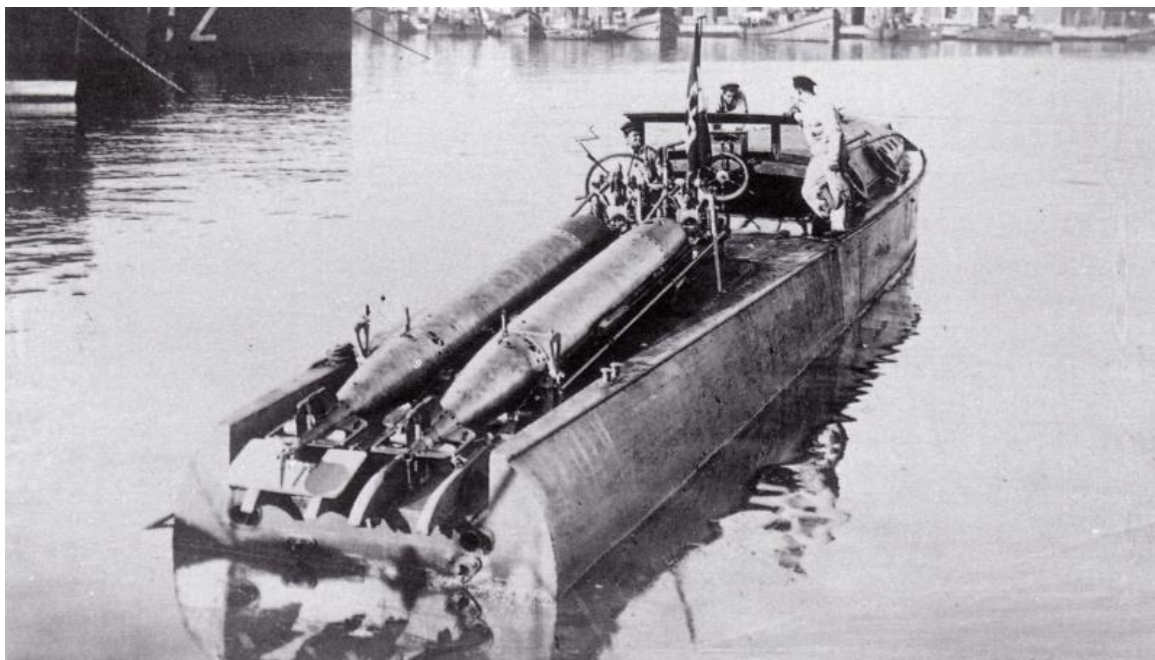


Fig.1: MAS 1 - Venezia 1916



Fig. 2: MAS 2 - Venezia 1916

Era il 28 marzo 1916 e l'Italia era entrata nel suo secondo anno di guerra al fianco degli alleati dell'Intesa contro l'impero austro-ungarico, quando il MAS 3, di solo 8 tonnellate e 15 metri, giunse da Venezia a Brindisi su di un carro ferroviario.

Presto lo raggiunsero altri cinque e poi altri 6, fino a conformare con i 12 l'intera flottiglia MAS con la quale Brindisi divenne la base principale nel Basso Adriatico di quei mezzi navali che furono anche denominati Motoscafi Armati Siluranti: le "Streghe", come confidenzialmente erano soprannominati dagli equipaggi, perché capaci di apparire improvvisamente, assalire, colpire e allontanarsi velocemente, senza possibilità di essere intercettati dal nemico.

Il 7 giugno di quello stesso anno 1916, il MAS 5 del comandante Berardelli e il MAS 7 del comandante Gennaro Pagano di Melito (Fig. 3 e Fig. 4), partirono dalla base di Brindisi e penetrarono la rada di Durazzo, affondando il piroscafo Lokrum: le due piccole e fragili imbarcazioni furono rimorchiate fino alle vicinanze di Durazzo da due torpediniere protette al largo da quattro cacciatorpediniere francesi. Perlustrando la baia, i due motoscafi avvistarono un piroscafo, evidentemente carico, ed ognuno lanciò un siluro, colpendo entrambi il bersaglio, che era ancorato tra 150 e 250 metri di distanza.

Il capo di stato maggiore della marina austro-ungarica, ammiraglio Nikolaus Horthy, aveva pianificato un'incursione contro lo sbarramento navale di Otranto che ostruiva l'accesso al mare aperto alla marina asburgica mantenendola confinata nell'Adriatico. E per quella missione, il 9 di giugno 1918 la squadra navale, con le corazzate Szent István e Tegetthoff, salpò da Pola.

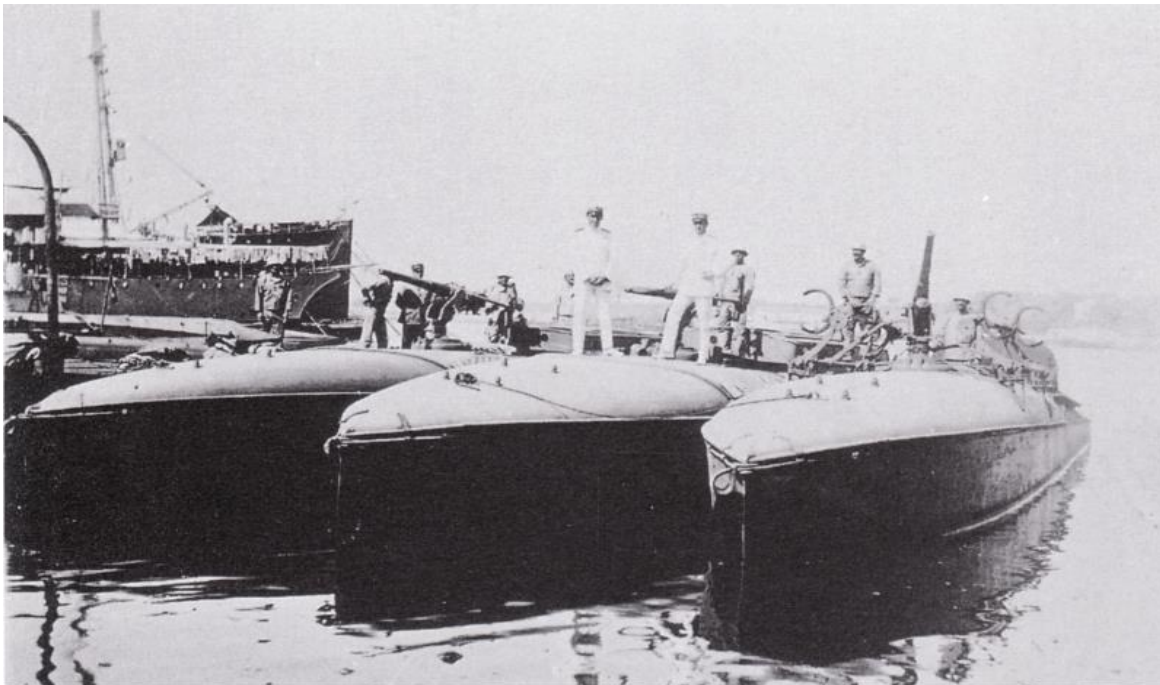
A terra il nemico non riuscì a capire quello che stava succedendo e i due MAS italiani ritornarono indisturbati al luogo di riunione che era stato prestabilito con le torpediniere e quindi, rientrarono alla loro base di Brindisi.

Meno di venti giorni dopo, gli equipaggi di quei due stessi MAS, composti da dieci uomini ciascuno, riuscirono a portare a termine un'altra missione nella notte tra 25 e 26 giugno, affondando, nella stessa rada di Durazzo, un altro piroscafo austriaco, il Sarajevo.

Mentre anche nell'Alto Adriatico i MAS si riempirono di gloria – nel dicembre del 1917, i due MAS 9 e 13 (Fig. 5) guidati rispettivamente, da Luigi Rizzo e Andrea Ferrarini, affondarono nella rada di Trieste la corazzata austro-ungarica Wien e danneggiarono la Budapest – nella base di Brindisi durante tutto l'anno 1917, i MAS furono principalmente impiegati nelle operazioni di vigilanza e caccia ai sommergibili austriaci operanti nel Basso Adriatico e nei servizi di polizia costiera in Albania.

Poi, nel 1918 affluirono a Brindisi i MAS di nuova generazione, più pesanti meglio armati e con motori più sicuri e più silenziosi, e così, nella notte tra il 12 e il 13 maggio, i MAS 99 e 100, comandati da Gennaro Pagano Di Melito e Mario Azzi rispettivamente, attaccarono un convoglio nemico e affondarono il grosso piroscafo Bregenz di ben 4000 tonnellate.

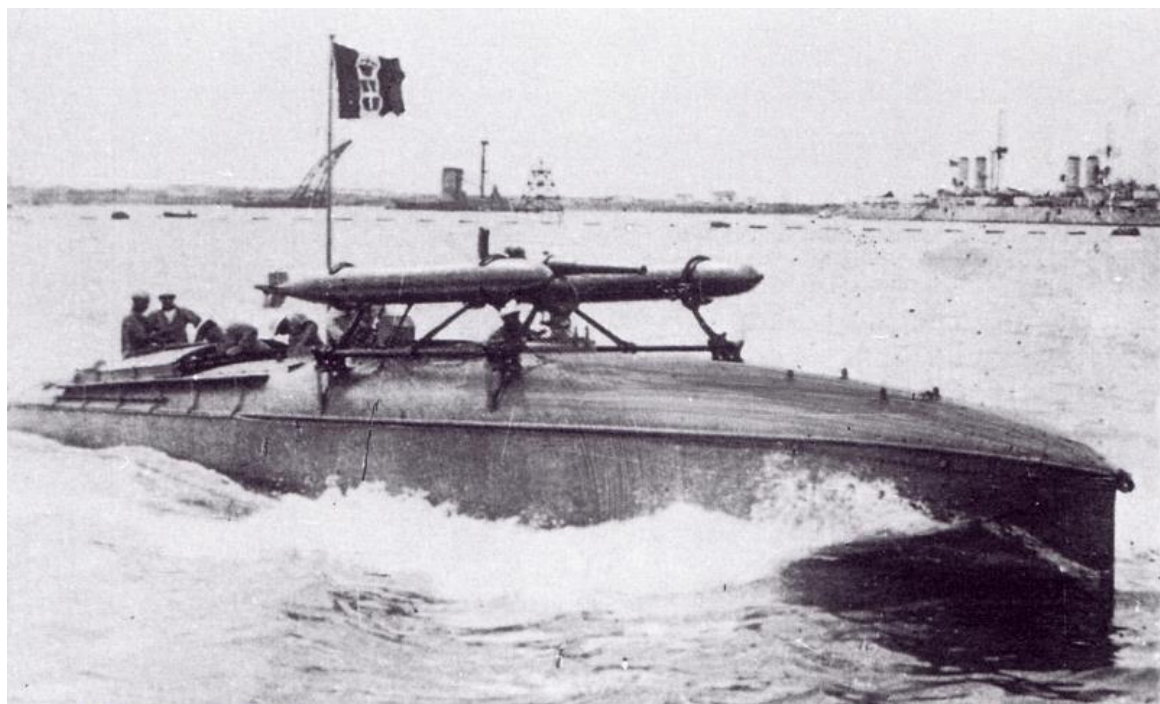
Nel corso di quella lunga Grande guerra ci furono numerose altre missioni dei MAS, di successo alcune e andate a vuoto altre e infine, proprio in coincidenza con il secondo anniversario della prima missione, il 10 giugno del 1918, il MAS 15 (Fig. 6 e Fig. 7) del comandante Luigi Rizzo, l'affondatore, affiancato dal MAS 21 del comandante Giuseppe Aonzo, affondò nelle acque di Premuda sulle coste dalmate, la portentosa corazzata austriaca Santo Stefano facendo entrare con quell'azione, i MAS italiani nella leggenda:



Fonte Ufficio Storico Marina Militare

Il **MAS 5** ed il **MAS 7**, ormeggiati a Brindisi insieme ad un'unità della stessa classe, dopo il rientro dalla missione di forzamento della baia di Durazzo, avvenuta nella notte tra il 6 ed il 7 giugno 1916;

Fig. 3



Fonte Ufficio Storico Marina Militare

Il **MAS 7**, provvisto del sistema "a tenaglie" per il lancio dei siluri da 356 mm, ripreso a Brindisi nell'estate del 1916

Fig. 4



Fig. 5: MAS 9 entrando a Venezia dopo l'affondamento della Wien l'11 dicembre 1917

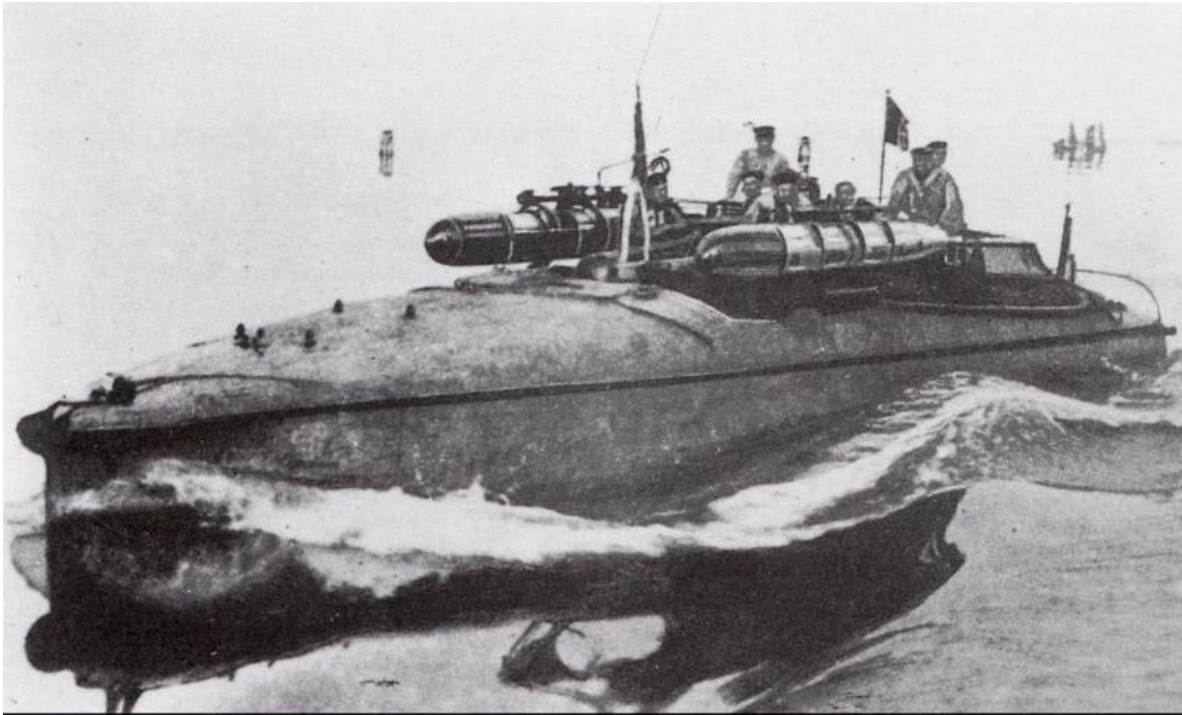
All'alba del 10 giugno il capitano di corvetta Luigi Rizzo, impegnato con i Mas 15 e 21 in un'operazione di rastrellamento di mine al largo dell'isolotto di Lutrosnjak, entrò fortuitamente in contatto con la flotta austro-ungarica e, sfruttando al meglio le caratteristiche dei MAS, grazie ad un coraggioso ed occulto avvicinamento spinto fino a meno di 500 metri di distanza, riuscì ad affondare la corazzata Szent István, fiore all'occhiello della marina nemica.

Il contraccolpo psicologico dell'azione ebbe ripercussioni talmente forti, da impedire nel corso della Grande guerra qualsiasi altra operazione navale alla monarchia mitteleuropea e da far indire il 10 giugno, come data della festa nazionale della Marina Militare Italiana.

E Gabriele D'Annunzio, il quale aveva partecipato alla famosa missione "Beffa di Buccari" del MAS 96 (Fig. 8), assieme ai MAS 94 e 95 (Fig. 9), nella baia a sud di Trieste nella notte tra il 10 e l'11 febbraio 1918 con Luigi Rizzo e Costanzo Ciano, non tardò a coniare per quegli intrepidi motoscafi il motto: *Memento Audere Semper* - Ricorda Osare Sempre.

Conclusa la guerra, molti MAS restarono di base a Brindisi, che ne accolse anche di nuovi e più efficienti. E da Brindisi i MAS furono impiegati anche nella Seconda guerra mondiale, alcuni pochi di vecchia generazione, Tipo SVAN e Tipo Baglietto, e alcuni altri d'ultima generazione, più veloci e più efficienti, che si denominarono MAS 500, dei quali se ne costruirono 76 unità in quattro serie successive della stessa Classe 500, identificati con MAS 501 a MAS 576, i quali affiancarono gli antichi 24 MAS ancora in servizio, per sommare in totale 100 MAS.

I mezzi di questa nuova classe 500 (Fig. 10 - Fig. 11 - Fig. 12) avevano da 23 a 30 tonnellate di dislocamento, con motori Isotta Fraschini Asso 1000 con potenza da 2000 a 2300 HP, svi-



Fonte Ufficio Storico Marina Militare

Uno dei due MAS che parteciparono alla missione a Premuda, che determinò l'affondamento della nave da battaglia austro-ungarica **Szent Istvan**; probabilmente si tratta del **MAS 15**

Fig. 6



Fig. 7: *MAS 15 di Luigi Rizzo conservato all'interno del Vittoriano di Roma*



Fig. 8: *MAS 96* usato da *Gabriele D'Annunzio* per la *Beffa di Buccari* nel gennaio 1918

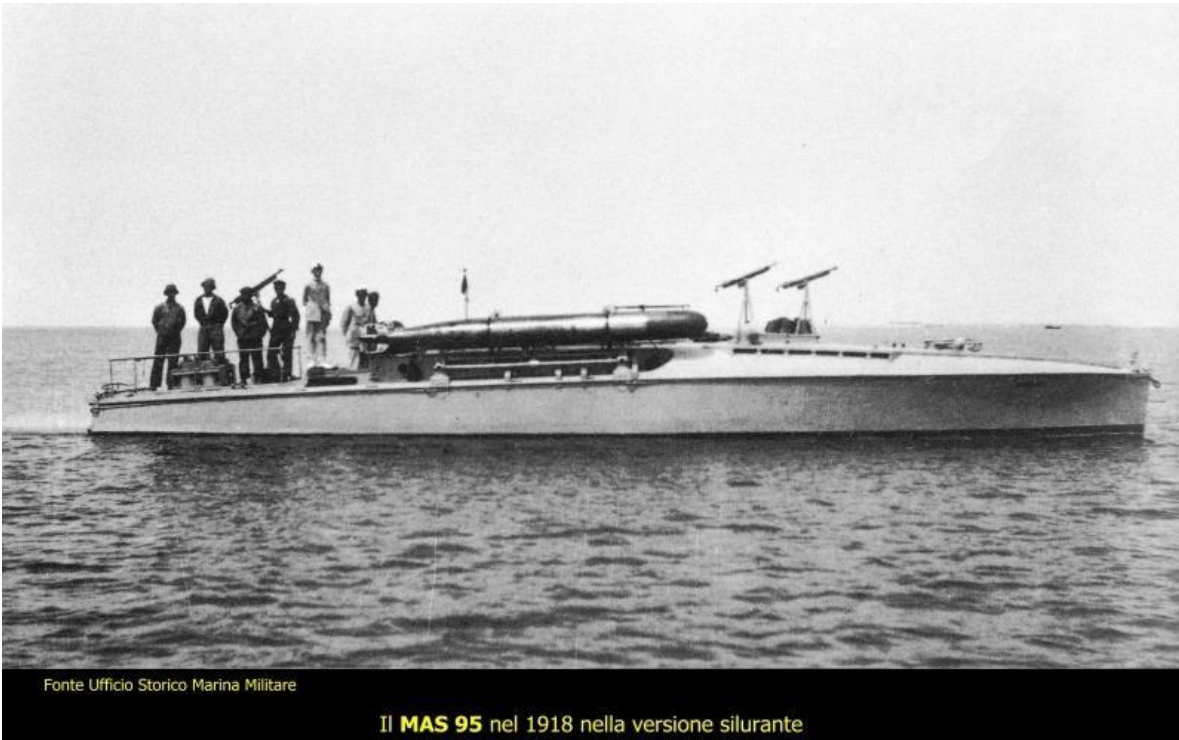


Fig. 9: *MAS 95* uno dei tre della *Beffa di Buccari* nel gennaio 1918

luppando da 42 a 44 nodi di velocità massima, armati di due lanciasiluri da 450 millimetri, con 6 a 10 bombe di profondità e con due mitragliere da 13,2 e 20 millimetri, con equipaggio composto da 9 a 13 uomini.



Foto Ufficio Storico Marina Militare

MAS 505 in navigazione ad alta velocità
tipo velocissimo classe "500" 1ª serie: **MAS 501-525**

Fig. 10



Foto Ufficio Storico Marina Militare

Il **MAS MT 523** a Brindisi il 27 aprile 1945

Fig. 11

Mentre la Regia Marina nella Prima guerra mondiale aveva prodotto più di quattro centinaia di MAS, il loro numero nel secondo conflitto mondiale fu di molto minore, perché si rivelarono essere mezzi ormai troppo piccoli e perché, anche se molto veloci grazie al loro scafo a spigolo, erano poco marini e quindi pericolosi con il mare molto mosso.

Per questo motivo, la Regia Marina incorporò con l'identificazione iniziale MAS 1D a MAS 8D (Fig. 13) un totale di 8 motosiluranti catturati nell'aprile del 1941 alla marina jugoslava: erano gli *'schnellboote'*, lunghi 28 metri prodotti all'inizio degli anni '30 in Germania i quali, a differenza dei MAS avevano uno scafo ad U e quindi, anche se leggermente più lenti, erano più robusti sicuri stabili e manovrabili, soprattutto in condizione di mare forte.

Poi, quei mezzi furono in qualche modo copiati e a Monfalcone, negli stabilimenti di Cantieri Riuniti Dell'Adriatico tra il 1942 e il 1943, se ne costruirono altri 36 Tipo MS CRDA da 60 tonnellate, identificati con MS 11 a MS 16, MS 21 a MS 26 e MS 31 a MS 36 quelli della prima serie e con MS 51 a MS 56, MS 61 a MS 66 e MS 71 a MS 76 quelli della seconda serie, mentre 6 dei mezzi jugoslavi – i MAS 3D a 8D – furono riclassificati e identificati con MS 41 a MS 46, per così sommare in totale 42 motosiluranti.



Fig. 12

Anche durante la seconda guerra mondiale, furono numerose le azioni condotte dai MAS e dai MS, e tra esse, quelle di maggior successo furono: il siluramento dell'incrociatore inglese Capetown l'8 aprile 1941 a opera del MAS 213 comandato dal guardiamarina Valenza; l'affondamento nel Mar Nero del sottomarino sovietico Equoka il 19 giugno 1942; il danneggiamento dell'incrociatore russo Molotov a opera dei MAS 568 e 573 il 3 agosto 1942; l'affondamento a opera dei MS 16 e MS 22 il 12 agosto 1942 del modernissimo

incrociatore inglese Manchester nella famosa battaglia aeronavale di Mezzo Agosto nel Mediterraneo centrale, nel corso della quale i numerosi MAS partecipanti affondarono anche i piroscafi Glenorchy, Saint Elisa, Rochester Castle, Almeria Likes e Wairangi; l'affondamento del cacciatorpediniere inglese Lightning sulle coste algerine, 12 marzo 1943.

Al termine della seconda guerra mondiale, i pochi MAS superstiti furono requisiti dalle marine dei vincitori, mentre dei 15 MS CRDA superstiti, 5 vennero ceduti ad altre marine vincitrici – 4 all'Unione Sovietica e 1 alla Francia – e i rimanenti 9 motosiluranti continuarono prestando servizio nella Marina Militare e furono destinati ad operare nelle acque dell'Adriatico e dello Ionio, dopo essere però stati declassati a semplici motovedette in base alle clausole del trattato di pace e quindi armati solo con le mitragliere.

Poi, il 1° novembre 1952, venute meno le clausole più restrittive del trattato, quei nove mezzi vennero riclassificati e riarmati di siluri, con la denominazione definitiva 471 a 475 e 481 a 484: il "4" indica "motosilurante".

Da allora e per tutti gli anni '60 e gran parte dei '70, quei nove gloriosi e poderosi MAS, modernizzati in versione motosiluranti MS e raggruppati nel Comando Motosiluranti COMOS con sede a Brindisi, continuarono attivi – e così, i ragazzi e i giovani brindisini di allora, li potemmo ancora ammirare sulle tranquille acque del porto – fino alla definitiva apparizione di armi navali molto più evolute e più sofisticate che rivoluzionarono le tecniche militari marine e mandarono in pensione anche i MAS brindisini, ai quali succedettero le motovedette lanciamissili.

Cinque di quei nove MAS furono posti in disarmo agli inizi degli anni '60 e dei quattro restanti (472 - 473 - 474 e 481) tutti in bella formazione nella Fig. 14, gli ultimi due, quelli identificati con 474 e 481, vennero radiati nel 1979, a quasi quarant'anni dal varo.

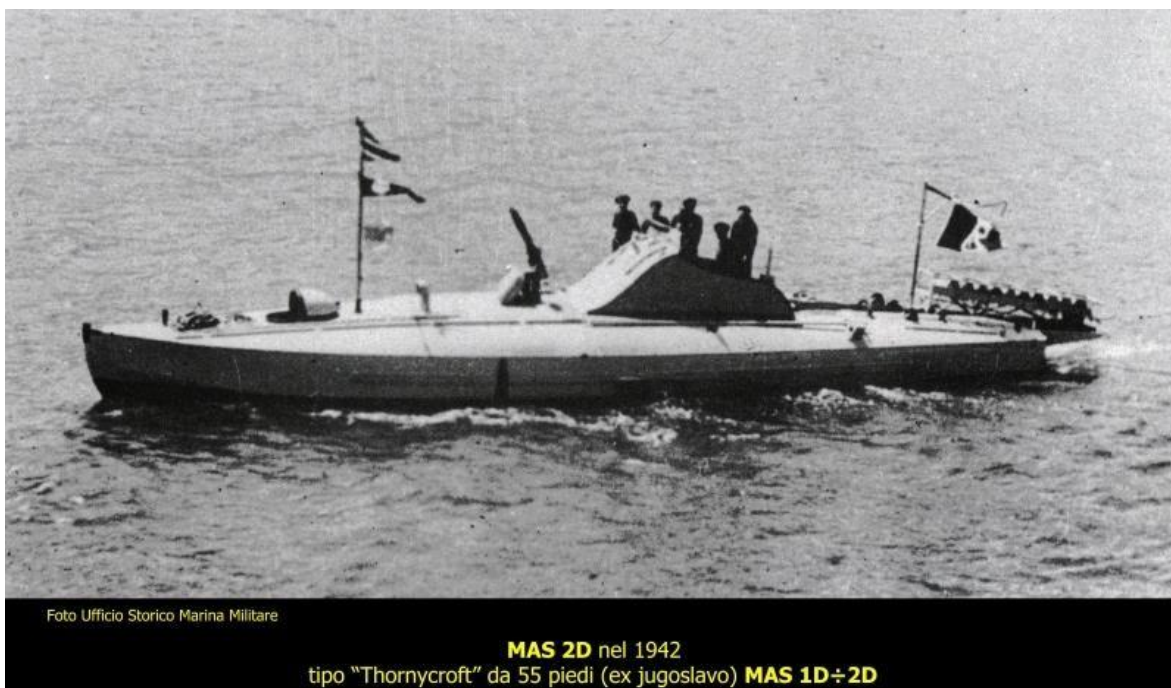


Fig. 13

Ad oggi, si conservano ancora due MAS della Prima guerra mondiale: il MAS 15 (Fig. 7) del 'due volte' medaglia d'oro Luigi Rizzo, nel sacrario delle bandiere del Vittoriano a Roma e il MAS 96 (Fig. 8) usato da Gabriele D'Annunzio, nel Vittoriale degli Italiani a Gardone; e due MAS della Seconda guerra mondiale: il 472, situato nella Marina di Ravenna e il 473, conservato nel Museo storico navale di Venezia.



Fig. 14: *Squadriglia degli ultimi 4 MAS motosiluranti in servizio - Mare di Brindisi 1970*

BIBLIOGRAFIA:

ARCHIVIO DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE, *Roma*

Fausto LEVA *La Marina Italiana nella Grande Guerra - Vol. II, 1935*

Erminio BAGNASCO *I Mas e le motosiluranti italiane, 1967*

Nino B. LO MARTIRE *Brindisi ieri oggi e domani, 1968*

Giuseppe T. ANDRIANI *La Base navale di Brindisi durante la Grande Guerra, 1993*

ARCHIVIO DI STATO BRINDISI *Il Castello, la Marina, la Città, 1998*

Gianfranco PERRI *100 anni fa arrivarono a Brindisi i MAS, 2016*

Gianfranco PERRI *La Grande guerra e l'epopea dei MAS; Brindisi nei primi anni '70 fu la loro ultima base - il7 MAGAZINE, Brindisi 11 febbraio 2022*

La Grande guerra e l'epopea dei Mas: Brindisi negli anni '70 fu la loro ultima base

I «Motoscafi Anti Sommergibili» furono una geniale invenzione degli ingegneri navali italiani per fronteggiare le offensive dei temibili sottomarini austriaci da Durazzo

di Gianfranco Perri

Nel mese di marzo 2016 si commemorò a Brindisi il centenario dell'arrivo dei MAS, i Motoscafi Anti Sommergibili, le cui siluette dovevano diventare familiari per tutti i brindisini di varie generazioni, i quali impararono a riconoscerle quando solcavano le tranquille acque del porto con il loro inconfondibile rombo che annunciava l'imminente sopraggiungere delle loro imponenti onde sulle rive delle spiagge cittadine, fino agli anni Settanta ancora tutte all'interno del porto.

In quel 1916 - tempo di guerra - Brindisi era la sede del Comando superiore navale del Basso Adriatico retto dal contrammiraglio Umberto Cagni, e il mare Adriatico era infestato dai temibili sottomarini austriaci che, dalla loro base nel porto di Durazzo, scorrazzavano impunemente facendo strage di convogli civili e di mezzi militari navali italiani. La genialità degli ingegneri navali italiani era però riuscita a inventare e quindi a progettare con l'ingegnere livornese Attilio Bisio, fino a poi realizzare in poco tempo nei cantieri navali della Società Veneziana di Automobili



Navali SVAN, una speciale barca torpediniera lignea, mossa da un motore a scoppio di 40 cavalli ed incredibilmente economica: velocissima e versatile, con duecento miglia di autonomia, fornita di un cannoncino da 75 mm e, soprattutto, di due potenti e letali siluri

a tenaglia, costituendo un'arma che avrebbe potuto colpire il nemico con massima efficienza, in mare aperto così come nei suoi stessi porti.

A Venezia – dove per l'acronimo MAS fu anche utilizzata la denominazione “Moto-



LE IMMAGINI Qui sopra un MAS 1, in basso MAS 523 nel porto di Brindisi il 27 aprile 1945, nella pagina accanto MAS 9 rientrano a Venezia dopo l'affondamento della Wien l'11 dicembre 1917

barca Armata SVAN” dal nome della prima azienda che nel giugno 1915 produsse quelle speciali imbarcazioni militari – oltre ai primi due prototipi, MAS 1 e MAS 2, si misero rapidamente in cantiere altre unità, fino a costituire la prima squadriglia di otto MAS che fu affidata al tenente di vascello Alfredo Berardinelli con la missione di esplorazione, attacco e caccia ai sommergibili e agli altri mezzi navali nemici, sfruttando il grande potere offensivo e il fattore sorpresa che implicava l’impiego della nuova arma. Un’arma completamente sconosciuta al nemico il quale non ebbe mai un’idea esatta della sua effettiva potenzialità, tanto che talvolta gli attribuì anche qualità ben al di sopra delle reali. Era il 28 marzo 1916 e l’Italia era entrata nel suo secondo anno di guerra al fianco degli alleati dell’Intesa contro l’impero austro-ungarico, quando il MAS 3, di solo 8 tonnellate e 15 metri, giunse da Venezia a Brindisi su di un carro ferroviario.

Presto lo raggiunsero altri cinque e poi altri

6, fino a conformare con i 12 l’intera Flottiglia MAS con la quale Brindisi, affiancando le basi di Venezia e Ancona, divenne la base principale nel Basso Adriatico di quei mezzi navali che furono anche denominati Motoscafi Armati Siluranti: le “Streghe”, come confidenzialmente erano soprannominate dagli equipaggi, perché capaci di apparire

improvvisamente, assalire, colpire e allontanarsi velocemente, senza possibilità di essere intercettati dal nemico.

Il 7 giugno di quello stesso anno 1916, il MAS 5 del comandante Berardinelli e il MAS 7 del comandante Gennaro Pagano di Melito, partirono dalla base di Brindisi e penetrarono la rada di Durazzo, affondando il piroscafo austriaco Lokrum di 1.000 tonnellate: le due piccole e fragili imbarcazioni furono rimorchiate fino alle vicinanze di Durazzo da due torpediniere protette al largo da quattro cacciatorpediniere francesi. Perlostrando la baia, i due motoscafi avvistarono un piroscafo, evidentemente carico, ed ognuno lanciò un siluro, colpendo entrambi il bersaglio, che era ancorato tra 150 e 250 metri di distanza. Fu quella la prima incursione di guerra dei MAS che provocò l’affondamento di una unità navale nemica.

A terra il nemico non riuscì a capire quello che stava succedendo e i due MAS italiani ritornarono indisturbati al luogo di riunione che era stato prestabilito con le torpediniere e quindi, rientrarono alla loro base di Brindisi. Meno di venti giorni dopo, gli equipaggi di quei due stessi MAS, composti da dieci uomini ciascuno, partendo da Brindisi riuscirono a portare a termine un’altra missione nella notte tra 25 e 26 giugno, affondando, nella stessa rada di Durazzo, un altro piroscafo austriaco, il Sarajevo di 1.100 tonnellate.

Mentre anche nell’Alto Adriatico i MAS si riempirono di gloria – nel dicembre del 1917, i due MAS 9 e 13 guidati rispettivamente, da Luigi Rizzo e Andrea Ferrarini, affondarono nella rada di Trieste la corazzata austro-ungarica Wien e danneggiarono la Budapest – nella base di Brindisi durante tutto l’anno 1917, i MAS furono principalmente impiegati nelle operazioni di vigilanza e caccia ai sommergibili austriaci operanti nel Basso Adriatico e nei servizi di polizia costiera in Albania.

Il 1918 dei MAS si aprì con la mis-



LE IMMAGINI Qui a destra la 42a Flottiglia -Taranto 1952, in basso MAS 523 nel porto di Brindisi il 27 aprile 1945

sione in cui partecipò con il MAS 96 Gabriele D'Annunzio, e che sarebbe stata celebrata come la "Beffa di Buccari". Assieme al 94 e al 95, i tre MAS penetrarono nella baia di Buccari, a sud di Trieste, nella notte tra il 10 e l'11 febbraio 1918, con D'Annunzio Luigi Rizzo e Costanzo Ciano. Ed allora il vate conìò per tutti gli intrepidi MAS il motto: Memento Audere Semper - Ricorda Osare Sempre.

A Brindisi, in quel 1918 affluirono i MAS di nuova generazione, più pesanti meglio armati e con motori più sicuri e più silenziosi, e così, nella notte tra il 12 e il 13 maggio, i MAS 99 e 100, comandati da Gennaro Pagano Di Melito e Mario Azzi rispettivamente, attaccarono un convoglio nemico e affondarono il grosso piroscafo austriaco Bregenz di ben 4.000 tonnellate.

Nel corso di quella lunga Grande guerra ci furono numerose altre missioni dei MAS, di successo alcune e andate a vuoto altre e infine, proprio in coincidenza con il secondo anniversario della prima missione, il 10 giugno del 1918, il MAS 15 del comandante Luigi Rizzo, l'affondatore, affiancato dal MAS 21 del comandante Giuseppe Aonzo, partendo da Venezia affondò nelle acque di Premuda sulle coste dalmate, la portentosa corazzata austriaca Santo Stefano facendo entrare con quell'azione, i MAS italiani nella leggenda:

Il capo di stato maggiore della marina austro-ungarica, ammiraglio Nikolaus Horthy, aveva pianificato un'incursione contro lo sbarramento navale di Otranto che ostruiva l'accesso al mare aperto alla marina asbur-



gica mantenendola confinata nell'Adriatico. E per quella missione, il 9 di giugno 1918 la squadra navale con le corazzate Szent István e Tegetthoff, salpò da Pola.

All'alba del 10 giugno il capitano di corvetta Luigi Rizzo, impegnato con i Mas 15 e 21 in un'operazione di rastrellamento di mine al largo dell'isolotto di Lutrosnjak, entrò fortuitamente in contatto con la flotta austro-ungarica e, sfruttando al meglio le caratteristiche

dei MAS, grazie ad un coraggioso ed occulto avvicinamento spinto fino a meno di 500 metri di distanza, riuscì ad affondare la corazzata Szent István, fiore all'occhiello della marina nemica.

Il contraccolpo psicologico dell'azione ebbe ripercussioni talmente forti, da impedire nel corso della Grande guerra qualsiasi altra operazione navale alla monarchia mitteleuropea e da far indire il 10 giugno, come data della



festa nazionale della Marina Militare Italiana.

Conclusa la guerra, parecchi MAS restarono di base a Brindisi, che ne accolse anche di nuovi e più efficienti. Quindi, da Brindisi i MAS furono impiegati anche nella Seconda guerra mondiale, alcuni pochi di vecchia generazione, Tipo SVAN e Tipo Baglietto, e alcuni altri d'ultima generazione, più veloci e più efficienti, che si denominarono MAS 500, dei quali se ne costruirono 76 unità in quattro serie successive della stessa Classe 500, identificati con MAS 501 a MAS 576, che affiancarono gli antichi 24 MAS ancora in servizio, per sommare in totale 100 MAS. I mezzi di questa nuova classe 500 avevano da 23 a 30 tonnellate di dislocamento, con motori Isotta Fraschini Asso 1000 con potenza da 2000 a 2300 HP, sviluppando da 42 a 44 nodi di velocità massima, armati di due lanciasiluri da 450 millimetri, con 6 a 10 bombe di profondità e con due mitragliere da 13,2 e 20 millimetri, con equipaggio composto da 9 a 13 uomini.

Mentre la Regia Marina nella Prima guerra mondiale aveva prodotto più di quattro centinaia di MAS, il loro numero nel secondo conflitto mondiale fu di molto minore, perché si rivelarono essere mezzi ormai troppo piccoli e perché, anche se molto veloci grazie al loro scafo a spigolo, erano poco marini e quindi pericolosi da impiegare con il mare molto mosso.

Per questo motivo, la Regia Marina incorporò con l'identificazione iniziale MAS 1D a MAS 8D un totale di 8 motosiluranti catturati nell'aprile del 1941 alla marina jugoslava: erano gli 'schnellboote', lunghi 28 metri prodotti all'inizio degli anni '30 in Germania i quali, a differenza dei MAS avevano uno scafo ad U e quindi, anche se leggermente più lenti, erano più robusti sicuri stabili e manovrabili, soprattutto con il mare forte.

Poi, quei mezzi furono in qualche modo copiatati e a Monfalcone, negli stabilimenti di Cantieri Riuniti Dell'Adriatico tra il 1942 e il 1943, se ne costruirono 36: i motosiluranti MS CRDA da 60 tonnellate, identificati con MS 11 a MS 16, MS 21 a MS 26 e MS 31 a MS 36 quelli della prima serie e con MS 51 a MS 56, MS 61 a MS 66 e MS 71 a MS 76 quelli della seconda serie, mentre 6 dei mezzi jugoslavi – i MAS 3D a 8D – furono riclassificati e identificati con MS 41 a MS 46, per così sommare in totale 42 motosiluranti.

Anche durante la seconda guerra mondiale furono numerose le azioni condotte dai MAS e dai MS, e tra esse, quelle di maggior successo furono: il siluramento dell'incrociatore inglese Capetown l'8 aprile 1941 a opera del MAS 213 comandato dal guardiamarina Valenza; l'affondamento nel Mar Nero del sottomarino sovietico Equoka il 19 giugno



LE IMMAGINI MAS 5 e MAS 6 Brindisi dopo il loro rientro missione Durazzo tra 6 e 7 giugno 1916

1942; il danneggiamento dell'incrociatore russo Molotov a opera dei MAS 568 e 573 il 3 agosto 1942; l'affondamento a opera dei MS 16 e MS 22 il 12 agosto 1942 del modernissimo incrociatore inglese Manchester nella famosa battaglia aeronavale di Mezzo Agosto nel Mediterraneo centrale, nel corso della quale i numerosi MAS partecipanti affondarono anche i piroscafi Glenorchy, Saint Elisa, Rochester Castle, Almeria Likes e Wairangi; l'affondamento del cacciatorpediniere inglese Lightning sulle coste algerine il 12 marzo 1943.

Al termine della seconda guerra mondiale, i pochi MAS superstiti furono requisiti dalle marine dei vincitori, mentre dei 36 MS CRDA, ne restarono superstiti 14. Di questi, 5 vennero ceduti ad altre marine vincitrici – 4 all'Unione Sovietica e 1 alla Francia: l'unità destinata alla Francia venne radiata il 15 dicembre 1948 e consegnata ai francesi all'inizio del 1949, mentre le unità destinate all'Unione sovietica vennero radiate il 18 maggio 1949 e consegnate il successivo 6 luglio nel porto di Odessa – e i rimanenti 9 motosiluranti continuarono prestando servizio nella Marina Militare, destinati ad operare nelle acque dell'Adriatico e dello Ionio, dopo essere però stati declassati a semplici motovedette in base alle clausole del trattato di pace e quindi armati solo con le mitragliere. Poi, il 1° novembre del 1952, venute meno le clausole più restrittive del trattato, quei nove mezzi vennero riclassificati per essere riar-

mati di siluri con la denominazione definitiva 471 a 475 e 481 a 484: il numero "4" indicava "motosilurante".

Quei 9 motosiluranti rimasti attivi furono raggruppati nel Comando Motosiluranti COMOS con sede Brindisi. Poi, cinque dei nove furono posti in disarmo agli inizi degli anni '60 mentre i quattro restanti furono ammodernati e ripotenziati, erano questi i MAS 472 - 473 - 474 e 481 che rientrarono in servizio tra il 1959 e il 1961 mentre le cinque unità che non vennero ammodernate furono poste gradualmente in disarmo con il rientro in servizio delle unità ripotenziate. Quei quattro MAS, così diventati motoconvertibili, vennero a integrare la 42a Squadriglia Motosiluranti. Il 10 giugno 1972 le 472 e 473 risalirono il Po prendendo parte il 10 giugno a Cremona alla festa della Marina.

Poi, col trascorrere degli anni e la naturale l'apparizione di armi navali molto più evolute e più sofisticate che rivoluzionarono le tecniche militari marine, giunse inesorabilmente il tempo della pensione anche per i "MAS brindisini" ai quali succedettero le motovedette lanciamissili. Gli ultimi due gloriosi MAS, quelli identificati con le sigle 474 e 481, vennero radiati nel 1979, a quasi quarant'anni dal loro varo.

Ad oggi, si conservano ancora due MAS della Prima guerra mondiale: il MAS 15 del 'due volte' medaglia d'oro Luigi Rizzo, nel sacrario delle bandiere del Vittoriano a Roma ed il MAS 96 del vate Gabriele D'Annunzio per la Beffa del Buccari, nel Vittoriale degli Italiani a Gardone; e due MAS della Seconda guerra mondiale: il 472, situato nella Marina di Ravenna e il 473, conservato nel Museo storico navale di Venezia.