

Documento 1 - Ordine d'operazione 5/A

- I -


COMANDO
0° FLOTTIGLIA M.A.S.

Luigi Parente
Luigi Parente
B

Augusta 23 Luglio 1941 - XIX

M.A.S. 452 per Flottiglia

R.N. DIANA

e per conoscenza

SUPERMARTINA

→ Ann. Div. Pietro BARONE

C.te M.M. Autonomo della Sicilia

ORDINE DI OPERAZIONE n° 5/A

DATA DELL'ORDINE: 23 Luglio 1941 - XIX

DATA DI ESECUZIONE DELL'ORDINE: Giorno X (in relazione alle condizioni meteorologiche).

AUTORITA' CHE EMANA L'ORDINE: 0° Flottiglia M.A.S.

UNITA' CHE PARTECIPANO ALL'AZIONE:

R.N. DIANA

M.A.S. 452 - M.A.S. 451

n° 1 M.T.L.

n° 1 M.T.S.

n° 9 M.T.

n° 2 S.L.C.

COMANDANTE SUPERIORE IN MARE: Cap. di Freg. Vittorio MOCCAGATTA (M.A.S. 452).

SCOPO: Azione offensiva contro la base navale di La Vallette (Malta).

DISPOSIZIONI:

I M.A.S. 452 e 451 e la R.N. DIANA, con a bordo nove M.T. ed un M.T.S. ed avendo a rimorchio un M.T.L., escano dalla rada di Augusta alle ore 1815 del giorno X in modo da trovarsi per le ore 1845 sul punto C di Augusta.

Da questo punto percorrono, alla velocità di 22 nodi, le rotte costiere verso Sud fino al traverso di Pozzallo, da dove diriggono (Rv. 200°,5 - miglia 33 - nodi 22 -) per il punto K (lat. 36° 09' Nord - long. 14° 35' Est).

La formazione ferma sul punto K; il DIANA molla il rimorchio dell' M.T.L. e procede alla rapida messa a mare di tutti gli M.T. e dell' M.T.S.. Il M.A.S. 451 prende a rimorchio l' M.T.L. ed all'ora

1.1.1.

1) - R.N. DIANA: Effettuata la messa in mare degli M.T. e della 1' M.T.S. e mollato il rimorchio, la R.N. DIANA, invertendo la rotta sulla dritta, dirige (Rv. $20^{\circ},5$ - miglia 13 - nodi 22 -) fino al punto Z (lat. 36° - 21' Nord - Long. $14^{\circ} 40',5$ est) dove accosta per il punto A di Capo Passero (Rv. 65° - miglia 31 - nodi 22).

Quivi giunta la R.N. DIANA deve pendolare per meridiano fra il punto A e 3 miglia Sud di Capo Passero alla velocità che ritiene più opportuna, per portare assistenza nautica ai M.A.S.. Rimarrà in tale zona fino a quando non riceve dal M.A.S. 452 l'ordine di rientrare; nelle ore diurne, invece di pendolare per meridiano, si mantiene ridossata nelle vicinanze di Capo Passero.

Comunque se alle ore 1000 del giorno X + 1 non avesse ricevuto alcun ordine, dirige per rotte costiere per rientrare ad Augusta.

2) - M.A.S. 452 - M.A.S. 451: Giunti sul punto K, i M.A.S. 452 e 451 dirigono con i motori ausiliari (Rv. 180° - miglia 11,5 - nodi 5 -) per il punto Y (miglia 3,5 per 44° da Punta S. Elmo) seguiti dall' M.T.S., dai nove M.T. e con 1' M.T.L. a rimorchio corto del M.A.S. 451.

La formazione, giunta sul punto Y, ferma i motori e molla il rimorchio.

1' M.T.L. dirige subito (Rv. 229° - miglia 3,2 - nodi 4) per il punto situato al limite delle Secche Dragut, ad 800 metri per Nord dall'arco del ponte che unisce il molo a Punta S. Elmo. Giunto in tale punto 1' M.T.L. mette subito a mare i due S.L.C. che devono dirigere secondo le istruzioni particolari loro impartite e precisamente:

- a) - Il maggiore TESI per attaccare l'ostruzione sotto il ponte (lo scoppio della testa deve aver luogo alle ore 0430)
- b) - Il Ten. di Vasc. COSTA per attaccare i sommergibili ormeggiati a Marza Muscotto.

./././.

Conte poraneamente l' M.T.S. ed i nove M.T. dirigono, alla minima velocità consentita dalle condizioni del mare, per lo stesso punto l' M.T.L. (900 metri per Nord dall'arco del ponte), dove resteranno in posizione di attesa.

Non appena scoppiata la testa dell' S.L.C. sistemata contro l'ostruzione del ponte (ed al più tardi alle ore 0440) i nove M.T. (in seguito all'ordine del Cap. di Corv. Giorgio GIONDI imbarcato sull' M.T.) dirigono per il passaggio sotto l'arco di sinistra del ponte, prendendo eventualmente al forame dell'ostruzione se lo scoppio della testa non avesse avuto luogo, o se lo scoppio non fosse stato sufficiente ad aprire il varco necessario.

Nell'interno del porto gli M.T. attaccano gli obiettivi assegnati preventivamente ai singoli piloti in base all'ultima ricognizione fotografica.

I M.A.S. 452 - 451 alle ore 0300 del giorno X + I dirigono Rv. 288° - miglia 1,5 $\frac{1}{2}$ con i motori ausiliari per portarsi sulla congiungente Punta S. Elmo - Pozzallo, dove fermano nuovamente i motori. Alle ore 0435 dirigono con i motori ausiliari per Rv. 18° fino alle ore 0535.

Nel periodo precedente alle ore 0435, in cui i due M.A.S. sono fermi, o nel periodo successivo, in cui i due M.A.S. si allontanano a tutto moto, questi dovrebbero avvistare l' M.T.L. che, su rotta 18° è sta allontanando dalle secche Dragut dopo aver recuperato il personale del primo S.L.C.. Effettuato questo avvistamento, i M.A.S. recuperano il personale e prendono a rimorchio l' M.T.L..

Alle ore 0535 i M.A.S. 452 e 451 dirigono per Rotta 18° con i motori principali alla velocità di 15 nodi. Su tale rotta dovrebbero essere raggiunti dall' M.T.S., il quale, dopo aver recuperato alle ore 0450 il personale del secondo S.L.C. ed eventualmente i piloti degli M.T. che hanno forzato le ostruzioni, si allontana su rotta 18° alla velocità di 25 nodi. -

Qualora su rotta 18° non avessero luogo i predetti incontri, tutte le unità continuano a navigare sulla stessa rotta alla massima velocità consentita, fino ad atterrare sulla costa sicula in prossimità di

./././.

Pozzallo.

Se l' M.T.S. incontrasse l' M.T.D. non ancora recuperato dal M.A.S., prende a bordo il personale di esso e procede all'affondamento dell' M.T.D..

Qualora i M.A.S. non avvistino l' M.T.S. e l' M.T.D., alle ore 0600 dirigono per Pozzallo rientrando poi ad Augusta per rotte costiere.

DIREPOSIZIONI PARTICOLARI:

Durante la navigazione nelle ore diurne i due M.A.S. si mantengono rispettivamente a 30° sulla dritta e sulla sinistra della R.N. DIANA, alla distanza di mille metri, (M.A.S. 452 sulla sinistra).

Durante la navigazione nelle ore notturne la Sezione M.A.S., in linea di fila, si mantiene di poppa alla R.N. DIANA, leggermente sguardata sulla sinistra.

COMUNICAZIONI:

R.N. DIANA: - ascolto continuo su m. 62 oltre gli ascolti previsti.

M.A.S. 452 - M.A.S. 451: - ascolto continuo su m. 62.

IL CAPITANO DI PRUGATA
COMANDANTE
- Vittorio NOCCAGATTA -

Moccagatta

Documento 2 - Norme di massima per l'Operazione contro Malta

NORME DI MASSIMA PER L'OPERAZIONE CONTRO MALTA

- 1°) - Salvo casi eccezionali, nessuna segnalazione luminosa notturna deve essere fatta, escluse quelle contemplate dalle norme seguenti.
- 2°) - Il passaggio dalla formazione diurna a quella notturna avviene senza segnale alle ore 2100.
- 3°) - Quando al traverso di Pozzallo la R.N. DIANA accosta per Rv. 201° segnala ai MAS ed all'MTL l'ora in cui formerà sul punto K.
- 4°) - In caso di avvistamento del nemico:
 - a) - di giorno: norme in vigore.
 - b) - di notte:
 - 1) - Se il nemico è avvistato dal Diana sulla dritta (e quindi non avvistato dai MAS) il Diana segnala con Donath brevi lampi verdi in direzione dei MAS. - I MAS non rispondono, ma aumenteranno di velocità e, passando di prora al Diana, dirigono all'attacco. Il Diana continua in rotta e velocità per il punto K, salvo caso di eccessivo avvicinamento al nemico. In tal caso manovrerà nel modo più opportuno tenendo presente che deve sempre raggiungere il punto K per le ore 23.00.
 - 2) - Se il nemico è avvistato sulla sinistra dal DIANA questo accosta verso l'avvistamento e poi ritorna sulla rotta primitiva, se avvistato dai MAS questi dirigono senz'altro all'attacco.
- 5°) - Se dopo l'attacco i MAS non ritrovano il DIANA, questo prosegue ugualmente per il punto K dove mette subito tutto a mare e la spedizione di MTS - MT - MTL - prosegue per rotta Sud al Comando del Cap. di Corv. GIOIACCHINO.
- 6°) - Durante l'appoggio, la R.N. DIANA può essere chiamata per assistenza ai MAS:
 - a) - In seguito ad inconvenienti riscontrati i MAS faranno successivamente due segnali:

1° segnale "raggiungetemi"

2° segnale "assistete"

In tal caso, poichè è sorto un inconveniente, il DIANA dirige subito alla massima velocità per i punti A Z K per retti =
ficare poi la propria rotta appena ricevuta la posizione
dei MAS.

b)-sulla rotta di ritorno con mezzi a rimorchio i MAS faranno
successivamente due segnali :

1° segnale "preparatevi per il rimorchio"

2° segnale "posizione"

In tal caso non è accaduto alcun inconveniente, ma i
MAS sono vincolati dai mezzi a rimorchio ed il DIANA li
deve raggiungere per liberare i MAS dal vincolo del rimor-
chio. - Il DIANA seguirà allora rotte costiere fino a tram-
verso di Fozzallo e poi accosterà per Rv.198 tenendo pre-
sente che su tale rotta sono in allontanamento da Malta:Due
MAS - Un M.T.S.- Un M.T.L.-

c-)Nel caso il DIANA non potesse rimanere a C.Passero per la
presenza di unità nemiche cercherà di mettersi nell'ansa
fra Licata e Scalabri al riparo delle batterie e farà il
segnale di emergenza ai MAS:L.L.L.

d-)Tenterà poi di tornare a Capo Passero e se potrà starci
segnalerà ai M.A.S. P.P.P.

IL CAPITANO DI FREGATA
Comandante

f.to Vittorio MOCCAGATTA

Augusta 25 Luglio 1941 XIX

R.N. DIANA
SEZIONE MAS 452
M.T.S.
M.T.L.
M.T. (S.Ten.Vasc.BOSIO)

Terza parte dell'ordine di Operazione

(Tradotto dal documento in inglese)

Ordini di dettaglio per i piloti degli MT:


- 1) Alle 23,00, circa, verranno sbarcati gli MT che si terranno vicini sul lato sinistro della nave Diana, facendo attenzione a non urtare l'MTL che sarà di poppa al Diana.
- 2) Dopo lo sbarco al punto Y, si disporranno a sinistra del MAS 452 per procedere fino al punto D, 180°, 12 miglia da Y, in formazione a 5 nodi. Il MAS 451 sarà di poppa, con l'MTL a rimorchio.
- 3) La formazione arriva al punto D all'1,34 antimeridiane e qui le imbarcazioni verranno controllate.
- 4) Dal punto D, alle ore 1:49 antimeridiane, l'MTS si disporrà in testa, seguita dagli MT, e procederà per il punto M alla minima velocità con rotta 229°. Nessun segnale sarà fatto. Il tempo di avvicinamento sarà di 1 ora e 36 minuti circa. Se, invece la costa sarà avvistata prima di arrivare al punto M, la formazione deve procedere lentamente fino al punto più favorevole per l'attacco, al raggiungimento del quale devono fermarsi.
- 5) Gli MT dovrebbero fermarsi a una distanza dal ponte di . metri sul rilevamento 191°. L'MTL procederà su un punto a 800 metri dal ponte su rilevamento 180°. Più tardi gli MT si avvicineranno con i remetti fino allo stesso punto dove si trova l'MTL.
- 6) Ci sarà un bombardamento aereo alle 02:30 antimeridiane e un altro alle 04:25 antimeridiane.
- 7) Non appena ci sarà stata l'esplosione della carica del SLC, alle 04:28 antimeridiane, il S.T.V. Frassetto si avvierà alla minima velocità verso il varco creato dall'esplosione. Se l'apertura sulla rete di ostruzione non sarà stata eseguita, egli deve lanciarsi contro questa.
- 8) Gli altri MT, in linea di fila, procederanno verso il ponte, mantenendosi vicino alla riva destra per poter passare attraverso l'esistente apertura tra la riva e la doppia fila di reti all'interno del porto. Ci sono due punti cruciali:
 - a) il passaggio attraverso la rete sotto il ponte, che è molto stretto;
 - b) il passaggio attraverso le due ostruzioni che può presentare ostacoli imprevisti.In questi due punti, specialmente nel primo, la velocità sarà necessaria e i piloti faranno il possibile per non ostacolarsi nel passaggio.
- 9) Una volta arrivati nel porto, i piloti dirigeranno i loro MT contro i bersagli che sono stati loro assegnati in base alle ultime ricognizioni aeree.
- 10) Si deve ricordare che dopo aver superato il ponte, i piloti devono tenersi sulla destra fino a raggiungere la boa delle ostruzioni e poi il porto.

Note a margine

- 1) Cancellata
- 2) Se qualche MT si perde, questo dovrebbe rimanere fermo e accendere il motore tre volte ogni cinque minuti. Se all'alba non si saranno ricongiunti, questi procederanno per nord fino a raggiungere la Sicilia.
- 3) Se gli MT dovessero manovrare per allontanarsi per un'improvvisa difesa perché avvistati da imbarcazioni nemiche, il barchino più anziano darà l'ordine a un MT di attaccare immediatamente il nemico.
- 4) Se si avvistano navi in ingresso o in uscita dal porto, gli MT entrano dall'ingresso che verrà aperto.
- 5) Se il gruppo è sentito, avvistato o illuminato e gli hanno sparato contro, tornerà indietro alla massima velocità e attenderà fino all'alba. E' importante mantenere il contatto. Se, però, illuminati da proiettori non sono stati oggetto di fuoco, riducono la velocità al minimo.
- 6) Se, tuttavia, il gruppo è attaccato da un pattugliatore, un MT attaccherà immediatamente il nemico. In questo caso l'MTS tenterà di attirare il fuoco del nemico e i rimanenti MT continuano nell'operazione. Se l'MTS non sarà in grado di ricongiungersi con gli MT - cosa che tenterà di fare - il S.T.V. Bosio prenderà il comando per l'attacco.
- 7) Se il gruppo non riesce a raggiungere la costa di notte, o è disturbato dai proiettori, rimarrà fermo e aspetterà fino all'alba.
- 8) All'alba l'attacco si svolgerà nello stesso modo previsto per la notte, tranne che non appena il gruppo che dovrebbe avere già raggiunto la posizione di attacco dovesse essere scoperto e fatto oggetto di fuoco dal nemico, gli MT procederanno alla massima velocità nel loro attacco. Gli MT raggiungeranno la massima velocità a 300 metri dal passaggio.
- 9) Resta inteso che se è possibile forzare il passaggio senza essere visti, la massima velocità dovrebbe essere usata. L'unico segnale che il gruppo è stato avvistato ci sarà quando verrà aperto il fuoco su di loro. Se, comunque loro "vedono il fascio del proiettore dietro", devono ridurre la velocità senza fermare il motore ed essere pronti ad accelerare di nuovo quando necessario.
- 10) Le istruzioni di cui ai precedenti punti avranno valore solo se ciascun pilota è determinato nell'infliggere il massimo danno al nemico.

Documento 3 - Lettera dello Stato Maggiore della Regia Marina

D



16 AGO 1911 Anno XIX

Remessa,

Al MARINA

MESSINA

Rep Informaz. Off. I.S.

NUMERO TELEGRAFICO: MARISTAT - ROMA

Prot. N. 11882 Allegati -

ARGOMENTO: Attacco contro Malta da parte di Mas e convogli per la Libia.

SEGRETO Riservato Personale

Da fonte sicura si apprende che le seguenti notizie furono trasmesse, durante una conversazione, da un funzionario italiano ad un rappresentante di Potenza estera.

Si prega di volere esperire le più caute e discrete indagini allo scopo di appurare la identità dell'Ufficiale di Marina menzionato e qualsiasi altra circostanza che possa permettere di impedire il ripetersi di questa incresciosa propalazione di notizie militari.

"Gli italiani trovano grandissima difficoltà nel trasportare uomini e particolarmente materiali nell'Africa Settentrionale. La perdita di materiali tra Napoli e Tripoli è stata molto elevata ed un numero piuttosto grande di uomini è andato perso. Il motivo per cui la perdita di uomini è stata relativamente bassa è da ricercarsi nel fatto che eccezionali precauzioni sono state prese prima di inviare convogli di truppe nell'Africa Settentrionale. Questi convogli partono da Napoli e da altri porti meridionali e spesso debbono tornare indietro in porto tre o quattro volte prima che venga loro concesso di proseguire. Per questo motivo vi è un eccezionale concentramento di truppe, in maggior parte italiane in attesa di trasporto in Libia.

L'attacco effettuato da mas contro Malta è stato tutt'altro che un successo e la maggior parte delle imbarcazioni vennero perdute. Tuttavia alcune di esse riuscirono a tornare in porto in se-

guito al fatto che non erano penetrate nell'interno della costa quanto le altre.

Il funzionario aveva parlato con un ufficiale di marina comandante di uno dei mas il quale aveva dichiarato di essere rimasto molto disilluso per il funzionamento delle imbarcazioni che non si erano dimostrate così efficaci come era stato sperato.

A questo proposito lo stesso ufficiale dichiarò che quando venne annunciato dal Ministero della Marina che ogni componente dell'equipaggio di un mas riceverebbe 40.000 lire qualora riuscisse a silurare una portaerei nemica la sua imbarcazione incrociò per circa tre o quattro giorni con tutti i membri dell'equipaggio con gli occhi incollati ai binocoli cercando una portaerei britannica ma non riuscirono a trovarla.

Per quanto riguarda la pretesa perdita di navi da guerra britanniche lo stesso ufficiale dichiarò che pochissime navi da guerra inglesi erano state colpite da siluri e che anche quando lo erano la loro protezione era così efficace che i danni inflitti erano poco rilevanti e le navi proseguivano tranquillamente sulla propria rotta.

Per quanto riguarda la flotta italiana l'ufficiale dichiarò che tutta la teoria in base alla quale era stata costruita la flotta si era dimostrata errata. Una grande forza di sottomarini non era stata efficace nel conseguire quel blocco assoluto che ci si era attesi e le perdite di sottomarini italiani erano state molto elevate. Da quando 23 sottomarini erano andati perduti durante i primi pochi mesi della guerra, la flotta italiana era stata costretta ad adottare una nuova tattica allo scopo di conservare ciò che restava di queste navi. Nonostante queste precauzioni le perdite continuano.

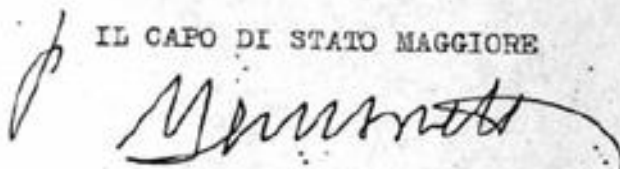
Il funzionario italiano dichiarò di aver visitato Malta poco prima della guerra e sulla base di quello che gli era stato mostrato in quell'epoca e di ulteriori indicazioni pervenutegli in seguito, egli ha detto di essere convinto che l'isola è imprendibile.

Gli vennero mostrate le numerose e vaste aviorimesse sotterranee costruite dagli inglesi per proteggere l'isola ed aveva vi

sto molti dei numerosi cannoni antiaerei collocati sull'isola stessa.

Parlando delle difficoltà degli attacchi aerei su Malta con piloti italiani questi informarono il funzionario che le difese antiaeree erano così intense e concentrate che era un vero suicidio per un apparecchio italiano di volare sull'isola ad una quota inferiore ai 5 mila metri".

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Mussolini', written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.