



# SUPERMARINA

RELAZIONE SULL'OPERAZIONE DI FORZAMENTO MALTA COMPIUTA  
LA NOTTE SUL 26 LUGLIO - XIX

---

SEGRETO - RISERVATO PERSONALE

- 1 - Nel pomeriggio del 25 luglio alle ore 1800 risultando favorevoli le condizioni di tempo e di oscurità e la ricognizione aerea avendo accertato la presenza di unità a Malta, è stato dato l'ordine esecutivo per la progettata operazione di forzamento della predetta base navale.
- 2 - Prendevano parte all'operazione al Comando del Capitano di Fregata MOCCAGATTA:
  - l'avviso veloce DIANA (Com.te Capitano di Corvetta DI MURO) per il trasporto di otto mezzi speciali d'assalto e di un motoscafo pilota.
  - 2 M.A.S. del tipo normale per l'appoggio ravvicinato.
  - 2 siluri a lunga corsa imbarcati per il trasporto su di un motoscafo apposito.

Veniva inoltre tenuta pronta in porto a Catania per eventuale azione di appoggio la torpediniera CIGNO, ed a Porto Empedocle la Nave ospedale ARNO, per eventuale soccorso.
- 3 - Era previsto che a 15 miglia a nord di Malta il DIANA mettesse in mare i mezzi imbarcati, e ripiegasse quindi su Capo Passero in attesa del mattino.

I M.A.S. ed i mezzi d'assalto al Comando del Capitano di Fregata MOCCAGATTA dovevano quindi avvicinarsi fino a 3,5 mg. per 44° da punta S. Elmo (La Valletta). Da questo punto i siluri a lunga corsa, pilotati rispettivamente dal Maggiore G.N. TESEI e dal Tenente di Vascello COSTA, dovevano dirigere il primo per far saltare l'ostruzione del ponte alla radice del molo di S. Elmo, il secondo per attaccare i sommergibili a Marsa Muscetto.

I mezzi d'assalto, seguendo il motoscafo pilota su cui era imbarcato il Capitano di Corvetta GIOBBE, dovevano a lento moto avvicinarsi fino a 800 metri dell'ostruzione, in modo da lanciarsi attraverso il varco prodotto dall'esplosione del siluro a lunga corsa, appena questo fosse avvenuto. Il motoscafo pilota doveva recuperare gli equipaggi dei siluri a lunga corsa e rientrare raggiungendo i M.A.S. di appoggio, e quindi, a giorno fatto, nei pressi di Capo Passero il DIANA.

Era previsto che in concomitanza all'azione dei mezzi d'assalto si svolgesse un'azione di bombardamento aereo, e che il ritorno della spedizione fosse protetto nelle ore diurne da velivoli da caccia.

4 - Dalle notizie avute dal Comandante del DIANA e dalle informazioni fornite dai superstiti gli avvenimenti possono ricostruirsi come segue:

- Alle 22,45 del 25 il DIANA, giunto sul punto stabilito, mette in mare i mezzi d'assalto che alle 22,59 dirigono verso l'obiettivo con l'appoggio dei M.A.S. e successivamente con la guida del motoscafo pilota fino ai punti stabiliti.
- Alle 0230 ed alle 0305 si vedono numerosi lampi sul cielo di Malta, per il bombardamento aereo in atto.

I mezzi d'assalto procedono sino alle 0430 senza essere scorti dal nemico.

Alle 0430 come prestabilito, od appena con qualche minuto di ritardo, viene iniziata l'opera di forzamento delle ostruzioni sotto il ponte. Contemporaneamente all'apertura del varco, il nemico accende proiettori ed inizia subito il fuoco con mitragliere verso l'imboccatura del porto. Sei mezzi d'assalto riescono ugualmente ad entrare nel porto di La Valletta. Il motoscafo pilota ripiega sui M.A.S. che intanto si allontanano con i motori ausiliari.

Dalle 0455 alle 0500 ha luogo dentro il porto lo scoppio dei mezzi d'assalto, con enormi vampate, di cui una particolarmente vistosa ed intensa.

Alle ore 0600 si ode ancora uno scoppio, probabilmente dovuto al siluro a lunga corsa che operava a Marsa Muscetto.

I M.A.S. intanto che hanno recuperato il personale del motoscafo pilota dirigono per rientrare. Alle 0605 avvistano un aereo da caccia nemico isolato; alle 0615 cinque aerei nazionali; subito dopo, ad altissima quota, si presentano circa 13 apparecchi da caccia nemici che iniziano il mitragliamento a catena dei due M.A.S.

I M.A.S. si separano per meglio difendersi e rispondono al fuoco con le mitragliere, ma tutti gli Ufficiali del MAS 452 sono subito uccisi; i motori si fermano. I superstiti trasbordano sul motoscafo pilota che era portato a rimorchio e dirigono verso la costa sicula. Sono poi recuperati dal DIANA.

Il M.A.S. 451 allontanatosi verso N.E. deve avere incontrato unità leggere nemiche, silurandone una che, in base alle osservazioni fatte dagli aerei e dalla densa colonna di fumo che i superstiti del M.A.S. 452 hanno notato, può considerarsi sicuramente affondata.

5 - Le nostre perdite di personale risultano essere le seguenti:

- deceduti: Ufficiali 4, personale del C.R.E.M. 4
- dispersi: Ufficiali 6, personale del C.R.E.M. 19

ACCORDI PRESI CON LA R. AERONAUTICA PER ASSICURARE LA COOPERAZIONE.

- 6 - Il 20 luglio, essendo stata di massima concretata l'operazione di forzamento di Malta, fu di essa informato Superaereo a mezzo dell'Ufficiale Superiore di collegamento. Nel - l'occasione fu richiesto a Superaereo se poteva assicurare le seguenti azioni di concorso:
- a) - Bombardamento di disturbo su La Valletta alle ore 0145 del giorno X, per fare accendere i proiettori e facilitare l'avvicinamento dei mezzi speciali;
  - b) - Seconda ondata di bombardamento più intensa su La Valletta verso le 0230 per coprire l'avvicinamento dei mezzi speciali;
  - c) - Terza ondata di bombardamento anch'essa intensa ma su obiettivi interni dell'isola (Micabba) verso le 0430 cioè concomitante al forzamento delle ostruzioni e alle operazioni dei mezzi in rada di La Valletta;
  - d) - I predetti bombardamenti avrebbero dovuto essere eseguiti sulla direttrice  $48^\circ + 228^\circ$ , normale cioè alla rotta di avvicinamento dei mezzi navali, per evitare a questi di essere ostacolati dai proiettori;
  - e) - Difesa con velivoli da caccia a partire dalle 0530 del giorno X sulla rotta di rientro dei M.A.S. e del DIANA.
- 7 - Superaereo comunicò tramite il predetto Ufficiale di collegamento che avrebbe fornito il concorso richiesto. Fece però rilevare che non sarebbe stato conveniente eseguire il bombardamento oltre le 0430 perchè i primi albori avrebbero reso rischiosa l'azione dei bombardieri. Si convenne che i reparti interessati si accordassero in merito con il Comando della spedizione tramite Marina Messina.
- 8 - Il giorno 24, prevedendosi l'azione imminente, fu avvertito Superaereo; questi rese noto che avrebbe predisposto le a-

zioni in programma contro altri obiettivi in modo tale da avere disponibili gli apparecchi per le azioni di concorso richieste. |||

Alle 1800 del 25 infine si comunicò a Superaereo che era stato dato l'ordine esecutivo, e fu raccomandato in particolare che fosse provveduto alla difesa durante il ritorno della spedizione.

Superaereo diede assicurazione.

---

XXX, 29 luglio 1941 - XIX