

RELAZIONE SULLA MISSIONE ESEGUITA PER IL FORZAMENTO DI MALTA
LA NOTTE SUL 26 LUGLIO 1941

=====

La sera del 25 luglio sono partito in convoglio da Augusta. Ero imbarcato su un mezzo atto ad avvicinamento nei porti assieme al Maggiore del Genio Navale Tosco Teset, al suo secondo, al mio, ed al sottococchiere Paratore Tindaro che doveva rimanere sull'avvicinatore per assistere eventuali reduci dell'azione subacquea;

L'avvicinatore era a rimorchio del DIANA sul quale erano imbarcati i barchini. Il DIANA era scortato dai M.A.S. 451 e 452 che avrebbero dovuto accompagnare la spedizione.

Su uno dei due M.A.S. era imbarcato il Capitano di Fregata Vittorio MOCCAGATTA. Compito del Maggiore G.N. TESEI era quello di far saltare la rete di ingresso alla Valletta per permettere ai barchini l'entrata nel porto. Compito mio, quello di portare l'avvicinatore al punto stabilito (1000 metri circa dal porto di la Valletta) e successivamente col mio SLC dirigere su Marsa Muscetta per affondare eventuale naviglio colà all'ancora; Alle ore 24 circa, il DIANA, giunto a 15 miglia da la Valletta, fermava le macchine ed io mollavo il rimorchio. Mi portavo con l'avvicinatore a poppavia del M.A.S. comandato dal S.T.V. SCIOLETTE e prendevo rimorchio. Il M.A.S. metteva in moto tendendo il cavo e successivamente per un errore di manovra metteva indietro prendendo il cavo nell'elica;

Con abbrivo sbatteva con la sua poppa contro la prora dell'avvicinatore provocando con un urto rilevante l'asportazione di circa 40 cm. della opera morta della prora. Mollato, ho preso rimorchio dal M.A.S. comandato dal T.V. Parodi dove si trovava imbarcato il Comandante Moccagatta.

Venivo così rimorchiato fino a cinque miglia circa da la Valletta dove il M.A.S. si fermava in attesa, e dove iniziavo, alle ore 2 circa l'avvicinamento al porto.

./.

Essendo stato perduto molto tempo nella manovra ho effettuato l'avvicinamento a velocità superiore alla prevista. Malgrado ciò sono arrivato a circa 1000 metri dal ponte di la Valletta senza essere scortato. Erano le ore 3 circa. Fermato il mezzo Teset ed io, coadiuvati dai secondi, abbiamo messo in mare gli SLC. Mentre l'apparecchio di Teset presentava a mare assetto normale il mio, probabilmente causa dell'urto subito dall'avvicinatore da parte del M.A.S., era appoppato di circa 20°.

Ho cercato di mettere in assetto ma ho constatato che la pompa di trabaso era in avaria; Coadiuvato da Teset ho invano cercato di porre rimedio all'avarìa.

Il Maggiore Teset prospettandomi la eccezionale difficoltà di poter procedere in simili condizioni mi consigliava di tornare indietro sull'avvicinatore e affondare l'SLC.

Ho rifiutato tale prospettiva poiché non potevo escludere di poter essere utile all'azione.

Anzi ho consigliato di staccare la testa del mio SLC e di portarla con il suo alla rete prendendo imbarco assieme a lui, escludendo quindi i secondi per i quali, come per noi, dati gli imprevisti, l'azione si prospettava più difficoltosa o pericolosa.

Successivamente avremmo potuto operare a Marsa Muscetta. Teset ha opposto alla mia proposta la mancanza di tempo: Erano le 3,30 circa.

Alle 4,30 esatte, la rete doveva saltare perché era ciò previsto nella operazione di insieme combinata anche con un contemporaneo attacco aereo che avrebbe dovuto mascherare l'esplosione della rete.

Teset in quella circostanza mi ha detto le seguenti parole che valgono a testimoniare, mediante la mia deposizione, la fede ed il coraggio di tale Ufficiale postata fino al sacrificio: "Presumo che non farò in tempo altro che a portare a rete il mio SLC. Alle 4.30 la rete dovrà saltare e salterà. Se sarà tardi spoletterò al minimo". Lui partiva alle 3,45 circa. Non ha potuto avere il tempo di arrivare a rete per eseguire le operazioni di spolettamento con un conveniente

marginale di tempo per allontanarsi dalla zona di esplosione.

Alle 4.45 circa ho udito lo scoppio. "Il Maggiore TESEI ha, volutamente, per la riuscita dell'azione, sacrificato la sua vita, con quella del suo secondo che con lui ha voluto eseguire la missione fino alla fine, spolettando al minimo e saltando con il suo ordigno."

Lasciato il Maggiore TESEI, perché la velocità del suo mezzo era superiore a quella del mio, ho cominciato a lottare col disassetto sempre aggravantesi del mio SLC, e con le difficoltà di condurre l'aparcchio avendo la bussola in avaria. Procedevo prevalentemente con la testa fuori acqua per orientarmi ed a velocità ridotta a causa del disassetto ed anche perché dalle batterie non veniva erogato l'amperraggio normale. Il bombardamento aereo ha avuto inizio alle 4.15 circa avendo termine comunque dieci minuti prima delle 4.30. Dirigendo faticosamente verso il porto, alle 4.20 circa ho toccato terra avendo il porto sulla dritta. Ho diretto allontanandomi da terra verso l'imboccatura ormai lontana 500 metri circa. Alle 4,45 udii una fortissima esplosione e vedevo, essendo con la testa fuori acqua, una fiammata enorme ed una colonna altissima di acqua, nella zona del ponte di La Valletta. Immediatamente moltissimi proiettori si sono accesi e, subito scoperto, sono stato fatto segno a numerosi colpi. Mi immergevo rapidamente e procedevo sott'acqua venendo alla superficie a tratti, a causa dell'instabilità dinamica del mezzo. Tutte le volte che arrivavo con la testa alla superficie venivo fatto segno a nuove scariche. Intanto udii gli scafi che roteavano nello specchio d'acqua antistante al ponte. I barchini erano fatti segno ad un fuoco infernale da parte delle batterie da costa e da parte di caccia nemici che frattanto s'erano alzati in volo.

Di tanto in tanto ho subito forti disturbi prodotti da scoppi di cariche dei barchini che saltavano, presumo, contro costa o per effetto del fuoco contro loro diretto. Ho anche subito numerosi disturbi da urto prodotti come dallo scoppio di cariche subacquee. Tali colpi mi producevano forti dolori alla schiena e gravi disturbi generali (Uno degli scoppi ha prodotto la rottura del vetro dell'orologio

subacqueo che portavo al polso). Per effetto degli scoppi l'SLC ha subito ancora un'ulteriore riduzione di velocità. Ero ormai in acqua da circa due ore.

Il mio secondo, al mio segnale di richiesta sulle sue condizioni mi rispondeva "Sto bene". Le condizioni del mezzo, malgrado tutti gli accorgimenti pratici per cercare di mantenerlo più o meno in assetto (avevo anche affondato il tagliarete) erano tali da non consentire che un lentissimo procedere verso l'imboccatura. La reazione nemica era molto diminuita, se si esclude il mitragliamento da parte di numerosi aerei ancora sulla zona. Era già quasi giorno e alla superficie la luce diffusa rendeva visibile tanto da essere fatto segno a raffiche di mitraglia da parte degli aerei da caccia. Per rendermi meno visibile mi mantenevo alla profondità di circa dieci metri cercando di governare l'apparecchio e nella speranza di udire rumori di eliche di navi, uscenti dal porto, in seguito all'allarme, che si avvicinarsero alla mia zona per fare l'estremo tentativo di spolettare a tempo breve per produrre una esplosione che potesse danneggiare qualche nave. Sono rimasto nella zona fino ai limiti dell'autonomia dell'autorespiratore ed alle ore 8,40 circa, previo spolettamento con le cariche dell'autodistruttore affondavo l'SLC e così, secondo dirigevo in costa a nuoto dove giungevo verso le nove circa. Provvedevo con il secondo a distruggere sia le maschere che i vessiti affondandoli e strappandoli e mi arrampicavo sulla riva nascondendomi fra le anfrattuosità del terreno nella speranza di poter durante la notte tentare la fuga da Malta con qualche barca di pescatori.

Verso le 9,30 un gruppo di soldati inglesi di perlustrazione ci scopriva. Appena catturato sono stato portato all'Ammiragliato inglese dove ho subito un interrogatorio da parte di un Ufficiale Superiore della Marina. Non ho risposto ad altre domande che non fossero quelle attenenti alle mie generalità ed al mio grado. Il giorno dopo sono stato visitato dal Governatore dell'Isola, Generale Dobbie dal quale, nell'ambito austeramente militare ho ricevuto le congratulazioni sue personali ed il riconoscimento fatto da parte nemica

per l'azione dal Generale stesso giudicata "molto coraggiosa", benché sfortunata".

Da ciò ho avuto la conferma che l'azione non aveva avuto esiti favorevoli.

Il 2 agosto sono stato imbarcato sul super C.T. Manzman col quale sono stato trasportato in Inghilterra assieme ai superstiti non ricoverato all'ospedale.

Durante la mia permanenza a Malta ho ricevuto trattamento deferente da parte delle forze armate inglesi.

Il giorno 12 agosto sono arrivato in Scozia, dove sono stato avviato in un campo di prigionieri a EDIMBURGO.

Il mio secondo, Sergente Palombaro BARLA Luigi, durante il corso dell'azione mi ha coadiuvato tecnicamente in modo lodevole.

Non ha mai interferito nel mio operato, durante tutta l'azione che ha avuto periodi difficili. Egli ha sofferto quanto me delle concussioni prodotte dagli scoppi, ma notevolmente più di me è stata provata la sua resistenza fisica. Mentre, dato l'assetto appropiato del mezzo, io, venendo alla superficie, potevo, sia pure per brevissimo tempo, respirare all'aria; ciò era impossibile per lui che è così rimasto sempre sottacqua dal principio alla fine della azione.

Tanto per mettere in giusto merito la sua abnegazione e le sue non comuni doti di tenacia e di coraggio.

TENENTE DI VASCELLO
f.to) Francesco COSTA

PER COPIA CONFORME



IL CAPO DEL C. D. S.
(G. V. E. Guardo)

Luigi