

RELAZIONE SULLA MISSIONE DI GUERRA COMPIUTA DAL S.T.V. FRASSETTO ROBERTO A VALLETTA (MALTA) LA NOTTE TRA IL 26 E IL 27 LUGLIO 1941

Nel pomeriggio del 26 luglio il Comandante MOCCAGATTA ci chiama a rapporto per rivedere l'ordine di operazioni e prendere gli ultimi accordi. Le operazioni in Vallette avrebbero dovuto seguirsi nel seguente ordine:

il Magg. TESSI: attaccare la testa sulla prima ostruzione sotto l'arcata esterna del ponte a un metro e trenta di profondità. L'esplosione per le 04,25.

S.T.V. FRASSETTO: Berchino regolato per lo scoppio a un metro e trenta di profondità. Dopo aver conferito col Magg. TESSI a circa 300 metri distanti dal ponte, provocherà un'ulteriore breccia nella prima ostruzione se TESSI lo ritiene opportuno altrimenti cercando cercherà il passaggio della seconda ostruzione (boe) sotto il cavo che la vincola a terra. Essendo difficile o impossibile il passaggio farà saltare l'ostruzione. In questo caso il S.T.A.N. CARABELLI (mezzo regolato per lo scoppio in superficie) farà saltare la terza ostruzione (boe) e S.T.V. BOSIO passerà con tutti gli altri. All'occorrenza 2° Capo CAPRIOTTI è il quarto sfondatore. Pur di farne arrivare uno in fondo tutti debbono uno dopo l'altro sacrificarsi.

I bersagli sono destinati a ciascuno operatore lungo il ramo principale dal porto di Vallette e al Dockyard Creek fino alla porta del bacino. Per me è data libertà di scegliere il bersaglio possibilmente un Sg. in Calcara Creek nel caso che fossimo tutti entrati.

Il Comandante Giobbe dopo averci accompagnato al punto B (IOCaro n. circa a N. del ponte) avrebbe atteso l'esito e sarebbe ritornato sotto i M.A.S. o rientrato col suo mezzo. L'entrata nel porto doveva essere effettuata alle 0430.

Dopo la conferenza ci prepariamo. Il Comandante FORZA rientra dalla sua missione poco prima che noi lasciamo la Flottiglia su un peschereccio per raggiungere il Diana su cui nel mattino abbiamo imbarcato i mezzi. Saluto in banchina il Magg. TESSI che mi dice "A domattina", e poi con COSTA ce ne andremo al Livrio a sciare.

Oltrepassato Capo Passero al tramonto. Navigazione regolare con a rimorchio il mezzo coi due magli e gli operatori a bordo. I due M.A.S. ci scortano a dritta e a sinistra. Durante la navigazione andiamo a messa col Comandante GIOBBE Cap. A.N. MARTELLORTA, S.T.V. MINIATI e Asp. PINTO. Conversiamo col Comandante. Al termine del pranzo rivediamo le fotografie delle ricognizioni di circa 10 giorni prima, il profilo della costa e le cartoline di Vallette. Dopo cena sul ponte. Mare splendido. Il Com/te del Diana ci invita in sala nautica ad un brindisi e ci saluta calorosamente. Tutti a vestirsi. Per essere più libero di nuotare non indosso il vestito e rimango in tuta. (Col Magg. TESSI e COSTA avevamo deciso che ci saremmo trovati possibilmente verso il forte Tigne per nascondersi poi lungo la costa ad O. di Marsa Scirocco ed uscire a nuoto la notte dopo per ritrovare i M.A.S.). Per nuotare sommerso mi feci preparare un tubo, (come usavo per la pesca col fucile subacqueo) Alle 10,45 circa siamo al punto stabilità a 20 mg. da Malta. Ci mettono a mare con la massima celerità. Salutiamo di nuovo il Com/te e gli altri Ufficiali e ci riuniamo sulla sinistra a poppa del Diana dietro il M.A.S. MOCCAGATTA.

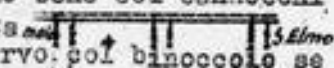
Il mezzo di TESI passa a rimorchio di S.T.V. SCIOLETTE ma per-
sono tempo e il cavo di rimorchio va in un'elica. Tesi passa a rimor-
chio di MOCCAGATTA e SCIOLETTE riceve l'ordine di rientrare con una so-
la elica.

Partiamo in formazione a cuneo Comandante GIOBBE in testa dietro
il M.A.S. che procede con gli ausiliari. Dopo circa mezz'ora SCIOLETTE
ci raggiunge. Il Comandante MOCCAGATTA si ferma, ascolta seccato come
l'elica è stata sbrogliata e permette a SCIOLETTE di seguirci. Ogni tan-
to faccio un giro della formazione per tenerla più stretta e sorvegliare
quelli di coda per eventuali avarie.

Alle 0130 circa arriviamo al punto "A". Ci fermiamo, Tesi si sganc-
cia. Si accendono due proiettori bassi davanti e noi che spazzano il ma-
re. Tesi parte incontro alla luce al minimo. Attendiamo il tempo stabi-
lizzato stretti intorno al Comandante Giobbe, poi partiamo in formazione
al minimo per rotta circa 220° e raggiungiamo il punto "B" dove atten-
diamo i motori spenti. Sono circa le 0345. Bosio ed io affiancati al C. te
Giobbe osserviamo col binocolo la costa, non riconosciamo esattamente il
punto, ma siamo nei pressi di Le Vallette il cui profilo si distingue con
le esplosioni delle bombe dell'unico apparecchio comparso alle 0415.

Con i remetti ci teniamo più o meno vicini preparandoci la linea di
fila con in testa Bosio poi io, Carabelli, Capriotti, e gli altri. Duran-
te questa manovra sento una frustata secca al mio barchino. Sono circa
le 0425, deve essere il mezzo di Tesi che esplose, ma con gli occhi sul-
la costa non si distinguono esplosioni né colonne d'acqua. Il Comandante
Giobbe tace. Ci allontaniamo sempre più da lui con i remetti. Bosio non
parte e tace. Passa del tempo. Dopo avere indicato il caso di procedere
a Bosio, impaziente e cominciando il prepulsore messo in moto non imita-
to. (secondo l'ordine di operazione) appena lasciato il Com. te Giobbe
Bosio doveva condurre fino a cinquecento metri e darci il via per esser
seguito da Carabelli)

Parto in testa al minimo per 180°. Sono le 4 e 30. Alle sirene del
cessato allarme aereo mi fermo e sento gli altri che mettono in moto; pro-
seguo aumentando un poco ma gli altri rimangono indietro. Li distinguo be-
ne sullo specchio d'acqua lucido contro le prime luci. Non avvistando con
ritorno indietro per invitare Bosio ad affrettarsi e farmi seguire da Ca-
rabelli. Parto aumentando piano piano fino a raggiungere il massimo. So-
no le 0439. Passano dei minuti finché raggiungo la costa e vedo confuso
il profilo della riva un po' basso che si innalza verso destra. Accosto
a dritta contro corrente e sempre al massimo ritrovo il solo che distin-
guo bene. Mi allargo per cercare Tesi per avere indicazioni stabilite,
ma non riesco a vedere nessuno non ostante la lucidità del mare e il bi-
nocolo. Nel dubbio che lo scoppio sentito dal largo fosse quello di co-
sta decido puntare verso il porto finché lo distinguo bene col cannocchi-
le e ad occhio nudo a punto nel mezzo della 2° arcata.

Si può puntare perfettamente per il mare. Osservo: poi  *Elmo*
c'è una apertura. Sono già in posizione di lancio. Non vedendo nessuna
apertura a circa 200 metri tolgo le sicurezze con una certa violenza ri-
cordando che da bordo del Diana mi urlarono che avevo urtato la pala
quando, calando troppo velocemente detti il ferma per non cadere in te-
sta a Carabelli. Faccio delle correzioni minime e blocco. Mi preparo al
lancio che serve a far saltare la prima ostruzione o la seconda nel caso
che il varco fosse stato fatto da Tesi. A 100 metri circa tiro la leva
premendo forte ma dolcemente per non disturbare la direzione del mezzo.
La leva stenta a scattare; premo più forte e mi trovo in acqua, quando s-
vevo deciso di rimanere a bordo, a una cinquantina di metri dal ponte. Mi
getto sul salvagente e voltandomi sono meravigliato di non sentire espl

noni e non vedere il mezzo. Sono le 0446 circa. Verso l'interno mi sembra vedere un brevissimo lampo, ma niente altro. Pedrini mi disse in ospedale di aver veduto una esplosione nell'interno. Sul salvagente mi scorgo che la lampadina appesa con un metro di comando al mio cinturone è accesa sott'acqua. Sento delle grida e del movimento del forte S. Elmo. Temo essere visto. Decido fare dei segnali per rimettere in rotta gli altri e sembra che di fatti essi accostassero. Cerabelli, rimasto indietro appena ho accostato per navigare lungo costa, mi aveva seguito diminuendo sempre. Puntò diritto al messimo sul mio segnale quando fu molto sotto accostò bruscamente a sinistra ma troppo veloce per imboccare giusto il passaggio, e urtando contro l'estremità del molo sotto il ponte o contro un pezzo di rete salte in aria con tutto il mezzo, le braccia divaricate. Urta l'arcate e crolla con esse in acqua. Sono circa le 0448. Il pontone mi si presenta così:

molo  S. Elmo

L'esplosione in superficie non mi ha provocato nessun disturbo alle orecchie come si temeva in flottiglia. Lascio il salvagente e iniziando l'accensione dei proiettori e le prime speratorie disordinate noto verso il ponte (usando il tubo) per vedere se c'è ancora il passaggio nel punto vicino al molo. Ogni tanto alzo la testa per vedere la direzione. Voltandomi vedo un proiettore che si ferma dietro di me a circa 50 metri? Distingo i baffi di un mezzo sui 2000 giri che si ferma subito sotto la luce. (le disposizioni erano: fermarsi sotto il proiettore) Ma per la vicinanza è avvistato e centrato da mitraglie e "pom-pom". Vedo una grande fiammata accompagnata da urla di gioia de S. Elmo. Un istante dopo, nell'affondare il mezzo, esplose a 5 metri di profondità. Sono le 4 e 51 come risulta dal mio orologio da polsino schiacciato all'urto. Sento un forte colpo alla spina dorsale perdendo i sensi. Un salvagente astomi della caserma sommergibili di Augusta mi mantiene e galle per la mezzora successiva fuori di coscienza.

Forse per essere molto sotto nessuna raffica mi ha colpito.

Rinvenendo mi trovo in un'acqua torbidaissima con molti pezzi di barchino in giro e più verso il molo, e pochi metri. Ci sono ancora esplosioni al largo e raffiche dei tre forti. Con pochi movimenti raggiungo il molo. Ho forti dolori di stomaco. Constato che la borraccia d'acqua e cognac legata all'addome per non disturbare il nuoto, è spaccata. Nascondo in un buco le lampadine e il tubo poiché spero mi possano ancora servire per la fuga della sera, intanto richiamo il salvagente del mio mezzo che portavo sempre e rimorchio con 15 metri di segole, per appoggiarmi a lui. Sento delle grida, un uomo si sfilaccia, mi vede e compiono altri due puntandomi addosso il "Tommy-gun". Mostro i miei gradi e dichiaro essere ufficiale di marina italiana e chiedo una cima che mi lancino poco dopo per tirarmi su. Nel frattempo mi intimano l'immobilità. Sono forse le 5, 40. Vengo portato nel faro, spogliato e chiuso a chiave, mentre c'è l'allarme aereo. Poco dopo mi conducono via. Dal molo distinguo la grande costruzione del porto. Un Ufficiale meltese mi indica dei pezzi di barchino vicino ad uno dei zatteroni dell'ostruzione, dicendo: "Quello molto bene" non vedo altro soprattutto perchè disturbato dai dolori. Scendo una scaletta verso l'interno del porto, salgo su una barchetta che passa fra il ponte crollato e il molo e mi sbarcano sugli scogli dai quali raggiungo un piazzale sotto S. Elmo. I dolori allo stomaco si acutizzano. Chiedo se hanno visto qualche cadavere vicino al ponte mi dichiarano di no. Mi dicono che la sentinella che stava sul ponte è morta e che al largo si vede gente che nuota. Dal forte centinaia di facce curiose mi guardano. Un Ufficiale da sopra chiede informazioni. Lo informo che sono Italiano Ufficiale di marina. Attendo che una porta si apra. Sorretto vengo condotto

in labirinto in una stanza dell'Ufficiale maltese. al coricarmi sento difficoltà di respiro. Più tardi una macchina mi trasporta al pronto soccorso dove rovescio lo stomaco con perdite di sangue e vengo interrogato ~~Com. MONTANARI~~ senza efficacia. Ripero quasi coscienza e vengo trasportato in ospedale (Intarfa) nel centro dell'isola. Verso le 18 S.T.V. SCIOLETTE mi chiama; è nel letto vicino, ferito ad una coscia. Mi dice che il Comandante GIOBBE raggiunto il Com. MOCCAGATTA disse di aver veduto tutte le esplosioni ritenendo riuscite l'azione. Il suo motoscafo venne messo a rimorchio di PARODI. Attesero ancora un po' TESSI poi con gli ausiliari si allontanarono mentre GIOBBE conversava con MOCCAGATTA. Alla comparsa degli URRICANES SCIOLETTE, privo di rimorchio, coi principali tirò tutta manetta, zigzagando; poco oltre metà del canale il suo M.A.S. si incendiò con feriti a bordo. SCIOLETTE dette l'ordine di buttarsi a mare e poco più in là il M.A.S. esplose. ~~ix~~

Il barchino di MONTANARI in avaria pare sia rimasto a galle e rimorchiato poi in porto come il MAS del Com. MOCCAGATTA. (Montanari è deceduto sul MAS). Un caccia nemico è stato abbattuto.

CONSIDERAZIONI

Il difetto principale: troppi Comandanti che si cedevano a tappe il comando della navigazione: Com. del DIANA - Com. MOCCAGATTA - Com. GIOBBE - S.T.V. BOSIO - S.T.V. FRASSETTO.

Inconveniente responsabile: la mancata collaborazione della aviazione che avrebbe dovuto eseguire un bombardamento continuo almeno per 20 minuti in modo da giustificare le esplosioni contro le ostruzioni e lasciare più libertà ai barchini nella confusione.

Azione di forze come questa inutile ferla senza collaborazione della aviazione. L'unico aereo è comparso con dieci minuti di anticipo allo scoppio del primo mezzo. In seguito a questo è giustificabile che BOSIO attendesse a lungo gli altri aerei prima di proseguire dal punto B lasciando GIOBBE. Bisognava invece non ostante tutto avvicinarsi sino a 500 m. dal ponte ed entrare immediatamente dopo fatto il varco da TESSI senza perdere un secondo. FRASSETTO e CARABELLI distanziati non più di 200 m. da BOSIO. Ritengo che uno scoppio a 200m. non danneggi l'elico di un mezzo. La tempestività era il requisito essenziale. Ricorderò che ad Augusta durante le esercitazioni BOSIO fu più volte rimproverato per giungere troppo in ritardo dietro di me. CARABELLI era molto miope. A velocità massima non poteva certamente veder chiaro ed immagino sia questa la ragione del suo sbaglio. BOSIO si è fermato sotto proiettore secondo gli ordini ma era troppo vicino per non essere visto e centrato dal fuoco di reazione.

Ho saputo che durante l'avvicinamento di BOSIO in linea di fila ad un altro mezzo di qualcuno ha urtato il salvagente di PEDRINI che cadde in acqua e trascino lo stesso PEDRINI che lasciò il mezzo con tutto il timone alle bande ferendosi il pollice del piede con l'elico. Il mezzo si mise a girare. PEDRINI, riagganciato in uno dei passeggeri lo ha affondato a colpi di remetto dopo aver veduto l'impossibilità di agire nel fuoco. MARCHISIO fu ferito di striscio al torace, pare che fosse in piedi sul mezzo perchè non vedeva davanti. Cadde in acqua. Il suo mezzo pare fosse fatto saltare da un'altro, forse CARRIOTTI.

CARRIOTTI era il quarto eventuale sfondatore; avrebbe dovuto rilanciare contro il ponte per permettere gli altri di entrare anche in velocità sotto il fuoco.

Ritengo che perduti gli ufficiali si siano un po' tutti disorientati e separati sotto la reazione.

Vidi in ospedale soltanto PEDRINI, MARCHISIO e SCIOLETTE.

Di T.V. COSTA non seppi niente. Un infermiere mi disse che...

da Marse Scirocco una nave era uscita tre giorni prima dell'azione.

Sulle certiaz, il probabile spostamento del punto "B" in B' e il percorso mio in matita bleu. Rotte del S.T. A.N. CARABELLI sul mio segnale in matita rossa.

Bordo Li, 21.9.944

IL S.T.V. SER
(FRASSETTO Roberto)

Roberto Frassetto

La presente relazione fornisce le prime notizie dell'impresa di Malta. Affiora chiaramente come gli operatori abbiano dato prova di molto coraggio e come l'insuccesso non sia dipeso dalla volontà, degli uomini il cui contegno fa onore alla Marina ed alle X. Flottillo Flaz



IL COMANDANTE
CAPITANO DI VASCELLO
(Ernesto Ferraro)

[Signature]

RELAZIONE DEL CAPO MECC.3^oCL. GAPRIOTTI FIORENZO DI ANTONIO

matr.23926 -appartenente alla X^aFlotmas- recentemente rimpa-
triato dalla prigionia.

-----oOo-----

Attività preliminare svolta in fase precedente all'azione

Nell'aprile del 1941, stando alle dipendenze della X^aFlotmas, sono rientrato dall'Egeo, perchè facente parte del gruppo Faggi-
oni che aveva operato nella baia di Suda. Rientrai alla base di La
Spezia da dove fui inviato in missione ad Augusta (portai un piat-
to idrostatico) presso il gruppo S.T.V.BOSIO.

Il C.te MOCCAGATTA, alla richiesta del Capo gruppo, prima ri-
fiutò, poi per mia insistenza, concesse la mia inclusione al grup-
po operante su Malta.

Il 25 luglio mattina, tutti i partecipanti alla missione
(compreso il gruppo del Maggiore TESEI Teseo), fummo convocati al
Comando ove ci venne spiegato e si discusse il piano di operazio-
ni usando fotografie della ricognizione aerea e carte topografi-
che della località in questione.

"A circa 10 miglia dalla meta, saremmo stati messi in mare
dal Diana, avremmo proseguito con i nostri mezzi accompagnati da
due Mas, poi condotti dal C.te GIOBBE, ci saremmo portati a poche
centinaia di metri dall'imboccatura. Data la natura delle ostru-
zioni doppie dell'ingresso principale del porto, costituite da
galleggianti con ramponi fissi, sarebbe stato impossibile il for-
zamento della base da tale lato. Perciò dovevamo far saltare le
luci del ponte (I) che in altri periodi servivano al passaggio
delle imbarcazioni. A tale scopo veniva disposto che il Maggiore
TESEI arrivato in anticipo avrebbe dovuto piazzare il suo mezzo
(maiale) ad una certa profondità, regolando l'apparecchio di esplo-
sione ad orologeria ad un'ora approssimata alle 3 del 26 luglio,
ora di poco in anticipo all'arrivo dei mezzi di superficie. Affag-
ciammo l'idea che con lo scoppio del mezzo, invece di rompersi i
cavi di acciaio che costituivano lo sbarramento, il ponte poteva
cedere ed estrarre irrimediabilmente il passaggio, compromettendo
la riuscita dell'azione.

Il C.te MOCCAGATTA ci assicurò che una commissione di inge-
gneri riunitisi a Supermarina Roma avevano scartato in pieno tale
ipotesi, dimostrando che il ponte sarebbe rimasto intoccato.

A distogliere l'attenzione inglese sulla natura dello scop-
pio del mezzo TESEI, vi sarebbe stato, per la durata di circa
mezz'ora, un bombardamento aereo ad ondate succedentisi a brevigi-
simi intervalli. Cosa questa che avrebbe dovuto rendere possibile
l'entrata attraverso l'apertura praticata senza la noia dei proiet-
tori puntati addosso e del fuoco di tutte le artiglierie del Por-
te S.Elmo e Ricasoli, situati all'ingresso del porto.

Dalle fotografie dell'ultima ricognizione aerea, sapevamo
che a La Valletta vi era un piroscafo grande ormeggiato alla ban-
china della Capitaneria; un esploratore e un'altra unità in uno
dei bacini del "French Creek", una grande grue di fronte al piro-

scafo sulla Capitaneria, altre unità minori nell'interno dell'inse-
natura, nonché un bacino galleggiante che però non poteva costituire
obiettivo perchè immerso.

Tutti avremmo assegnato un obiettivo, e a me toccò la gru,
perchè il più logico data la mia posizione nella formazione.

In caso che il Maggiore TESEI fosse venuto a mancare per cau-
se imprevedibili avremmo tentato il forzamento con i soli mezzi di
superficie.

Il T.V.COSTA, dei mezzi TESEI (maiale) ebbe quale obiettivo
i sommergibili ormeggiati nell'insegnatura esterna a La Valletta
(Marsa Muscetto).

Avemmo anche l'assegnazione dei posti in formazione:

Mezzi sottomarini: Maggiore TESEI -operazione indipendente
Ten.Vasc.COSTA - " " "

I mezzi di superficie erano in quest'ordine:

- 1 - S.T.V. ?
- 2 - S.Ten. A.N. CARABELLI
- 3 - S.Ten.Vasc. BOSIO (Comandante il gruppo)
- 4 - }
- 5 - } Mezzi aventi tutte le stesse caratteristiche - perciò
- 6 - } la posizione degli uomini nella formazione era solo
- 7 - } determinata dalla posizione dell'obiettivo assegnato
- 8 - }
- 9 - Capo Meccanico CAPRIOTTI

Il compito del n°1 (S.T.V. ?) era: quello di operare all'in-
gresso, sul ponte, per praticare il passaggio attraverso i cavi
d'acciaio che sbarravano le luci del ponte, in caso che il Magg.
TESEI venisse a mancare; o operare contro un obiettivo interno al
porto naturale, in caso di svolgimento favorevole delle operazioni.

Il mezzo usato dal n°1 era un mezzo a scoppio in superficie.

Il compito del n°2 (S.Ten.A.N.CARABELLI) (mezzo a scoppio in
superficie), era identico a quello del n°1, perchè ad esso di ri-
serva in caso che mancasse l'obiettivo o venisse a trovarsi in
caso di accidentale impossibilità operativa.

Il compito del n°3 (S.T.V.BOSIO, comandante il gruppo) era
quello di condurre il gruppo, e subordinare le azioni a seconda
delle situazioni che venivano a crearsi durante lo svolgimento
della missione.

Il compito dei nn. 4 - 5 - 6 - 7 - 8, era quello di eseguire
gli ordini comunicati loro di volta in volta dal Comandante, fino
all'interno del porto, ove ognuno acquisiva una relativa libertà
di manovra per il completamento della missione sull'obiettivo as-
segnato.

L'importante da considerare era che nessuno doveva interfe-
rire e danneggiare con la propria, l'azione dei compagni.

Il compito del n°9 (Capo Meccanico CAPRIOTTI) era quello di
interferire con tutte le azioni navali esterne durante il tempo
di avvicinamento con i propri mezzi.

Se qualche unità nemica, venisse a passare nelle vicinanze
con l'intento di intervenire ed interferire nel piano di operazio-
ni. avrebbe dovuto fare l'attacco e colpire. anche con il sicuro

sacrificio della persona, pur di non mancare l'obbiettivo, perchè ciò avrebbe deciso sulla possibilità o meno di portare a compimento la missione.

Se, compiuto l'avvicinamento, qualche arma situata sul molo avesse aperto il fuoco prendendo la formazione sul fianco, avrebbe dovuto lanciare il mezzo sul molo, in direzione dell'arma in modo che lo scoppio mettesse fuori uso arma ed uomini, assicurando così la possibilità di prosecuzione della missione.

Se i nn. 1 e 2 non fossero riusciti a praticare il varco, avrebbe dovuto prendere la testa e tentare in loro vece.

Se il primo attacco non riusciva ed il gruppo doveva allontanarsi a causa dell'intervento delle armi nemiche, avrebbe dovuto (in caso di mancanza degli uomini 1 e 2), nell'attacco da farsi all'alba, mettersi alla testa e condurre velocemente all'entrata per tentare il forzamento? In tale caso, l'allontanamento non doveva essere superiore ai 700-800 metri.

Se lo svolgimento delle operazioni fosse stato favorevole, i mezzi sarebbero entrati nell'ordine progressivo 1 - 2 - 3 etc. Nell'interno del porto tutti si sarebbero portati sul proprio obbiettivo operando senza esitazione, mentre il n°9 portatosi all'altezza del piroscalo ormeggiato sulla banchina della Capitaneria? doveva mettersi un po' al largo, prepararsi all'azione, ma non operare fino a che l'ultimo scoppio non fosse avvenuto, dato che, essendo il mezzo scoppicante in superficie, avrebbe certamente danneggiato uomini e mezzi operanti nelle vicinanze.

Qualsiasi cosa avvenisse, il mezzo non doveva essere usato contro piccole unità avvicinandosi per catturare l'uomo in caso di immobilizzazione del mezzo stesso e quindi di mezzo impossibilitato a portare a compimento la missione.

Nessun mezzo doveva cadere nelle mani del nemico.

SVOLGIMENTO CRONOLOGICO DELLA MISSIONE

Nel pomeriggio del 25 luglio i mezzi di superficie venivano imbarcati sul DIANA nel porto di Augusta, mentre i mezzi sottomarini venivano sistemati su una imbarcazione speciale. Gli uomini dei mezzi di superficie prendono imbarco sul DIANA che prende anche a rimorchio l'imbarcazione con i mezzi del Maggiore TESI e T.V.COSTA.

Uno dei due Mas, il 552 o il ? prende a rimorchio l'imbarcazione del C.te GIOBBE (ciò non ricordo con esattezza e potrebbe anche essere che questa imbarcazione fosse a rimorchio del DIANA).

Il C.te MOCCAGATTA imbarca sul 552 ed il C.te GIOBBE sul DIANA.

E' sera, dopo l'imbrunire, e si salpa. Nella notte, a circa 10 miglia da Malta i mezzi vengono messi in mare e mentre i mezzi sottomarini vanno per il proprio destino, quelli di superficie si avvicinano ai Mas per iniziare il primo avvicinamento. Durante questa fase il mezzo di un sergente (un romagnolo) va in smania a causa della batteria scarica. Viene escluso dalla missione e rimorchiato dal 552. Intanto, guidati dai Mas, a bassa velocità ci avviciniamo a poche miglia dal porto.

Durante questa fase, i proiettori sistemati sulla costa, alla nostra sinistra furono puntati nella nostra direzione ed iniziarono a cercare in mare. Ci fermammo tutti e riprendemmo il cammino quando i proiettori si spensero. Compiuto questo primo avvicinamento, il C.te GIOBBE prese la testa per condurci a poche centinaia di metri dal ponte. Il C.te GIOBBE operò con una precisione di tempo e rotta che ci lasciò tutti meravigliati. Si allontanò sfilandoci a fianco facendoci gli auguri a tutti.

Cominciamo l'ultimo avvicinamento a velocità ancora più ridotta, perchè in attesa dello scoppio del mezzo TESEI.

In tale periodo le sirene suonarono l'allarme aereo e qualche apparecchio italiano passò velocemente sul luogo sganciando delle bombe. La contraerea ed i proiettori entrarono in funzione per qualche secondo (durata del passaggio aerei). Essendo ormai passata l'ora stabilita per lo scoppio del mezzo TESEI, il n°1, S.T.V. ? ricevette l'ordine di operare, si staccò dalla formazione, si mise in buona posizione, fece l'attacco, e lanciò sulla luce esterna del ponte. L'azione fu perfetta e il S.T.V.BOSIO, C.te, disse fra noi che il predetto ufficiale aveva eseguito brillantemente. Il segnale convenzionale per notificarci affermativamente o negativamente circa l'apertura, fu fatto dal ? ma, in senso negativo.

Il n°2 (S.Ten.A.N.CARABELLI) si staccò a sua volta dal gruppo per mettersi in posizione di attacco, per tentare di forzare l'apertura sull'altra luce del ponte, quando furono investiti da tutti i proiettori e dal fuoco infernale di tutte le batterie (fig.3).

Il S.T.V.BOSIO, diede l'ordine di allontanamento ed iniziò a condurre. Mentre i mezzi mi sfilavano di fianco vidi in direzione del forte S.Elmo una fiammata altissima partire dalla superficie dell'acqua (presumibilmente era il mezzo del Signor CARABELLI che saltava in aria per ragioni che non so precisare).

L'azione di allontanamento fu fatta in libertà fra il cadere dei proiettili che rendeva lo specchio d'acqua nel quale si navigava, come se il mare fosse agitatissimo. I mezzi saltavano sulle onde, tanto, che io persi il salvagente sistemato nella parte posteriore del mezzo. Ci disperdiamo e da questo momento sono solo. Ad una velocità media mi dirigo verso il punto convenuto e quando sono sui 700 metri circa, giro il battello con la prora verso i proiettori del forte curandomi di mantenerla con il motore, perchè era la posizione che mi occultava al massimo. Esplorando intorno non vedo nessuno. Attendo. All'alba, non essendo stato raggiunto dagli altri, decido di agire per mio conto.

Pingo di essere ferito, mi metto in ginocchio sul sedile, mi sgraino col busto sul coperchio del motore, cerco di fare il meno movimento possibile e a bassissima velocità, governando in modo di non alterare mai la rotta, compio l'avvicinamento allargandomi verso W in modo che se dovessi decidere di andare sul ponte mi troverei su una rotta di collisione la più normale possibile.

Durante questa fase mi accorgo che sulla mia sinistra vi è un mezzo fermo e che l'uomo che lo operava lo abbandona. Mi at

tendo lo scoppio da un momento all'altro, ma, passati i tre minuti, a cui era regolato l'apparecchio a tempo, nulla avviene. Convinto che il mezzo è stato abbandonato, mi sorgono due problemi: quello di distruggere il mezzo e quello di passare se ciò è possibile. Decido di osservare il passaggio spingendomi più avanti senza mai modificare la mia rotta. Durante questo avvicinamento vidi a pochi metri, sulla mia destra con rotta N. un mezzo d'assalto sottomarino (maiale) (che poi seppi era quello del Sig. COSTA).

Avvicinandomi ancora osservai che la metà di ponte sulla cui luce era stato lanciato il mezzo n°1 era caduta e rimaneva in una posizione inclinata, appena immersa dalla parte est, sollevata di qualche metro dall'acqua, dalla parte W.

Mi spinsi ancora avanti fino a vedere un cavo che partendo dall'alto della parte interna del molo, andava nell'acqua con un senso di inclinazione verso W., (come da figura (2)).

A tale punto scelgo il mio obiettivo. Lanciare il mezzo sulla parte intatta del ponte non serve a nulla, passare è impossibile. Debbo distruggere il mezzo abbandonato. Tiro la maniglia di esplosione a tempo (primo scatto), accelero, viro rapidamente e corro verso l'obiettivo.

Come la prora fa il primo accenno a virare, le batterie del forte iniziano immediatamente il fuoco.

Vado sulla rotta di collisione perpendicolare e da 25-30 metri lancio e colpisco quasi nel centro, ma leggermente a prora. Trattandosi di un obiettivo leggero, il mio mezzo fa una corsa di circa 50 metri direzione Sud-Est, si ferma, va a fondo e salta. Intanto artiglierie e mitraglie del forte continuano a tambureggiare il mezzo abbandonato. I colpi piovono tutt'intorno, il mezzo viene ripetutamente colpito e quando un colpo gli fa saltare in aria il coperchio del motore va a fondo ed esplose. Cessa il fuoco.

L'uomo che aveva abbandonato il mezzo si trova alla mia sinistra spostato verso est. Mi metto a nuotare verso di lui, lo raggiungo e mi dice che è ferito. Lo trascino verso una piccola boa telefonica distante un centinaio di metri aiutandomi col salvagente del suo mezzo. Raggiuntola lo metto sopra e col coltello tagliai gli scafandri, gettai l'elmetto ed aspettammo. (Durante questa operazione vidi qualche cosa che luccicava nell'acqua mandando una luce rossastra. Subito pensai che fosse un morto -mi recai sul posto e vidi che trattavasi di una orata di un paio di chilogrammi che presi e che poi ci venne tolta dall'equipaggio della cannoniera che ci catturò).

Dopo qualche ora si avvicinò una specie di cannoniera, mise in mare una lancia e fummo portati a bordo. Intanto il ferito aveva già la febbre e fu ~~immediatamente~~ sistemato in una barella. A bordo trovammo il 2° Capo ginnico PEDRINI ferito ad un piede.

Fummo sbarcati sulla banchina della Capitaneria (?), i feriti condotti all'ospedale ed io lasciato per qualche tempo di fronte ad una folla insultante e da essa diviso solo da un basso cancello.

(Non ricordo se il PEDRINI fu condotto subito all'ospedale o più tardi, oppure se egli rimase con me fino al luogo del-

l'interrogatorio).

Fui caricato su una macchina e condotto al Comando per l'interrogazione che fu registrata perchè stenodattilografata). All'interrogazione si andava uno per volta -la mia durò mezz'ora e fui sbaciato in malo modo quando, entrati nel que sito "Etiopico", rinfacciai agli inglesi la loro pessima condotta, per il fatto che loro erano i vincitori degli italiani in quella località e quindi si avrebbe dovuto decidere il futuro di quella terra a guerra conclusa e non a battaglia terminata. Gli inglesi avrebbero dovuto governare l'Etiopia lasciando a parte il Negus, avendo loro riconosciuto ufficialmente l'Impero italiano.

Loro, tanto sensibili in questione di razza, ci avevano inferto un'umiliazione illogica ed ingiusta.

Il genere dell'interrogatorio si mantenne su questioni di carattere economico, politica interna italiana e sulla guerra in generale. A tutte le domande inerenti l'azione, la organizzazione del gruppo e delle forze armate italiane, rimasi muto.

Fuimo portati (eccetto i ricoverati) in una fortezza prigionia ove qualche giorno dopo venne a trovarci un Cappellano militare (Capitano) il quale ci disse che gli inglesi oltre tutto sapevano perfino i nostri obiettivi personali. Al Sig. COSTA infatti avevano detto ove avrebbe dovuto andare e che cosa avrebbe dovuto fare.

Mentre eravamo al forte, gli inglesi vennero a domandare se vi era qualcuno disposto ad andare a prendere un mezzo che era caduto intatto nelle loro mani (quello in avaria). Io rifiutai facendomi anche forte del fatto che avevo dichiarato di non saper nulla dell'azione.

Al forte sapevamo che il S.T.V. n°1 (?) era in ospedale, ed anche il C.te S.T.V. BOSIO, di cui conoscevamo la morte dopo qualche giorno.

Dopo circa una settimana imbarcammo su un posamine per l'Inghilterra; in porto a Malta, mentre ci imbarcavamo, vedemmo ormeggiato alla banchina il Mas 552 (sul quale era imbarcato il C.te MOCCAGATTA).

Sostammo un giorno a Gibilterra e sbarcammo nel Nord Scozia, vicino Inverness da dove fuimo trasferiti a Londra nella Villa dei Misteri (campo n°2) ove le interrogazioni venivano fatte da membri dell'Intelligence Service, molto esperti e pratici in materia ed a conoscenza, anche troppo di tutto ciò che era connesso alla vita italiana -tanto da essere capaci di predirci il futuro in ciò che riguardavano gli avvenimenti del 1943.

Risposi sempre mantenendomi come a Malta.

Nei campi di prigionia poi ho seguito la sorte degli altri prigionieri.

Il trattamento in Inghilterra eccetto pochi casi può definirsi normale.

Nel 1942 tentai una fuga con nove compagni dal campo 16 - non riuscii e dopo due giorni venni ripreso.

Nel dicembre 1942 fui trasferito in America ove fino a ~~1943~~ tutto il 1943 il trattamento materiale fu buono. Nel 1944 - 1945 - 1946 girando campi di America e delle Hawaii ho ricevuto un trattamento inumano, illegale, contro tutte le norme internazionali e i principi dei popoli civili.

f.to IL CAPO MECC. DI 3^a CL.
Capriotti Firenze.