

Operazione G.A.1

La leggenda dei "maiali" iniziò con un fallimento Operazione

di Daniele Lembo

Le imprese eccezionali dei mezzi d'assalto italiani, durante l'ultimo conflitto, hanno acquisito nel tempo ampia popolarità, divenendo note anche a chi di storia patria ne mastica poco o non ne mastica affatto. In una vulgata popolare che narra di una guerra fatta con carri armati di latta, scarpe di cartone e aerei della guerra precedente, le imprese dei barchini esplosivi e dei S.L.C. (siluro a lenta corsa, maggiormente conosciuto con il loro nomignolo di "maiale"), sono famose tra gran parte della gente come quelle azioni che riscattarono l'onta di una guerra persa. Eppure, l'attività dei "siluri umani" iniziò con un totale fallimento. La prima azione fu progettata per l'agosto 1940, in quanto all'inizio del conflitto le armi subacquee segrete erano ancora in fase di messa a punto. Fu durante una visita, nella seconda metà di luglio 1940, fatta dall'Ammiraglio De Courten a Bocca di Serchio, la località ove si addestravano gli assaltatori della Regia Marina, che fu comunicato a questi ultimi la decisione di portare un attacco alla flotta inglese con i mezzi d'assalto. In data 10 agosto Supermarina trasmise al Capitano di Fregata Mario Giorgini, comandante della 1° Flottiglia MAS l'ordine nr 2930 classificato: "Segreto - riservato alla persona" riguardante l'attacco al porto di Alessandria da parte degli assaltatori subacquei.

Al trasporto dei "maiali" fino ad Alessandria fu destinato il sommergibile Iride che si sarebbe portato da La Spezia a Messina e da lì alla baia di Menelao nel Golfo di Bomba dove avrebbe incontrato la Torpediniera Calipso.

Dalla Torpediniera, addetta al trasporto degli operatori, dei siluri e degli equipaggiamenti subacquei per la missione, sarebbe avvenuto il trasbordo di uomini e materiali al sommergibile. Giunti sull'Iride i "maiali" sarebbero stati rizzati in apposite coppie di selle ubicate sulla coperta e sistemate due a prora e due a poppa della torretta1.

Le coppie di operatori(1) dei mezzi d'assalto furono così disposte (cfr. Ordine particolare per la missione G.A. di Supermarina del 10.08.40 n. 3055 S.R.P./Sup):

- apparecchio nr. 1: Tenente di Vascello Gino Birindelli - 2° Capo palombaro Damos Paccagnini;
- apparecchio nr.2: Tenente di Vascello Qalberto Franzini - Sergente palombaro Giovanni Lazzaroni;
- apparecchio nr. 3: Capitano G.N. Teseo Tesei- Sergente Palombaro Alcide Pedretti;
- apparecchio nr. 4: Capitano G.N. elios Toschi - 2° Capo palombaro Enrico Lazzari;

(1) Come d'accordo con lo S.M. della Marina, Tesei e Toschi erano già stati scelti mentre gli altri uscirono dal cappello del C.F. Giorgini. "chi esce va" agli altri toccherà Gibilterra.

Inoltre sull'Iride fu imbarcato il seguente personale:

Capitano di Fregata Mario Giorgini - Capo Missione;

Sottotenente di Vascello di Complemento Luigi De La penne - riserva;

operaio elettricista Pietro Biradelli (Marisub - La Spezia).

Inoltre l'Ordine particolare per la missione G.A. di Supermarina, prevedeva ai punti 6 e 7 quanto segue:

6) precedenza bersagli: corazzate e nave portaerei - Bacino galleggiante – incrociatori.....

7) Norme relative agli equipaggi degli apparecchi: i componenti degli equipaggi degli apparecchi

porteranno, sotto la tenuta di gomma da sommozzatore, la tenuta da lavoro regolamentare (tuta) con galloni in cotone: saranno disarmati.

Dovranno essere muniti della tessera regolamentare di riconoscimento. Cercheranno di distruggere l'apparecchio in prossimità di una delle navi da guerra francesi, a bordo delle quali saliranno successivamente. Dichiarando in ogni caso di essere ufficiali della marina Italiana in servizio effettivo permanente, rifiutando di rispondere a domande circa l'azione compiuta.

Alle ore 13,00 del 21 di agosto alcuni bombardieri inglesi, di ritorno da un'incursione, avvistarono casualmente nel golfo di Bomba le unità italiane citate e la motonave Gargano che era presente in quelle acque. Il giorno successivo un ricognitore inglese tornò in zona e rilevò con precisione la presenza delle navi e del sommergibile italiano, cosa che avrebbe permesso il successivo preciso attacco di tre aerosiluranti.

Il giorno 22 l'Iride imbarcò dal Calipso i siluri pilotati, i materiali, gli operatori Birindelli, Lazzaroni e Pedretti e l'operaio elettricista Biradelli e uscì dall'ancoraggio di Maracheb per eseguire una prova degli apparecchi. Alle ore 12,00 circa, mentre il sommergibile si trovava in affioramento con la coperta circa un metro sott'acqua per mettere in acqua i S.L.C, comparve nel cielo una formazione di tre biplani siluranti del tipo Swordfish. Il tenente di Vascello Brunetti, comandante del sommergibile, resosi conto dell'inutilità dell'immersione rapida a causa della poca profondità del mare in quella zona iniziò una serie di accostate al fine di sottrarre l'unità ai siluri inglesi.

Contemporaneamente la reazione contraerea fu rapida e risoluta, in quanto, durante le operazioni, le mitragliere contraeree erano state tenute montate con caricatore inserito e cassette di munizioni in torretta. Purtroppo un siluro lanciato da appena 400 metri e a circa 10 metri di quota colpì l'unità della Regia Marina e l'affondò. La deflagrazione lanciò in mare quelli che si trovavano in plancia facendoli ritrovare in un mare di nafta. In acqua si contarono in dodici: Birindelli, Lazzaroni, Pedretti, il Comandante Brunetti e altri 8 uomini dell'equipaggio. Quasi contemporaneamente, dagli stessi siluranti fu affondata anche la Moto Nave Monte Gargano.

Su luogo dell'affondamento dell'Iride sopraggiunse celermente il Calipso che iniziò le operazioni di soccorso. Recuperati i naufraghi in mare, la torpediniera si diresse a Tobruk per imbarcare aiuti e mezzi di soccorso, quali autorespiratori necessari per raggiungere lo scafo dell'Iride, mentre un peschereccio rimase sul sommergibile per prestare assistenza ad altri marinai che eventualmente fossero riusciti ad uscire dallo scafo. Tesei, De la Penne e gli altri incursori italiani iniziarono a immergersi, benché privi di autorespiratori (quelli in loro dotazione erano rimasti tutti sul sommergibile), per tentare di stabilire un contatto con il personale che poteva essere ancora vivo all'interno del relitto. Il sommergibile si trovava ad una profondità fra i 16 e i 20 metri, completamente adagiato su un fianco, ed era spezzato in due all'altezza del cannone. Appena arrivarono da Tobruk gli autorespiratori iniziarono le immersioni nel corso delle quali gli incursori batterono violentemente con dei ferri sulle lamiere del sommergibile. Verso le 16, con grande meraviglia, dal locale di lancio anteriore destro si udirono dei colpi di risposta e i soccorritori poterono ascoltare chiaramente le voci dei superstiti all'interno. Togliendosi il boccaglio di gomma e lasciandolo libero entro la maschera, i sommozzatori incominciarono a parlare con i dodici marinai ancora vivi. Quest'ultimi, con pochissima aria e in quasi oscurità, in quanto erano in funzione solo le luci di sicurezza, erano oramai allo stremo e con la via d'uscita bloccata da un portello deformato dall'esplosione. Dopo aver rifornito di aria i naufraghi, attraverso manichette collegate allo scafo, iniziarono le operazioni di rimozione del portello incastrato di cui si è detto. Durante la notte due sottufficiali ancora vivi nel relitto, malgrado gli ordini contrari, tentarono il tentativo di uscire, allagando la garitta e cercando di venir fuori utilizzando le maschere Davis. Purtroppo trovando il

portello chiuso e non riuscendo ad aprirlo, non furono neanche capaci di ritentare la via del ritorno, perendo così tragicamente Solo la mattina successiva il portello bloccato fu finalmente rimosso. Dopo aver estratto i corpi dei due sottufficiali De la Penne invitò la gente chiusa all'interno ad uscire allagando il locale nel quale si trovavano e aprendo la porta stagna e il controportello. I marinai risposero che era impossibile in quanto erano privi di maschere Davis, essendo state usate tutte, quelle in dotazione, dai due sottufficiali morti la notte precedente. Pertanto, il locale fu messo sotto pressione mediante una pompa, cosa che fece salire una enorme quantità d'aria in superficie, al fine di ristabilire l'equilibrio all'interno dello scafo. I superstiti, aperta la porta di comunicazione tra il locale e la garitta, incominciarono allora a raggiungere la superficie, quasi tutti privi di conoscenza. Solo due di questi morirono successivamente a causa di embolia ed emorragie interne. Quando tutto sembrava finito per il meglio ci si accorse che uno degli uomini era rimasto all'interno ed era incapace ad uscire. Fu allora che De la Penne, per convincerlo a venire fuori, si infilò nello scafo e gli portò un respiratore che purtroppo il marinaio, a causa del forte stato di depressione, esaurì velocemente. Allora l'ardimentoso l'ufficiale cedette all'esausto marò il proprio respiratore, ma questo, a causa del buio in cui era immerso lo scafo, poco dopo tornò indietro dicendo al suo soccorritore che non riusciva a trovare l'uscita. Solo allora De la Penne decise di accompagnarlo sott'acqua fino alla porta stagna, aiutandolo ad infilarsi nella garitta e facendolo così finalmente sortire da quella che sarebbe certamente stata la sua tomba. Il giorno dopo, cioè la mattina del 24 agosto, vennero recuperati gli S.L.C., fortunatamente non eccessivamente danneggiati, e dopo essere stati rimorchiati a terra, furono reimbarcati sulla Calipso che rientrò in Italia.

L'operazione G.A.1, come si è visto, si concluse in maniera tragica, con il fallimento dell'operazione e con la perdita di un sommergibile e della motonave Monte Gargano. Fu però una preziosa esperienza per gli attacchi che successivamente furono portati alle navi inglesi dai nostri assaltatori. Supermarina capì che per simili operazioni la base di partenza non poteva essere un luogo esposto all'osservazione nemica quale il golfo di Bomba.

La parte più interessante della vicenda, a parere di chi scrive, è certamente l'aspetto umano del salvataggio. Pensi il lettore agli affanni, ai palpiti e alla tensione dei soccorritori impegnati nelle operazioni di aiuto ai dodici loro compagni che, chiusi in una scatola di ferro sotto il mare, non potevano essere salvati che dall'esterno. La cosa che colpisce in particolar modo è l'incredibile animo di De la Penne. L'audacia non è un dono divino dato a tutti, chi non ce l'ha non può darsela. L'ufficiale italiano oltre al coraggio per se ne ebbe anche per l'ultimo marinaio prigioniero in una tomba d'acqua, trasfondendoglielo in una maniera che ha del paterno e accompagnandolo, quasi per mano, verso la vita. Quel giorno una sposa e una madre sicuramente non piansero grazie ad una delle figure della leggenda della X° MAS: Luigi Durand De la Penne.

La liberazione dell'ultimo marò ha qualche cosa che avvicina l'intera operazione ad un parto nella quale De La Penne fu nello stesso tempo padre, madre ed ostetrica.

Anche questo avvenne in quella guerra e furono italiani a farlo succedere.