

12 Agosto 1943

Il racconto della missione di siluramento di un convoglio britannico nel Mediterraneo. Gli aerosiluranti del 132° Gruppo Autonomo entrano in azione scortati dai caccia del 51° Stormo. Il ricordo di quel giorno nelle parole di Giulio Cesare Graziani.

Il testo qui di seguito riprodotto è tratto dal volume di Giulio Cesare Graziani – “Con bombe e siluri contro le cannonate. Avventura di guerra dal mar Rosso al Mediterraneo”, Edizione Aerosiluranti, Roma 1978. Il volume, esaurito, è purtroppo ormai quasi introvabile.

(...) Su Malta, intanto, si accaniva quotidianamente il bombardamento dei reparti delle aviazioni italiana e tedesca. L'isola era ormai al limite della resistenza e scarseggiava di materiali bellici e di viveri. Le pressioni e le giuste invocazioni di immediati rifornimenti e rinforzi da parte del governatore dell'isola furono accolte. Il nemico organizzò un poderoso convoglio per fornire all'isola consistenti aiuti. Così verso il 10 agosto, mosse da Gibilterra un potentissimo convoglio composto da 21 piroscafi scortati da quattro navi portaerei, da tre navi da battaglia, da 13 incrociatori fra leggeri e pesanti e 22 CT.; in totale ben 42 unità da guerra per 21 piroscafi. All'altezza delle acque algerine il giorno 11 un sommergibile tedesco silurò ed affondò la nave portaerei Eagle e, successivamente, un altro sommergibile danneggiò gravemente la portaerei Ark Royal che dovette rientrare alla base di Gibilterra. Quando il convoglio pervenne nelle acque entro il raggio d'azione dei nostri velivoli mancavano queste due importanti unità nemiche.

Per l'occasione tutti i reparti aerosiluranti furono mobilitati. Il nostro Gruppo fu trasferito dall'Aeroporto di Gerbinì a quello di Pantelleria. Buscaglia la era assente perché chiamato a Roma per essere presentato al Capo del Governo. Assunse, quindi, il comando il collega, capitano Rivoli. Nell'ordine di operazione del Comando Aeronautica della Sicilia, fu previsto che il Gruppo avrebbe condotto la sua azione di aerosiluramento in concomitanza al bombardamento di un gruppo di bombardieri in picchiata la 87. Alla nostra scorta fu designato il 51° Stormo comandato dall'allora Colonnello Remondino.

Il dover affrontare il probabile combattimento aereo durante una missione di guerra ed il soccombere durante lo scontro aereo era nella normalità della vicenda bellica, ma il clima di tensione psicologica che si verificava alla vigilia e durante lo svilupparsi delle battaglie aeronavali era cosa del tutto eccezionale. Esso era dovuto alla snervante attesa intercorrente fra l'ordine di allarme per il prossimo passaggio del convoglio nemico e quella del decollo per l'attacco alle unità. Le voci, sempre esagerate, della

presenza di portaerei con menù tipi di velivoli e con armi contraeree più perfezionare appesantivano lo stato psicologico di tutto il personale.

Durante le 24 ore di rischiarimento sull'aeroporto di Pantelleria la tensione psicologica fu quella sopra descritta. Nonostante tutto questo, per ingannare il tempo, senza però riuscirci, furono curati tutti i particolari per la migliore esecuzione della missione.

Dall'Ufficiale al Sottufficiale o al graduato, ciascuno fu indotto a pensare alla tempesta di fuoco e di ferro nella quale si sarebbe trovato coinvolto di lì a poco non escludendo neppure di trattarsi di una partenza senza ritorno. Qualche specialista più scanzonato trovò il motteggio da lanciare al suo capo equipaggio con il quale aveva una certa confidenza: "Tenente concì pensi e non si preoccupi, tanto posdomani la biondina si consolerà fra le braccia di qualcuno di noi che tornerà indietro".

Le sigarette venivano divorate una dietro l'altra. C'era invece l'elemento più riflessivo e più realistico che affidava al suo amico più intimo qualche caro ricordo, un bigliettino, una lettera da far leggere nel caso non potesse più scrivere. A gruppi di tre o quattro gli uomini si muovevano fra i velivoli ai margini dei piazzali per il parcheggio, in attesa dell'ordine di partenza. Sembravano degli automi. Furono queste le ore più lunghe, penose, drammatiche, che gli aviatori hanno vissuto. Poi finalmente la partenza.

Ciascuno è impegnato nei propri compiti. Prima toccò a noi con gli S.79 di maggiore autonomia, poi agli Stukas e, infine, ai caccia di scorta. Miei compagni di volo furono: Maresciallo pilota Margutti - 1° Aviere motorista Tamburini - 1° Aviere marconista Cesellato, 1° Aviere armiere Giannandrea - 1° Aviere fotografo Capiragi. Sul mio velivolo prese posto anche un operatore cinematografico dell'Ufficio Stampa del Comando Tedesco in Italia, un esperto fotoreporter di guerra che già era stato con bombardieri della Luftwaffe nei cieli di Londra, Mosca e Leningrado. Era stato inviato presso il nostro nuovo gruppo per effettuare la ripresa fotografica di una azione di aerosiluramento. Il primo a decollare alle 17 del 12 agosto 1942 fu il Capitano Rivoli, facente funzione di Comandante il Gruppo in assenza di Buscaglia; lo seguirono gli equipaggi della sua squadriglia. Poi partii io seguito dai miei equipaggi.

Come da accordi precedenti la nostra formazione compatta sorvolò ripetutamente il cielo dell'isola per dar tempo agli Stukas e ai caccia di decollare e di mettersi in formazione. L'aeroporto di Pantelleria, piccolo e corto, arido e polveroso, sembrò per qualche tempo un vulcano. Un lungo pennacchio di polvere e di sabbia si innalzò alto sull'isola a causa del susseguirsi delle partenze dei velivoli che al decollo sollevavano dalla pista in terra battuta, nuvole di terriccio. Finalmente la formazione fu al completo: aerosiluranti, bombardieri in picchiata e caccia. Ci mettemmo in rotta verso il previsto punto di scontro con il convoglio avversario. Lo incrociammo all'altezza dell'isola dei Cani, oltre la Galite; erano le 18.30. Lo schieramento delle navi era formidabile: i piroscafi al centro del

convoglio con le navi da guerra tutt'attorno a protezione. Scorsi in lontananza i caccia nemici decollati dalle portaerei; ci vennero incontro e ci intercettarono. Dalle armi di bordo dei nostri velivoli partirono ben aggiustate raffiche di mitragliatrici che seppero tener a bada i velivoli avversari. Nel frattempo, la caccia di scorta ingaggiò con essi accaniti combattimenti. Si intrecciarono nel cielo scie dei proiettili traccianti partiti dai velivoli da caccia amici e nemici e dalle armi di bordo dei nostri S.79. Se non fossero state in gioco la vita di tanti uomini lo spettacolo poteva considerarsi interessante e meritevole di ammirazione, ma, purtroppo, la fretta di ciascuno di uscire da quella bolgia il più presto possibile non lasciò il tempo ad alcuna romantica contemplazione. Nel frattempo, si scatenò violenta la reazione contraerea delle unità da guerra di scorta al convoglio. La massa di fuoco di tante navi da guerra fu di gran lunga superiore a quella incontrata in precedenti scontri aeronavali. (...)

Per poter raggiungere le grosse unità, portaerei e corazzate, occorreva superare la cinta dei C.T. e degli incrociatori leggeri e pesanti schierati a loro protezione. Ciò significava volare a cinquanta metri di quota ed a breve distanza da queste ultime unità che erano dotate di un formidabile armamento contraereo. Non fa possibile poter mantenere compatta la formazione perché ciascun capo equipaggio dovette superare grosse difficoltà nella condotta del velivolo. Tuttavia, nonostante tutto, la formazione riuscì a penetrare entro lo schieramento delle unità da guerra nemiche, creando a quest'ultime una impreveduta situazione che le costrinse in alcuni settori a cessare il fuoco per evitare di colpire le unità amiche. Questa incertezza nella continuità del fuoco nemico facilitò alquanto la nostra azione che per altri motivi stava diventando sempre più difficile. Il fumo acre dello scoppio delle granate entrato nella cabina di pilotaggio, provocando abbondante lacrimazione e difficoltà respiratorie per inspirazione di gas combustibili, rese molto difficile la condotta del velivolo in una fase in cui era richiesta la piena capacità fisica e psichica del pilota. A tutto questo, all'ultimo momento si aggiunsero gli effetti delle grosse bombe che i bombardieri a tuffo sganciarono in concomitanza al nostro attacco. Le bombe che caddero in mare sollevarono alte colonne d'acqua che quasi investirono i nostri stessi velivoli creando un ambiente ancora più arduo per la condotta del velivolo. Quando pervenni a distanza ravvicinata ad un grosso incrociatore da 10.000 tonn., decisi di sganciare il mio siluro contro di esso. Manovrai per l'attacco e, seguito dal mio fedele gregario, il tenente Vinciguerra, sganciammo i nostri siluri. Nessuno dei membri dei due equipaggi riuscì ad accertare l'esito dell'azione; però a fine della battaglia aeronavale l'incrociatore Manchester da 10.000 tonn. risultò colpito da siluro.

Sulla rotta di scampo, per uscire dall'area di fuoco del nemico, fui attaccato da un Hurricane che ebbe appena il tempo di sparare una raffica perché, accortosi di essere inseguito da un nostro caccia, dovette provvedere a se stesso. Entrambi mi superarono per la loro maggiore

velocità e potetti quindi constatare il nostro caccia riuscirgli a piazzare addosso un paio di raffiche ben centrate, per effetto delle quali, l'Hurricane, dopo un mezzo rovesciamento su se stesso, si infilò in mare.

L'abbattitore era stato il capitano Bicolini, mio compagno di corso, al quale prima della partenza avevo raccomandato di tenermi sotto particolare vigilanza: mi tenne d'occhio meravigliosamente. Un grazie di cuore Bic, ed imperitura gratitudine.

Nel complesso l'azione del Gruppo non conseguì i risultati che lo sforzo degli equipaggi avrebbe meritato. Mancò il perfetto coordinamento nell'esecuzione della missione fra la nostra formazione di aerosiluranti a volo radente sull'acqua e quella dei bombardieri a tuffo tedeschi e italiani. Infatti come già accennato, quando già noi aerosiluranti a pieno motore volavamo verso le unità nemiche prescelte per l'attacco con il siluro, fummo disturbati, nella rotta di avvicinamento, dalle alte colonne di acqua provocate dallo scoppio delle bombe sganciate dai tuffatori. L'anticipata azione dei bombardieri a tuffo molestò tanto la nostra azione da renderla quasi impossibile. Purtroppo, però, al momento in cui si verificò l'azione interferente dei «tuffatori» non c'era più alcuna possibilità di ritardare l'attacco o di ritornare indietro per ripetere l'azione: bisognava ad ogni costo e comunque avanzare e sganciare.