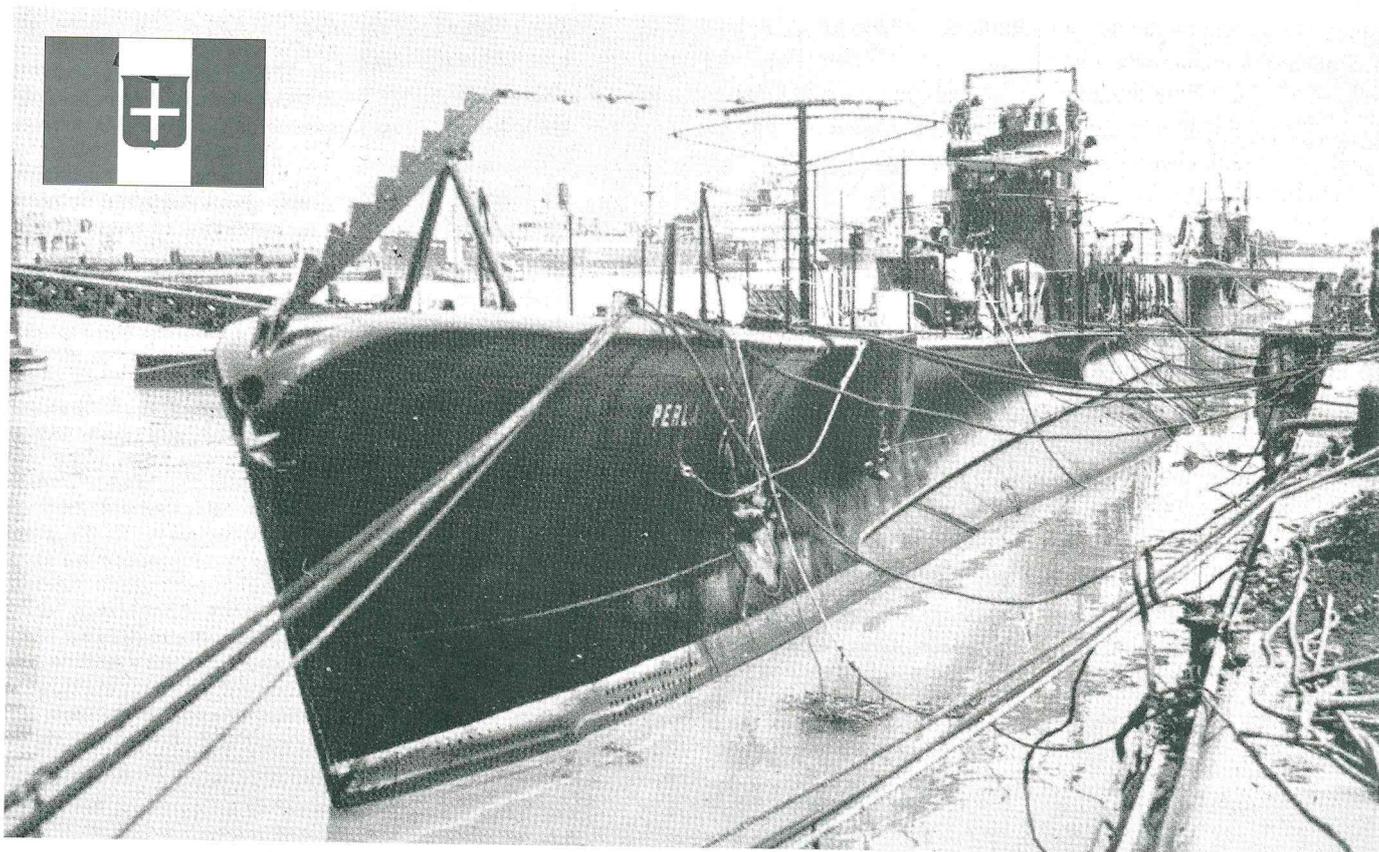


Il Primo Piano

L'impresa del Regio Sommergibile Perla

Nel maggio 1936 Benito Mussolini aveva proclamato la nascita dell'Impero. Anche l'Italia aveva un "posto al sole" conquistando Somalia, Etiopia ed Eritrea. Ma quando entrò in guerra, il 10 giugno 1940, gli inglesi impedirono il transito alle navi italiane che portavano i rifornimenti attraverso il Canale di Suez. Nel 1941 già si prefiguravano le difficoltà dell'esercito coloniale italiano in Africa Orientale. Il 28 febbraio 1941, Supermarina ordinò il trasferimento dei quattro sommergibili bloccati a Massaua. Questi avrebbero dovuto percorrere 13000 km per rientrare a Bordeaux. Ecco l'affascinante storia



All'inizio del 1941 l'Africa Orientale Italiana (Somalia, Etiopia, Eritrea) era ormai circondata dalle avanzanti forze britanniche e risultava ormai chiaro che, in assenza di rinforzi e di rifornimenti dalla madrepatria, il giovane impero africano non avrebbe resistito ancora per molto. Pertanto, in previsione di una imminente caduta della base navale di Massaua, Supermarina (Alto Comando della Marina), di concerto con il comando di Betasom

(la base atlantica dei sommergibili italiani) e con il comandante in capo delle forze italiane in Africa Orientale, il Duca Amedeo d'Aosta, decise di tentare il rientro attraverso l'Oceano Indiano e l'Oceano Atlantico dei quattro sommergibili ancora dislocati nel Mar Rosso nella base di Massaua: l'Archimede (capitano di corvetta Marino Salvatori), il Ferraris (capitano di corvetta Livio Piomarta) e il Guglielmotti (capitano di fregata Gino Spagone) erano del tipo ocea-

nico (985-1260 tonn.); il Perla (tenente di vascello Bruno Napp) era del tipo costiero (696-860 tonn.). Determinante ai fini della decisione di Supermarina fu la disponibilità dell'ammiraglio tedesco Doenitz, comandante in capo dei sommergibili tedeschi: le quattro unità subacquee italiane, che non avevano sufficiente autonomia per l'attraversamento di due oceani, sarebbero state rifornite nell'Indiano e nell'Atlantico da navi tedesche e messe quindi in condi-

zione di raggiungere la base atlantica italiana di Betasom nel porto francese di Bordeaux. La lunghissima traversata oceanica avrebbe, però, comportato per i quattro sommergibili grandi difficoltà e imprevedibili rischi, che, tuttavia, bisognava affrontare per evitarne la distruzione o l'autoaffondamento o la cattura dopo la prevedibile caduta dell'A.O.I. in seguito al cedimento del fronte terrestre. Difficoltà e rischi si moltiplicavano specialmente per il Perla, che, ol-

tre che il più piccolo, era sicuramente il meno efficiente e il meno adatto a lunghe navigazioni oceaniche a causa della concezione nautica d'origine, della ridottissima autonomia, delle condizioni del personale, fortemente provato dalle logoranti vicende del primo anno di guerra, e delle conseguenze dell'ultima sfortunata missione, in cui aveva perduto circa venti uomini e aveva riportato gravi danni, sommariamente riparati nella base di Massaua con i limitati mezzi ancora a disposizione. Soprattutto, nessuno poteva prevedere come si sarebbe comportato quel piccolo battello in una lunghissima navigazione (si ipotizzavano almeno tre mesi) attraverso due oceani tempestosi, eventualità non prevista nella sua progettazione e costruzione. Era il Perla, infatti, un sommergibile cosiddetto costiero (classe "600", serie "Perla"), progettato per compiere brevi missioni all'interno del Mediterraneo con soluzioni di abitabilità veramente essenziali, che non consentivano una confortevole sistemazione a bordo dell'equipaggio e che si rivelarono addirittura drammatiche nel clima estremo del Mar Rosso. Costruito tra il 1935 e il 1936 nei cantieri C.R.D.A. di Monfalcone, aveva un dislocamento normale di 696-700 tonnellate in superficie e di 825-860 tonnellate in immersione per una lunghezza di m. 60,18 e una larghezza di m. 6,45; l'apparato motore di superficie era costituito da 2 motori Diesel-Fiat per una potenza di 1400 HP e l'apparato motore subacqueo da 2 motori Elettrici-Marelli per una potenza di 800 HP; la velocità massima era di 14 nodi in superficie e di 7,5 nodi in immersione; l'autonomia era di 2.500 miglia a 12 nodi e di 5.200 a 8 nodi in superficie, di 74 miglia a 4 nodi in immersione; l'armamento era dato da 6 t.l.s. (4 AV, 2 AD) da 533 mm., 1 cannone da 100/47 e 2-4 mitragliere da 13,2; l'equipaggio

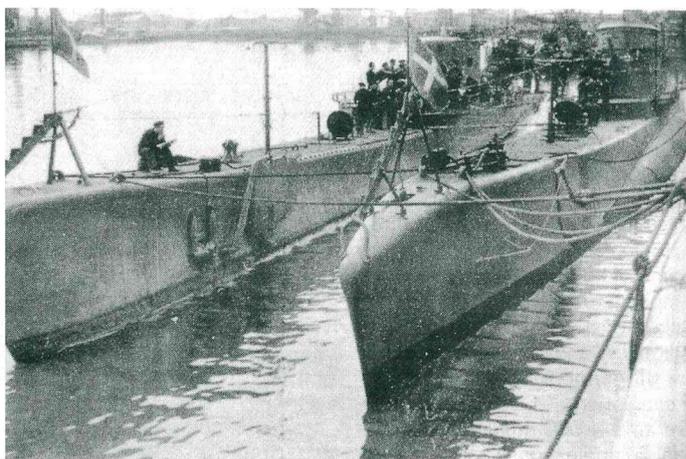


era di 45-46 uomini; la massima profondità operativa era di 80 metri. Il 28 febbraio 1941 Supermarina impartì gli ordini definitivi per il trasferimento dei quattro sommergibili dalla (ancora per poco) nostra base di Massaua alla nostra base Betasom di Bordeaux. Avrebbero dovuto percorrere tra mille probabili insidie e mille concrete difficoltà almeno 13.000 miglia verso sud lungo l'Oceano Indiano fino al Capo di Buona Speranza e poi, doppiato il Capo, verso nord lungo l'Oceano Atlantico fino a Betasom/Bordeaux. La grande distanza da coprire richiedeva che le unità caricassero le maggiori quantità possibili di naf-

ta, di olio, di acqua e di viveri compatibilmente con la buona tenuta al mare e con la stabilità degli scafi. Per creare lo spazio necessario ad accogliere tali maggiori quantità di combustibile, olio, acqua e viveri furono sbarcati i siluri di riserva e molti materiali non proprio indispensabili. Gli equipaggi avevano solo il vestiario coloniale e nulla di più. Scrive Elio Sandroni, ufficiale di rotta del Perla (decorato di MAVM per la precedente impresa a bordo del sommergibile Macallé): "Stavamo affrontando due oceani con un equipaggiamento da diporto velico". Per i tre sommergibili oceanici fu previsto un solo rifornimento

nell'Atlantico Meridionale in posizione 25° di latitudine sud e 20° di longitudine ovest ad opera del rifornitore tedesco Northmark, mentre per il piccolo Perla ne furono previsti due: il primo a circa 4.000 miglia da Massaua, nell'Oceano Indiano meridionale, a sud-sud-est del Madagascar, in posizione 35° di latitudine sud e 50° di longitudine est (Punto A - 35°00'S, 50°00'E) ad opera dell'incrociatore ausiliario tedesco Atlantis; il secondo a circa 8.000 miglia da Massaua, nell'Oceano Atlantico meridionale, in posizione 25° di latitudine sud e 20° di longitudine ovest (Punto B - 25°00'S, 20°00'W) ad opera del Northmark. Il trasferimento fu organizzato da Marisupao (Comando Superiore Marina in A.O.I.) e tra il 1° e il 4 marzo 1941 (il 1° il Perla, il 3 l'Archimede e il Ferraris, il 4 il Guglielmotti) i quattro battelli lasciarono la base eritrea di Massaua effettuando navigazione occulta nell'attraversare le acque del Mar Rosso e dello Stretto di Perim, poiché alta era la probabilità di incontrare aerei e mezzi antisommergibili nemici. Ma soltanto il Perla (il più piccolo, il più lento, il più malandato e il più maltrattato dall'oceano), partito da Massaua per primo, fu avvistato e attaccato intorno alle 13.00 del 1° marzo da un aereo britannico tipo Bristol Blenheim: l'immersione rapida durò sessanta interminabili secondi, poi esplosero almeno due bombe di profondità senza gravi conseguenze. Rimase comunque danneggiato lo scandaglio ultrasonoro, la cui avaria causò non pochi disagi nelle successive fasi di navigazione costiera: di notte si navigava veloci in superficie, di giorno si procedeva a bassa velocità in immersione. La sera del 3 marzo ebbe inizio il forziamento dello stretto di Bab el Mandeb, che fu portato a termine senza incidenti e ritardi, ma richiese la massima concentrazione di tutto l'equipaggio poiché si navigava





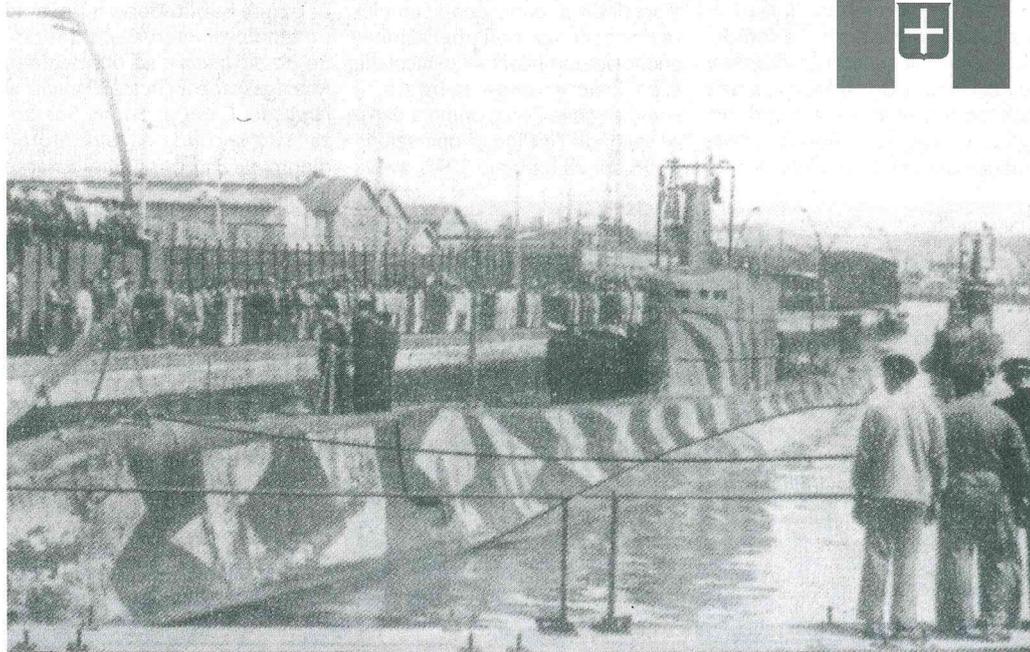
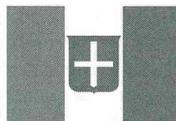
in acque insidiose e nemiche. Così, tutti e quattro i battelli raggiunsero l'Oceano Indiano e presero a navigare in superficie lungo rotte difficilmente battute e sorvegliate dal nemico, avendo superato con pieno successo la parte iniziale del viaggio, considerata tra le più pericolose della traversata. I tre sommergibili oceanici (Archimede, Ferraris, Guglielmotti), seguendo pressoché la stessa rotta, attraversarono il Canale di Mozambico, doppiarono il Capo di Buona Speranza, effettuarono con perfetta regolarità, nonostante le non sempre favorevoli condizioni del mare, il previsto incontro-rifornimento di combustibile, olio, acqua e viveri nell'Atlantico centro-meridionale con la nave rifornitrice Northmark, passarono a ponente delle Isole del Capo Verde e delle Isole Azzorre e raggiunsero felicemente la base-sommergibili di Betasom/Bordeaux nella prima decade di maggio, do-

Nella pagina precedente: (in alto) in navigazione; (in basso) la base di Bordeaux. Qui sopra: sommergibili all'ormeggio a Betasom. In basso (a dx): arrivo nella base di Bordeaux dei sommergibili di Massaua.

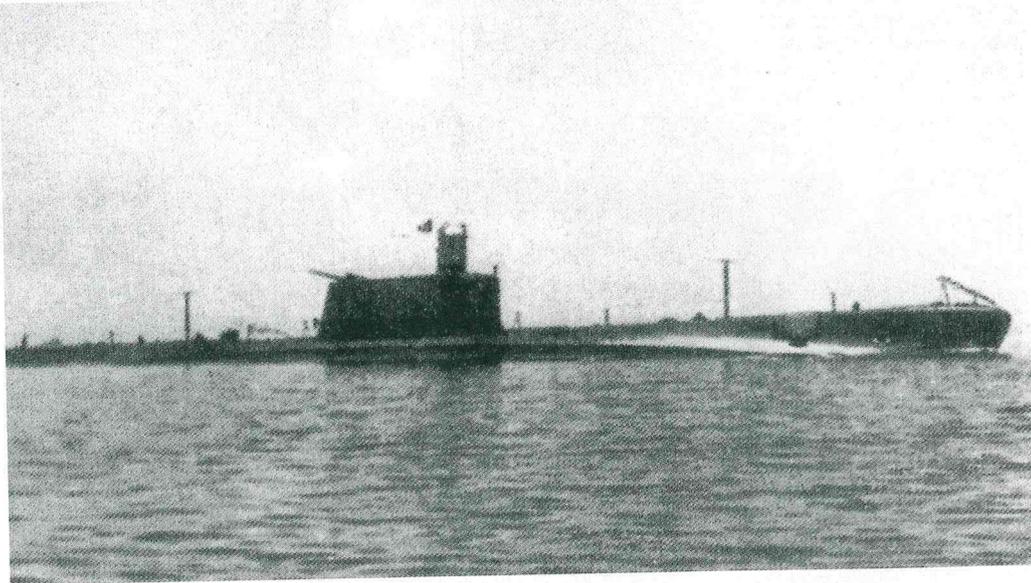
po aver percorso in 65 giorni di navigazione non meno di 12.700 miglia, delle quali circa lo 0,50% in immersione: il 6 il Guglielmotti, il 7 l'Archimede, il 9 il Ferraris. Il Perla, che per il primo rifornimento doveva incontrare la nave rifornitrice tedesca a sud-sud-est dell'estremità meridionale del Madagascar, passò invece a levante dell'isola per abbreviare il percorso e per evitare il Canale di Mozambico, frequentemente spazzato da venti molto forti da sud-ovest, ma il piccolo battello dovette comunque misurarsi con le onde oceaniche e con una navigazione che presentava non pochi problemi. Già dopo aver forzato lo stretto di Bab el Mandeb, continua Elio Sandroni, "cominciammo a bu-

scare mare: anche questa sarebbe stata una costante nelle settimane a venire. Buona parte dell'equipaggio non era più abituata al mare grosso e fu messa fuori uso dalle prime 'incappellate'... L'uscita dal Golfo di Aden era infatti caratterizzata da mare incrociato, onde grosse e vento forte... Un mare che ci spaventava e ci irretiva... Nella settimana successiva nonostante le onde lunghe di dimensioni mai viste che incontrammo e che sembravano farci traslare sul mare, quasi la nostra propulsione non avesse effetto, incontrammo mare complessivamente buono... Al diciottesimo giorno di mare ci trovammo nel bel mezzo di una burrasca con raffiche di vento superiori a 50 nodi, un vero tifone equatoriale". Finalmente, alle prime luci dell'alba del 25 marzo, con tre giorni di anticipo, il Perla giunse all'appuntamento a sud-sud-est del Madagascar (Punto A), dove attese e incontrò il più famo-

so incrociatore corsaro della Kriegsmarine, l'Atlantis, comandato dal capitano di vascello Bernhard Rogge, il più famoso comandante corsaro della seconda guerra mondiale. Entro le prime ore del pomeriggio del 29 marzo le operazioni di rifornimento furono ultimate. Mentre si completava il rifornimento tutto il personale del Perla, che ne aveva disperato bisogno, si recò a bordo dell'Atlantis in due turni distinti per un bagno caldo. Il comandante Napp, che era triestino e parlava bene il tedesco, in quelle ore di sosta conversò a lungo con il comandante Rogge, che confessò la propria incredulità nel vedere in mezzo all'oceano quel piccolo e malandato sommergibile impegnato in una impossibile missione di attraversamento di due oceani, con un equipaggio debilitato e provato da giorni e giorni di navigazione su un battello, nel quale le condizioni di vita erano semplicemente proibitive. Rogge manifestò anche al comandante Napp le sue perplessità circa la reale possibilità che egli riuscisse, con un battello ed un equipaggio così malridotti, a raggiungere la destinazione finale attraverso un Oceano Atlantico sempre più tempestoso e sempre più sorvegliato dalle navi inglesi. Napp gli rispose: "La prego di concedermi un'ultima doccia calda: poi, con questo sommergibile e la mia gente, anche se mi ordinano di portarli al Polo Nord, farò l'impossibile per portarceli". Rogge non poté fare altro che esprimere la propria ammirazione e augurare la buona fortuna, di cui c'era tanto bisogno. Il sommergibilismo italiano salderà il debito di riconoscenza, contratto in questa occasione con l'equipaggio dell'Atlantis, nel dicembre di quello stesso 1941, quando quattro sommergibili italiani (Torelli, Tazzoli, Finzi e Calvi), partiti da Bordeaux, riporteranno in salvo 254 naufraghi dell'Atlantis, compreso il comandante Rogge, sbarcandoli a



Saint Nazaire. Nel tardo pomeriggio del 29 marzo il Perla riprese la navigazione in direzione del Capo di Buona Speranza, "arrancando aggrappato caparbiamente sul dorso di onde monumentali" in prossimità della confluenza delle correnti fra l'Atlantico e l'Indiano. Un battello di appena 700 tonnellate, in balia di mare e vento in regime di burrasca permanente, era impegnato "in uno sforzo titanico alla ricerca costante della rotta migliore ora andando verso costa, ora dirigendo di nuovo verso l'oceano aperto". Dopo aver percorso altre 4.000 miglia, alle 22.50 del 20 aprile giunse con due giorni di anticipo sul luogo dell'appuntamento (Punto B - 25°00'S, 20°00'W) per il secondo rifornimento, aspettando e incontrando questa volta il rifornitore Northmark. "Fu un'altra giornata di grande euforia nella quale si ripeté il rituale del rifornimento con l'Atlantis: carburante, olio, viveri e... doccia per tutti". Alle 16.50 del 23 aprile, ultimata le operazioni di rifornimento, il Perla riprese quindi la rotta verso nord e alle 22.00 del 30 aprile passò l'equatore: il giro di boa era stato abbondantemente superato e quella che era sembrata un'impresa impossibile appariva ora un'impresa possibile, anche se il battello cominciava ad accusare su scafo e motori le conseguenze di 60 giorni di ininterrotta navigazione. Superate le Isole di Capo Verde 60 miglia ad ovest, il Perla, a differenza delle altre tre unità, passò tra le Canarie e le Azzorre per guadagnare cammino e il giorno 14 maggio all'altezza del 43° parallelo accostò per Bordeaux. In quell'ultimo tratto di mare il comandante Napp avrebbe voluto procedere alla massima velocità, ma l'ufficiale di macchina fece notare che i motori erano allo stremo e che sarebbe stato più prudente ridurre la velocità e rimandare di un giorno l'arrivo in porto. Ancora alcuni giorni di mare grosso, vento violentissimi

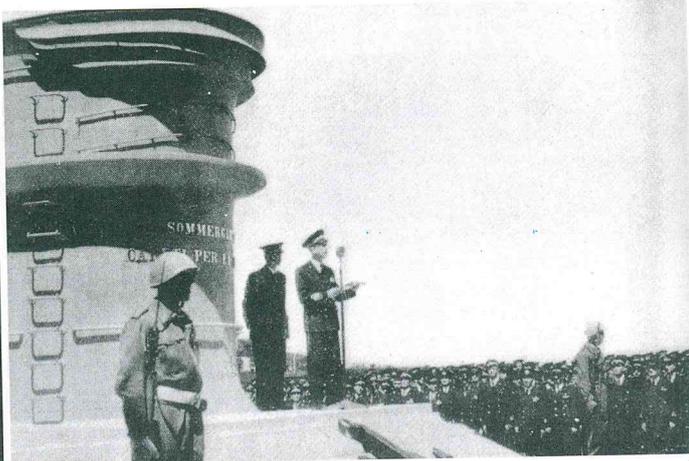


Qui sopra: il Smg italiano Archimede. In basso (a sx): vedette che esplorano controsolo. In basso (a dx): monumento al sommergibilista (torretta del Smg Cagni) a Taranto.

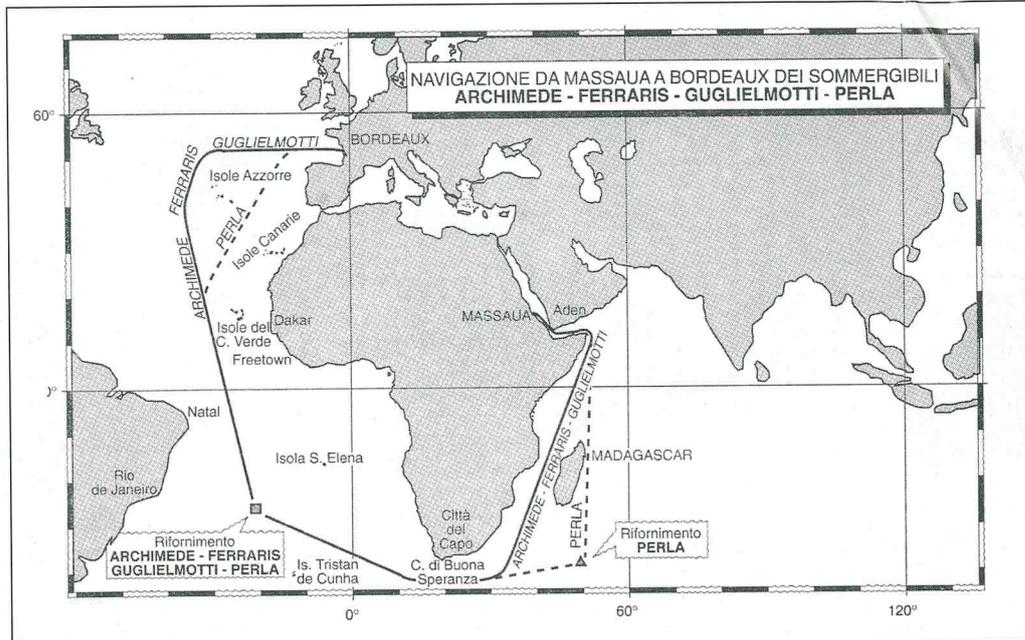
o e navigazione occulta e finalmente, seguendo un'unità dragamine tedesca, il Perla imboccò la Gironda e alle ore 15.00 del 20 maggio 1941 raggiunse la banchina della stazione sommergibili, dove era atteso dal comandante di Betasom, ammiraglio Angelo Parona. A causa delle sue precarie condizioni, della sua minore velocità e del maggior percorso compiuto il sommergibile Perla era rimasto in mare per ben 81 giorni ed aveva navigato per oltre 13.000 miglia (13.045 miglia di navigazione in superficie e 55 miglia di navigazione in immersione). L'equipaggio del sommergibile fu decorato con la medaglia di bronzo al valor militare. Il mare era stato particolarmente tempestoso nelle acque del Madagascar e del Golfo di Biscaglia, ma, grazie alla professionalità e alla cura degli equipaggi, che nonostante le menomate condizioni fisiche si e-

rano prodigati oltre ogni limite, l'efficienza dei quattro battelli era stata garantita e la traversata era stata compiuta senza che si verificassero avarie di particolare gravità e senza il personale di bordo subisse incidenti di qualche rilievo. Commentò, a suo tempo, l'USMM (Ufficio Storico Marina Militare): "Il pieno successo di questa operazione, preparata nella più assoluta segretezza e svoltasi senza che il nemico ne avesse il minimo sentore, costituisce titolo di giusto orgoglio della Regia Marina e degli equipaggi che effettuarono la lunga e difficile navigazione". Ma non è proprio così. Fermi restando l'indubbio successo dell'operazione e, soprattutto, l'indubbio valore degli equipaggi, la segretezza non fu assoluta ed il nemico ne ebbe pieno sentore. Oggi sappiamo che l'Ammiraglio britannico, grazie alle decrittazioni di Ultra, aveva quasi completa conoscenza dell'operazione, anche se non riuscì ad ostacolarla e a trarne vantaggio. Infatti, il sommergibile Perla, primo a partire secondo l'ordine di operazione n. 56 del 28 febbraio 1941, aveva

appena mollato gli ormeggi alle 05.30 del 1° marzo 1941 e già alle 14.41 dello stesso giorno l'Ammiraglio britannico indirizzava ai comandi del Mediterraneo e delle Indie Orientali questo primo messaggio: "Ci sono sottili indicazioni che i sommergibili Perla, Ferraris, Archimede e Guglielmotti possano tra breve lasciare Massaua e ritornare probabilmente in Italia o a Bordeaux attraverso la rotta del Capo". Alle 15.38, sempre del 1° marzo, partiva questo secondo messaggio: "Sono stati attribuiti i seguenti segnali distintivi per comunicare con Bordeaux: Perla 21N - G78; Ferraris 18F - D92; Guglielmotti 29W - N94; Archimede 35A - L77". Infine, alle 19.18 del 5 marzo 1941 partiva il seguente terzo messaggio: "Seguito precedente messaggio delle 14.41 del 1° marzo. E' stato ordinato ai sommergibili di Massaua di partire subito dopo il Perla ad un giorno di intervallo, transitando possibilmente ad occidente di Madagascar e a circa 200 miglia al largo del Capo di Buona Speranza. Una seconda nave di rifornimento sarà in posizione durante



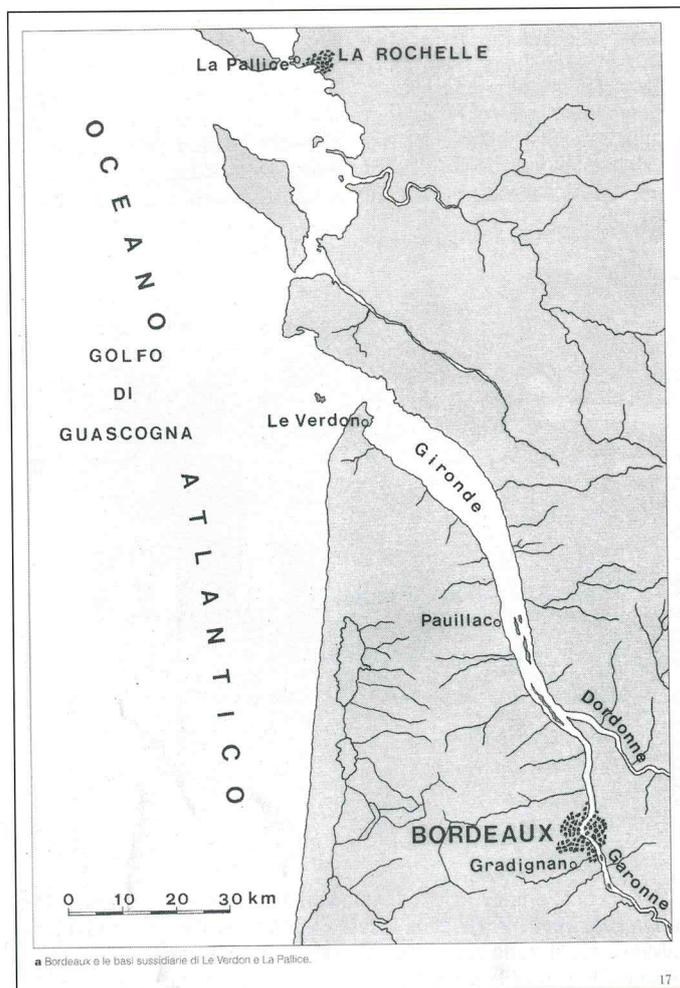
le ore diurne tra il 10 e il 14 aprile compreso". Fortunatamente, nonostante queste dettagliate e preziose informazioni, i britannici non riuscirono a intercettare nessuno dei quattro battelli. Prima della felice conclusione di questa gloriosa impresa il sommergibile Perla aveva, però, sperimentato i giorni difficili dell'insuccesso e della tragedia. Pur essendo un battello poco adatto ad operare nei climi estremi del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano, il Perla era stato dislocato nella base di Massaua con il compito di pattugliare il tratto di mare tra l'Eritrea e la costa yemenita, dove si trovava l'importante base aeronavale britannica di Aden. Il 19 giugno 1940 il Perla, al comando del tenente di vascello Mario Pouchain, salpò per effettuare una missione offensiva nel golfo di Tagiura, al largo di Ras el Bir. Già ad inizio missione, non appena il sommergibile si immerse per proseguire in navigazione occulta, l'impianto di condizionamento dell'aria cominciò a non funzionare, la temperatura all'interno del battello salì fin oltre i 50° e si verificarono malori fra il personale per colpi di calore. Il tentativo di riparare l'impianto di condizionamento provocò la fuoriuscita del cloruro di metile, un gas altamente tossico che lentamente aggredì il personale. La missione proseguì e gli intossicati da cloruro di metile crebbero di numero e gravità. Ed ecco come la commissione d'inchiesta descrive la situazione drammatica, prossima alla tragedia, verificatasi a bordo del Perla in missione di guerra: "Nella mattinata del 22 gli ammalati abbastanza gravi, dei quali alcuni danno segni di alienazione mentale, sono già saliti a dieci ed il tenente di vascello Simoncini (comandante in seconda), pur prodigando ogni cura ai malati, dà saltuariamente segno di non essere completamente in sé perché pronuncia frasi sconnesse. Al tramonto il sommergibile emerge e dirige per la zona di agguato prevista dall'ordine di operazioni. La sera del 22 alcuni ammalati danno segni manifesti rumorosi di completa pazzia: un marinaio completamente nudo con due elmetti in testa, valigia in mano ed abiti del comandante sotto il braccio, strepita perché vuole andare a terra; un altro ancora si infila nella cuccetta dell'ufficiale in seconda; un altro ancora tenta di eseguire delle manovre di allagamento e si è costretti a legarlo. Un elettricista canta a squarciagola ed intavola discorsi immaginari con la fidanzata, altri sono presi da allucinazioni e riconoscono nei macchinari di bordo immaginarie bestie feroci. Tutti i



malati, più o meno, si ribellano alle cure". In queste condizioni drammatiche, il giorno 23, provvidenzialmente giunse l'ordine di interrompere la missione e rientrare alla base da parte del comando di Massaua, che aveva saputo della fine del Macallè a causa del cloruro di metile e che aveva

registrato il rientro del Ferraris con l'equipaggio semiavvelenato sempre dal cloruro di metile. Ma mentre il battello riattraversava, nella notte del 24, lo stretto di Bab el Mandeb e dirigeva per il rientro la situazione precipitò: gli intossicati si aggravarono, l'ufficiale in seconda impazzì del tutto ed an-

che il comandante Pouchain cominciò a star male. Il giorno 25 la temperatura interna del battello raggiunse i 64 gradi e fu necessario riemergere ancor prima del tramonto per ricaricare le batterie e dare aria ai locali. Il giorno 26 la situazione si aggravò ulteriormente ed il sommergibile, che trascorreva le ore diurne in immersione, emerse con anticipo ancora maggiore sull'oscurità. In questa fase estremamente critica, poiché i guai non vengono mai da soli, il Perla fu attaccato da un cacciatorpediniere nemico; di nuovo si immerse e si posò su un fondale di appena 24 metri, subendo per un paio d'ore un lancio di bombe di profondità, che provocarono vari danni. Allontanatosi il cacciatorpediniere, il sommergibile tornò in superficie e tentò di riprendere la rotta del rientro, ma proprio nell'effettuare la manovra si ritrovò incagliato su un basso fondale a poche miglia da Sciab Sciacb, mentre buona parte dell'equipaggio era ormai in stato di incoscienza. Su quel momento critico la commissione d'inchiesta così scrisse nella sua relazione: "Subito dopo l'incaglio appare evidente che lo Stato Maggiore e l'equipaggio abbiano subito un collasso fisico e psichico. La maggior parte della gente, e in special modo gli ufficiali, hanno passato la notte in stato di completa incoscienza". Giunta a Massaua la notizia dell'incidente e delle precarie condizioni di efficienza del battello e dell'equipaggio, scattarono i soccorsi, ma nel frattempo il caccia britannico Kingston raggiunse e prese sotto tiro il Perla, che cercò di difendersi con il cannone, inceppatosi però dopo qualche colpo. Il comandante Pouchain, pur





EQUIPAGGIO DEL PERLA DA MASSAUA A BORDEAUX

Comandante	Tenente di vascello	NAPP BRUNO	Sottocapo silurista	MENGA ORAZIO
Ufficiale in seconda	Sottotenente di vascello	MANNICCI SANTE	Sottocapo nocchiere	D'ALESSANDRO ANDREA
Ufficiale di rotta	Guardiamarina	SANDRONI ELIO	Sottocapo cannoniere	DE MARIA ANTONIO
Ufficiale armi	Guardiamarina	GALLO BIAGIO	Sottocapo radiotelegrafista	FERRANDO GIOBATTÀ
Direttore macchina	Capitano genio navale	CONTESSI MARIO	Sottocapo silurista	MORETTI GEROLAMO
Sottordine direttore	Tenente genio navale	BACCHINI LEO	Sottocapo elettricista	SANNAZZARO CESARE
Capo meccanico	di 3a classe	VILLA GIUSEPPE	Sottocapo elettricista	TREVISAN VALENTINO
Capo elettricista	di 2a classe	GAULE GIACOMO	Marinaio	BERNABE' BENITO
Capo silurista	di 3a classe	ALBIERO LUIGI	Marinaio	TRIANNI PAOLO
2° Capo meccanico		RASCIO MICHELE	Marinaio	DISOTTO FRANCESCO
2° Capo elettricista		RASTELLI ALBERTO	Motorista navale	MASOTTI RICCARDO
2° Capo elettricista		MILESI GIULIO	Motorista navale	MOLLONE MARIO
2° Capo radiotelegrafista		VISCUSO LUCIANO	Motorista navale	MODICA SALVATORE
2° Capo meccanico		CANETTI EUGENIO	Motorista navale	NERI MARIO
2° Capo silurista		LEONE RAFFAELE	Silurista	MENDIZZA GIUSEPPE
2° Capo motorista navale		BUONO RAFFAELE	Cannoniere	MANTOVANI ROLANDO
Sergente radiotelegrafista		FAMA' CARMELO	Elettricista	DELIZIA GINO
Sergente nocchiere		TORCHIA REGINALDO	Infermiere	GUANTONI PAOLO
Sottocapo segnalatore		AMBIORIGI ANTONIO	Sottocapo furiere	FERRAILO LAERTE
			Sergente furiere	DOMINICI GIOVANNI
				CALABRO' FILIPPO



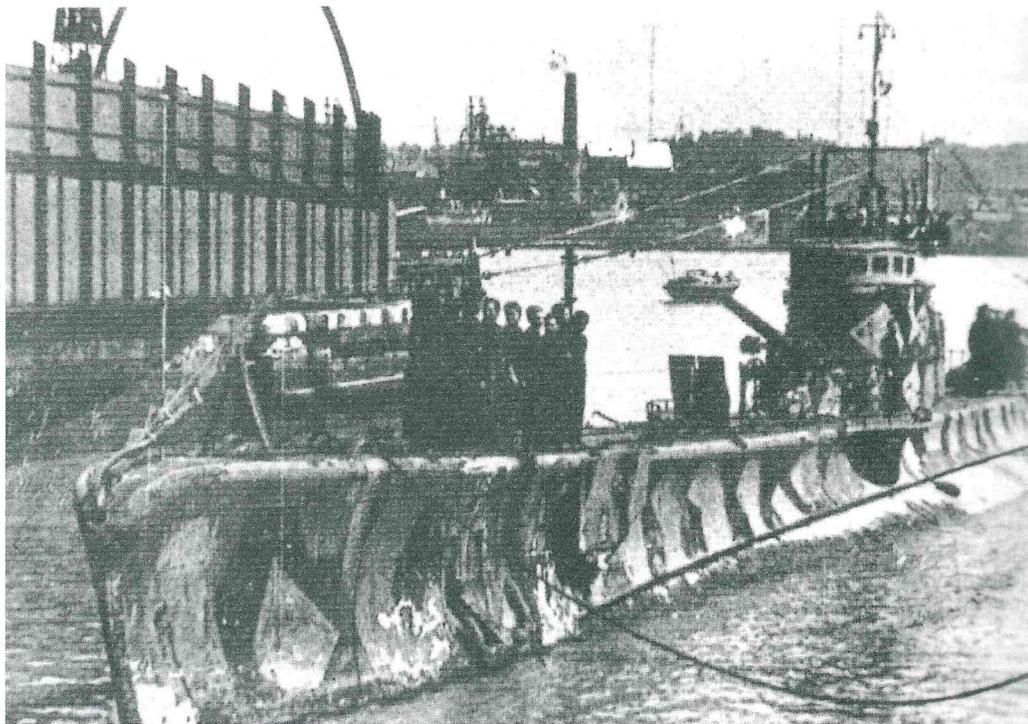
In alto (a sinistra): Sandroni, a sinistra, a bordo del Perla durante il periplo dell'Africa insieme al comandante, tenente di vascello Bruno Napp. In alto (a destra): la nave corsara tedesca Northmark rifornisce nell'Atlantico meridionale il Ferraris così come avvenne per il Perla sul punto "B". Qui sopra: l'equipaggio del Perla schierato sulla banchina della base atlantica di Bordeaux (Betasom) subito dopo l'arrivo il 22 maggio del 1941.

Bibliografia

- Elio Andò, Betasom, Italia Editrice, Roma, 1997.
- Erminio Bagnasco, I sommergibili della seconda guerra mondiale, Ermanno Albertelli Editore, Parma, 1973.
- Erminio Bagnasco-Achille Rastelli, Sommergibili in guerra, Albertelli, Parma 1989.
- Giorgio Giorgerini, Uomini sul fondo, Mondadori, Milano, 1994.
- Teucle Meneghini, Cento sommergibili non sono tornati, C.E.N., Roma, 1958.
- Patrizio Rapalino-Giuseppe Schivardi, Odissea di un sommergibilista, Mursia, Milano, 2008.
- Alberto Santoni, Il vero traditore, Mursia, Milano, 1981.
- Alessandro Turrini, Sommergibili Italiani, Stato Maggiore Marina, Roma, 1990.
- Ufficio Storico della Marina Militare, I sommergibili negli oceani, Roma, 1976.

nelle gravi condizioni psico-fisiche, riuscì ad ordinare la distruzione dei documenti segreti e l'abbandono della nave, rimanendo egli a bordo insieme al guardiamarina Biagio Gallo e al marinaio elettricista Arduino Forgiarini, che rifiutò di lasciare il suo comandante. Una cannonata del Kingston colpì in pieno il Perla ed il bravo Forgiarini, al quale la Regia Marina volle poi attribuire la MOVV. Fortunatamente sopraggiunsero dei bombardieri italiani che attaccarono l'unità nemica obbligandola a ritirarsi. L'equipaggio, che in buona parte era riuscito a rifugiarsi sulla costa, fu poi ritrovato e recuperato nei giorni 28 e 30 dal cacciatorpediniere Daniele Manin e dalla spedizione di soccorso partita da Massaia. Mancavano però all'appello il tenente di vascello Simoncini, l'elettricista Forgiarini ed almeno altri 15 uomini. Ed anche il battello nei giorni successivi fu recuperato e rimorchiato

fino alla base-sommergibili di Massaua, dove giunse il 20 luglio, da un gruppo di emergenza guidato dal comandante del Gruppo sommergibili di Massaua, capitano di fregata Spagone. Tornato a Massaua il Perla iniziò i lavori di riparazione e non tornò più operativo sino al 1° marzo 1941, data della partenza dall'Eritrea per Betasom-Bordeaux con il nuovo comandante Bruno Napp, già valoroso ufficiale in seconda dello sfortunato sommergibile Macallé. Portata, dunque, a compimento la lunghissima navigazione da Massaua a Bordeaux (1° marzo-20 maggio 1941), che aveva messo a severissima prova il materiale e il personale, il Perla fu rinviato nel Mediterraneo dopo un turno di radicali lavori durato quattro mesi: manutenzione completa dei motori e degli apparati ausiliari, riduzione strutturale della torretta e modifi-



Qui sopra: Betasom, 20 maggio 1941. Il Perla entra nelle chiuse di bacino. A lato: il tenente di vascello Bruno Napp, comandante del Perla, viene complimentato dall'ammiraglio Parona all'arrivo nella base atlantica. In basso (a sinistra): Arena di Pola, 10 giugno 1942. Il sottotenente di vascello Sandroni viene decorato con la medaglia d'argento al valor militare per il salvataggio dell'equipaggio del sommergibile Macallé. In basso (a destra): l'equipaggio del Macallé in convalescenza a Embat Kalla (Asmara) il 26 giugno 1940. Elio Sandroni è al centro in piedi.

po aver forzato felicemente lo Stretto di Gibilterra, nonostante il forte contrasto delle imprevedibili correnti e i ripetuti attacchi con bombe di profondità da parte di unità cacci sommergibili britanniche. Dopo due anni il ritorno a casa: cominciava ora per il valoroso Perla la durissima guerra del Mediterraneo, nel quale porterà a termine ancora otto missioni, navigando per altre 7.000 miglia. Il 9

luglio 1942, mentre agli ordini del comandante Ventura operava in una zona di mare al largo di Beirut, avvistò e attaccò con il lancio di due siluri la corvetta britannica Hyacinth. Mancato il bersaglio, che aveva prontamente manovrato, il Perla dovette subire la reazione intensa e precisa dell'unità nemica, che lo danneggiò gravemente e lo costrinse a venire in superficie nel tentativo di autoaffondarsi dopo aver messo in salvo l'equipaggio. Ma qualcosa non funzionò nei meccanismi di autoaffondamento ed il glorioso Perla venne abbordato dalla corvetta inglese, che lo catturò e lo rimorchiò nel porto di Beirut. Incorporato nella Royal Navy e ribattezzato P.712, venne poi ceduto nel 1943 alla Marina greca, per la quale solcò ancora il Mediterraneo con il nome di Matrozos, almeno sino al 1947. Non erano riusciti ad affondarlo né i nemici, né... gli amici!

Dino Di Summa

