

Andrea Tirondola

LA NOTTE DI ALESSANDRIA, 18 dicembre 1941

---

[Tratto da "Mediterraneo e oltre" di E. Cernuschi e A. Tirondola]

## 3 dicembre 1941, inizia l'operazione GA3, conto alla rovescia per l'Impresa di Alessandria

*9 dicembre 1941, il sommergibile Scirè raggiunge Lero. L'impresa di Alessandria si avvicina*

Dopo la partenza, il 3 dicembre 1941, "la navigazione dello Scirè, compiuta interamente in superficie per rispettare l'appuntamento con la luna, non fu priva d'imprevisti. Il 5 dicembre, a largo di Taormina, le vedette del battello avvistarono un sommergibile nemico ma la navigazione proseguì regolarmente, avendo ricevuto l'ordine di non attaccare.

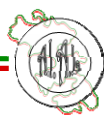
Il 7 dicembre un'avaria al motore: il compressore del motore di sinistra cessò di funzionare senza che, nonostante gli sforzi del personale, si riuscisse a farlo ripartire. L'8 dicembre lo Scirè fu avvistato al largo di Creta, da un aereo inglese il quale, pur avendo notato strani cassoni collocati in coperta (cilindri-contenitori dei "Maiali", Siluri a Lenta Corsa - SLC), non si insospettì, l'equipaggio, infatti, riunito nella falsa torre del battello, aveva trasmesso il segnale di riconoscimento del giorno, salutandolo il velivolo.

La sera del 9 dicembre il sommergibile ormeggiava all'interno della munita baia di Porto Lago, principale porto dell'isola di Lero e punto di partenza ideale per la missione contro Alessandria d'Egitto. Il Comandante, capitano di corvetta Borghese poté contare sull'assistenza del V° Gruppo Sommergibili di stanza in quella base e del comandante militare dell'isola, il collega sommergibilista, capitano di vascello Aldo Cocchia. I cassoni dello Scirè furono nascosti, al riparo da occhi indiscreti, con lunghi teloni provvedendo, oltre a verificare l'efficienza dei SLC, a riparare l'avaria al motore di sinistra. Il comandante Borghese stabilì, inoltre, collegamenti radiotelegrafici col Comando Marina del Pireo (MARISUDEST) dove lavorava, dal 9 dicembre, il capitano di fregata Ernesto Forza, sotto copertura di circostanza. Nel contempo aveva luogo il trasferimento dei dieci incursori che raggiunsero in aereo la base di Lero, ricongiungendosi all'equipaggio dello Scirè. Partiti in aereo da Ciampino il 10 dicembre gli uomini giunsero il giorno dopo a Rodi. Di lì presero il mare a bordo di una torpediniera, alla volta di Porto Lago, dove arrivarono alle 02.00 del 12 dicembre".

Con l'imbarco degli incursori e il rifornimento di materiali e viveri a bordo dello Scirè tutto è ormai pronto per la partenza verso Alessandria e l'inizio della fase esecutiva della missione GA3. L'appuntamento con la storia si avvicina.

Questo il rapporto sulla missione GA3 di Borghese, dal 3 al 29 dicembre, tratto dal libro "Lo Scirè. Un sommergibile... un uomo..." di Luciano Ridolfi:

- 1941: Scopo dell'uscita: forzamento del porto militare nemico di Alessandria con mezzi d'assalto.



# VIRGILIO SPIGAI: LERO, LA BATTAGLIA PER IL DODECANESO

ATRIO DELLA SCUOLA ELEMENTARE, LAKKI - 11.09.2017

---

- 5 dic. 1941, ore 15.46: immersione d'assetto fra Stromboli e Rosocolmo; ore 16.12: emersione; ore 18.10: dal semaforo di Capo Peloro si ha la seguente nota trasmessa in chiaro con Donath: Smg. Scirè da Marina Messina - In prossimità porto Messina fermate perché motoscafo attraccherà per consegnarvi plico contenente informazioni importanti (alt); ore 21.10: circa al traverso di Taormina, a distanza di mg. 6, avvistato Smg. che si ritiene nemico. Ai segnali di riconoscimento risponde con radi lampi bianchi. Avendo ordine di non attaccare Smg. prendo direttamente rotta per il punto n. I dell'ordine di trasferimento. ore 21.20: il Smg. nemico prende rotta parallela alla mia, distanza=500. Notte lunga e chiara e si naviga di conserva fino alle 22.10: il Smg. nemico inverte la rotta e torna al suo punto di partenza sotto a Taormina; ore 23.30: do il segnale di scoperta Smg. nemico.
- 6 dic. 1941: durante la mattinata si rilevano in mare numerosi relitti di unità affondate, molti fusti di benzina e travi in legno, parti di navi e cinture di salvataggio. ore 13.25: per avaria al compressore del M.T. di Sn. Questo viene fermato. Si procede alla riparazione.
- 7 dic. 1941, ore 08.30: risultati vani tutti i tentativi di riparare l'avaria. Ore 11,45: avvistamento aereo non identificato quota 500; ore 12.55: avvistamento aereo nazionale quota 1.500.
- 8 dic. 1941, ore 06.20: avvistamento sottocosta di Creta di un incendio a circa 25 mg; ore 09.30: avvistamento aereo germanico quota 1.000; ore 10.35: avvistamento aereo germanico HE 101, scambio segnali di riconoscimento; ore 10.50: avvistamento aereo non identificato, si fa il segnale di riconoscimento.
- 9 dic. 1941, ore 09.00: sul punto di Parassonisti, durante la giornata, si avvistano vari aerei nazionali; ore 19.15: sul punto A di Lero; ore 21.00: ormeggio banchina Smg. di Portogallo.
- 10 dic. 1941, ore 09.45: do notizia mio arrivo a ufficiale superiore Atene. I cilindri del Smg. vengono nascosti sotto cappe e sferzi per la tutela del segreto. Altro Smg. del V° Gruppo viene egualmente mascherato per sembrare ai lavori come lo Scirè. Procedo a organizzare il servizio Radiotelegrafico appoggiandomi alla stazione radio di Lero alla quale viene fatto disimpegnare il servizio di ascolto su Marisudest. Ricevo ogni appoggio da parte di Marina Lero. Si procede senz'altro al lavoro di smontaggio del compressore del M.T. di Sn. e si sostituiscono i pezzi avariati (biella e asta) con altri analoghi secondo gli ordini ricevuti sbarco l'archivio segreto presso il V° Grupsom. Per motivi di dosaggio e, per tema di avere inconvenienti miscelando nafta di qualità diversa, rinuncio al rifornimento a Lero".

## **14 dicembre 1941, con gli incursori a bordo il sommergibile Scirè fa rotta Sud. Tutto pronto per l'impresa di Alessandria**

*Inizia la fase operativa della missione GA3, una delle pagine più gloriose della storia della Marina Militare*

Dopo la navigazione da La Spezia a Lero, il rifornimento e le riparazioni nell'isola greca, il comandante del sommergibile Scirè, capitano di corvetta Junio Valerio Borghese era impaziente di salpare per raggiungere Alessandria d'Egitto e far partire la fase operativa dell'azione.



# VIRGILIO SPIGAI: LERO, LA BATTAGLIA PER IL DODECANESO

ATRIO DELLA SCUOLA ELEMENTARE, LAKKI - 11.09.2017

---

A Lero, poche ore prima della partenza salirono a bordo del sommergibile i 10 incursori, che avrebbero dovuto condurre i maiali. Lo Scirè ne imbarcava 3, contenuti in cilindri metallici posti sulla coperta del battello (scopri di più sui Siluri a Lenta Corsa - maiali).

Pochi minuti dopo l'imbarco degli incursori lo Scirè lasciava gli ormeggi. La navigazione, questa volta, doveva essere il più possibile occulta, emergendo soltanto di notte per ricaricare gli accumulatori, rigenerare l'aria e fare le osservazioni astronomiche per calcolare il punto nave. Nel frattempo gli incursori della X MAS riposavano, in vista della missione. Il mattino del 16, giunto a circa 30 miglia a nord di Alessandria, il comandante Borghese decise di rimandare l'azione di 24 ore. La nuova data fu imposta sia dalle condizioni del mare sia dalla perdurante assenza di informazioni sulla presenza in porto degli obiettivi.

Possiamo cogliere dalle parole dello stesso Borghese, riportate sul diario di bordo, i passaggi salienti della navigazione che precede l'impresa di Alessandria (tratto da "Lo Scirè, un sommergibile... un uomo...", di Luciano Ridolfi).

- 14 dicembre 1941

- 07.00: gli operatori della X MAS imbarcavano sullo Scirè: T.V. Luigi De La Penne e Capo Pal. 3<sup>^</sup> Emilio Bianchi (equipaggio SLC n° 221); Cap. A.N. Vincenzo Martellotta e 2° C° Pal. Mario Marino (equipaggio SLC n° 222); Cap. G.N. Antonio Marcegaglia e Pal. Spartaco Schergat (equipaggio SLC 223); 1° equipaggio di riserva: Ten. D.M. Luigi Feltrinelli e Pal. Armando Favale; 2° equipaggio di riserva: S.T. medico Giorgio Spaccarelli e S.C. Pal. Armando Memoli;
- 07.20: mollo ed esco dal porto.

- 14-15 dicembre: navigazione in superficie e in immersione, calcolo coordinate attraverso osservazione astronomica.

- 16 dicembre 1941

- 01.30: per non sottoporre a eccessivo tormento il materiale e soprattutto il personale operatore, a causa delle cattive condizioni del mare prendo immersione;
- 06.05: emersione per osservazione astronomiche
- 06.25: immersione per navigazione occulta. In seguito al mare grosso e alla mancanza di notizie precise sulla consistenza delle unità nemiche in porto decido di rimandare di 24 ore l'azione, posticipandola dalla notte fra il 17 e il 18, alla notte fra il 18 e il 19 dicembre 1941;

- 17 dicembre

- 05.05: emersione, osservazione astronomica. Viste le condizioni metereologiche favorevoli decido l'azione per la sera del 18 dicembre 1941 sperando ricevere, frattanto, informazioni precise sulla presenza di navi in porto;
- 06,06: immersione;
- 06,16: lontane esplosioni;
- 07,20: agli idrofoni motori a scoppio;
- 13,20: due serie di quattro esplosioni lontane;
- 14,00: inizio navigazione di avvicinamento;
- 18,00: emersione, carica;
- 19.06: telegramma da Atene mi da conferma presenza 2 obiettivi in porto Alessandria;



# VIRGILIO SPIGAI: L'ERO, LA BATTAGLIA PER IL DODECANESO

ATRIO DELLA SCUOLA ELEMENTARE, LAKKI - 11.09.2017

---

- 19,30: all'orizzonte proiettili traccianti, ammesso che provengano da Alessandria confermano la mia giusta posizione.

## Il grande giorno dell'impresa di Alessandria: 18 dicembre 1941

*Gli incursori a bordo degli SLC entrano in piena notte nel porto d'Alessandria e colpiscono le navi nemiche*

Finalmente, la sera del 17, il comandante Ernesto Forza trasmise allo Scirè l'atteso messaggio: "Presenza accertata due navi da battaglia in posto ormeggio n. 57 et 61 (alt) Gli aerei eseguiranno azioni offensive senza illuminazione dalle 21.30 alle 22.30 questa sera 17 dicembre".

Il comandante Junio Valerio Borghese ordinò rotta sud, prora 180°, caricate al massimo aria ed energia elettrica, si immerse, alle 02.15 del 18 dicembre, fino a quota 60 metri, per evitare gli sbarramenti minati inglesi.

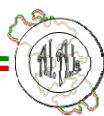
Nel frattempo il comando in capo della Mediterranean Fleet diramò un messaggio di allerta per il pericolo di incursioni aeree o mezzi d'assalto. La principale forma di difesa attiva si basava, come avveniva ormai da mesi, sul lancio periodico di cariche anti uomo da 5 libbre lanciate dalle navi in pattugliamento nella rada e all'esterno dello sbarramento mobile.

14.00: lo Scirè navigava a quota profonda su un fondale inferiore a 100 m. Borghese decise di avvicinarsi ulteriormente all'obiettivo per agevolare il più possibile l'azione degli incursori ai quali erano già stati assegnati gli obiettivi. La coppia Luigi Durand de La Penne - Emilio Bianchi avrebbe attaccato la nave da battaglia al posto di ormeggio n.57, Antonio Marcegaglia - Spartaco Schergat quella al posto n.61. Vincenzo Martellotta e Mario Marino avrebbero dovuto attaccare, se fosse stata presente - cosa della quale nessuno era sicuro in verità - una portaerei, in caso contrario, tralasciando qualsiasi altro bersaglio, i due avrebbero dovuto minare una grossa petroliera carica nella speranza, come già accaduto a Gibilterra, che un incendio arrivasse a coinvolgere l'area portuale e le navi all'ormeggio.

18.40: un'esplorazione periscopica confermava la posizione del battello, su un fondale di 17 m, perfettamente in rotta, a sole 1,3 miglia dal porto di Alessandria. Il tempo era bello e senza vento e Borghese aveva confermato, come già in precedenti azioni di guerra, di possedere straordinarie doti manovrando sempre con estrema precisione la sua unità nella difficile navigazione in immersione.

20.47: dopo una breve osservazione al periscopio Borghese portò il battello in affioramento. Il portello della falsa torre fu aperto. Agli operatori di riserva Giorgio Spaccarelli e Luigi Feltrinelli spettava il compito di dare assistenza in acqua ai colleghi e predisporre un cavo di collegamento fra i tre SLC (Siluri a Lenta Corsa) per navigare insieme. Lo Scirè si posò lentamente sul fondo per estrarre i mezzi d'assalto dai cilindri contenitori. Tutto regolare salvo che per l'SLC 223 che a causa di un difetto di costruzione al portello del cassone tardò ad aprirsi tanto che, nonostante gli sforzi di Martellotta e Marino, non si apriva più di 30°. I due chiesero aiuto al sottotenente Spaccarelli e insieme aprirono il portello quel tanto che bastava per estrarre il mezzo d'assalto.

Le tre coppie di incursori iniziarono subito l'avvicinamento al porto, navigando insieme. La navigazione procedette in superficie o, meglio, in affioramento, con un assetto leggermente appoppato, in modo che l'ufficiale al comando di ciascun SLC



# VIRGILIO SPIGAI: L'ERO, LA BATTAGLIA PER IL DODECANESO

ATRIO DELLA SCUOLA ELEMENTARE, LAKKI - 11.09.2017

---

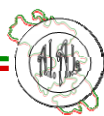
rimanesse, a prora, con la testa fuor d'acqua, potendo così vedere intorno a sé. Questa procedura assicurava il vantaggio di respirare liberamente per contro il secondo operatore rimaneva completamente immerso ricorrendo, di conseguenza, all'autorespiratore.

Dopo aver superato senza difficoltà uno sbarramento minato i tre SLC arrivarono a circa 500 m dalla diga del porto militare; gli equipaggi si fermarono per qualche istante per rifocillarsi, prima dell'attacco finale. Da quel momento le loro strade si sarebbero separate. Nel frattempo, alle 21.28 lo Scirè affiorava per recuperare Feltrinelli e Spaccarelli. Quest'ultimo era svenuto per lo sforzo sostenuto per aprire il portello bloccato. Soccorso da Armando Favale e Armando Memoli, membri del secondo equipaggio di riserva, giunse a bordo con gravi sintomi di asfissia e solo dopo due ore di rianimazione riprese i sensi.

I mezzi d'assalto si addentrarono nelle acque del porto, alla ricerca dei propri bersagli. La coppia de La Penne-Bianchi si avvicinò alla corazzata Valiant, superando, con qualche difficoltà, lo sbarramento reti a protezione di quella grande unità, per poi immergersi diretta verso il centro nave, sul lato sinistro. Dopo pochi minuti la prua del "maiale" impattò contro la carena della corazzata. Come convenuto, Emilio Bianchi iniziò, nel buio più assoluto, a cercare a tentoni l'aletta di rollio cui agganciare la cima per fissare la carica mentre il mezzo d'assalto, disposto parallelamente alla Valiant, procedeva lentamente, per una ventina di metri, verso la prua del bersaglio. Ogni tentativo di trovare l'aletta fu, però, vano, fino a quando il motore dello SLC si fermò improvvisamente, per un'avaria. Il maiale rimase inerte su un fondale di 13 m, vicino alla torre A della corazzata. Dopo avere fatto verificare a Bianchi che le eliche fossero intatte e libere da intralci, de La Penne effettuò una rapida ricognizione in superficie utilizzando l'"ascensore", un cavetto collegato al mezzo d'assalto da percorrere a ritroso, tipo "filo d'Arianna", per ritrovarlo, nell'oscurità più completa. Al ritorno dell'ufficiale Bianchi iniziò a sentirsi male per gli sforzi e un probabile guasto al suo autorespiratore.

Si decise quindi di salire in superficie col medesimo sistema ma, in questa fase, perse definitivamente i sensi. Riavutosi, poco dopo essere riemerso, respirando finalmente aria fresca, l'operatore si trovò supino, a circa 4 m dalla nave, illuminato da un proiettore e con marinai inglesi che gli rivolgevano, dalla coperta, frasi incomprensibili con l'evidente tono di domanda. Non rispose e raggiunse a nuoto una boa d'ormeggio sul lato dritto, a prua della corazzata. Nel frattempo, rimasto solo e conscio del fatto che il suo "maiale" non si trovava sotto la carena del Valiant, ma leggermente scostato dalla nave, de La Penne, come già Gino Birindelli un anno prima, pensò di trascinare in qualsiasi modo il pesante mezzo verso l'unità nemica fino a quando, esausto e al limite anch'egli del collasso, avviò le spolette della carica e risalì in superficie.

Subito individuato dai proiettori di bordo e fatto segno di raffiche di mitra a scopo intimidatorio, de La Penne raggiunse Bianchi sulla boa. I due incursori furono presi a bordo di una motobarca e portati sul Valiant. Dopo una prima, sommaria perquisizione furono interrogati, invano, da un ufficiale che parlava l'italiano, il sub-lieutenant Nowson del Queen Elizabeth, chiamato apposta a bordo della nave gemella. Gli incursori italiani furono quindi trasferiti a terra, a Ras el Tin, nei locali del Naval Intelligence Centre, in compagnia di Nowson e dello stesso Captain Charles Morgan, comandante del Valiant. Interrogati separatamente dal maggiore dei Royal Marines Humphrey Quill e nonostante fosse stata minacciata un'immediata



# VIRGILIO SPIGAI: L'ERO, LA BATTAGLIA PER IL DODECANESO

ATRIO DELLA SCUOLA ELEMENTARE, LAKKI - 11.09.2017

---

fucilazione a scopo intimidatorio, de La Penne e Bianchi non parlarono. L'ammiraglio Andrew Cunningham, informato, nel frattempo, dell'avvenuta cattura di due uomini e del loro silenzio, ordinò che gli italiani fossero riportati a bordo e rinchiusi in locali sottocoperta.

L'intenzione, come avrebbe scritto, in seguito, lo stesso comandante della Mediterranean Fleet era di indurli a parlare. Ricondotti a bordo e inutilmente interrogati, una volta di più i due incursori furono condotti sottocoperta nei depositi collocati fra le due torri prodriere.

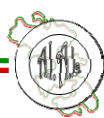
05.45: de La Penne chiese di conferire col comandante della Nave. Lo informò, quindi, che di lì a poco ci sarebbero state delle esplosioni. Al suo rinnovato rifiuto di aggiungere altro e, in primis, di rivelare dove era collocata la carica, Charles Morgan lo fece ricondurre sottocoperta. Il comandante inglese aveva ordinato di passare un cavo sotto lo scafo per individuare l'esplosivo, ma si era trattato di una ricerca senza risultato, dato che il "maiale" era poggiato sul fondo. Mentre l'equipaggio della corazzata veniva radunato, per misura precauzionale e, in fondo, senza crederci troppo, in coperta a poppa, fu ordinata la chiusura della portelleria stagna. Negli stessi minuti Bianchi veniva condotto in un quadrato.

06.06: è l'ora dell'esplosione, definita in seguito da Bianchi "apocalittica, come il tuono di un vulcano, seguita da una vibrazione intensa, sismica, di pochi attimi. Poi un cupo silenzio interrotto a breve da voci concitate del personale di bordo". Mentre la nave incominciava subito a sbandare visibilmente sulla sinistra, Bianchi, rimasto incolume, poté raggiungere senza difficoltà la coperta. De la Penne, rimasto ferito a un ginocchio e alla testa, riuscì ad aprire il portello del locale dov'era rinchiuso e a salire in coperta.

Nel frattempo, alle 05.47, avveniva l'esplosione della carica collocata da Martellotta e Marino sotto la Sagona; anch'essa fu udita distintamente a bordo del Valiant. Dalla coperta della corazzata, prima di essere condotti a terra verso la prigionia, de La Penne e Bianchi assistettero all'esplosione della carica collocata da Marcegaglia e Schergat sotto il Queen Elizabeth, il cui attacco fu condotto, in tutto e per tutto, da manuale.

Dopo essere entrati nel porto e avere superato senza difficoltà le reti poste intorno al loro obiettivo, i due operatori istriani si immersero fin sotto la carena della corazzata inglese, nave di bandiera dell'ammiraglio Cunningham. L'unico inconveniente ebbe luogo quando Schergat, dopo avere assicurato la cima di sostegno della testa esplosiva alle alette di rollio, notò che Marcegaglia si sentiva male. L'ufficiale terminò da solo l'operazione, attivando le spolette e risalendo in superficie col proprio secondo, riavutosi poco dopo.

Alle 04.30, dopo avere affondato il proprio SLC e gli autorespiratori, i due incursori raggiunsero, a nuoto, una spiaggetta, dove si tolsero le mute, nascondendole sotto alcuni sassi. Rimboccati le maniche e il colletto dell'uniforme da lavoro, pur indossando a ogni effetto un'uniforme italiana, cercarono di farsi passare, con un po' di buona volontà, per marinai francesi appartenenti alla squadra internata in quel porto sin dal luglio 1940. Proprio mentre si dirigevano verso la città nel tentativo di percorrere la prima tappa di un eventuale, non meno avventuroso, rimpatrio udirono distintamente, attorno alle 06.00, "uno scoppio abbastanza leggero". Era l'esplosione della loro carica, i cui devastanti effetti furono subito evidenti a de La Penne e Bianchi. Videro infatti il Queen Elizabeth sollevarsi ed eruttare dal fumaiolo pezzi di acciaio e nafta.



# VIRGILIO SPIGAI: LERO, LA BATTAGLIA PER IL DODECANESO

ATRIO DELLA SCUOLA ELEMENTARE, LAKKI - 11.09.2017

---

L'ammiraglio Cunningham in quel momento a bordo della propria nave di bandiera, scrisse, nelle proprie memorie: "Quand'ero a poppa dritta della Queen Elizabeth, vicino all'asta della bandiera, avvertii un forte rumore sordo e fui lanciato in aria per un metro e mezzo ma fui tanto fortunato da non cadere malamente. Vidi una grande colonna di fumo nero levarsi dal fumaiolo e un punto immediatamente a prora e compresi subito che la nave era stata gravemente danneggiata. Il Valiant aveva già la prora sott'acqua. La Queen Elizabeth sbandò fortemente sulla dritta."

Entrati nel Western Harbour, Martellotta e Marino cercarono di individuare la sperata portaerei all'ormeggio senza trovarla. Incominciarono quindi la ricerca del bersaglio alternativo. Diretto verso i posti di ormeggio delle petroliere Martellotta individuò una grossa cisterna carica, che stimò essere sulle 16.000 t, e decise di attaccarla. Nel frattempo, anch'egli fu colto da un forte mal di testa e da conati di vomito che gli impedirono di trattenere il boccaglio e, quindi, di immergersi. Giunti, navigando in superficie, sottobordo al bersaglio, la petroliera norvegese Sagona, Martellotta spiegò a Marino la situazione dandogli istruzioni per completare, da solo, la manovra d'attacco in immersione. Mentre il suo secondo assicurava la carica alla carena del bersaglio, Martellotta si avvide che si stava affiancando alla Sagona per l'ormeggio quella che, sulle prime, scambiò per una piccola petroliera. Era, invece, il cacciatorpediniere Jervis, entrato in porto alle ore 02.42 assieme alle altre unità della 14th Destroyer Flotilla, ormeggiatosi di controbordo per rifornirsi. Dopo avere seminato nel porto sei bombe incendiarie (poi rivelatesi inefficaci, come già a Gibilterra), i due operatori affondarono il mezzo d'assalto e raggiunsero a nuoto il molo carboni, si cambiarono avviandosi verso la città. Furono fermati e arrestati alla prima barriera. Ciò avveniva, secondo il rapporto della polizia, alle 05.45: due minuti dopo la loro carica esplodeva sotto la Sagona, danneggiando gravemente, come auspicato, anche il Jervis.

La Sagona ebbe la sezione poppiera distrutta e si posò sul fondo a seguito dell'allagamento della sala macchine. Non si constatarono però seri danni ai serbatoi e delle 12.000 t di carburante se ne sversò in mare solo una minima parte. La cisterna rimase nel porto alessandrino sino al termine della guerra, venendo utilizzata come deposito di carburante. L'esplosione della testa dell'SLC 223 danneggiò anche la prua del Jervis, il quale ne ebbe per un mese di lavori in bacino. L'esplosione della carica sotto la corazzata Valiant, anche se avvenuta sul fondale e non sotto la nave e sul fianco sinistro (fra le torri A e B), provocò l'allagamento di entrambi i depositi munizioni (cariche di lancio e teste) della torre A da 381 mm.

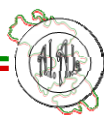
Nell'esplosione morirono otto marinai inglesi (quattro sottufficiali e altrettanti marinai fuochisti). I danni inferti alla Mediterranean Fleet ebbero, per gli uomini dei mezzi d'assalto e per l'intera Regia Marina, un significato morale ed etico di straordinario valore, che ripagava anni di sacrifici e sforzi silenziosi.

Ai sei operatori fu conferita la Medaglia d'Oro al valore militare, venendo inoltre promossi per merito di guerra. Al comandante Borghese, già insignito della massima decorazione al valore militare, fu conferita la croce di cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia, data la rilevanza strategica delle sue doti di comando.

Rapporto del comandante Borghese sulla 3° FASE (operativa): Lero-Alessandria-Lero

18 dicembre 1941 ore 02,15: fondale m. 400, presupponendo che da questo fondale possa avere inizio il campo minato, prendo l'immersione e mi tengo a quota 60.

Navigazione sulla batimetrica. Andatura silenziosa al minimo a giri sfasati. Procedo



# VIRGILIO SPIGAI: LERO, LA BATTAGLIA PER IL DODECANESO

ATRIO DELLA SCUOLA ELEMENTARE, LAKKI - 11.09.2017

---

- così per tutto il giorno compiendo frequenti rigenerazioni e riossigenazioni in modo da mantenere l'aria pura e fresca a beneficio degli operatori;
- 14.00: fondale diminuisce rapidamente sotto i 100 m. Tenuto presente che l'acqua è molto torbida, come si rileva al periscopio, e la necessità di far uscire gli operatori lasciando loro almeno 10 ore di buio assicurato, decido di proseguire nell'avvicinamento anche a quota bassa nelle ore diurne;
- 15.00: fondale m. 50, quota 35;
- 17.40: esplorazione periscopica, con l'osservazione della costa mi accorgo di essere perfettamente in rotta;
- 18.40: posa sul fondo a m. 17, inizio allagamento cilindri con acqua in assetto;
- 20.47: fondale m. 15, in affioramento apro portello torretta. Escono gli operatori e i due uomini di riserva: Ten. D.M. Feltrinelli e S.T. medico Spaccarelli; posa sul fondo;
- 21.28: al segnale convenuto, battuto sullo scafo, esco in affioramento per recupero operatori di riserva. Spaccarelli presenta gravissimi sintomi di asfissia, gli vengono immediatamente praticate le cure del caso (respirazione artificiale - inalazione ossigeno);
- 21.33: constatato subito che i cilindri poppieri sono rimasti coi portelli aperti, il che rende difficile la tenuta in quota e in assetto del sommergibile;
- 23.30: allontanatomi di qualche miglio dalla costa, decido di emergere per chiudere i cilindri poppieri;
- 23.34: rapida per avvistamento di un bengala sulla sinistra. A causa dei cilindri aperti il sommergibile prende un appiattimento di circa 50°, il che provoca, come in seguito verificato, lieve versamento di acido dalle batterie;
- 23.35: decido di riemergere (idrofoni negativi) e procedere al riassetto dell'acqua di rodaggio. Il faro di Ras-el-Tin è acceso. Luci varie sulla costa e numerosi bengala nella zona di mare antistante il porto di Alessandria. Deve esservi traffico di unità in entrata o in uscita e penso questo favorisca l'azione degli operatori. I cilindri poppieri non possono essere chiusi per avaria a uno dei portelloni. Decido pertanto di fissarli solidamente aperti e vario l'assetto in conseguenza (1 tonnellata di peso in più a poppa).
- 19 dicembre, ore 00.05: riordino l'assetto, riprendo in immersione la rotta di allontanamento. Ritengo dover mantenere l'immersione sia per non destare con l'eventuale scoperta, l'allarme nella piazza, il che comprometterebbe l'esito della missione degli SLC e la zona attraversata potrebbe essere minata;
- 01.00: dopo alcune ore di respirazione artificiale, il dottor Spaccarelli comincia a riprendere vita;
- 17.48: possibilità di fondale minato, emersione, dopo 39 ore; mare e vento calmi, carica, rotta di allontanamento;
- 18.21: do il segnale di eseguita missione che non viene ricevuto da Roma;
- dalle 18.45 alle 20.15: proiettori ad Alessandria;
- 22.30: in seguito all'avvistamento di alcuni razzi, immersione per ascolto idrofonico, turbine in zona;
- 20 dicembre ore 03.30: ripeto segnale eseguita missione;
- 16.35: emersione, si procede per le rotte di rientro;
- 22.17: trasmetto a Rodi richiesta mezzo per sbarco Sotto Tenente medico Spaccarelli a Capo Prassonisi. Il telegramma non viene ricevuto e non lo ripeto.
- 22.25: si riceve da Supermarina: "ricognizione fotografica fa ritenere colpite due navi da battaglia", entusiasmo;





# VIRGILIO SPIGAI: LERO, LA BATTAGLIA PER IL DODECANESO

ATRIO DELLA SCUOLA ELEMENTARE, LAKKI - 11.09.2017

---

22 dicembre ore 08.30: sul punto D di Rodi (Capo Frassonisi) non essendovi il mezzo richiesto procedo per Lero;  
19.00: ormeggiato alla banchina sommergibili di Portolago.

