NOTIZIARIO CSTN
CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA
www.cstn.it

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana
Porticciolo Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:
www.cstn.it - www.leganavale.it

NUMERO SPECIALE

SUPPLEMENTO AL NOTIZIARIO n° 54 febbraio 2017

RICORDI INDELEBILI

LUIGI DURAND de la PENNE

Per gentile concessione dell'Istituto Idrografico della Marina
riproduzione anastatica della pubblicazione F.C. 1119 del 1985

OPERAZIONE "G.A. 3"
DA SUPERMARINA: accertata presenza in porto due navi da battaglia.
probabile portaerei: ATTACCATE

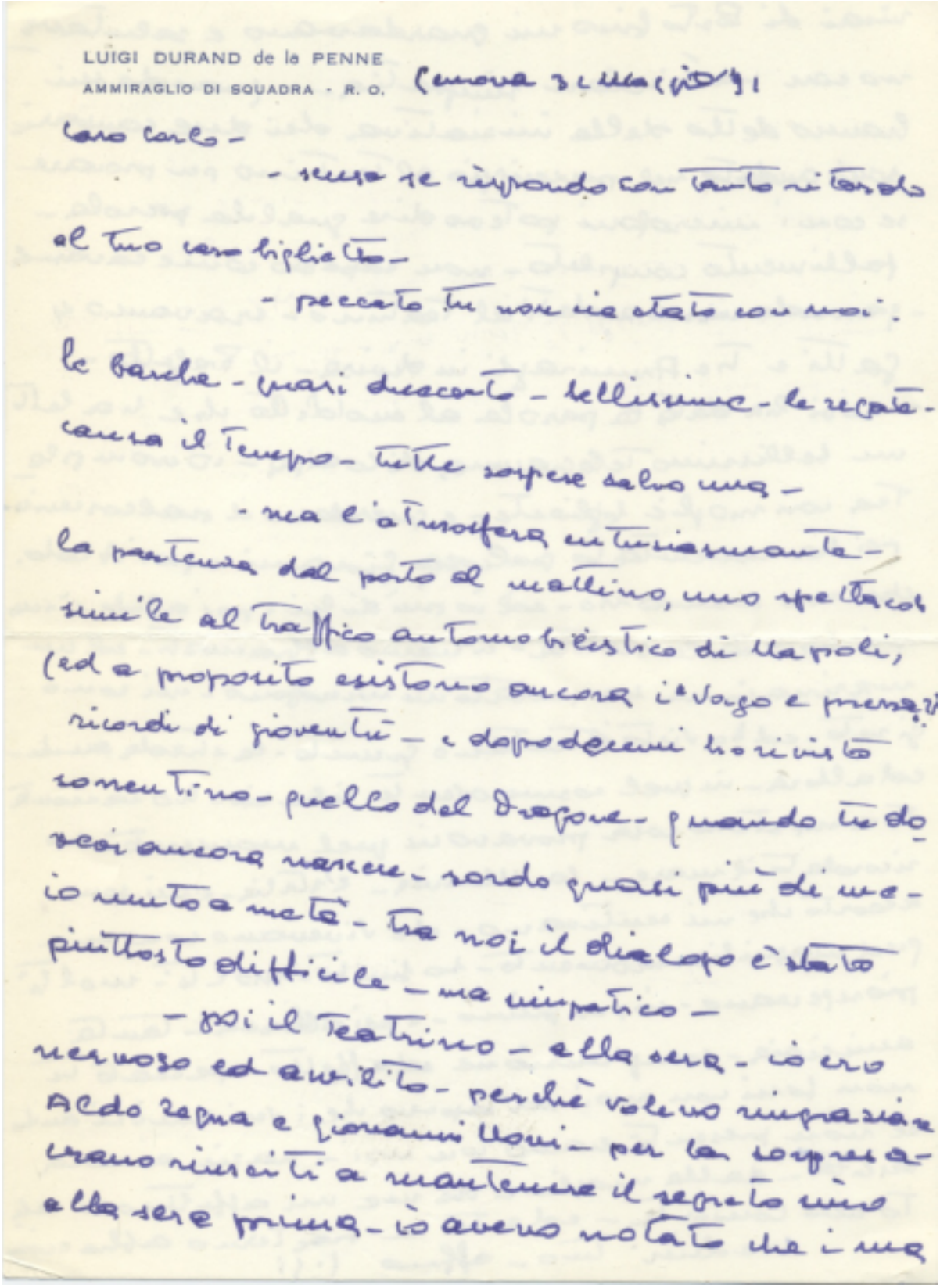
IN OCCASIONE DEL XXV ANNIVERSARIO DELLA SCOMPARSA DI LUIGI DURAND de la PENNE (1914-1992) M.O.V.M.

Il 17 gennaio 1992, esattamente venticinque anni fa, moriva nella sua casa di Genova, l'ammiraglio Luigi Durand de la Penne.
Aveva 78 anni, Fu tra i primi volontari dei mezzi d'assalto della Marina, decorato di medaglia d'argento al valor militare per aver salvato l'equipaggio di un sommergibile affondato nell'agosto del '40 e di medaglia d'oro per l'ormai leggendaria azione del dicembre '41, quando al comando di una spedizione di mezzi subacquei (i cosiddetti "maiali") entrò nel porto di Alessandria d'Egitto e affondò con i suoi compagni due navi da battaglia e una petroliera. Dopo una breve parentesi diplomatica - due anni da addetto navale in Brasile - fu eletto deputato ed entrò in Parlamento nelle liste della DC, nel 1956. Rieletto nel '58, e, per le liste del PLI, ancora nel '65, nel '68 e nel '72. Durand de la Penne fu anche sottosegretario di Stato alla Marina mercantile nel secondo governo Andreotti. (*)
Nella circostanza ecco il messaggio di cordoglio del capo dello Stato Francesco Cossiga:
"CON LA SUA MORTE IL PAESE PERDE IL SIMBOLO DI UN'INTERA GENERAZIONE, CHE SEPPE SCRIVERE PAGINE MEMORABILI DI CORAGGIO, VALORE, LEALTÀ".

(*) da "La Repubblica" del 18 gennaio 1992 firmato Gianni Rocca

L'ammiraglio Durand de la Penne è stato anche presidente della LEGA NAVALE ITALIANA dal 1960 al 1979.
Carlo Rolandi, suo amico fraterno e fondatore del "Centro Studi Tradizioni Nautiche" della Lega Navale Italiana per incoraggiare l'iniziativa di questo numero speciale in occasione del 25° anniversario della scomparsa, ci ha consegnato una copia di un prezioso libretto curato nel 1985 dall'Istituto Idrografico della Marina nel quale è rievocata l'impresa di Alessandria del 1941 insieme ad una lettera scritta di proprio pugno dall'ammiraglio a Rolandi nel 1991 nella quale commenta una festa fatta in suo onore a Portofino.
Questa lettera, personale ed inedita, viene riportata per intero perché è una straordinaria testimonianza dell'amicizia, dei valori e dei sentimenti che legavano tra loro questi uomini.

Il "Notiziaro CSTN" nel pubblicare il suo primo "Supplemento" è particolarmente orgoglioso di dedicarlo alla memoria dell'Ammiraglio Durand de la Penne e al ricordo della sua eroica impresa.
La pubblicazione di questo "Supplemento" è stata possibile grazie a:
- Carlo Rolandi e al materiale da lui gelosamente conservato;
- all'amico ammiraglio Giuseppe Angrisano, già Direttore dell'Istituto Idrografico, grazie alla cui intermediazione abbiamo ricevuto l'autorizzazione alla pubblicazione;
- C.F. Paolo Lusiani Capo Ufficio Relazioni Esterne dell'Istituto Idrografico della Marina che ha firmato l'ordinanza di autorizzazione in data 16.02.2017 prot. URE.

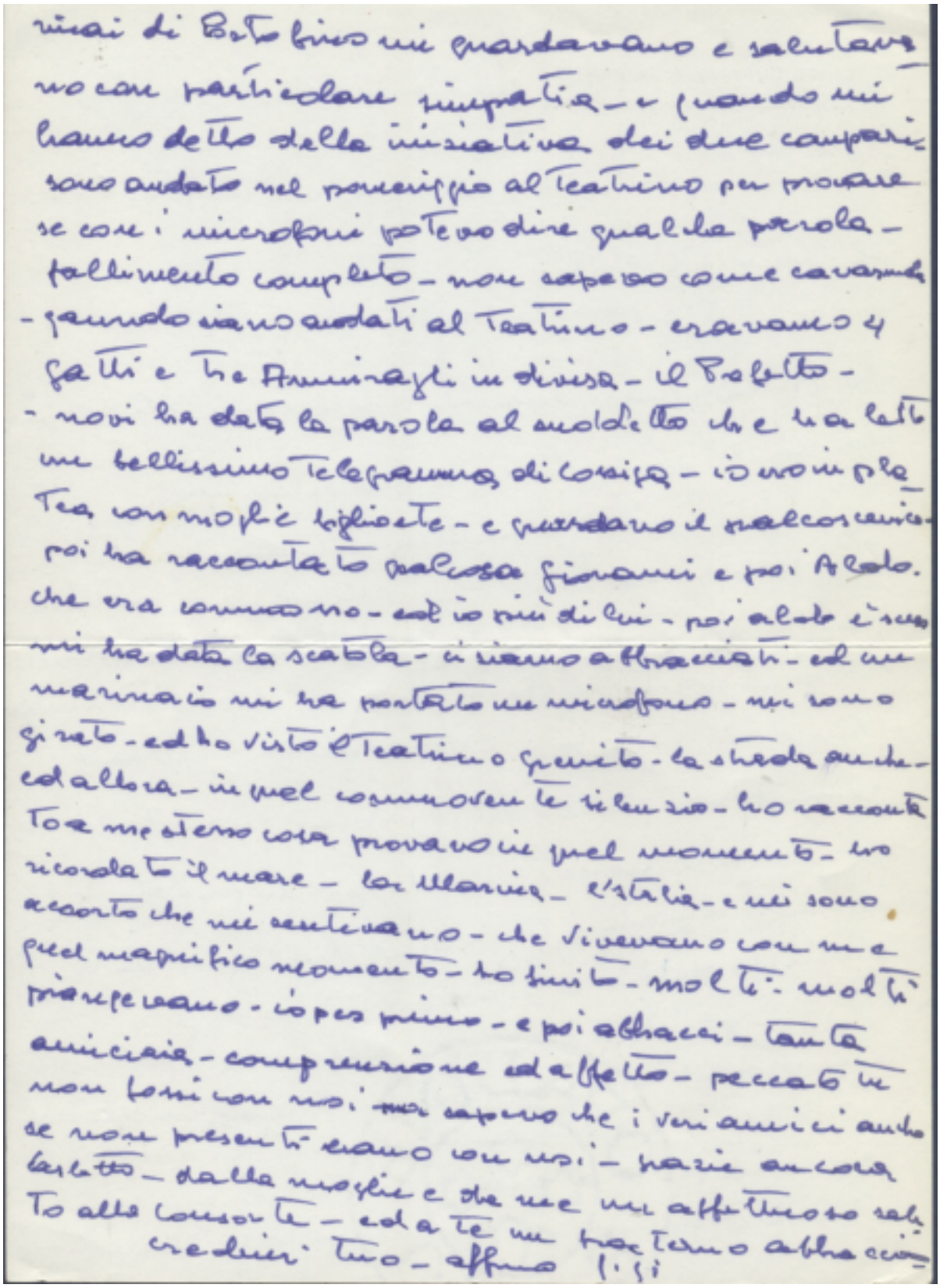


LUIGI DURAND de la PENNE
AMMIRAGLIO DI SQUADRA - R. O.

Genova 31 maggio 1991

Caro Carlo -
- scusa se rispondo con tanto ritardo
al tuo caro biglietto -
- peccato tu non sia stato con noi.
le barche - quasi duecento - bellissima
la regata - causa il tempo - tutte sorpresa salvo una -
- ma l'atmosfera entusiasmante -
la partenza dal porto al mattino, uno spettacolo
simile al traffico automobilistico di Napoli,
(ed a proposito esistono ancora i "vaco e pressa"
ricordi di gioventù - e dopo decenni ho rivisto
sorrentino - quello del Dragone - quando tu dovevi
ancora nascere - sordo quasi più di me -
io muto a metà - Tra noi il dialogo è stato
piuttosto difficile - ma simpatico -
- poi il Teatrino - la sera - io ero
nervoso ed avvilito - perchè volevo ringraziare
Aldo Zegna e Giovanni Novi - per la sorpresa -
erano riusciti a mantenere il segreto sino
alla sera prima - io avevo notato che i ma

Genova 31 maggio 1991
Caro Carlo - scusa se rispondo con tanto ritardo al tuo caro biglietto - peccato tu non sia stato con noi. Le barche - quasi duecento - bellissima la regata - causa il tempo - tutte sorprese salvo una - ma l'atmosfera entusiasmante. La partenza dal porto al mattino, uno spettacolo simile al traffico automobilistico di Napoli ed a proposito esistono ancora i "vaco e pressa": ricordi di gioventù e dopo decenni ho rivisto Sorrentino - quello del Dragone, quando tu dovevi ancora nascere, sordo quasi più di me, io muto a metà. Tra noi il dialogo è stato piuttosto difficile ma simpatico.
Poi il Teatrino - la sera - io ero nervoso e avvilito perché volevo ringraziare Aldo Zegna e Giovanni Novi - per la sorpresa. Erano riusciti a mantenere il segreto sino alla sera prima. Io avevo notato che i marinai di Portofino mi guardavano e salutavano con particolare simpatia e quando mi hanno detto



della iniziativa dei due comparisono andato nel pomeriggio al Teatrino per provare se con i microfoni potevo dire qualche parola. Fallimento competo. Non sapevo come cavarmela. Quando siamo andati al Teatrino, eravamo 4 gatti e tre Ammiragli in divisa, il Prefetto. Novi ha dato la parola al suddetto che ha letto un bellissimo telegrmmadi Cossiga, Io ero in platea con moglie e figlio e guardavo il palcoscenico. Poi ha raccolto la parola Giovanni e poi Aldo che era commosso e io più di lui. Poi Aldo è sceso, mi ha dato la scatola, ci siamo abbracciati ed un marinaio mi ha portato il microfono, mi sono girato ed ho visto il Teatrino gremito - la strada anche - ed allora - in quel commovente silenzio - ho raccontato a me stesso cosa provavo in quel momento. Ho ricordato il mare, la Marina, l'Italia e mi sono accorto che mi sentivano, che vivevano con me quel magnifico momento. Ho finito, molti molti piangevano - io per primo - e poi abbracci - tanta amicizia, comprensione e affetto. Peccato tu non fossi con noi ma sapevo che i veri amici anche se non presenti erano con noi. Grazie ancora Carletto. Dalla moglie e da me un affettuoso saluto alla Consorte ed a te un fraterno abbraccio. Credimi tuo Gigi

OPERAZIONE "G. A. 3"

DA SUPERMARINA:

accertata presenza in porto due navi da battaglia.

probabile portaerei: ATTACCATE

F.C. 1119

OPERAZIONE "G. A. 3"

DA SUPERMARINA:

accertata presenza in porto due navi da battaglia.
probabile portaerei: ATTACCATE

Pubblicato dall' Istituto Idrografico della Marina - Genova 1985.
Passo Osservatorio, 4 - Tel. (010) 265.451 - Telex.: 270435 MARIDR I

L' Istituto Idrografico della Marina - Comando Presidio Marina di Genova - è lieto di presentare, tratte dal rapporto originale di fine missione oltre che dai resoconti di alcuni eminenti scrittori, alcune delle azioni di cui è stato protagonista, in pace ed in guerra, la MOVM Amm. Sq. Luigi DURAND DE LA PENNE.

Tanto perchè rimanga nel cuore dei più giovani, memoria di ciò che può amor di Patria, sprezzo del pericolo e senso del dovere al più alto livello.

Il Direttore
Capitano di Vascello
Alfredo Civetta

Nato a Genova il 12 febbraio 1914, l' Amm. Durand de la Penne, già nel 1938 e 1939, quale ufficiale della Marina Militare, ebbe a meritare i più elevati riconoscimenti per essersi particolarmente distinto in regate veliche in campo nazionale ed internazionale. Durante il successivo periodo bellico gli furono attribuite le più alte ricompense al valor militare, quali due Croci al Merito di Guerra, la promozione a Tenente di Vascello per meriti eccezionali, una Medaglia d' Argento "sul campo", il trasferimento in servizio permanente effettivo per meriti di guerra ed una Medaglia d' Oro al Valor Militare "sul campo". La notorietà delle Sue azioni, che hanno esaltato in tutto il mondo i reali valori umani, è tale che appare superfluo specificarle. Nel 1954 gli è stata conferita anche la promozione a Capitano di Vascello per meriti eccezionali. Dopo la cessazione del servizio permanente ha conseguito la promozione a Contrammiraglio in ausiliaria e, successivamente, iscritto nel Ruolo d' Onore, quella ad Ammiraglio di Divisione e quella ad Ammiraglio di Squadra.

Deputato al Parlamento e Membro effettivo della Commissione Difesa della Camera dal 27 - 6 - 1956 per la II - III - IV - V e VI Legislatura, è stato Sottosegretario di Stato per la Marina Mercantile dal 30 giugno 1972 al 13 luglio 1973.

Durante circa 20 anni di attività parlamentare è stato promotore di numerose iniziative legislative, di cui molte sono state approvate, riguardanti problemidella Marina Militare e della Marina Mercantile.

È stato anche Presidente della Federazione Italiana Nuoto, Consigliere Comunale di Roma e Presidente della Federazione Agenti Marittimi.

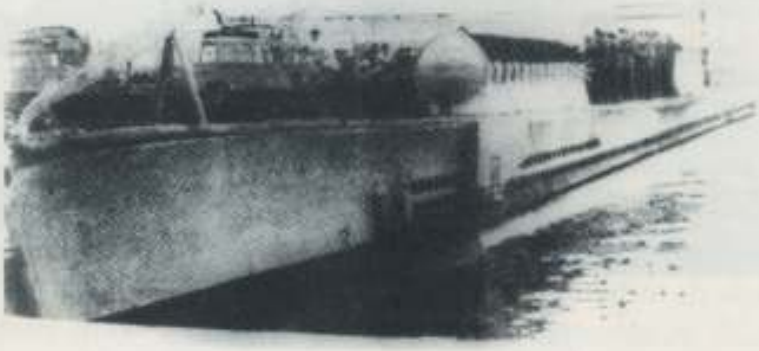
Come Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, Egli ha saputo imprimere alla Lega uno sviluppo così elevato tanto che essa è stata riconosciuta come "Ente pubblico preposto a servizi di pubblico interesse", nel quadro dei suoi scopi istituzionali.

Questa succinta biografia delinea, pur nella sua brevità, la figura di un "uomo di mare": cui elevati valori morali fanno ormai parte della storia italiana e della Marina di tutto il mondo non solo per le ben note e leggendarie virtù militari ma anche per l'intensa attività svolta alla soluzione dei più svariati problemi marittimi.

Rapporto di fine operazione compilato dal Comandante de la Penne dopo l'azione di Alessandria del 18 - 19 dicembre 1941

« In qualità di Capo gruppo ed in relazione alle esperienze acquisite nelle missioni precedenti, presi accordi con i miei compagni, decido di eseguire la navigazione in superficie ed in formazione sino alle ostruzioni.

Alle 20.30 circa fuoriusciamo dal sommergibile. Mi porto sul cilindro di prua con Bianchi ed eseguo assieme a lui la manovra di sfilamento che avviene regolarmente in pochi minuti: il mio vestito fa acqua, il respiratore va bene.



Il sommergibile "Scirè"

... Dopo pochi minuti arriva Marceglia. Aspettiamo ancora qualche minuto e quindi, non vedendo arrivare il capitano Martellotta, ci portiamo in superficie ...

Siamo nel frattempo raggiunti dal capitano Martellotta che ha avuto difficoltà durante l'estrazione dell'apparecchio. Il mare è calmo, non c'è vento, la temperatura dell'acqua è circa 18°, nessun segno di allarme. Non si vede la costa, dato il buio della notte ...

Navighiamo in formazione senza respiratori; con Marceglia sulla mia sinistra e Martellotta sulla dritta, sorvegliamo la zona di prora mentre i secondi sorvegliano quella di poppa. Il mio apparecchio è sensibilmente più lento degli altri, tanto che Martellotta e Marceglia debbono ridurre continuamente la velocità. Dopo circa un'ora avvistiamo una scogliera e successivamente il palazzo reale. Dopo circa due ore, siamo al traverso di Ras El Tin. Ci fermiamo per verificare la posizione con lo scandaglio e per accertare se vi è corrente. Rilevo che siamo in rotta e che vi è corrente.

Essendo in anticipo sull'orario, apriamo il tubo portaviveri e facciamo colazione. Durante questo tempo si accende il faro di Ras El Tin che ci illumina in pieno. Siamo a circa 500 metri di distanza. Allaghiamo l'emersione e restiamo fuori. Vedendo che il faro non accenna a spegnersi ci allontaniamo a lento moto. Dopo qualche minuto, possiamo aumentare la velocità ad esaurire l'emersione rimettendoci in rotta. Alle 23 circa, accostiamo per 189° avvicinandoci al molo esterno. Durante questa rotta noto in porto grandi luci bianche e molte luci azzurre; defilando lungo il molo noto delle aperture fra gli scogli... Controllo ancora la posizione con lo scandaglio e dirigo su una nuova rotta che mi deve portare all'imboccatura del porto. Navighiamo sempre in superficie.

Un mezzo d'assalto in navigazione

Dopo circa 20 minuti sentiamo un rumore simile all'urto dell'apparecchio su un cavo d'acciaio molto teso, rumore che dopo qualche minuto si ripete. Continuiamo per la stessa rotta. Dopo circa 5 minuti sentiamo il primo scoppio di bomba ed avvistiamo di prua le ostruzioni. Faccio mettere il respiratore ai secondi uomini e navigare gli apparecchi appoppati con il primo uomo fuori con la sola testa senza respiratore. Ci avviciniamo all'ostruzione foranea. Vediamo e sentiamo parlare alcune persone che sono sulla estremità del molo; una di esse si muove con la lampada a petrolio accesa. Vediamo anche un grosso motoscafo che incrocia silenziosamente dinanzi al molo e lancia delle bombe. Le bombe ci danno abbastanza fastidio. Mentre navigo seguendo le ostruzioni foranee, vedo che i fanali che delimitano i canali navigabili fuori porto si accendono. Ritengo quindi che qualche unità sarebbe entrata o uscita. Il lancio delle bombe prosegue ad intervalli abbastanza lunghi. Considerando che: tentare il passaggio delle ostruzioni durante l'entrata delle unità presentava il pericolo di investimento o di avvistamento da bordo ma che, in compenso, con ogni probabilità, durante il passaggio delle navi, il

motoscafo di vigilanza si sarebbe allontanato e che il pericolo di avvistamento sarebbe stato relativo in quanto l'equipaggio, in quel momento occupato per il posto di manovra, non si sarebbe occupato di quanto era in mare, che dopo l'entrata o l'uscita delle unità ci sarebbe stata la manovra di chiusura della porta ed anche relativo traffico di imbarcazioni sulle ostruzioni che potevano eventualmente avvistarci se fossimo entrati dopo, decido di entrare assieme all'unità prevista.

Infatti il motoscafo si allontana. Siamo a ridosso delle boe. Passa a pochi metri e molla un'altra bomba che mi dà qualche fastidio. Dopo qualche secondo, chiamo a galla Bianchi per chiedergli se la bomba gli ha fatto male: mi risponde di star bene. Intanto si accendono i fanali della porta, ma siccome sono defilato, mi devo allargare per vedere l'apertura. Navigo senza respiratore, solamente con la testa fuori. Ho perduto il collegamento con Marceglia. Vedo di poppa delle macchie scure che si avvicinano rapidamente; sono tre grossi Ct. Continuo per la stessa rotta pensando di passare loro di prua. Infatti passo a pochi centimetri dalla prua del primo tanto che temo di essere investito e l'onda di prua mi butta di sotto. Aumento la velocità e vengo in superficie. Entro in porto assieme al 2° Ct. mentre l'onda del terzo mi butta sotto la boa della porta e mi trovo illuminato in pieno dal fanale. Perdo il contatto con Martellotta. Il 3° Ct. si è traversato ed è a poca distanza da me. Vedo chiaramente l'equipaggio che traffica e aspetto si allonatani. All'interno delle ostruzioni c'è una barca ferma. Siccome il Ct. non si muove, decido di passargli di poppa e riesco ad aggirarlo senza essere visto. Ho molto freddo perchè il vestito continuava a fare acqua. Noto che nelle vicinanze della zona ove devo operare vi è molta luce a causa di un bastimento che carica. Ritengo quindi opportuno, anzichè passare tra il frangiflutti interno e la banchina, passare esternamente al frangiflutti in modo da sfruttare la zona d'ombra. Dirigo sul frangiflutti e comincio quindi a randeggiarlo a mezzo metro di distanza. Dopo un centinaio di metri trovo ormeggiati di poppa due incrociatori. Non posso passare loro di poppa causa le imbarcazioni ormeggiate tra la poppa e la banchina, quindi aggiro e mi riporto sotto il frangiflutti. Arrivo al posto di ormeggio della « Lorraine » che è all'estremità del frangiflutti; ma fra la poppa e il molo vi sono pochi metri. Lascio il frangiflutti ed avvisto la massa scura del mio bersaglio. Dirigo verso il centro, attraversando la zona di mare illuminato. A circa 50 metri, trovo un'ostruzione di tipo a me sconosciuto in cui i galleggianti hanno forma sferica di circa 30 centimetri di diametro e sostengono un cavetto d'acciaio. Al cavetto è appesa una rete di corda di 4 - 5 mm. di diametro. Le sfere sono molto vicine ed urtandosi tra loro fanno molto rumore. Provo a sollevare la rete per tentare di passarvi sotto: cede per circa un paio di metri e poi non si solleva più. Penso che non sia prudente insistere. Dovrei allora aggirare l'ostruzione per trovare un passaggio. Dato che debbo cercare di perdere meno tempo possibile perchè le mie condizioni fisiche, in quel momento, causa il freddo, sono tali che ritengo non poter resistere ancora a lungo, decido di superare le ostruzioni in superficie.

Percorro allora qualche metro e, trovata una zona ove le sfere sono tra loro ad una distanza di circa un metro, presento l'apparecchio e comincio il passaggio. Il cavetto e la rete restano impigliati alle staffe ed all'elica e faccio molto rumore.

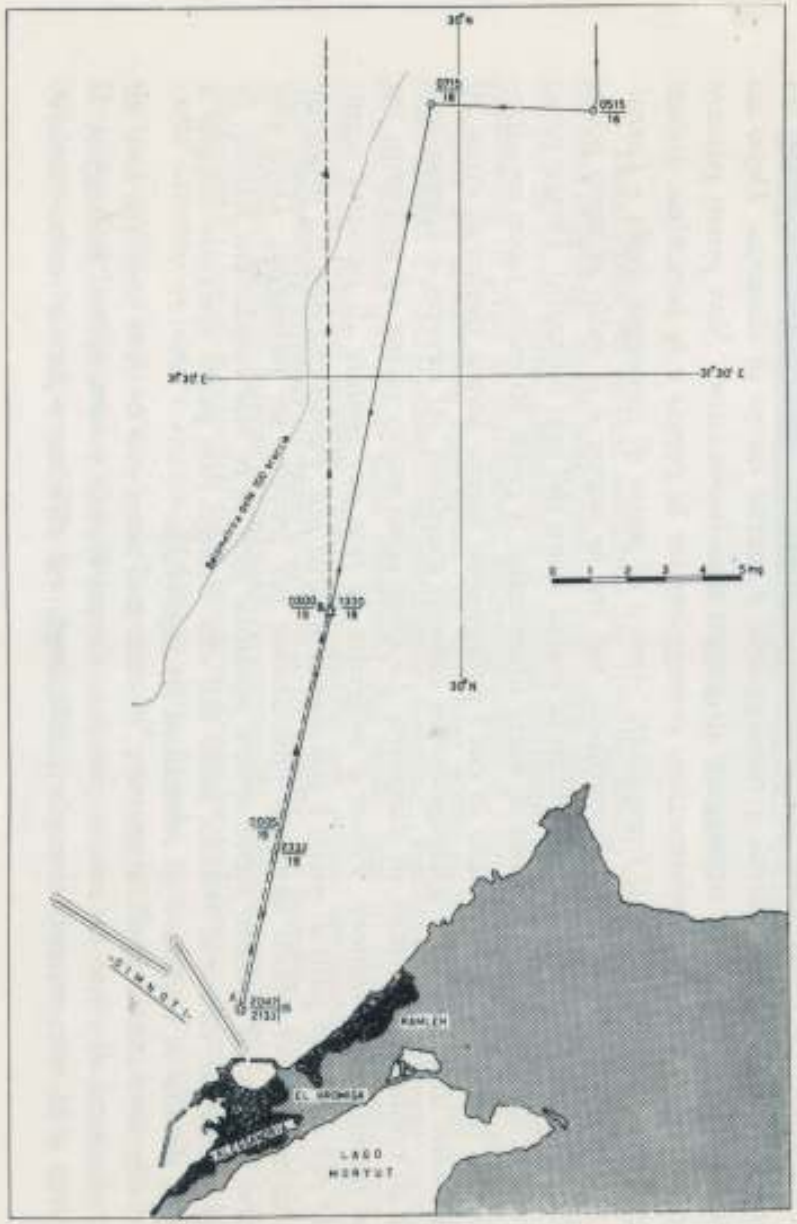


Grafico VI

Operazione « G.A. 3 ». Rotte di avvicinamento e di disimpegno dello *Scirè* davanti al porto di Alessandria.

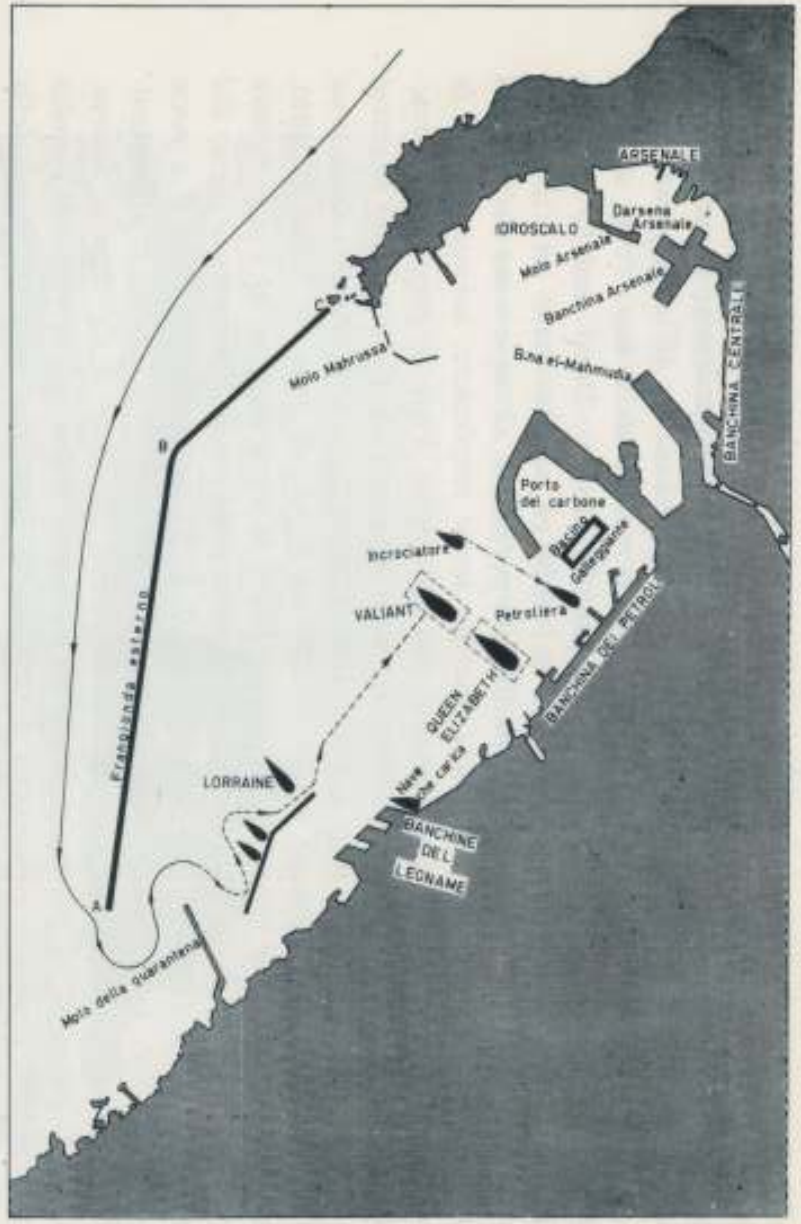


Grafico VII

Forzamento di Alessandria.

. . . . . Percorso De la Penne-Bianchi

Finalmente, liberato l'apparecchio, risalgo a bordo e dirigo verso il fumaiolo della nave. Sono circa le 2 del 19 e mi trovo a 30 metri di distanza dalla corazzata. Rilevo la rotta e metto per la prima volta il respiratore. Mi immergo a quota 7 metri e mi avvicino. Dopo poco urto contro la carena. Il freddo mi ha reso le mani inutilizzabili e non riesco a fermare il motore. Resto un momento a contatto della nave e quindi l'apparecchio si allarga e, allontanandosi, casco sul fondo fermandomi a 17 metri. Il fondo è fangoso e molle. Dai rumori che sento ritengo essere abbastanza vicino. Debbo risalire in superficie per prendere la nuova rotta per ritentare l'attacco. Sono molto pesante per l'acqua che ho nel vestito e devo riempire abbondantemente il sacco del respiratore per avere la spinta necessaria per portarmi a galla. Con l'ascensore vado verso la superficie e devo scaricare molto ossigeno. Arrivato a galla, l'ossigeno che esce dalla maschera fa molto rumore. Rilevo essere a circa 15 metri al traverso delle torri di prua, non riesco a vedere la sentinella. Scendo sul fondo e tento di mettere in moto l'apparecchio, ma non parte. Chiamo allora Bianchi e gli dico di andare a vedere se è libera l'elica. Avendo atteso qualche minuto decido di andare a poppa ad aiutare Bianchi, ma mi accorgo che il 2° uomo non è più con me, suppongo che deve essere svenuto e quindi andato a galla.

Ritengo che non debbo lasciare a galla il palombaro, perchè sarebbe un segno troppo evidente della nostra presenza e, considerando che se a bordo fosse stato dato l'allarme sarei stato danneggiato probabilmente dalla eventuale reazione, e quindi avrei dovuto mettere in moto le spolette per il minimo tempo possibile al fine di fare almeno qualche danno, decido di salire a galla per tentare di recuperare Bianchi. A circa 4 metri sono illuminato da un proiettore. Continuo a salire. Arrivato in superficie, sempre nella luce del proiettore, non vedendo il palombaro e, notando che a bordo vi è calma assoluta, decido di portare l'apparecchio sotto la nave. Mi immergo nuovamente e vado all'elica dell'apparecchio per tentare di liberarla. Un cavo di acciaio vi si è incattivato e non mi è possibile toglierlo. Dovrò perciò trascinare l'apparecchio sul fondo. Siccome l'apparecchio non si muove, allegerisco ancora e quindi tento di muoverlo portandomi nel fango e lavorando con le due mani sul parabrezza.

L'apparecchio si muove di qualche centimetro, non posso vedere la bussola causa le nuvole di fango che sollevo lavorando. Ripeto la manovra. Sento una pompa alternativa e mi dirigo su di essa. Dopo qualche minuto sono tutto sudato. Gli occhiali sono appannati e non vedo più nulla. Mi fermo e tento di pulire gli occhiali per verificare la rotta. Durante questa operazione allargo la maschera. Provo a scaricare l'acqua all'interno e non ci riesco. Devo quindi berla. Verificata la rotta, che è quella in precedenza calcolata, ritengo che potrò dirigermi con sufficiente esattezza guidato dal motore della pompa. Ricomincio a trascinare l'apparecchio e, sento che si allegerisce, appesantisco e continuo il lavoro. Sono tormentato dalla sete e dal pensiero di come potrò fare il lavoro in carena. In quel momento mi sembra di non poter più continuare per l'eccessiva fatica e per l'affanno e di dovere quindi andare a galla. La vicinanza del bersaglio però mi dà

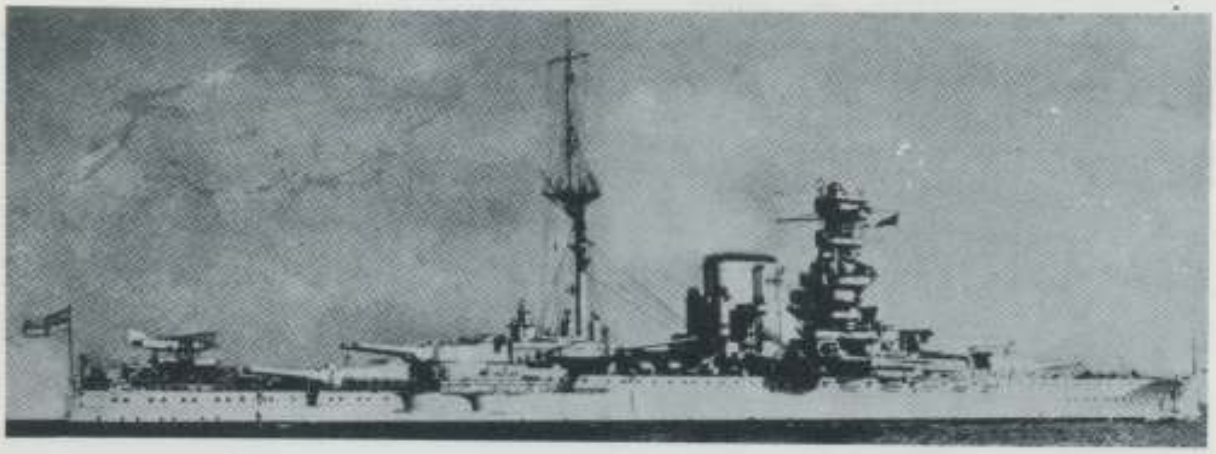
la forza, non sono preoccupato per le eventuali bombe ma solo del riposo per un paio di minuti. Riesco a leggere la rotta che è quella voluta. La profondità è ora di 14 metri.

Il rumore della pompa è ora più forte. Ricomincio a trascinare l'apparecchio e devo ancora appesantirlo, dato che si allegerisce per le variazioni di profondità. Questa volta compio il lavoro fermandomi molto più spesso. Le pieghe del vestito mi fanno molto male. Sento che mi avvicino, causa l'aumentare dei rumori di bordo. Gli ultimi metri sono i più duri, lavoro meccanicamente senza capire dove vado e cosa faccio. Mi accorgo che la pressione dell'acqua diminuisce. Mi fermo ancora per riposare e verificare la rotta, quindi ricomincio a trascinare l'apparecchio. Sono passati circa 40 minuti da quando ho cominciato. I rumori sono ora molto più forti e finalmente urto con la testa contro lo scafo. Con l'ascensore eseguo una ispezione sotto lo scafo per verificare la posizione in cui mi trovo. Non c'erano alette di rollio ma la larghezza della nave era tale che consideravo essere in buona posizione. Torno sull'apparecchio, metto immediatamente in moto le spolette, per evitare che una eventuale bomba mi impedisse di terminare la missione e ricomincio a trascinare l'apparecchio fino al completo esaurimento delle mie forze.

Copro quindi il cruscotto con fango per evitare che la luminosità possa indicare la posizione per eventuali ricerche, appesantisco completamente l'apparecchio e quindi, non ritenendo opportuno mollare le bombette incendiarie che potevano identificare facilmente la posizione dell'apparecchio, mi porto in superficie lungo lo scafo. Appena a galla mi tolgo il respiratore e lo affondo: vedo che sono sotto le torri di prua. Nuoto per allontanarmi e, dopo circa 10 metri, vengo chiamato da bordo. Continuo ad allontanarmi e da bordo mi illuminano con proiettori e mi tirano una scarica di mitragliatore. Vado allora sottobordo e mi dirigo sulla boa di prua della corazzata e lì trovo Bianchi che mi dice di essere svenuto ed essersi quindi ripreso in superficie. Gli dico che l'apparecchio è a posto e che le spolette sono in moto. Intanto da bordo ci dicono frasi irridenti, credono che la nostra missione sia fallita: parlano di italiani. Faccio notare a Bianchi che se aspettano un paio d'ore avranno una diversa considerazione per gli italiani. Intanto da bordo continuano a parlare e a chiamarci. Pensando che volessero che io andassi a bordo per la catena dell'ancora, comincio ad arrampicarmi ma, passate poche maglie, vengo fatto segno ad un'altra scarica di mitragliatore. Scendo allora sulla boa e non mi muovo più. Sono le tre e mezzo circa. Dopo poco si avvicina un motoscafo con due persone armate di mitragliatore che ci ingiungono di alzare le mani. Al mio rifiuto non insistono oltre: ci tolgono gli orologi e verificano se siamo armati. Saliamo sul barcarizzo di poppa: a bordo tutto è calmo. Veniamo portati in quadrato, ove siamo messi sotto sorveglianza della fanteria di Marina che ci fa segni di minaccia. Chiedo mi aiutino a togliermi il vestito impermeabile e, mentre eseguo questa operazione, sono aiutato piuttosto brutalmente. Viene un ufficiale che mi chiede chi siamo e da dove veniamo e mi dice che non abbiamo avuto fortuna. Consegno quindi i miei documenti e vengo accompagnato, insieme a Bianchi, dall'ufficiale stesso sul motoscafo.

Ci impediscono di parlare fra noi. Il motoscafo dirige per Ras El Tin. Veniamo portati dinanzi a una baracca. Siamo fortemente scortati. Bianchi viene portato dentro la baracca ove resta pochi minuti. quando esce mi fa segno di non avere detto nulla. Quando mi portano nella baracca, trovo un ufficiale armato di pistola, che mi chiede, in italiano, dove ho messo l'apparecchio e mi consiglia di rispondergli perchè lui è molto nervoso avendolo fatto io alzare a quell'ora della notte. Siccome non rispondo, mi dice che il mio palombaro ha già detto tutto. Non ci credo e allora mi dice che avrebbe trovato il modo di farmi parlare. Torniamo sul motoscafo che dirige verso bordo: sono circa le 4. Troviamo a poppa il Comandante della nave che mi chiede anche lui dove ho messo la carica. Siccome mi rifiuto di rispondere vengo accompagnato dall'ufficiale di guardia e dalla scorta verso prua.

Attraversiamo i corridoi mentre la gente sta ancora dormendo. Ci fermiamo davanti al portello di una scala e mi fanno scendere assieme a Bianchi e alla scorta. Noto che nella cala sono appesi al soffitto dei maniglioni da catena ed altri strumenti in ferro. Chiedo dove siamo e mi dicono che siamo tra le due torri: ritengo quindi che la carica sia sotto di noi. Gli uomini di scorta sono piuttosto pallidi e molto gentili. Mi danno da bere del rum e mi offrono delle sigarette: cercano anche di sapere qualche cosa. Bianchi, intanto, si siede e si addormenta. Dai nastri del berretto dei marinai constato che sono sulla corazzata « Valiant ».



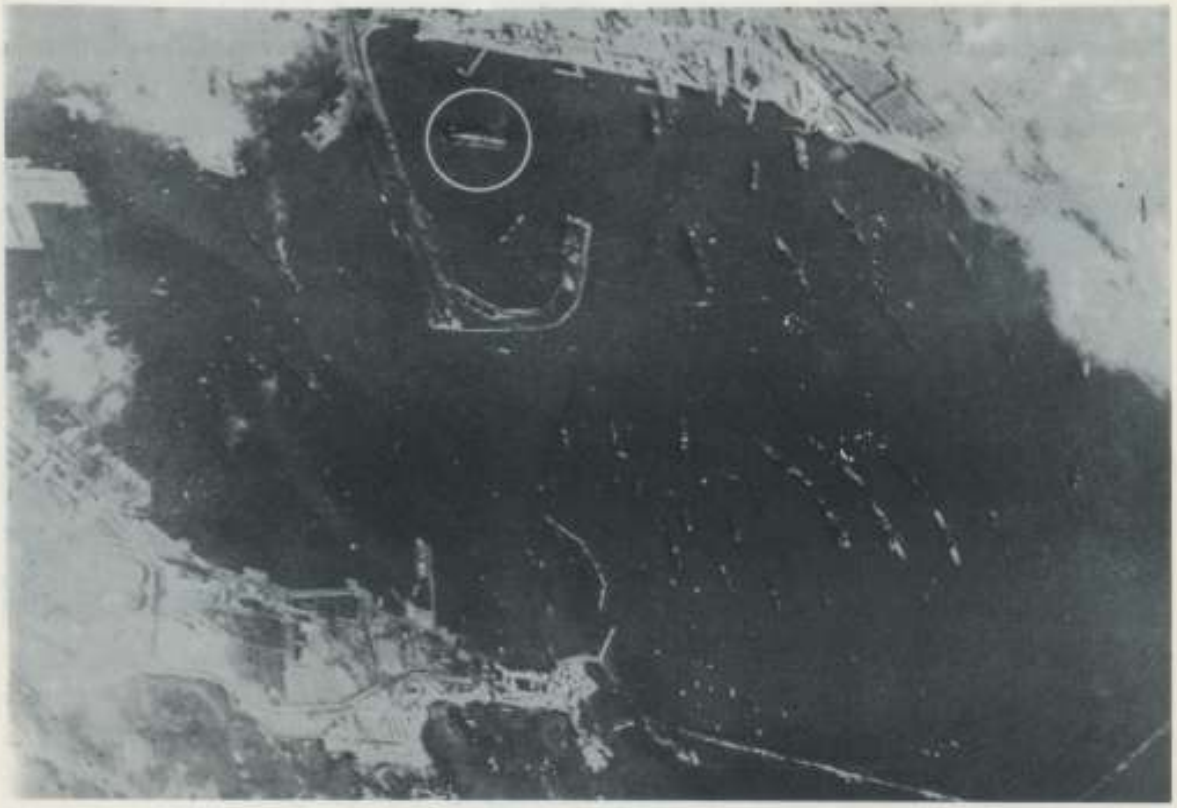
La corazzata "Valiant"

Quando mancano circa 10 minuti all'esplosione chiedo di parlare con il Comandante. Mi portano nel corridoio, dove trovo l'ufficiale che mi ha già interrogato e mi dice di dire a lui quanto io volevo dire al Comandante: rispondo che voglio parlare con il Comandante.

Vengo portato allora a poppa alla presenza del Comandante. Gli dico che fra pochi minuti la sua nave sarebbe saltata, che non vi era più niente da fare e che, se voleva, poteva mettere in salvo l'equipaggio. Il Comandante mi chiede ancora dove ho messo la carica e, siccome non rispondo, mi fa riaccompagnare nella cala. Mentre passo per i corridoi, sento gli altoparlanti che danno ordine si sgombrare la nave che è stata attaccata dagli Italiani e vedo la gente che corre verso poppa. Rinchiuso nuovamente nella cala, mentre scendo la scaletta dico a Bianchi che era andata male e che per noi era finita, ma che potevamo essere soddisfatti perchè eravamo riusciti a portare a termine la missione malgrado tutto. Bianchi però non mi risponde. Lo cerco e non riesco a trovarlo. Ritengo che gli Inglesi, credendo che io avrei parlato lo avevano portato via.

Questa volta ero solo con mezza tonnellata di esplosivo sotto di me e, tra me e la carica, pochi centimetri di lamiera. Dovevo resistere - non parlare era stato duro - non volevo morire - ero giovane ma non dovevo mollare; per tanti motivi: i nostri morti, l' Italia, la volontà di far vedere ai marinai inglesi come sapeva comportarsi un marinaio italiano.

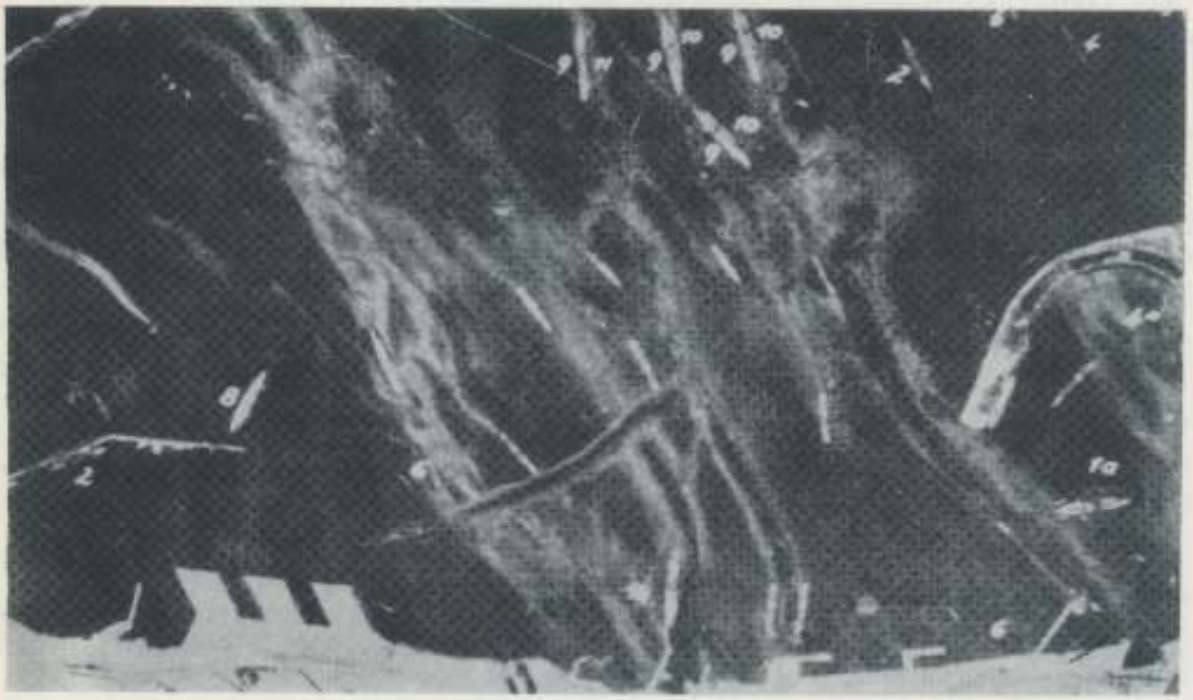
Attesi, soffrii, pregai.



Veduta aerea del porto di Alessandria dopo l'azione del 19 dicembre 1941
(nel cerchio la corazzata "Valiant" in bacino).

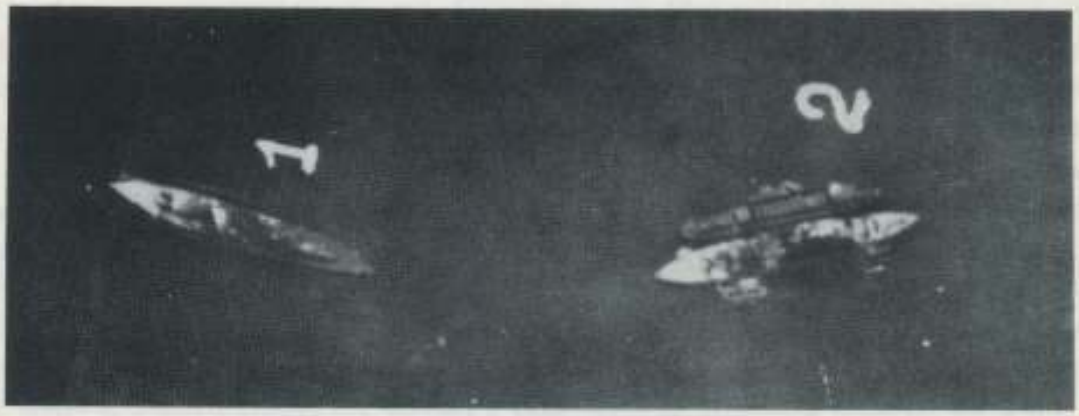
Passano alcuni minuti ed avviene l'esplosione. La Nave ha una fortissima scossa. Le luci si spengono e il locale è invaso dal fumo. Sono circondato dai maniglioni che erano appesi al soffitto e che sono cascati. Non ho nessuna ferita, solo un ginocchio che mi duole essendo stato colpito di striscio da uno dei maniglioni stessi. La nave sbanda sulla sinistra, Apro un oblò che è sulla sinistra ed è molto vicino al mare sperando di poter uscire ed andarmene. Non è possibile perchè l'oblò è troppo piccolo e rinuncio al tentativo; lo lascio però aperto sperando possa essere un'altra via d'acqua. Aspetto qualche minuto. Il locale è illuminato dall'oblò. Ritengo non sia prudente restare ancora in questo locale; sento intanto che la nave appoggia sul fondo e che continua a sbandare lentamente sulla sinistra. Salgo la scaletta, e trovato il portello aperto, vado verso poppa: sono solo. A poppa vi è ancora gran parte dell'equipaggio che si alza in piedi al mio passaggio. Proseguo e vado dal Comandante. In quel momento sta dando gli ordini per la salvezza della nave e gli chiedo dove ha messo il mio palombaro. Non mi risponde e l'ufficiale di guardia mi dice di tacere. La nave è sbandata di circa 4 o 5 gradi ed ora è ferma. Vedo in un orologio che sono le 6 e un quarto. Dirigo a poppa dove sono molti ufficiali e mi metto a guardare la corazzata « Queen Elisabeth » che è a circa 500 metri dalla nostra poppa. L'equipaggio della « Queen Elisabeth » è sulla prua.

Passano pochi secondi ed anche la « Queen Elisabeth » salta.



La foto mostra la copiosa fuoriuscita di nafta dalle corazzate colpite.

Si solleva dall'acqua per qualche centimetro e dal fumaiolo escono pezzi di ferro, altri oggetti e nafta che arriva in coperta da noi e sporca tutti quanti sono a poppa. Sono raggiunto da un ufficiale che mi chiede di dirgli, sulla mia parola d'onore, se sotto la nave vi erano altre cariche. Non rispondo e vengo quindi di nuovo portato nella cala. Dopo circa un quarto d'ora mi portano in quadrato ove posso finalmente sedermi e dove trovo Bianchi.



La "Valiant" e la "Queen Elisabeth" fotografate dalla nostra ricognizione aerea il 19 dicembre 1941, poche ore dopo il compimento dell'azione. Affiancati alle due navi da battaglia, posate sul fondo, sono visibili i mezzi di soccorso. Solo gli scarsi fondali del porto di Alessandria impedirono il completamento di un immane disastro per la flotta britannica.

Dopo poco mi imbarcano sul motoscafo e mi portano nuovamente a Ras El Tin. Noto che l'ancora di prua che era appennellata è sommersa. Durante il percorso, un ufficiale mi chiede se siamo entrati dalle aperture che sono nel molo. A Ras El Tin ci chiudono in due celle dove ci tengono fin verso sera. Chiedo di essere portato al sole perchè ho di nuovo molto freddo. Viene un soldato, mi sente il polso e mi dice che sto benone. Verso sera veniamo imbarcati su una camionetta che ci porta in un campo di prigionieri ad Alessandria. Nel campo troviamo alcuni ufficiali italiani che hanno sentito nella mattinata le esplosioni. Senza mangiare, ci sdraiamo a terra e, benchè bagnati, dormiamo sino al mattino dopo. Vengo ricoverato all'infermeria per il colpo ricevuto al ginocchio ed alcuni infermieri italiani mi fanno avere un'ottima pasta asciutta. Il mattino successivo vengo portato al Cairo ».

Luigi Durand de la Penne

L'Ammiraglio V. Spigai Capo di S. M. della Marina, così si espresse nel commentare la concesione della Medaglia d'Oro appunata sul petto del Comandante de la Penne da parte del Vice Ammiraglio inglese Sir C. E. Morgan, CB, DSO:

..." Io penso che quando, nel 1946, l'Ammiraglio britannico Sir Charles Morgan, già Comandante della corazzata « VALIANT » nel 1941, volle concedere al Comandante de la Penne l'onore di appuntargli sul petto la Medaglia d'Oro al Valor Militare, a lui concessa dal Governo italiano per l'impresa di Alessandria, quell'Ammiraglio abbia inteso esprimere il cavalleresco compiacimento suo e della Marina britannica, a tutti gli assaltatori ed a tutti i Marinai italiani, che con onestà profonda e grande eroismo hanno cercato di servire nel miglior modo possibile il loro Paese ".

..." Lo stesso Churchill informò il Parlamento britannico del disastro di Alessandria esprimendo la sua ammiarzione per l'operazione condotta con straordinario coraggio e perizia ".

Copia del resoconto originale scritto dall' Ammiraglio inglese sir C. E. MORGAN, CB, DSO, in merito alla decorazione del Comandante de la Penne.

Decoration of Lieut. de la Penne with the italian Gold Medal for Valour

On the 19th December 1941 the British Fleet in Alexandria Harbour was attacked by three Italian 2 - men torpedoes. The Senior Officer of the Flotilla, Lieut. de la Penne, Royal Italian Navy, with his Artificer Diver, attacked H.M.S. VALIANT of wich I washen Commanding Officer. They were captured swimming in the water alongside the ship at abaut 3 a. m. and for the next 3 hours Lieut. de la Penne was my prisoner on board the ship. As he refused to say whether he had attacked anything to the ship I placed him down below close to that part of the ship's side where I tought the explosive charge might have been fixed.

At abaut 5.45 a. m. I was told that Lieut. de la Penne wished to speak to me and I had him brought up to the Wardroom. All he would say was that very soon there would be some explosions but he still refused to say whether or not. any charge had been attacked to the ship.

I, therefore, had him taken down below again, closed all watertight doors, cleared the lower deck and ordered all officers and men on to the upper deck.

At 4 minutes past 6 an explosion occured under the ship, wich blew a very large hole in the hull abreast B turret, 21' below the water line. There were no casualties, but as a result of the demage, the ship was out of action for over 5 months. Neither Lieut. de la Penne nor his assistant were injured by the explosion, as they were in a compartment well for'd of the damage.

Later on I learnt from Lieut. de la Penne that the charge was not slung under the ship, as he had intended, but owing to a mishap had to be placed on the botton of the harbour below the ship, and he was uncertain what effect the explosion would have on the ship with the bomb in this position.

Lieut. de la Penne was taken ashore abaut 6.30 a. m. and I did not meet him again until he was repatriated from India in 1944, when I was Admiral Commanding Taranto and the Adriatic. After this he came to see me quite frequently, and not only gave me his version of the attack on H.M.S. VALIANT but explained many other matters of which I had been in doubt. He was also most helpful in keeping me supplied with valuable information on the attitude and reactions of Italian Naval Officers, especially the younger ones, to certain events which were taking place in Italy at that time.

He subsequently played a most gallant part in the attak on Spezia, and I did my utmost to obtain a British decoration for him. However, as we were officially still at war with the Italian Nation, no awards were being granted to Italian Naval Officers.

In March 1945, the Crown Prince of Italy came down to Taranto to inspect the Italian ships and establishments. I lunched with him on the second day and accompanied him during his inspections which included a visit to St. Vito Barracks where a presentation of medals was to take place. The first Officer to be decorated with the Italian Gold Medal for valour (equivalent to our V. C.) was Lieut. de la Penne, for his attack on H. M. S. VALIANT on the 19th December, 1941.

After the citation had been read out to the parade, Lieut. de la Penne came forward on to the platform.

As he did so the Crown Prince turned round and said " Come on, Morgan, this is your show "!

I stepped forward, took the medal from the Crown Prince's hand, and pinned it on Lieut. de la Penne's breast.

I thus had the pleasure and honour of decorating Lieut. de la Penne with the highest award granted by tha Italian Navy, for the very courageous and gallant attack he made on my ship 3 years and 3 months before!

C. Morgan

18th October, 1946

Il contributo della Marina Italiana alla vittoria degli alleati.

Da: « la Gazzetta del Mezzogiorno » - Sabato 26 - 8 - 1944 - Bari (pag. 3).

Roma, li 25 agosto 1944

L' Ammiraglio C. E. Morgan, Capo della Sub Commissione Navale della Commissione Alleata di Controllo, ha riferito alla conferenza mensile della Commissione Alleata di Controllo, tenutasi a Roma, che la Marina da Guerra italiana ha compiuto un enorme lavoro per aiutare lo sforzo bellico Alleato, fin dal settembre scorso, data della firma dell'armistizio.

L' ammiraglio Morgan ha parlato dettagliatamente delle operazioni della Flotta italiana ed ha precisato che durante queste operazioni 14 tra Ufficiali e uomini di truppa sono stati insigniti di decorazioni britanniche per valore ed intrepidezza. Egli ha citato corazzate, incrociatori, cacciatorpediniere, torpediniere, corvette,sommergibili, « Mas » e piccole siluranti per essere state tutte impiegate in modo assai vantaggioso, con i propri ufficiali ed equipaggi, per lo sforzo bellico totale.

Ha soggiunto che « durante questi ultimi nove mesi la Marina da Guerra italiana ha scortato più di 5.000 navi » ed ha definito « enormemente utile » l'impiegi fatto dai sommergibili italiani. Per quanto riguarda le operazioni speciali della Marina da Guerra italiana durante lo stesso periodo, l' ammiraglio Morgan ha dichiarato che le unità in esse impiegate « hanno compiuto un lavoro estremamente pericoloso ».

Ha precisato che nello scorso anno sono state effettuate 151 operazioni di questa specie, 132 delle quali hanno conseguito successo.

L' Ammiraglio Morgan ha concluso: « Le altre 19 operazioni non hanno conseguito successo, ma il loro insuccesso non è dovuto in alcun caso alla mancanza di ferma decisione, comando o valore da parte degli uomini ed ufficiali della Flotta italiana. Nella maggior parte dei casi l'insuccesso è stato causato dal maltempo ».

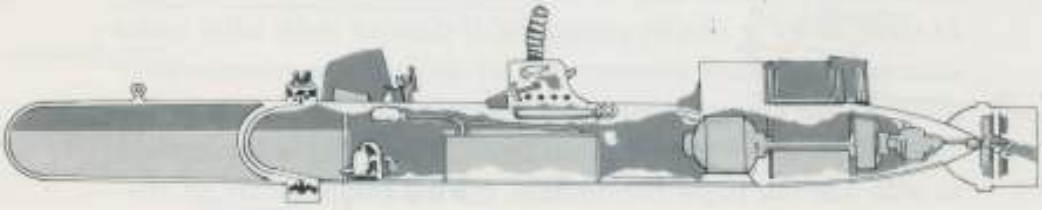
Infine l' Ammiraglio ha detto di aver recentemente ispezionato il personale della Flotta italiana ed ha aggiunto: « non ho mai visto un gruppo di uomini più sani e più robusti ».

Il Contrammiraglio C. E. Morgan ha infine annunciato di aver proposto un ufficiale della Marina italiana per una delle più alte ricompense al valore britanniche.

« Questo stesso ufficiale, il T. V. de la Penne, fece saltare la mia nave nel porto di Alessandria quando i nostri paesi erano ancora in guerra l'uno contro l'altro – ha detto l' Ammiraglio Morgan –. Dacchè è stato dichiarato l'armistizio noi siamo diventati buoni amici. Non molto tempo fà questo Ufficiale ha guidato felicemente un'audace missione contro una posizione nemica potentemente fortificata. È stato per me un vero piacere recentemente proporre l'eroismo da lui dimostrato in tale impresa per una ricompensa al valore ».

L' Ammiraglio inglese C.E. Morgan premia il Comandante de la Penne.

Sede della base operativa dei mezzi d'assalto a Foce del Serchio.



Spaccato di un mezzo d'assalto.

Motivazione della

Medaglia d' Oro al Valor Militare

concessa al Tenente di Vascello
Durand de la Penne Luigi in data 31 - 8 - 1944

« Ufficiale coraggioso e tenace, temprato nello spirito e nel fisico da un duro e pericoloso addestramento, dopo aver mostrato, in due generosi tentativi, alto senso del dovere e di iniziativa, forzava, al comando di una spedizione di mezzi d'assalto subacquei, una delle più potenti e difese basi navali avversarie, con una azione in cui concezione operativa ed esecuzione pratica si armonizzavano splendidamente col freddo coraggio e con l'abnegazione degli uomini.

Dopo aver avanzato per più miglia sott'acqua e superando difficoltà ed ostacoli di ogni genere fino all'esaurimento di tutte le sue forze, disponeva la carica sotto un anave da battaglia nemica a bordo della quale veniva poi tratto esausto. Conscio di dover condividere la immancabile sorte di coloro che lo tenevano prigioniero, si rifiutava di dare ogni indicazione sul pericolo imminente e serenamente attendeva la fine, deciso a non compromettere l'esito della dura missione. Rimasto miracolosamente illeso, vedeva, dalla nave ferita a morte, compiersi il destino delle altre unità attaccate dai suoi compagni. Col diritto alla riconoscenza della Patria conquistava il rispetto e la cavalleresca ammirazione degli avversari; ma non pagò di ciò, una volta restituito alla Marina dopo l'armistizio, offriva nuovamente se stesso per la preparazione e l'esecuzione di altre operazioni, sublime esempio di spirito di sacrificio, di strenuo coraggio e di illimitato amor di Patria ».

Ministero della Marina

S.A.R. il Luogotenente Generale del Regno

su proposta del Ministro della Marina

con Suo decreto del 31 agosto 1944 ha conferito la

Medaglia d'Oro al Valor Militare
sul campo

al Tenente di Vascello

Luigi Durand de la Penne da Firenze

"Ufficiale coraggioso e tenace, temprato nello spirito e nel fisico da un duro e particolare addestramento da più volte ripetuto, in due generosi tentativi, altro non del dovere e di inizitativa, fornito al comando di una spedizione di mezzi d'assalto subacquei, una delle più potenti e difficili navali audaci, con una azione in cui concorrono operatività ed emozione positiva si contraddistingue splendidamente nel fredd coraggio e con l'abnegazione degli uomini. Dopo aver attaccato per più miglia sotto acqua e superando difficoltà ed ostacoli di ogni genere fino all'esaurimento di tutte le sue forze, disperde la carica sotto una nave da battaglia nemica a bordo della quale scende poi tratto prigioniero. Consapevole di dover condividere la immancabile sorte di coloro che lo tendono prigioniero, si rifiuta di dare ogni indicazione sul pericolo imminente e serenamente attendeva la fine, desso si non compromettere l'esito della sua missione. Rimasto miracolosamente illeso, resta nella nave forata a morte, sospingi il destino delle altre unità attaccate dai suoi compagni. Col diretto alla riconquista della Patria conquistata ispettato e lo mantiene con emozione degli ufficiali, ma non paga di sé, una volta costituito alla Marina dopo l'armistizio, offre nuovamente se stesso per la preparazione e l'esecuzione di altre operazioni, ultimo esempio di spirito di sacrificio, di stoico coraggio e di illimitato amor di Patria."

31 agosto 1944

Il Ministro

Decreto N. 1344

Il Comandante de la Penne indossa la tenuta operativa.

UN QUARTO D' ORA PRODIGIOSO

Un ufficiale entra in un troncone di sommergibile affondato e salva un marinaio

(dal Corriere della Sera del 14 novembre 1941)

Da uno dei nostri inviati di guerra - XXX novembre

C'era dunque ancora un marinaio chiuso nel sommergibile affondato. Tutti gli altri suoi compagni erano stati salvati, ed erano usciti uno per uno dalla cella di acciaio, a sedici metri di profondità sotto il mare. Avevano passato là sotto, entro la buia caverna di acciaio – una per una, esaurite, s'eran spente tutte le lampade di sicurezza – quasi ventidue ore, in attesa che, dalla sua zattera ballonzolante sulle onde, il Maggiore del Genio Navale riuscisse a sbrogliare quell'intricatissimo problema del loro salvataggio. Volete saperne una? Li sotto erano riusciti anche a dormire, benchè potessero pensare di avere, come guanciale, la morte.

Si, avevano dormito perchè dall'alto era calato uno dei salvatori con la maschera Davis, aveva camminato sul fondo, aveva battuto alla curva parete di ferro, e aveva detto: « ragazzi, cercate di dormire ». Era notte: una notte di luna sul mare. Il piccolo motoveliero di soccorso – una vecchia barca da pesca che aveva mutato, da un'ora all'altra, il suo destino – toccava ora con l'una, ora con l'altra murata, il pelo dell'onda, che s'era fatta grande. La sua macchina riposava, perchè per il momento non c'era nulla da fare. Solo sulla zatteretta – cinque metri per tre – dove era fissata la pompa per l'aria, si continuava il lavoro ai manubri degli stantuffi. Una manichetta scendeva, da quella pompa, ad attaccarsi giù, alla bocchetta di soccorso aperta dal palombaro nel tetto della cella dove erano rinserrati i superstiti, e mandava ai loro polmoni un po' d'aria fresca della notte marina. Erano però in otto a respirare là dentro. Il Maggiore s'era preoccupato che quella elemosina d'aria che veniva dalla pompa non bastasse, se quegli otto laggiù non stavano quieti e fermi. Il consumo di ossigeno di un uomo desto e in movimento è molto maggiore di quello di un uomo fermo e soprattutto di un uomo addormentato. Meno ossigeno consuma, meno anidride carbonica si sviluppa: meno si muove, meno anidride carbonica nasce dal misterioso focolare dei polmoni: per questo un uomo con la maschera Davis era andato là sotto, aveva battuto al fianco ricurvo del sommergibile morto, che celava nel suo interno ancora otto viventi. Aveva detto:

– Dormite ragazzi. Vi conviene dormire, così consumerete meno aria. Mentre voi dormirete noi provvederemo a continuare il nostro lavoro. Non dubitate che riusciremo a salvarvi.

E quelli avevano detto:

... di dormire.

Avevano, per un miracolo della sorte, un po' di galletta e di vino lì sotto. Alla cambusa dei sommergibili non si può chiedere un grande ordine. La roba da mangiare è disseminata un po' qua e un po' là: e magari le fette di lardo per condire il rancio penzolano fra le teste dei siluri, nella camera di lancio. Fatto è che anche lì – camera di lancio a poppa – quei ragazzi affastellati uno addosso all'altro nelle tenebre avevano trovato del pane, e anche – miracolo che, mentre tanto acciaio si rompeva nel siluramento, il fiasco non si era rotto – del vino. Era vicina la mezzanotte. Lì sotto non sapevano che ora era. Lo avevano chiesto a quello della maschera Davis che camminava in fondo al mare, separato da loro da una curva lamiera d'acciaio.

– È a momenti mezzanotte, ragazzi!

– Accidenti che ora abbiamo fatto! Adesso dormiremo.

E avevano dormito, tranquilli, alimentati dalla speranza, come una nidiata di bambini in una culla d'acciaio.

Sopra, sulla zattera, non si era dormito. Il Maggiore Giordano e i suoi uomini avevano infissa nel cervello, come un chiodo, questa parola: « Salvare, salvare, salvare... ». La pompa faceva un rumore monotono: e quel rumore non aiutava a render chiare le idee. Lo abbiamo detto: di aprire un varco nel fianco del sommergibile tagliando la lamiera non c'era da pensare. La macchina che può far questo lavoro non taglia più di dieci centimetri di lamiera all'ora: e poichè dall'altra parte non c'era un varco da cui gli uomini rinserrati potessero sfuggire, aprire un buco qualunque voleva dire inondare d'acqua la loro cella. Di sollevare il rottame con dei cassoni riempiti d'aria non era il caso di parlare. Lavoro di giorni e giorni, più che sufficienti perchè quelli là sotto morissero.

L'unica soluzione era di indurre i superstiti all'unica prova possibile, di cui il Maggiore del Genio Navale era sicuro, lui che poteva fare dei calcoli sulle pressioni atmosferiche: ma che si presentava, per quegli otto, terribile. Si trattava di aprire il portello interno della torretta, lasciare che l'acqua precipitasse a invadere il loro rifugio, attaccarsi con le mani al soffitto della cella, là dove, dopo l'entrata dell'acqua, si sarebbe stabilito una intercapedine d'aria, e uscir poi di lì sotto nuotando entro i cunicoli d'acciaio in modo da raggiungere il cammino della garitta e di lì la bocca del portello superiore, che il palombaro aveva liberato. Semplice a dire: ma molto meno semplice a fare, per i marinai tappati là sotto, e per i quali aprire una via libera all'acqua doveva sembrare aprire una porta alla morte. Eppure, altra via di salvezza non c'era. Il mare minacciava burrasca, le ore passavano preziose. All'alba si era ricominciato il lavoro per liberare l'uscita della torretta. A un certo momento tutto era pronto. Quelli là sotto s'erano già svegliati da parecchie ore, e non avevano avuto altra comunicazione con l'esterno che la voce di quelli che scendevano, vicino allo scafo, con i respiratori Davis davanti alla bocca e alle narici. Avevano saputo che si preparava per loro quell'unica via di uscita. Pareva che non credessero più al miracolo della loro liberazione.

Ho già raccontato come la prova sia perfettamente riuscita. Uno dopo l'altro sette uomini, a intervalli di uno o due minuti, sono usciti dalla loro bara d'acciaio invasa dall'acqua, dove, sotto un soffitto, si era formata, come il Maggiore aveva previsto, quella tale campana d'aria. Erano usciti in sette. L'ultimo non veniva fuori. L'ultimo – avevano detto i suoi camerati tornati alla luce – non voleva uscire. Era ammalato. Aveva la febbre a 40. Non aveva la forza di affrontare la paurosa traversata dei corridoi colmi d'acqua come cisterne, di tener il fiato durante quella nuotata subacquea nel buio, di orientarsi nel nero labirinto del sommergibile squarciato. Non era rassegnato a morire: ma non sapeva trovar la forza per tornare alla vita. L'acqua era penetrata nella cella della camera di lancio, dove avevano vissuto per ventidue ore i superstiti: era salita fino a quaranta centimetri dal soffitto: il posto per tenere la testa fuori e respirare ancora. Bisogna lasciarsi andare, tuffarsi, camminare sul pavimento, raggiungere la porta stagna, infilarsi nella camera vicina, trovare la scaletta, salire nella garitta, uscire dai due portelli. Tutto questo sott'acqua. Sette uomini erano riusciti a compiere il miracoloso passaggio. L'ultimo non voleva, e non poteva affrontarlo. Stava là sotto, con l'acqua fino al mento, aspettando non sapeva cosa nel buio.

Un uomo va sotto, cammina sullo scafo del sommergibile, raggiunge il soffitto della cella dove quest'ultimo è rinchiuso. Gli parla, appoggiando la maschera alla lamiera.

– Vieni fuori. Gli altri sono tutti salvi.

– Non so... non posso... non ci riesco.

– Non ti hanno spiegato gli altri? Non ti sai orientare?

Si: gli altri gli hanno spiegato. Si: saprebbe orientarsi. Ma è malato e non osa. Sa che i minuti che passano mettono in giuoco la sua vita: ma non osa, il malato, affrontare quel passo tra l'aldilà e la vita. L'uomo della maschera Davis riassomma. Si attacca alla zattera. Lo tirano su. Si leva la maschera. Dice:

– Non vuole , non può...

Cosa si può fare? È assurdo che l'infelice non tenti. S'egli vedesse che il sottocapo Santillo è qui, sano e salvo, e ha chiesto subito una sigaretta (« Signor Maggiore, datemi una sigaretta... sono ventidue ore che non fumo... » Queste furono le prime parole del redivivo), forse oserebbe. Ma egli non crede nemmeno che gli altri siano salvi. Non crede che sia stato possibile a tutti e sette compiere incolumi il passaggio attraverso gli acciai della nave sepolta. La febbre e lo sfinimento lo avvicinano al delirio. Cosa si può fare? Sulla zattera non si sa trovare una soluzione. I salvatori si guardano in faccia scoraggiati. È un gruppo di uomini che per ventidue ore, su uno zatterino di 15 metri quadrati, si sono alternati alla pompa, nelle immersioni, con scafandro e senza, e hanno fatto un lavoro mostruoso, tra il fondo e la superficie del mare, per salvare « tutti ». E uno non si può salvarlo! Allora un ufficiale dice: « Datemi un Davis. Vado io a prenderlo ».

Cosa si propone di fare, il Tenente di Vascello? semplicemente questo: se i suoi marinai sono usciti dal sommergibile affondato, egli ci andrà dentro, raggiungerà la cella dove è il marinaio ammalato, e lo porterà fuori. Gli spiegherà come si fa,

lo indurrà a tentare. Cos'è questo? Coraggio? Ardire? Temerarietà? Eroismo? Trova tu, lettore, la parola. Il Tenente di Vascello, con novanta probabilità su cento, rischia la pelle. Gli basta far calcolo su quelle dieci probabilità di riuscita. Gli basterebbe anche meno. Non ammette consigli. Si spoglia nudo, si fa allacciare attorno al torace il grosso cinturone del respiratore, con l'ordigno generatore di ossigeno; infila il cappuccio, lo assicura alla bocca e alle narici. è pronto. Si butta a nuoto, si cala, a forza, fino a sedici metri sottacqua. va a compiere la sua missione. Nessuno lo vede più. Nessuno sa più niente di lui. Sulla zattera c'è silenzio come in chiesa. Gli occhi sono fissi sugli orologi. Un minuto... due... tre... quattro... cinque... cosa succede là sott'acqua?

L'ufficiale ha trovato l'imboccatura del portello. Si cala dentro al camino della torretta. Ci si passa appena appena, ingrossati dal cinturone del respiratore. Ci entra. Scompare l'ultima luce verdastra. Si è tuffati nella tenebra più nera. Bisogna orientarsi con le mani, riconoscere al tocco, dove si è. Ecco, sotto ai piedi, un pavimento di ferro. Ecco, a destra, delle manovelle. Ecco a sinistra altre manovelle. Questa è la garitta. Si cammina come entro a una cisterna. Si trova, nella parete di fronte, l'apertura della porta stagna. L'ufficiale va come se fosse un pesce cieco in un acquario. Si china, si fa piccolo, batte la testa e i gomiti da tutte le parti, riesce a infilare la porta stagna. Eccolo nella camera di lancio di poppa. ma solamente un marinaio può rendersi conto di dove si trova. Per chiunque altro questa non è che acqua, acqua salsa e nera, chiusa come in un barile, fra nere pareti di acciaio.

È qui che ci deve essere quel tale « soffitto d'aria » che ha salvato gli altri marinai, e dove, con la testa fuor d'acqua, c'è, ultimo marinaio, il malato che non vuole e che non può uscire.

L'ufficiale viene adesso a galla, con la testa fuori anche lui, in quei quaranta centimetri di aria. Chiama nel buio. Il marinaio è vicino, e risponde: « Sono qui ».

– Vedi, sono venuto a prenderti. Adesso verrai fuori con me, ti guiderò io.

– Non so... non posso nuotare sott'acqua, Comandante...

Cosa si deve fare? Fino a quel momento l'ufficiale ha compiuto quel pauroso tragitto con la maschera Davis. Non ne ha un'altra, per il marinaio. Ma non ci pensa un'attimo.

– Vuoi la mia maschera?

– *E voi, comandante?*

– *Non ci pensare.*

L'ufficiale è attaccato con una mano al soffitto, con l'altra si slaccia il cinturone del respiratore. Stanno tutti e due con l'acqua fino alla bocca.

– Vieni qua. Tienti attaccato con una mano. Basta una mano. L'acqua ti tien su. Aiutami mentre ti infilo il cinturone.

Continua il colloquio in quella cupa aria d'abisso. Ecco attaccato il cinturone, ecco spiegata la manovra della valvola dell'ossigeno, ecco infilato il cappuccio in testa al febbricitante.

– Riesci a respirare?

– Sì.

– E allora vai con Dio.

– Grazie, Comandante. E voi?

– Dio mi aiuterà. Salvati tu che sei malato.

Il marinaio lascia andare il sostegno cui si era fino allora tenuto. Cala al fondo, sott'acqua. Cammina a tentoni, trasformato in palombaro. Trova la porta stagna, trova sempre acqua, sempre acqua, sempre acqua, sempre buio, sempre buio, sempre buio. Poi finalmente, una scaletta verticale. E sempre, sopra la testa, acqua, acqua, acqua. E poi, d'un tratto, un lento chiarore verde. È fuori dal sommergibile. Non deve far altro che lasciarsi andare.

Dalla zattera – hanno contato dieci minuti eterni – vedono venir su un uomo nudo con la maschera. Chi è? È l'ufficiale che non è riuscito a salvare il marinaio? Lo issano a bordo, gli levano il cappuccio. Non è l'ufficiale. È il marinaio salvato. Tutti gli otto marinai sono salvi. Ma l'ufficiale è rimasto là sotto, solo, senza maschera, senza aiuto. A bordo si tace. Il prodigioso salvataggio ha voluto una vittima, fra i salvatori?

Passano altri due minuti. Tre, quattro, il mare è muto. L'abisso è muto. E già uno sta per dire , sulla zattera: « Povero de la Penne » che è la prece per gli eroi: quando il gorgo si apre, e vien fuori anche lui, tira una gran boccata d'aria, dà qualche bracciata felice, come se tornasse da un bagno di villeggiatura... Dice: « Vedete che non ero pazzo a tentare... ».

Una stella d'argento su un nastrino azzurro ricorda sul suo petto, dal lato del cuore, dal lato del meraviglioso cuore, quel prodigioso quarto d'ora.

Orio Vergani

Motivazione della

Medaglia d' Argento al Valor Militare

concessa al Tenente di Vascello
Durand de la Penne Luigi con R.D. del 27-12-1941.

« Imbarcato di passaggio sopra una nave - appoggio, attaccata col siluro e con le mitragliatrici da aerei siluranti nemici a bassissima quota, che riuscivano ad affondare l'unità, dimostrava sprezzo del pericolo ed ardimento. Partecipava poi alle operazioni dirette al salvataggio dei superstiti rinchiusi nell'interno di un sommergibile, silurato ed affondato nello stesso tempo, affrontando per più di 24 ore i più gravi pericoli e le più ardue difficoltà, noncurante della propria incolumità, raggiungendo il suo intento. Poichè l'ultimo superstite, non sapendo nuotare, non osava uscire da solo dal locale nel quale era rifugiato, penetrava nell'interno del sommergibile per portargli un respiratore e per aiutarlo nella fuoriuscita; avendo poi il naufrago messo fuori uso il respiratore portatogli, gli cedeva il proprio e riusciva a condurlo a salvamento. Dava così prova delle più alte e nobili virtù di freddo coraggio, di generoso altruismo e di dedizione al dovere spinta fino agli estremi limiti ».

DUPLICATO

MINISTERO DELLA MARINA

SUA MAESTA' IL RE

SU PROPOSTA DEL MINISTRO DELLA MARINA CON SUO DECRETO DEL 27 12 1941 HA CONFERITO LA MEDAGLIA D'Argento AL VALOR MILITARE „sul campo„

S. Tenente di Vascello

Luigi Durand de la Penne da Roma

" Imbarcato su pattuglia scorta una nave appoggio, attaccata col siluro da aerei a bassissima quota, che riuscivano ad affondare l'unità, dimostrava sprezzo del pericolo ed ardimento partecipando poi alle operazioni di salvataggio dirette al ricupero dei superstiti rimasti nell'interno di un sommergibile silurato ed affondato nello stesso tempo, affrontando per più di 24 ore i più gravi pericoli e le più ardue difficoltà, noncurante della propria incolumità, raggiungendo il suo intento. Poichè l'ufficiale superstite non sapendo nuotare, non aveva uscire da solo dal locale nel quale era rifugiato, portatosi nell'interno del sommergibile per portargli un respiratore e per aiutarlo nella fuoriuscita: avendo poi il naufrago perso fuori uso il respiratore portatogli gli cedeva il proprio e riusciva a condurlo a salvamento. Dava così prova delle più alte e nobili virtù di freddo coraggio, di generoso altruismo e di dedizione al dovere spinta fino agli estremi limiti. "

(Golfo di Bomba, 22-24 agosto 1940)
(Zona di guerra, 31 agosto 1940).

IL MINISTRO
f.to A. Riccardi

p. c. Il Sottocapo di St. Maggiore
Ammiraglio di Divisione
Carlo Pecori Giraldi

BREVETTO N. 27543

In Roma li 24 Dicembre 1948

Quella notte del 1944....

del Prof. Francesco Berlingeri

Il 10 giugno 1984 ho ricevuto un telegramma dall' Ammiraglio Luigi Durand de la Penne nel quale ricordava "la buona notte trascorsa assieme". Quella "buona notte" era la notte del 20 giugno 1944, quando l'allora T.V. de la Penne aveva portato Andrea De Angelis, me e il sottocapo Gianni, con un barchino "S" dei mezzi d'assalto, un miglio fuori della diga di La Spezia, da dove, a nuoto, dovevamo entrare dentro la rada e attaccare le cariche eplosive che portavamo con noi, De Angelis e Gianni a un mercantile ed io a un sommergibile, di cui era previsto l'impiego per operazioni contro la flotta alleata. Ci avevano detto che la notte era troppo corta per poterci ricuperare e quindi dovevamo andare a terra, cercare di prendere contatto con i partigiani e "arrangiarci". Non ci avevano detto che se ci avessero catturato saremmo certo stati fucilati. Lo sapemmo solo dopo, per nostra fortuna.

Era una bella notte illune. Scivolavamo silenziosamente sull'acqua immobile, dirigendoci verso la diga, quando scoppiò un pandemonio: riflettori, cannonate dalle posizioni costiere. Pensammo che avessero avvistato la motosilurante che trasportava il "maiale" inglese, nostro partner nella missione. Ricordo che, un tantino preoccupato, dissi a de la Penne di mollarci in acqua e di tornare indietro, ma de la Penne non ne volle sapere. Per due mortaretti - mi disse - vuoi che ti lasci in mezzo al golfo? E così proseguimmo fino alla distanza stabilita, se non oltre. Un rapido saluto, e via nell'acqua fosforescente verso i nostri bersagli. Ho fatto, tra andata e ritorno, 8000 metri a nuoto. Attaccai le mie mignatte al sommergibile con immersioni in apnea perchè il mio respiratore si era forato quando strisciavo sugli scogli della diga foranea. Sbarcato a S. Terenzio, mi levai la tuta di gomma, affondai tutto e attraversate le difese costiere tedesche senza danni, con una fortuna sfacciata, nonchè, senza saperlo, un terreno minato, mi ricongiunsi la mattina con i miei compagni di missione. Dopo un mese di passeggiata sui monti, attraversammo le linee, tornando alla nostra base.

La "buona notte" è ancora un ricordo meraviglioso. Ricordo di un'avventura bellissima, di amici a cui sono legato per la vita e oltre. Primo tra questi, e sopra ogni altro, l'uomo che più ho ammirato nella mia vita e il mio amico più caro: Gigi de la Penne.

Francesco Berlingeri

Una fase dello sminamento del porto di Genova.

Lo sminamento dei porti della Liguria.

(dalla relazione del C.V. Giuseppe ROSELLI LORENZINI)

Il Comandante Luigi Durand de la Penne venne destinato nell'immediato dopoguerra al Servizio Sminamento della Liguria.

La zona in cui la sua opera doveva svolgersi era di particolare interesse nazionale per l'importanza dei porti (principalmente quello di Genova) che dovevano rapidamente e sicuramente essere riaperti alla navigazione.

In essi e lungo le coste tutti i belligeranti avevano, durante la guerra, sistemato una grandissima quantità e varietà di ordigni esplosivi (mine magnetiche - solo a Genova 73 - mine per distruzione opere portuali; bombe d'aereo inesplose; siluri; bombe di profondità; decine di tonnellate di munizionamento di tutti i calibri; mine alla deriva) la cui disattivazione e rimozione richiedeva notevoli capacità organizzative, tecniche e grande abnegazione.

Nel solo Alto Tirreno, fra Ventimiglia e Civitavecchia, erano state deposte nel corso del conflitto decine di migliaia di mine, che costituivano una continua minaccia per i traffici marittimi, essenziali per l'economia e la vita stessa del nostro Paese.

Il Comandante Durand de la Penne, nella sua qualità di Capo Nucleo Sminamento, avvalendosi della preziosa esperienza di specialista sommozzatore, acquisita in lunghi anni di addestramento e di attività operativa in guerra, ha portato a termine il compito affidatogli in maniera degna del più alto elogio, operando continuamente e personalmente sugli ordigni, con il coraggio e l'abnegazione che gli sono abituali, spesso in condizioni difficilissime, sempre fornendo ai propri dipendenti, anche in periodo di pace, straordinario esempio di dedizione al dovere e di spirito di sacrificio.

Nel corso delle sue immersioni con assoluta trascuratezza della propria incolumità, il Comandante de la Penne, affidava la sua vita al funzionamento di una sola pompa scavafango, si immergeva per alcuni metri nel fango per raggiungere l'ordigno, disattivarlo e rimuoverlo: trascinando così, con il proprio esempio, il personale dipendente ad effettuare le operazioni di sminamento con la massima rapidità e decisione.

A testimonianza dei suoi meriti, veramente eccezionali, stanno i quantitativi di ordigni rimossi e la rapida riattivazione dei porti senza che si sia mai verificato il minimo incidente.

C.V. Giuseppe Roselli Lorenzini

Il Messaggero

IL «LUPO» DELL'EROE

LA POTENZA NAVALE DELLE DEMOPLUTOCRAZIE DURAMENTE SCOSSA SU TUTTI I MARI

Tre corazzate inglesi eliminate dal Mediterran

dopo la gesta italiana di Alessandria e il colpo dell'«U. Boot» davanti a S

Le due corazzate in
affondate ad Alessan
non possono essere ricupe

ULTIMA EDIZIONE
Una giornata nera
per l'Ammiragliato

sono le n

LA GAZZETTA DI PUGLIA CORRIERE DELLE PUGLIE

NUOVI DURI COLPI ITALIANI

ALLA FLOTTA BRITANNICA

NEL MEDITERRANEO

IL PICCOLO

Un'altra corazzata britannica colpita

...o aerei nemici abbattuti

...azzata britannica colpita

IL PICCOLO

ARRONAMENTI

nemici

Il Messaggero

LA GRAN BRETAG

Grafica Roccatagliata E.