

L'IMPRESA DEL SOMMERGIBILE "PERLA"

di Alberto Rosselli

Nel marzo del 1940, il sommergibile "Perla" lascia la base eritrea di Massaua in procinto di essere investita dall'offensiva finale inglese e intraprende, sfidando il blocco navale britannico, il suo lungo viaggio per raggiungere la base atlantica di Bordeaux.



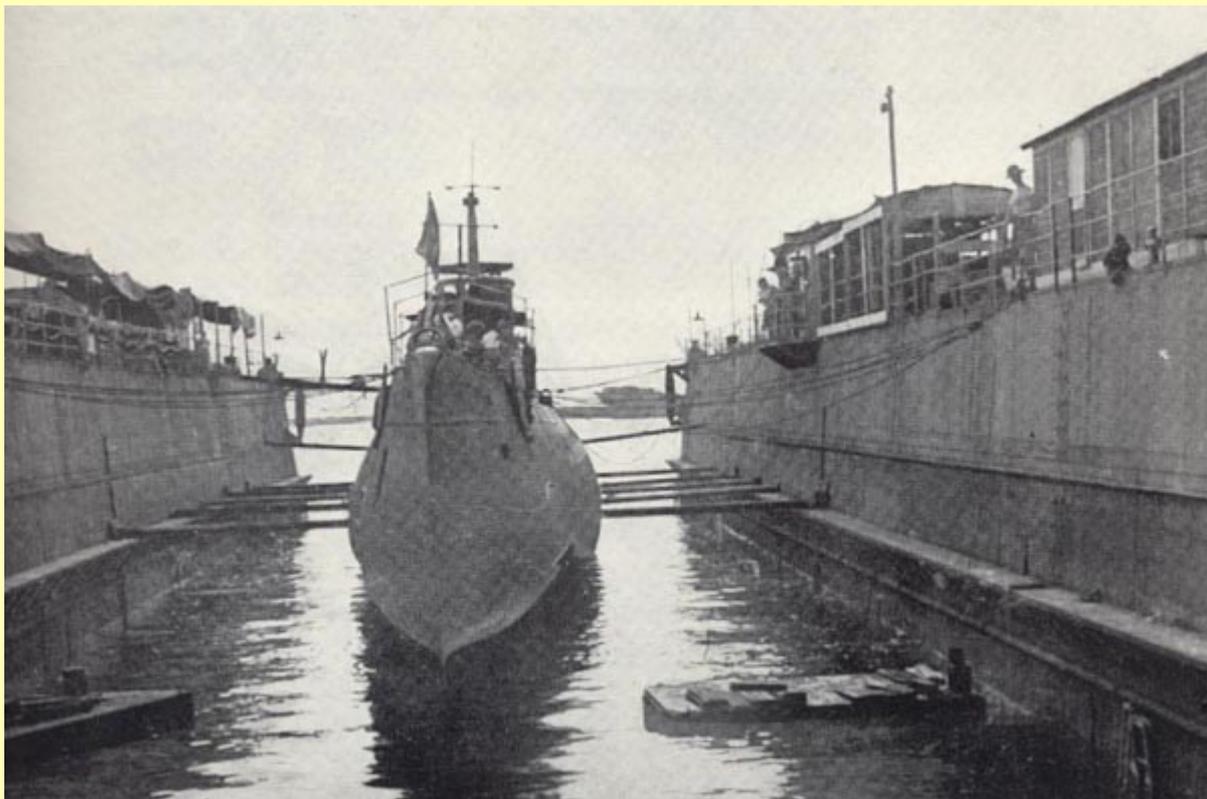
L'incredibile viaggio del sommergibile Perla

Nella seconda metà del febbraio del 1941, il Comando Supremo della Marina Italiana decise di trasferire dalla base di Massaua a quella di Bordeaux gli ultimi quattro sottomarini ancora operativi nel Mar Rosso. La decisione, pienamente condivisa dal Duca Amedeo D'Aosta, comandante in capo delle forze italiane in Africa Orientale e dal Comando navale di Massaua, venne presa allorché la situazione militare dell'Impero iniziò ad aggravarsi senza possibilità di rimedio. Alla fine del gennaio del '41, dopo avere sfondato a sud il fronte del Giuba e i presidi del Galla Sidama ed essere riuscite a rompere a nord, lungo il confine sudanese-etiope, l'anello difensivo italiano nelle aree di Kurmuk, Gallabat, Kassala-Agordat e Karora, le preponderanti armate inglesi di terra (supportate da forti contingenti aerei e navali) provenienti dal Kenia, dal Sudan e da Aden avevano iniziato a dilagare all'interno dell'Impero d'Africa Orientale, minacciandone i centri nevralgici.

Pur riuscendo a bloccare, seppur momentaneamente, l'avanzata inglese a Cheren (robusto bastione difensivo italiano che resistette per quasi due mesi, dal 31 gennaio al 27 marzo, alle spalle dei reparti corazzati e di fanteria nemici), il Comando Supremo di Roma si rese conto della grave situazione di pericolo nella quale si sarebbe trovato ciò che rimaneva della Squadra Navale Italiana di base a Massaua (1). Se le forze britanniche fossero riuscite, come poi fatalmente accadde, a superare l'ostacolo di Cheren e a raggiungere la vicina località di Asmara, collegata a Massaua tramite ferrovia e agevole strada asfaltata, la piccola ma combattiva Squadra del Mar Rosso sarebbe stata costretta ad autoaffondarsi. In base a queste considerazioni fu quindi deciso di consentire ad alcune unità di superficie e sottomarine di tentare di allontanarsi per tempo dalla base per cercare di raggiungere porti amici o neutrali (2). Al sommergibile Perla, a quel tempo sotto il comando del capitano triestino Bruno Napp, e ad altre tre unità (Archimede, Galileo Galilei, Ferraris e Guglielmotti) fu quindi ordinato di mollare gli ormeggi e di raggiungere la costa francese occupata dalle forze tedesche, potendo usufruire (almeno in via teorica), in caso di necessità, dell'appoggio logistico di navi o sommergibili tedeschi operanti in Oceano Indiano e Atlantico.

Il Perla era un sommergibile di medio tonnellaggio appartenente alla cosiddetta classe "600". L'unità, piuttosto ben riuscita sotto il profilo progettuale, dislocava in emersione 695 tonnellate e 855 in immersione ed era quindi ben più piccolo rispetto agli altri tre sommergibili "oceanici" (l'Archimede e il Guglielmotti dislocavano in immersione 1266 tonnellate e il Ferraris 1259 tonnellate) che, essendo dotati di maggiore autonomia (dalle 9.000 alle 10.300 miglia a 7/8 nodi di velocità) furono fatti partire a

scaglioni dopo il Perla, raggiungendo comunque Bordeaux con ben 20 giorni di anticipo rispetto al battello del comandante Napp. Nel corso della loro lunga traversata il Guglielmotti, l'Archimede e il Ferraris navigarono ininterrottamente rifornendosi in alto mare una volta soltanto, contro le due del Perla.



Il Perla a Massaua

L'unità, che appena sedici giorni dopo lo scoppio della guerra aveva rischiato di andare perduta a causa di un incaglio avvenuto su un banco corallino al largo della costa della Dancalia (Mar Rosso), lasciò la base di Massaua alle ore 05.30 del 1° marzo del '41 con l'ordine tassativo di non ingaggiare alcun combattimento con unità nemiche nel corso del suo lungo viaggio. Va precisato che era la prima volta che un sommergibile della classe "600" si avventurava in un'impresa di questo tipo, sicuramente difficile anche per scafi di tonnellaggio maggiore. Comunque sia, come vedremo, grazie alla bontà dello scafo e dei suoi propulsori (revisionati alla meglio dopo l'incaglio del 26 giugno del '40) e alla straordinaria capacità del comandante Napp e del suo equipaggio composto da 38 marinai bene addestrati ma del tutto nuovo a missioni a lungo raggio, il Perla riuscirà a coprire le 13.100 miglia del percorso in 81 giorni, stabilendo un vero e proprio record di categoria.



Il comandante Napp passa in rivista il suo equipaggio

Il viaggio cominciò all'insegna della sfortuna, in quanto già alle prime luci dell'alba il Perla, ancora in superficie, venne individuato e attaccato da un bimotore inglese da bombardamento Bristol Blenheim decollato da Aden. Con una rapidissima immersione, lo scafo italiano riuscì però ad evitare due coppie di ordigni da 110 chilogrammi, dirigendosi a tutta forza verso lo stretto di Perim e riemergendo soltanto parecchie ore dopo (alle 13.15) per venire nuovamente intercettato da un secondo bombardiere britannico che mancò il bersaglio solo per pochi metri, tra lo sgomento dell'intero equipaggio, che imprecaava contro la malasorte.

Ma il piccolo Perla le disavventure erano appena iniziate. Dopo tre quarti d'ora di immersione, Napp decise di fare nuovamente capolino in superficie, e per la terza volta venne attaccato non da uno ma da tre aerei britannici decisi a farla finita con quel guscio di noce made in Italy. Incredibilmente, il Perla riuscì a farla nuovamente franca andando a posarsi, per sicurezza, su un fondale di 40 metri di profondità. Soltanto dopo diverse ore, il comandante Napp decise di riprendere la navigazione per lasciarsi definitivamente alle spalle il pericoloso Mar Rosso.

Passato lo stretto di Bab el Mandeb, l'unità tricolore entrò finalmente in Oceano Indiano, dirigendosi verso Capo Guardafui (la punta orientale della Somalia) che doppiò senza problemi. La navigazione, grazie alle ottime condizioni atmosferiche, procedette molto tranquillamente e il giorno 11 l'unità sfilò al largo di Mogadiscio abbandonando la costa somala e dirigendosi a sud in direzione del Madagascar, la grande isola che Napp, contrariamente a quanto fecero i comandanti degli altri tre sommergibili italiani, decise di superare costeggiandone, da nord a sud, la solitamente burrascosa costa esterna.

La decisione, apparentemente insensata, venne presa in quanto proprio a sud est del Madagascar il Perla avrebbe incontrato un incrociatore corsaro tedesco (il famoso Atlantis che da diversi mesi imperversava in Oceano Indiano facendo strage di piroscafi britannici) che lo avrebbe rifornito di nafta, acqua potabile e provviste. Dopo avere incrociato, il giorno 12, un piroscafo statunitense della American Export Line (incontro che costrinse il Perla ad un'immersione prudenziale), il battello italiano entrò in una zona caratterizzata da condizioni atmosferiche molto instabili. Infatti, il giorno 17 il comandante Napp e il suo equipaggio dovettero affrontare un'improvvisa e violentissima burrasca, con onde di sette/otto metri. Sballottato come un fucello, il Perla riuscì però a non perdere la rotta e a proseguire, seppur lentamente, verso sud.

Il 20 marzo, sfilò davanti all'estremo lembo sud orientale dell'Isola di Madagascar, in mezzo a forti piovachi e cinque giorni dopo raggiunse il punto geografico prestabilito per eseguire il necessario trasbordo di nafta e provviste dall'incrociatore corsaro tedesco Atlantis, che però non si fece vivo. Ormai quasi a secco di carburante, il comandante Napp fu quindi costretto a fare stazionare il Perla in quella pericolosa zona battuta da forti venti fino a quando, alle 17.15 del 28 marzo, finalmente l'Atlantis (che viaggiava sotto le mentite spoglie del piroscafo greco Tamesis) comparve all'orizzonte. Affiancati i battelli, il comandante Napp salì a bordo del "corsaro" per ringraziare il focoso comandante Rogge che, a sua volta, invitò l'ufficiale italiano a compiere con il suo mezzo alcune operazioni combinate contro il traffico mercantile britannico. Napp, che aveva ricevuto da Supermarina ordini severissimi e, soprattutto, il divieto assoluto di ingaggiare combattimenti con il nemico durante la difficile missione di trasferimento, respinse gentilmente l'offerta, spiegando la situazione all'ufficiale tedesco.

A guerra finita il comandante Rogge, nelle sue memorie, ironizzerà alquanto circa il rifiuto di Napp, insinuando scioccamente su una presunta "riluttanza degli italiani ad affrontare il nemico". Tuttavia, nel corso delle operazioni di rifornimento, i marinai tedeschi e italiani fraternizzano con molto calore. In poche ore l'Atlantis rifornì il Perla di carburante, acqua potabile, viveri, medicinali e generi di conforto. Tutto si svolse con la massima celerità e precisione, tanto è vero che alle ore 18.00 il battello italiano staccò le manichette, le cime e riprese il suo viaggio puntando la prora ad ovest. Il 7 aprile, il Perla, in procinto di doppiare il Capo di Buona Speranza, avvistò un piroscafo nemico e si immerse. Il giorno 8, dopo un'ultima burrasca, il Perla si lasciò alle spalle l'Oceano Indiano ed entrò in Atlantico con rotta nord-ovest.

Siamo al quarantesimo giorno di navigazione. Il 22 aprile, con il solito ritardo (questa volta di soli due giorni), il battello di Napp è raggiunto da un secondo rifornitore tedesco (una petroliera). L'incontro avviene pochi gradi a sud del Tropico del Capricorno, tra l'Isola Tristan da Cunha e l'Isola di Sant'Elena. Riempiti fino all'orlo i serbatoi, il Perla riparte nuovamente facendo rotta verso le Isole del Capo Verde. Il 30 aprile, il battello taglia la linea dell'equatore e pochi giorni dopo sfila a 60 miglia a ponente delle Isole di Capo Verde. Siamo ad oltre due terzi del viaggio, ma le strutture e lo scafo del piccolo Perla iniziano a risentire della lunga traversata. Tuttavia i marinai di Napp riescono a riparare alla buona alcuni guasti alle valvole, alle tubature e alla cassa di circolazione. Il 3 maggio, Napp è costretto ad

un'immersione rapida per non essere scoperto da un piroscafo britannico sbucato all'orizzonte. Quattro giorni dopo ricominciano le noie meccaniche, questa volta molto gravi. Alle ore 03.00 il motore di dritta si blocca per la rottura della biella del compressore d'aria, e il propulsore di sinistra si ferma anch'esso a causa dell'intasamento dei polverizzatori. Il comandante Napp non si perde d'animo e mette i suoi uomini al lavoro. Dopo quasi venti ore di fatiche immani, miracolosamente, i danni sono riparati e le macchine vengono riavviate.

L'avventura continua. Al largo delle Azzorre un nuovo allarme e un'ennesima immersione: l'equipaggio evita per un soffio l'intercettazione da parte di un piroscafo armato ma non identificato. La tensione e la stanchezza iniziano a pesare sugli uomini di Napp. E' l'ultimo sgradevole incontro. Nel tardo pomeriggio del 14 maggio il Perla, che ha felicemente doppiato Capo Finisterre (punta nord ovest della penisola iberica) punta con decisione verso la costa francese, arrivando il 18 in vista di Bordeaux. Scortato da una vedetta tedesca, il rabberciato e sbuffante battello italiano (i suoi motori diesel non ce la fanno proprio più) entra infine nell'estuario della Gironda ormeggiandosi alle ore 16.00 del 19 maggio presso la banchina della Stazione Sommergebili (3).

Una volta sbarcati a terra, Napp e i suoi uomini vengono accolti dal saluto di un picchetto militare tedesco e italiano e dall'entusiasmo degli equipaggi dei sottomarini presenti nella base: gente di mare che valuta con grande rispetto e simpatia la grande impresa compiuta dai "ragazzi" del Perla. Il giorno dopo iniziano a piovere da Roma e da Berlino calorosi telegrammi di congratulazione: i primi sono quelli dell'ammiraglio Riccardi di Supermarina e del suo illustre parigrado tedesco, ammiraglio Reader.



Il Perla a Bordeaux

NOTE

(1) In data 10 giugno 1940 la consistenza delle forze navali italiane dislocate nel Mar Rosso era la seguente:

Nave coloniale ERITREA

2.170 (3.117) tonnellate di dislocamento, velocità massima 20 nodi con apparato propulsivo diesel e 11 con apparato elettrico, autonomia 6.950 miglia a 11,8 nodi (diesel). Armamento: 4 cannoni da 120 mm, 2 mitragliere da 40 mm e 2 da 13,2 AA. Equipaggio 13 ufficiali e 221 marinai.

Cacciatorpediniere pesanti TIGRE - PANTERA - LEONE

Impostazione e costruzione: cantieri Ansaldo Genova, 1921 - 1924

2.203 tonnellate di dislocamento, velocità massima 31 nodi, autonomia 2.070 miglia a 15 nodi.

Armamento: 8 cannoni da 120 mm, 2 cannoni da 76 mm (poi da 40), 2 mitragliere da 13,2 AA, 6 tubi lanciasiluri. Equipaggio 10 ufficiali e 194 marinai.

Cacciatorpediniere leggeri SAURO - BATTISTI - MANIN - NULLO

Impostazione e costruzione: cantieri Odero di Sestri Ponente Genova, 1924 - 1926.

1.580 tonnellate di dislocamento, velocità massima 35 nodi, autonomia 2.600 miglia a 14 nodi.

Armamento: 4 cannoni da 102 (poi da 120?), 2 mitragliere da 40 mm e 2 da 13,2 AA, 6 tubi lanciasiluri. Equipaggio 6 ufficiali e 139 marinai.

Torpediniere ORSINI - ACERBI

Impostazione e costruzione: cantieri Odero, Sestri P: Genova, 1916 - 1917

865 tonnellate di dislocamento, velocità 30 nodi, autonomia 2.100 miglia a 14 nodi. Armamento: 6 cannoni da 102 mm, 2 mitragliere da 40 AA, 4 tubi lanciasiluri. Equipaggio 4 ufficiali e 74 marinai.

Posamine OSTIA

Impostazione e costruzione: Cantieri Navali Riuniti, 1925

1.040 tonnellate di dislocamento, velocità 15 nodi, autonomia (?). Armamento: 2 cannoni da 120 mm, 2 mitragliere da 40 AA, 80 torpedini. Equipaggio 5 ufficiali e 66 marinai.

Cannoniera PORTO CORSINI (ex G15)

Impostazione e costruzione (?), 1923

290 tonnellate di dislocamento, velocità 9 nodi, autonomia (?). Armamento 2 cannoni da 76/40.

Cannoniera BIGLIERI (ex MERLUZZO)

Impostazione e costruzione Cantieri Deutsche Werft, Amburgo, 1924

666,5 tonnellate di dislocamento, velocità 9 nodi, autonomia 4.146 miglia a 7,6 nodi. Armamento: 2 cannoni da 76 mm AA e due mitragliatrici da 6,5.

M.A.S. 204 - 206 - 210 - 213 - 216

Dati non disponibili

Sommergibili oceanici ARCHIMEDE - GALILEI - TORRICELLI - FERRARIS

Impostazione e costruzione Cantieri Tosi, Taranto, 1931-1935

985 tonnellate di dislocamento in superficie (1.259 in immersione), velocità 17 nodi (superficie) e 7,7 nodi (immersione), autonomia 10.300 miglia a 8 nodi in superficie e 105 a 3 nodi in immersione.

Armamento 2 cannoni da 100 mm, 2 mitragliere da 13,2 AA e 8 tubi lanciasiluri. Equipaggio 6 ufficiali e 48 marinai.

GALVANI - GUGLIELMOTTI

Impostazione e costruzione Cantieri Tosi, Taranto, 1936-1938

1.016 tonnellate di dislocamento in superficie (1.266 in immersione), velocità 17,3 nodi in superficie e 8 nodi in immersione, autonomia 9.000 miglia a 7,8 nodi (superficie) e 90 miglia a 4 nodi (immersione).

Armamento 1 cannone da 100 mm, 4 mitragliere da 13,2 AA e 8 tubi lanciasiluri. Equipaggio 7 ufficiali e 47 marinai.

Sommergibile da media crociera MACALLE'

Impostazione e costruzione Cantieri C.R.D.A., Monfalcone, 1936

683 tonnellate di dislocamento in superficie e 856 in immersione, autonomia 3.180 miglia a 10,5 nodi (superficie) e 74 a 4 nodi (immersione). Armamento 1 cannone da 100 mm, 2 mitragliere da 13,2 AA e 6 tubi lanciasiluri. Equipaggio 4 ufficiali e 40 marinai.

Sommergibile da media crociera PERLA

Impostazione e costruzione Cantieri C.R.D.A., Monfalcone, 1935-1936

695 tonnellate di dislocamento in superficie e 855 in immersione, lunghezza metri 60,2, apparato motore (2 diesel da 1.400 cavalli e due elettrici da 800), autonomia 5.200 miglia a 8 nodi (superficie) e 74 miglia a 4 nodi (immersione), velocità 14 nodi in superficie e 7,7 in immersione. Armamento 1 cannone da 100 mm, 2 mitragliere da 13,2 AA e 6 tubi lanciasiluri. Equipaggio 4 ufficiali e 40 marinai.

Dal 10 giugno al 3 aprile del 1941, la Squadra Italiana del Mar Rosso perse in combattimento le seguenti unità: Caccia Nullo, Battisti; Manin, Tigre, Pantera e Leone e Sommergibili Macallè, Galvani, Galilei e Torricelli. Tutte le altre unità, escluse quelle che riuscirono a raggiungere Bordeaux o Kobe (Giappone) si autoaffondarono al momento della resa della piazzaforte di Massaua.

(2) Oltre ai sommergibili, anche alcune altre unità di superficie abbandonarono Massaua prima della sua resa. La nave coloniale Eritrea e la bananiera RAMB II, dopo una lunga traversata riuscirono a raggiungere i lontani porti giapponesi, mentre il RAMB I venne intercettato ed affondato nei pressi delle Isole Maldive dall'incrociatore britannico Leader.

(3) Dopo un periodo abbastanza lungo di radicali lavori di riparazione presso le officine di Betasom (Bordeaux), il Perla, sempre agli ordini del comandante Napp, riprese nuovamente il mare per rientrare nel Mediterraneo, sua nuova zona di operazioni. Superato con difficoltà l'insidioso Stretto di Gibilterra (il battello venne attaccato ripetutamente con bombe di profondità da cacciatorpediniere e cacciasommergibili inglesi), il Perla riuscì a raggiungere Cagliari e poi Napoli, dove il suo equipaggio venne decorato con medaglie e croci di guerra dall'ammiraglio Riccardi. Dopo avere ottenuto una meritata promozione, il valoroso Napp venne poi trasferito alla Scuola per Comandati di Sommergibili di Pola (Istria). Triste fu invece la sorte del Perla. Destinato ad operare nel Mediterraneo Orientale, il piccolo e indomito battello, reduce da tante peripezie, venne intercettato, il 9 luglio 1942, al largo di Beirut (Libano) dalla corvetta inglese Hyacinth. Danneggiato da bombe di profondità, il sommergibile italiano fu costretto ad emergere, cadendo nelle mani del nemico. Trainato nel porto libanese, il Perla venne riparato e ribattezzato P.712 per poi essere ceduto, nel 1943, dagli inglesi alla Marina Greca presso la quale prestò servizio fino al 1947.



Il sommergibile Perla a Beirut nel luglio del 1942