

## *Battaglia a "La Galite"*

Nel settembre 1941 in preparazione alla offensiva inglese in Egitto prevista per i primi di novembre (Operazione Crusader ) viene deciso di inviare, via Gibilterra, un grosso convoglio diretto a Malta. Questa nuova operazione di rifornimento, in codice Halberd, ha inizio il 24 settembre quando 9 navi da trasporto attraversano lo stretto di Gibilterra. Per scortare questo importante convoglio gli inglesi impiegano tre incrociatori pesanti: il *Nelson*, il *Rodney* e la *Prince of Wales*, la portaerei *Ark Royal*, altri cinque incrociatori minori, diciotto cacciatorpediniere; inoltre nove sommergibili vengono inviati lungo le probabili rotte della flotta navale italiana. Nella fase iniziale la strategia inglese prevede di far navigare le diverse unità suddivise in più gruppi, così da non insospettire le difese italiane. In un secondo tempo a sud del Mar di Sardegna, si sarebbero riunite iniziando così l'ultima fase dell'operazione. La Marina Militare Italiana ha quasi subito notizia dell'uscita in mare della flotta inglese, ma poiché l'informatore italiano a Gibilterra non ha visto i mercantili che hanno transitato la notte precedente, non capisce subito i veri intenti del nemico e nel timore di una nuova incursione sul suolo italiano mette in allarme anche la Regia Aeronautica; gli avvistamenti aerei e le decifrazioni radio del 26 settembre sembrarono confermare questa ipotesi poiché viene stabilito che una imprecisata forza nemica, e altre navi minori, si stanno dirigendo verso la Sardegna.

All'alba del 27 settembre dalla base sarda di Decimomannu un solitario ricognitore Cant Z506 pilotato dal comandante Giovanni Del Vento decolla alla ricerca del convoglio e alle 08:18 viene individuato un gruppo di navi inglesi al largo dell'isola "La Galite" 80 km a nord della Tunisia; l'allarme lanciato immediatamente indica la presenza di una portaerei, una nave da battaglia, quattro incrociatori e altre navi minori; si trattava quindi del convoglio Halberd. Nel frattempo la nostra squadra navale al comando dall'ammiraglio Jachino, riceve l'ordine di ingaggiare il nemico a partire dal pomeriggio del 27 settembre successivamente all'intervento della Regia Aviazione. Le cattive condizioni meteorologiche nel Mediterraneo a sud della Sardegna non impediscono, a undici aerosiluranti SM84 del 36° Stormo di decollare alle 12:15 dall'aeroporto di Decimomannu. Il Col. Helmut Seidl comandante dello Stormo pilota uno degli aerei alla testa del 109° Gruppo, mentre il maggiore Arduino Buri guida il 108° Gruppo. Si uniscono alla missione altri undici aerosiluranti SM79 del 130° Gruppo dello stesso Stormo decollati quasi mezz'ora prima dal vicino aeroporto di Elmas. Come scorta decollano dall'aeroporto di Monserrato i CR42

del 24° Gruppo - 354<sup>a</sup> squadriglia.



*Il Savoia Marchetti SM84 benché più moderno non riscosse un grande successo tra gli equipaggi; prestazioni ed affidabilità risultarono inferiori al suo predecessore SM79*



*Un Savoia Marchetti SM84 della 256<sup>a</sup> Squadriglia. Accanto l'emblema del 36° Stormo e del 108° Gruppo col motto "Occhio che te sbuso"*





*Un Savoia Marchetti SM79 del 130° Gruppo basato ad Elmas. Accanto l'emblema del Gruppo col motto "Sotto a chi tocca"*

Durante il volo, i gruppi si dividono anche per le continue cattive condizioni meteorologiche. Essendo gli SM84 più veloci, sono i primi ad arrivare sulle navi inglesi. Il 108° Gruppo del maggiore Buri, con cinque SM84 è il primo ad avvistare il convoglio inglese e alle 13:00 dà avvio all'attacco. Un velivolo colpito dalla contraerea entra in collisione con un altro ed entrambi precipitarono in mare, un altro viene abbattuto dopo il lancio del siluro e malgrado il sacrificio degli equipaggi, nessun bersaglio venne colpito. Alle 13:30 Seidl arriva insieme agli altri quattro aerosiluranti del 109° Gruppo e si dispone per l'attacco; un primo aereo, quello del Capitano Giusellino Verna viene abbattuto dai caccia inglesi Fairey Fulmar di scorta appartenenti all'808° Squadron dell'Ark Royal. Il colonnello Seidl insieme all'aereo del Capitano Bartolomeo Tomasino proseguono sotto il fuoco nemico attaccando la HMS Nelson. La nave viene colpita da un siluro e danneggiata gravemente, ma entrambi gli aerei vengono abbattuti dall'antiaerea della Prince of Wales e della Sheffield. Infine l'attacco finale viene concluso dagli undici S79 del 130° Gruppo comandati dal Capitano Giorgio Grossi, provenienti dall'aeroporto di Elmas.





*A sinistra la HMS Nelson da 39.000 tonnellate in sosta in un porto inglese. A destra sempre la stessa corazzata colpita dai nostri aerosiluranti e gravemente danneggiata, manovra per disimpegnarsi da un successivo attacco*

All'epoca il danneggiamento della Nelson che richiese in seguito sei mesi di riparazioni viene accreditato da alcune fonti al maggiore Arduino Buri che fu tra i pochi a rientrare e rivendicò il risultato negli anni che seguirono. Ricerche successive incrociate con i dati dell'ammiragliato britannico fanno ritenere che Buri attaccò con il suo gregario, la Rodney mancandola e confondendola con la gemella Nelson. Le ricostruzioni del dopoguerra ritengono che sia stata la seconda ondata al comando di Helmut Seidl a colpire la Nelson e poiché è stato il primo dei due aerei a mettere a segno il siluro, è credibile sia stato lo stesso Seidl a colpire il bersaglio. Questo successo è avvalorato anche dall'affermazione del Capitano Santoro. Questi, essendo al comando dei velivoli CR42 del 24° Gruppo Caccia, e trovandosi quindi sul cielo della battaglia, sostenne, nel suo rapporto di missione, che l'aereo che aveva colpito la Nelson era stato abbattuto immediatamente dopo il lancio del siluro. Tuttavia alla fine della giornata si contarono Otto aerei italiani abbattuti. Sette aerosiluranti, di cui due SM 84 del 108° Gruppo, quattro del 109° Gruppo e un SM 79 del 130°, più un caccia CR42 del 24° Gruppo. Tuttavia, le azioni furono condotte con determinazione tale che molti velivoli riuscirono a superare lo schermo avanzato dalla formazione britannica, per lanciare i siluri contro le grandi navi. La corazzata Rodney fu mancata di poco, assieme ai cacciatorpediniere Lance, Isaac Sweers e Lightning, invece la Nelson presa a bersaglio da due SM 84 nel corso del secondo attacco, fu colpita a prora e dovette ridurre la velocità. La flotta italiana in conformità agli ordini ricevuti decise di ritirarsi e ordinò verso le 15:50 di invertire la rotta. In realtà, non informato dell'avvenuto

danneggiamento della Nelson e mal informato sul numero di portaerei, la superiorità della flotta navale italiana era netta sul nemico e uno scontro navale avrebbe sicuramente avvantaggiato la nostra flotta. In totale furono persi 8 aeroplani, dieci ufficiali morirono e tra questi il comandante dello Stormo e tre comandanti di Squadriglia. Al Colonnello Seidl, ai Capitani Tomasino e Verna che morirono quel giorno insieme al Sergente Luigi Valotti, che con il suo caccia CR42 aveva tentato di distrarre l'artiglieria antiaerea, compiendo evoluzioni, vennero assegnate le medaglie d'oro al valor militare alla memoria. Quanto al Maggiore Buri si poté rifare il 15 novembre successivo affondando con il suo velivolo SM 84 il piroscafo britannico Empire Defender che, navigando isolato da Malta verso Gibilterra, fu attaccato nei pressi dell'Isola Galite.



*A sinistra i Fairey Fulmar dell'808° Squadron imbarcati sulla portaerei Ark Royal, si resero protagonisti dell'abbattimento dell'SM84 del Cap. Giusellino Verna. A destra, i CR42 del 24° Gruppo decollati dall'Aeroporto di Monserrato fungevano da scorta per gli aerosiluranti partiti da Elmas e Decimomannu. Tra gli otto aeroplani persi dalla Regia Aeronautica anche un CR42 che costò la vita al Sergente Luigi Valotti. Pilota da caccia dalle rinomate doti acrobatiche, cadde per un errore umano o guasto al motore e non per opera della contraerea come da più parti viene indicato. Gli inglesi rimasero meravigliati da tali evoluzioni e coraggio che perfino il Comandante della flotta inglese, l'ammiraglio Cunningham ne cita ampiamente nella sua relazione finale.*

259a SQUADRIGLIA AEROSILURANTI

# RAPPORTO DI LANCIO

N. .... di prot.

il 28 settembre 1941 XIX

A STATAEREO  
A MARISTAT I. A. S.

Eseguito nelle acque di La Galite

il 27 settembre 1941 XIX

## EQUIPAGGIO VELIVOLO ATTACCANTE

Grado, cognome e nome dei componenti l'equipaggio:

1° Ten. pil. Paccari Mario  
Mar. pil. 1° Nanni Beniamino  
Serg. Mag. R.T. Fedele Raffaele  
1° Av. Mot. Massantini Oscar  
Av. Sc. <sup>A.</sup> ~~Assist.~~ <sup>Assist.</sup> Astolfi Concesio

BERSAGLIO:

Incrociatore inglese probabilmente  
tipo "Lander" o "Effingham"

ORA PARTENZA

12.15'

ORA ATTERRAGGIO

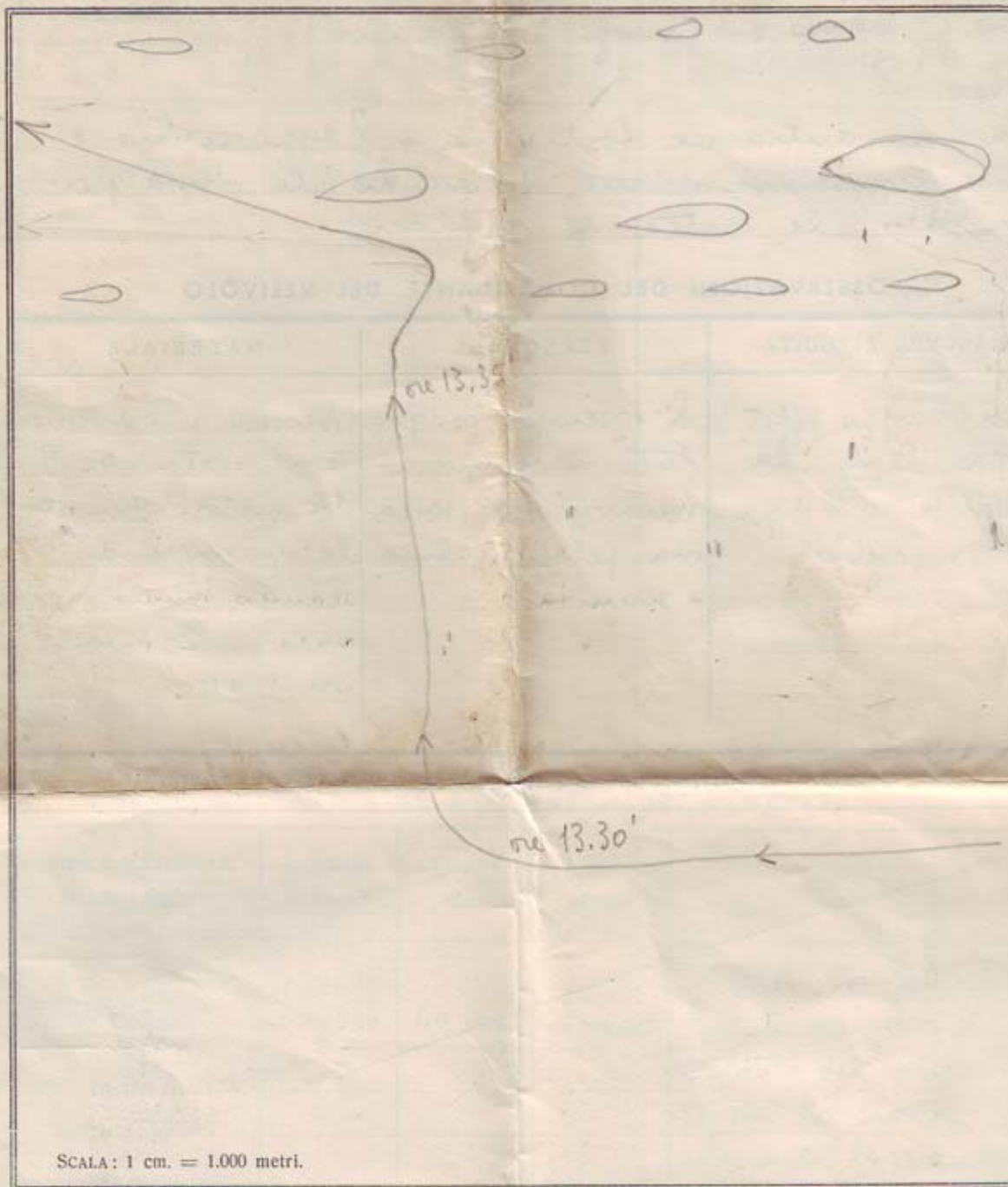
14.20'

TIPO MATICOLA DEL VELIVOLO	ELEMENTI STIMATI ALL'AVVISTAMENTO						ELEMENTI AL LANCIO					
	Ora avvista- mento	Quota	Velocità aereo	Distanza all'obb. vo	Ril. polare bersaglio	Velocità bersaglio	Ora del lancio	Distanza	Alta altitudine	Velocità bersaglio	Ang. mira usato	Quota
S.84 MM 22461	13.30	400	300	25	90°	12 mg	13.35	1100	100°	12 mg	42°	50

ELEMENTI RELATIVI AI SILURI LANCIATI				
TIPO E MATICOLA SILURI LANCIATI	Lunghezza del bersaglio	Velocità siluro	Scarto effettivo	RISULTATI
W MM 19616	~ 170 m	40 mg	non osservato	Il pilota non ha potuto osservare il risultato del lancio perché lo scampo avvenuto lasciando il bersaglio di poppa. Il resto dell'equipaggio concorde, dichiara di aver visto esplodere il siluro verso la poppa.



# GRAFICO DELLA MANOVRA



N. B. — Nel grafico deve essere riprodotta la manovra del bersaglio e dell'attaccante dall'inizio dell'attacco sino all'istante del lancio.

*il 2° pilota*  
**L'OSSERVATORE**

**IL PILOTA CAPOEQUIPAGGIO**

**IL COMANDANTE DI SQUADRIGLIA**

CONDIZIONI DI VISIBILITÀ E METEOROLOGICHE:

forte tempo nubi nella rotta di andata - leggera foschia  
mare buono nel luogo del lancio

DATI VARI:

missione antiaerea fortissima - l'apparecchio è  
stato avvistato prima di iniziare la virata per  
prendere la rotta di attacco

OSSERVAZIONI DEL COMANDANTE DEL VELIVOLO

MANOVRA ESEGUITA	PERSONALE	MATERIALE
fosse troppo affet- tata data la visibilità <sup>esistente</sup> e il tipo di bersaglio	Si è sempre compo- tato in maniera meravigliosa, senza mai perdere calma e serenità.	Nessun inconveni- te al materiale. I tre motori, durante la manovra di scampo, hanno ma- ciato per 2 <sup>o</sup> minuti con il +100

EVENTUALI PRESUNTE CAUSE CHE HANNO DETERMINATO LO SCARTO

OSSERVAZIONI DEL COMANDANTE DI SQUADRIGLIA

*Rapporto di lancio compilato dal Tenente Paccariè Mario relativa alla missione del 27 settembre  
1941*



## **MEDAGLIA D'ORO ALLA BANDIERA**

Al vertice di ogni eroismo i suoi equipaggi oltre umana possibilità, in epica azione di siluramento a massa, lanciavano l'anima, il velivolo e le armi contro una potente formazione navale inglese che veniva duramente colpita e costretta con le danneggiate superstiti navi a volgere la prora verso le proprie basi. Dall'azione superba, consacrata ai fasti dell'Aeronautica, non facevano ritorno il Comandante dello Stormo, tre Comandanti di squadriglia e numerosi gregari, che ebbero a premio del loro ardimento la gloria del Cielo, l'eterno riposo del mare nostro e l'imperitura gratitudine della Patria.

[Cielo del Mediterraneo, 27 settembre 1941].



### **Colonnello A.A.r.n. SEIDL Hellmuth Comandante del 36° Stormo**

**Nato il 19 aprile 1904 a Napoli, deceduto nel cielo del  
Mediterraneo il 27 settembre 1941 in azione di  
guerra.**

## **MEDAGLIA D'ORO**

Comandante di stormo aerosilurante, combattente temprato nei più aspri cimenti in altre guerre, confermava valentia di pilota e grande animo di soldato. Alla testa delle sue formazioni, trascinava con fulgido esempio lo stormo in epica azione di siluramento di massa contro potente formazione navale nemica. Incurante della caccia avversaria e del formidabile sbarramento contraereo navale, con la volontà tesa a colpire ad ogni costo gli obiettivi assegnati, li raggiungeva danneggiando gravemente alcune navi e sbaragliando le altre. La sua fragile ala si spezzava con quella di alcuni valorosi come lui anelanti alla vittoria, mentre il generoso sacrificio accendeva una fase di gloria che illuminava di vivida luce la sua purissima figura di eroe e di comandante. [Cielo del Mediterraneo Centrale, acque dell'isola de la Galitè, 27 settembre 1941]



**Capitano A.A.r.n. VERNA Giusellino**  
**Comandante della 259<sup>^</sup> Squadriglia S.M. 84**

**Nato il 6 dicembre 1913 a Bellinzona (CH), deceduto  
nel cielo del Mediterraneo il 27 settembre 1941 in  
azione di guerra.**

**MEDAGLIA D'ORO**

Comandante di squadriglia aerosilurante, forte combattente ed animatore, riaffermando brillanti doti di pilota e di comandante, trascinava in magnifica gara di ardimento i gregari, che con superbo sprezzo del pericolo, superando il formidabile fuoco di sbarramento contraereo e navale ed i rabbiosi attacchi della caccia avversaria, si scagliavano contro la squadra inglese. Armato del suo coraggio e della sua ferrea volontà di colpire gli obiettivi assegnati, riusciva col proprio reparto ed affondare varie unità nemiche, danneggiandone gravemente altre, che erano costrette a ripiegare alle basi. Non faceva ritorno, ma col suo sacrificio toccava le più alte vette dell'umano ardire. [Cielo del Mediterraneo Centrale, acque dell'isola de la Galitè, 27 settembre 1941].



**Capitano A.A.r.n. TOMASINO Bartolomeo**  
**Comandante della 258<sup>^</sup> Squadriglia S.M. 84**

**Nato il 29 settembre 1912 a Palermo, deceduto nel  
cielo del Mediterraneo il 27 settembre 1941 in azione  
di guerra.**

**MEDAGLIA D'ORO**

Comandante di squadriglia aerosilurante, forte combattente ed animatore, riaffermando brillanti doti di pilota e di comandante, trascinava in magnifica gara di ardimento i gregari, che con superbo sprezzo del pericolo, superando il formidabile fuoco di sbarramento contraereo e navale ed i rabbiosi attacchi della caccia avversaria, si scagliavano contro la squadra inglese. Armato del suo coraggio e della sua ferrea volontà di colpire gli obiettivi assegnati, riusciva col proprio reparto ed affondare varie unità nemiche, danneggiandone gravemente altre, che erano costrette a ripiegare alle basi. Non faceva ritorno, ma col suo sacrificio toccava le più alte vette dell'umano ardire. [Cielo del Mediterraneo Centrale, acque dell'isola de la Galitè, 27 settembre 1941].



**Capitano A.A.r.n. ROTOLO Alfonso**  
**Comandante della 257<sup>a</sup> Squadriglia S.M. 84**

**Nato il 21 maggio 1914 a Napoli, deceduto nel cielo  
del Mediterraneo il 27 settembre 1941 in azione di  
guerra.**

**MEDAGLIA D'ORO**

Comandante di squadriglia aerosilurante, forte combattente ed animatore, riaffermando brillanti doti di pilota e di comandante, trascinava in magnifica gara di ardimento i gregari, che con superbo sprezzo del pericolo, superando il formidabile fuoco di sbarramento contraereo e navale ed i rabbiosi attacchi della caccia avversaria, si scagliavano contro la squadra inglese. Armato del suo coraggio e della sua ferrea volontà di colpire gli obiettivi assegnati, riusciva col proprio reparto ed affondare varie unità nemiche, danneggiandone gravemente altre, che erano costrette a ripiegare alle basi. Non faceva ritorno, ma col suo sacrificio toccava le più alte vette dell'umano ardire. [Cielo del Mediterraneo Centrale, acque dell'isola de la Galitè, 27 settembre 1941].



**Giuseppe MAJORANA**  
Sottotenente di vascello

**Medaglia d'oro al Valor Militare alla memoria**

Abile e valoroso osservatore a bordo di un idro da Ricognizione Marittima, dopo aver avvistata una formazione navale ed averne trasmesso i dati relativi al moto, mentre, d'accordo col primo pilota, dirigeva per eventuale opera di soccorso verso un apparecchio silurante che precipitava in mare, veniva attaccato da sei caccia di cui due venivano abbattuti ed uno probabilmente. Dopo l'ammiraglio avvenuto con l'apparecchio in fiamme, nonostante fosse già ferito, si prodigava, malgrado l'abbondante perdita di sangue per approntare il battellino di salvataggio. Raggiunto da altri proiettili, ferito mortalmente alla bocca, impossibilitato ad articolare parola e conscio della propria imminente fine, determinava stoicamente la posizione del battellino e con cenni indicava la rotta migliore da eseguire per raggiungere la terra, onde i camerati potessero trarne possibilità di salvezza. Prossimo all'agonia, cosciente del suo stato, con sovrumana energia, indicava ancora ai compagni il lontano profilo della costa, quindi serenamente e gloriosamente decedeva. Cielo del Mediterraneo, 27 settembre 1941