



D A T A	E V E N T O	T R A T T A Z I O N E -- P O S I Z I O N E -- D O C U M E N T O
<p>Notte 18-19.IX.43</p>	<p>La battaglia . Invio in Italia del S.Ten. di vasc. Vin- cenzo DI ROCCO.</p>	<p>Cap . BARONE Vittorio Comandante in 2<sup>^</sup> di Corv. Marina Argostoli Comandante 37<sup>^</sup> Flot- tiglia Dragaggio</p> <p>Relazione presentata in da- ta 14.VII.45 al Centro Rag- colta R.Marina di Milano .</p> <p><u>Testo</u> "Il 17 fu progettato dal comando marina di inviare con un mezzo veloce un ufficiale al Comando Supremo in Italia per riferire sulla situazione dell'isola; infatti la sera un veloce motoscafo della nostra aviazione che era rimasto in porto, con i con- trassegni della Croce Rossa veniva fatto uscire dal porto. Vi prendeva imbarco il sottotenente di vascello Signor DI ROCCO unitamente a provetto personale motorista e nocchiere della flottiglia dragaggio. Al DI ROCCO veniva dato l'incarico di rag- giungere la costa italiana e recarsi al più presto possibile a Brindisi onde conse- gnare personalmente al Comando Supremo Italiano una lettera del Generale Gandin che spiegava la vera situazione della nostra divisione nell'isola. Il DI ROCCO doveva ancora a sua volta dare tutte le indicazioni dei recenti sbarramenti e delle rot- te di accesso a Cefalonia. Ci fu confermato in seguito l'arrivo a Gallipoli del mo- toscafo con l'assicurazione che il DI ROCCO aveva proseguito via terra per Brindisi."</p>

C E F A L O N I A

D A T A	E V E N T O	T R A T T A Z I O N E - D O C U M E N T O
<p>Notte 18-19.IX.43</p>	<p>Invio in Italia del S.Ten. di vasc. Vin- cenzo Di Rocco.</p>	<p>Amm. Sq. FIORAVANZO Giuseppe Uff. Storico M.M. Vol. XV. "La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto" (Roma 1962)</p> <p>Testo (p. 192)</p> <p>"Però, nel dubbio di poter comunicare col Comando Supremo, il gen. Gandin aveva in- viato a Brindisi all'alba del 19 con un motoscafo della Croce Rossa il sottoten.vasc. c. Vincenzo Di Rocco, della squadriglia dragaggio, per prospettare con una sua let- tera la situazione e soprattutto per sollecitare l'intervento di forze aeree. La spe- dizione non ottenne lo scopo, perchè il Di Rocco, raggiunta Gallipoli dopo una for- tunosa navigazione, potè presentarsi a Brindisi soltanto il 21 informando tuttavvia Cefalonia del suo arrivo, quando ormai la cattiva sorte dei nostri era segnata."</p>

DATA	E V E N T O	GRADO COGNOME NOME - POSIZIONE - D O C U M E N T O
Notte 18-19.IX.43	Invio in Italia del S.Ten. di vasc. Vin- cenzo DI ROCCO .	<p style="text-align: center;">- Relazione a MARIPERS</p> <p>S.Ten. DI ROCCO Vincenzo</p> <p>Testo</p> <p>"La sera del giorno 18 fui incaricato dal Generale GANDIN e dal Comandante MASTRAN- GEOLO di recarmi con un motoscafo della R. Aeronautica, unico mezzo disponibile, in una base italiana delle Puglie, per riferire a Supermarina ed al Comando Supremo sulla situazione critica di Cefalonia e chiedere immediati aiuti.</p> <p>Il Comandante MASTRANGELO mi aveva fatto presente l'impellente necessità della mis- sione e mi domandò se l'avessi affrontata volentieri; si riteneva questa abbastan- za rischiosa; il motore del motoscafo non appariva in buone condizioni e la costa di ponente dell'uscita da Argostoli (Lixuri) era in mano tedesca, per cui si preve- deva un'azione di fuoco contro il motoscafo nell'uscita.</p> <p>Risposi al Comandante che sarei partito volentieri con la speranza di poter porta- re al più presto e nel miglior modo possibile a termine la missione. I preparativi per la partenza furono molto affrettati per la mancanza di tempo disponibile. Furo- no imbarcati sul motoscafo sette fusti di benzina etilizzata, dopo aver riempito il serbatoio, alcuni giorni di viveri, una bussola a liquido, presa da un motope = sca affondato nel porto di Argostoli, alcuni remi ed una carta nautica che compren- deva la zona in cui doveva svolgersi la navigazione. Con l'autorizzazione del Co = mandante MASTRANGELO formai l'equipaggio con il seguente personale : Il Nocch. 2° cl. Militarizzato PAPETTI Federico, già Capo barca del M.P.R. PATRIZIA, il 2° Capo Mecc. Militarizzato DE CANDIA Giovanni, già motorista del M.P.R. ALMA, l'aviere sc. RADAELLI Mario matr. 7345 e l'aviere sc. SESSA Antonio matr. 12334, gli ultimi due già facenti parte rispettivamente come motorista e come prodiere dell'effettivo e= quipaggio del motoscafo.</p> <p>Come era stato stabilito, una lancia a sei remi rimorchio il motoscafo per eludere la sorveglianza dei tedeschi all'uscita dal porto; avrei dovuto mettere in moto, la- sciando il rimorchio, dopo aver attraversato la zona controllata dai tedeschi. Ma per il forte vento contrario non saremmo riusciti a scapolare la zona pericolosa se non dopo alcune ore; d'altronde occorreva non perdere tempo, principalmente perchè stava per sorgere la luna e con maggiore facilità il m/s. sarebbe stato scoperto dai tedeschi nell'uscita; lasciai allora il rimorchio e, messo in moto, forzai il</p>

DATA	E V E N T O	T R A T T A Z I O N E GRADO COGNOME NOME - P C S I Z I O N E - D O C U M E N T O
<p>Notte 18-19.IX.43</p>	<p>Invio in Italia del S.Ten. di vasc. Vincenzo DI ROCCO .</p>	<p>(continuazione)</p> <p>passaggio; i tedeschi però non aprirono il fuoco contro il m/s. nè accesero proiettori per scoprirci.</p> <p>Dopo essermi allontanato per 10 mg. circa per Sud passando a miglia 5 circa dall'isola Vardiani, diretti per ponente per 40 miglia, dato che la penisola di Lixuri e l'isola di Vardiani erano in possesso dei tedeschi; indi proseguii con rotta su S. Maria di Leuca. La bussola dava poco affidamento, però la Polare mi era un punto di riferimento durante la notte.</p> <p>Il motoscafo avrebbe dovuto sviluppare in via normale una velocità di mg. 25 circa; constatai invece che, per scarsa efficienza del motore, la velocità massima si aggirava sulle 10 miglia. Prima della partenza non era stato possibile assicurarsi del funzionamento del motore, per mancanza di tempo. Avendo fatto gli opportuni calcoli, non ritenevo possibile raggiungere Brindisi od altro porto pugliese con la benzina rimasta.</p> <p>Alle ore 18 circa del giorno 19, trovandomi a circa 40 miglia da S.Maria di Leuca, feci fermare il motore perchè si avvicinava la notte e la benzina era appena sufficiente per percorrere al massimo 40 miglia; avrei fatto mettere in moto al mattino seguente, così di giorno mi sarei portato a vista di costa e mi sarei diretto nel punto migliore; non ero in possesso nè di segnali di riconoscimento nè di rotte di sicurezza; la stima del punto era molto approssimata, non conoscendo con esattezza la velocità e non potendo fare molto affidamento sulla bussola di cui non si conosceva la variazione.</p> <p>Appena fermato il motore si riuscì con mezzi di bordo a spiegare una vela di fortuna (un remo faceva da albero e la vela era costituita da una tenda e una coperta). Durante la notte poche miglia furono percorse perchè vi era stata quasi calma di vento.</p> <p>All'alba del giorno dopo, 20/9, ordinai di mettere in moto ma non si riuscì a mettere in moto il motore; tutti i tentativi furono messi in opera da parte dei due motoristi di bordo durante l'intera giornata, ma inutilmente. Si riteneva che la corrente delle batterie accumulatori fosse debole per l'avviamento; nè era possibile la messa in moto a mano, per la mancanza della maniglia adatta .</p>

C E N T R A L O N I A

D A T A	E V E N T O	T R A T T A Z I O N E - P O S I Z I O N E - D O C U M E N T O
<p>Notte 18-19.IX.43</p>	<p>Invio in Italia del S.Ten. di vasc. Vin- cenzo DI ROCCO .</p>	<p>(continuazione)</p> <p>Il 2° Co Mecc. DE CANDIA riuscì dopo lungo lavoro a costruire una maniglia di for- tuna, servendosi del telaio di una barella esistente a bordo e di una chiave inglese. Se. Si provò con detta maniglia, ma il motore non partì, però venivano notati de- gli scoppi che facevano prevedere che, insistendo e riscaldando bene il motore, si sarebbe riuscito a mettere in moto; si era già al tramonto e si propose di rimanda- re all'indomani i tentativi di avviare il motore. Alle 11 circa avevamo avvistati due aerei inglesi e lanciato dei razzi luminosi ma i due aerei continuarono la lo- ro rotta. I viveri e l'acqua erano sufficienti per pochi giorni, e li distribuivo personalmente in misura molto ristretta.</p> <p>Con la vela di fortuna riuscimmo durante la notte, per il vento di scirocco, ad av- vicinarci alla costa di Ventimiglia, ed all'alba avvistammo la costa fra Ieuca e Gallipoli; i due motoristi di bordo ripresero i tentativi per mettere in moto ri- scaldando il motore; nel locale del motore si ebbe un incendio che a stento si riu- scì a domare; intanto all'alba il vento era cambiato soffiando da tramontana, e ci allontanava dalla costa: feci ammainare la vela .</p> <p>Alle 11 circa del giorno 21 si riuscì finalmente, dopo aver riscaldato il motore, a mettere in moto con la maniglia di fortuna; la costa era ancora in vista e così de- cisi di entrare nel porto di Gallipoli perchè la benzina rimasta non mi avrebbe consentito di raggiungere Brindisi.</p> <p>Alle 14 circa giunsi a Gallipoli e subito via terra con una motocarrozzetta, messa a mia disposizione dal locale Comando Marina, mi recai a Brindisi, ove, presentato mi a Supermarina, riferii sulla missione."</p>

C E F A L O N I A

DATA	E V E N T O	E R A T A Z I O N E - D O C U M E N T O
<p>18-10-43</p>	<p>La caccia aereo-terrestre                      avvenuta nel settore                      del S. M. M. di S. Maria                      Trecce di Di. 6000</p>	<p>Caporale RASTELLO Giovanni Comando I gr. del 33° rgt. a. <i>Relazione</i></p> <p>Testo (p. 148)</p> <p>"Ritenendo il nostro Generale indispensabile l'intervento di nostri caccia per il buon esito della battaglia provvede ad inviare a Bari un ufficiale di marina con l'unica lancia rimasta intatta, affinché illustrasse la nostra situazione.</p> <p>Se l'ufficiale riuscisse ad arrivare, non lo so, ma di certo so che nessun aiuto ci pervenne dall'Italia nè in aerei nè in mezzi navali."</p>